

figuraciones

de la ciudad región de Granada

DAVID CABRERA MANZANO
TESIS DOCTORAL, 2009
Director: Jose Luis Gómez Ordóñez
Escuela Técnica Superior de Arquitectura
Universidad de Granada

Editor: Editorial de la Universidad de Granada
Autor: David Cabrera Manzano
D.L.: Gr. 3458-2010
ISBN: 978-84-693-5192-5

Índice

I. INTRODUCCIÓN //

- pp |
- 02 | **marco de estudio**
- 09 | **el espacio metropolitano en Granada**
- 11 | **las nuevas formas de la metrópolis**
- 13 | **los procesos metropolitanos**
- 15 | **las nuevas estructuras espaciales**
- 17 | **la movilidad residencial y la población**
- 21 | **relaciones de proximidad**
- 23 | **las actividades**
- 29 | **las infraestructuras**

II. ILUMINACIONES METROPOLITANAS ///////

contexto teórico de referencia

- 35 | **observaciones** | un glosario autobiográfico
- 36 | **territorios** | vs formas y procesos urbanos
- 38 | **evolución** | la geografía del tiempo
- 40 | **interacciones** | entre formas espaciales y procesos sociales
- 43 | **formas** | estructuras y espacios significativos
- 46 | **incertidumbre** | ética del conocimiento
- 48 | **sistemas** | redes de lugares
- 50 | **región** | naturalezas del espacio en el territorio
- 54 | **parques** | jardines de la metrópolis
- 56 | **ciudades** | tácticas y formas de habitación
- 58 | **centralidad** | dependencias armónicas
- 60 | **polarización** | centralidad sin jerarquía
- 62 | **utopía** | arqueologías urbanas de futuro
- 64 | **in-between** | intersticios de mediación
- 66 | **paisajes metropolitanos** | unidad fragmentada

III. COMIENZA LA CIUDAD NUEVA //////////////

consideraciones urbanas de la ciudad región de Granada

marcas del territorio //

- 73 | la memoria de los límites
- 81 | los límites de la ciudad nueva
- 85 | demarcaciones en Granada

las geografías del emplazamiento //

- 88 | asentamientos urbanos
- 88 | situación
- 89 | emplazamiento
- 91 | cualidades geográficas
- 91 | cualidades arquitectónicas y urbanas
- 92 | sobre al concepto de lugar
- 95 | cuadros de la ciudad región de Granada

unidades territoriales de transformación //

- 107 | áreas de influencia
- 109 | espacios de confluencia
- 111 | lugares de oportunidad
- 115 | test a la ciudad región de Granada

configuraciones de los lugares //

- 124 | figuras y geometrías del territorio
- 125 | líneas y alineamientos
- 127 | itinerarios de desarrollo urbano
- 134 | tejidos y trazados
- 140 | arquitecturas y recintos

la composición de la metrópolis //

- 144 | ritmos y repeticiones
- 149 | fragmentos y discontinuidades
- 151 | cosas y espacios con vida

lugares metropolitanos de articulación //

- 154 | transiciones urbanas
- 156 | articulaciones
- 158 | enlaces y adherencias
- 159 | travesías
- 162 | umbrales
 - bordes urbanos en Granada
 - el espacio común del territorio
 - umbrales metropolitanos
- 166 | intersecciones y enclaves
 - Puente de los Vados
 - Soto de Roma

sistemas de relación //

- 174 | escalas de asociación
- 178 | modelos estructurales dinámicos
- 181 | combinaciones

las fuerzas de la metrópolis //

- 184 | la construcción de la ciudad
- 188 | las fuerzas en relación a la economía global
- 189 | las fuerzas de cohesión territorial
- 190 | la desarticulación de ciudades medias y pequeñas
- 191 | las fuerzas en relación al proyecto local

las formas urbanas en el territorio //

- 199 | las formas urbanas en el territorio
- 201 | extremo del eje Loja-Granada
- 203 | extremo del eje Guadix-Granada
- 205 | extremo del eje Motril-Granada
- 207 | atlas de asentamientos singulares y sistemas de relación local
- 215 | antiguos nuevos poblados
- 219 | morfologías metropolitanas
- 223 | desarrollos industriales y equipamientos de gran escala

IV. FIGURACIONES //

conclusión de la tesis

- 227 | Las figuraciones y sus correspondencias
- 227 | La nueva espacialidad de la experiencia urbana
- 229 | Los lugares, los umbrales y las relaciones
- 231 | La contingencia y el proyecto

V. BIBLIOGRAFÍA //

- 236 | bibliografía de referencia por capítulos
- 243 | bibliografía resumen

VI. ENGLISH TEXTS //

- 249 | summary and conclusions
- 253 | drawing up the territory

introducción

pp		
02		marco de estudio
09		el espacio metropolitano en Granada
11		las nuevas formas de la metrópolis
13		los procesos metropolitanos
15		las nuevas estructuras espaciales
17		la movilidad residencial y la población
21		relaciones de proximidad
23		las actividades
29		las infraestructuras

marco de estudio

Las ciudades están sufriendo continuos y acelerados cambios tanto en sus tamaños y formas, como en sus cualidades específicas y de relación con los contextos metropolitanos, más amplios cada vez. Esta situación ha producido también grandes cambios en la manera de usar los espacios existentes¹.

Las espontáneas y aceleradas transformaciones han incrementado la dificultad de percibir los valores del territorio². Valores cuya conservación y eficiente desarrollo, pueden mejorar las relaciones entre los individuos y su medio. Tampoco existe una conciencia clara de las pérdidas que se generan por el consumo deliberado de suelo y recursos, deterioro irreversible de ambientes y tipos de relaciones, anulación del patrimonio histórico e identidades culturales, etc.

La idea de lo público es cada vez más difusa. El diseño y la configuración de los espacios públicos son apresurados, de baja calidad o inexistentes. Este hecho no favorece en absoluto el surgimiento de proyectos urbanos adecuados a los nuevos tipos de relación.

El paisaje agrícola y natural se está viendo más presionado por la urbanización descontrolada, que avanza en la dirección más rentable del mercado; no aportando un valor en su configuración y posición estratégica dentro de un espacio geográfico y de relaciones diferente.

La ciudad se ha extendido hasta incluirse en su paisaje, convirtiéndose así todo ello en paisaje metropolitano. Se produce lo que algunos llaman *efecto túnel* o una indiferencia a la pérdida de valor en las relaciones: sociales, espaciales, simbólicas, e incluso económicas y culturales. Y sin embargo, existe un valor y un respeto asumido hacia la ciudad histórica (“patrimonio”, más tangible que intangible) que aún no se da hacia el espacio históricamente conformado y hacia el capital cultural y social acumulado.

Pero está habiendo un cambio radical en las sensibilidades y los enfoques. El anterior valor histórico ha dado paso al énfasis actual por la dimensión geográfica. Anhelamos vincularnos emocional y culturalmente a nuestro entorno, sustituyendo lo virtual por lo real, dando más prioridad a los lugares que a las formas construidas. La incesante transformación del territorio ha evidenciado las insuficiencias de la arquitectura.

¿Sabremos adaptarnos al entorno exterior, fuera de lo que antes entendíamos por ciudad, en este nuevo espacio metropolitano abierto y discontinuo? ¿Existe to-

avía la posibilidad de inventar lugares que permitan mejorar la calidad estética y ética de este entorno físico ampliado?

Precisamente los lugares de relación e intercambio son los que están siendo más descuidados. Esos “umbrales”, lugares vínculo y de transición, espacios de transferencia o membrana, son los que permiten dotar de vida a la ciudad mediante diferentes grados de privacidad. Estos espacios no son un vacío abstracto o lo que queda “entre” las áreas urbanizadas, sino esas miles de puertas y ventanas, franjas que nos enseñan a comprender el significado de casa y naturaleza.

Esta tesis aporta como reflexión a estos problemas enunciados, la presentación o iluminación de un campo de singularidades urbanas, en este nuevo paisaje metropolitano entrelazado, que ayude a dar consistencia y valor a las nuevas propuestas de transformación y desarrollo del territorio.

Los potenciales centros de valor se desplazan a múltiples lugares posibles y es preciso dibujarlos y dotarlos de un nuevo vigor urbano, rico en relaciones. Los territorios actuales actúan como pequeñas galaxias donde las localidades son lugares o nuevas encrucijadas desde donde surgen los caminos que, reunidos, constituyen una red de intersecciones en múltiples haces. Es oportuno dibujar ese campo de singularidades y de relaciones mediante *mapas útiles* que muestren su estratégica localización y las cualidades inmanentes que posibilitaran la inserción de programas de usos abiertos, decididos eventualmente por los ciudadanos y las circunstancias.

Los nuevos *lugares metropolitanos* no son espacios inertes. Es posible inventar el lugar, crearlo, al dotarle de nuevas relaciones. Heidegger también decía que un lugar es engendrado por las relaciones que establece con “otros”.

La toma de conciencia, el conocimiento y la proyección de estos lugares metropolitanos, puede hacer posible descubrir la concepción de la arquitectura como configuradora del territorio.

En esta nueva necesidad de articular el vasto territorio urbanizado, nuestro cometido y responsabilidad es, entre otros el de anticiparnos, mediante interpretaciones y evaluaciones, explorar lugares, viendo su disposición, su distribución, la forma singular de desplazarse, observar alejamientos y proximidades...

En este nuevo paisaje metropolitano se reconoce un es-



“El adagio milenario. Todo conspira, se entrecruza e interactúa, intercepta y se interexpresa. En este nuevo universal, no centrado, el centro yace en cualquier lugar, y cualquier cosa, cualquier lugar, cualquier hombre, cualquier grupo o cualquier frase ocupan, al menos en derecho, un lugar focal”.

“Pero seguimos resistiéndonos a construir un sistema desde nuevas bases, porque este verbo y este nombre evocan cosas estables, porque son duras y coherentes ¿Somos prisioneros de nuestros hábitos lingüísticos? Pero mucho más del desprecio de las singularidades. Dependerá de las circunstancias. Este prefijo, circular, puede referirse a bucles reguladores. Los meteoros mezclan los tiempos al igual que las circunstancias: así forman pues un sistema. La sincronía de varios tiempos” (Serres, Michel. “Atlas”).



Referencias a imágenes. En adelante, la fuente de las imágenes y gráficos se incluirán entre paréntesis junto a su título, cuando no sean de elaboración propia. De superior a inferior: Paseo de la Reina de Fuentevaqueros en la Vega de Granada y agricultor en bicicleta (Folde, M. 2009), abrevadero de bestias junto a camino asfaltado de acceso a Nigüelas, amigas paseando entre pueblos vecinos a las afueras de Cozvíjar en Granada, y por último, borde urbano de Dúrcal en el Valle de Lecrín con uso deportivo espontáneo.



1

¹ KEPES, G. El lenguaje de la visión, 1969. Ed. Infinito. Decía que "El desequilibrio, el cambio constante y la falta de sensibilidad hacia los deterioros del entorno, han llevado a la sociedad a olvidar la relación armónica que anteriormente se tenía, entre las fuerzas naturales y las humanas. La autorregulación del entorno que en algunas sociedades se presentaba de manera natural, han perdido sentido, porque hemos olvidado los mecanismos de su funcionamiento, debido a las anomalías que producen la falta de educación y el acondicionamiento de nuestros sentidos a las condiciones caóticas del ambiente". En su planteamiento, los problemas, a los cuales nos vemos enfrentados hoy, están fundamentados sobre una escala nueva. Los conocimientos humanos de la ciencia y el arte, se deben integrar, para dejar de lado la excesiva confianza en la tecnología, que se ha enfrentado a la solución de problemas a gran escala y ha modificado aspectos físicos del mundo, sin tener en cuenta la imaginación creativa; para Kepes, sin poesía cualquier solución es incompleta.

² GREGOTTI, V. "La universalización de la cultura convierte a los hombres de nuestro modelo de cultura relativamente más insensibles al ambiente urbano y territorial de origen, o por lo menos, atenúa la relación entre el ambiente físico y la cultura de los grupos sociales".

³ La ecología, como parte de la sociología que estudia la relación entre los grupos humanos y su ambiente, tanto físico como social.

⁴ MARTÍN, Ángel (ed.) (2004) *Lo urbano, en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Ediciones UPC. 2004.

¹ Vega de Granada. Paisaje del Valle del río Genil junto al pueblo de Purchil desde el Puente de los Franceses, en el que podemos distinguir Sierra Elvira al fondo y la imagen característica de los secaderos de tabáco, con los cultivos y acequias.

pacio "entre" intersticial inexplorado que empezamos a conocer y poder describir. Es un espacio lleno de lugares, contrariamente a su entendimiento como vacío o no-lugar.

Nos interesan los **lugares focales** que ponen en relación el máximo de elementos posibles, especialmente entre personas, y que propician el mayor número de intercambios. Son espacios donde los individuos pueden encontrarse y donde al convivir en ellos, los individuos construyen lugares comunes.

En este momento, el significado de la ciudad como centro se está viendo debilitado, en parte, debido a la propagación de lo urbano en todas las direcciones, y en parte, también, a la conservación-regulación extrema de los lugares históricos, paradójicamente como reacción del miedo a la pérdida de valor que pudiera producir el cambio. Granada podría ser otro más de los casos emblemáticos.

La **hipótesis** que ofrece esta investigación es la de que la localización y el diseño de estos nuevos lugares de articulación pueden intensificar y mejorar nuestras relaciones e intercambios urbanos. Podemos avanzar en el proyecto de lugares únicos y de infraestructuras de relación (canales de desplazamiento, espacio libre y espacios productivos). Este sentido ecológico³ en las acciones puede revitalizar lugares próximos con relaciones nuevas.

El análisis y proyecto de estos cambios de fase, transiciones o umbrales, nos ayudará a construir las bases de una nueva cartografía. La cartografía de una experiencia en unos entornos físicos que, sin duda, están cambiando.

El espacio marco en el que se centra la siguiente investigación es la provincia de Granada. Se han elegido inicialmente los tres ejes urbanos Guadix-Granada, Loja-Granada y Motril-Granada, por ser los tres canales, a nivel provincial, de mayor posibilidad de intercambios y que estructuran el territorio. Estos intercambios se refieren a los bienes, la información, y las personas (Ascher, F.) que fluyen principalmente a través de las infraestructuras del transporte y los individuos.

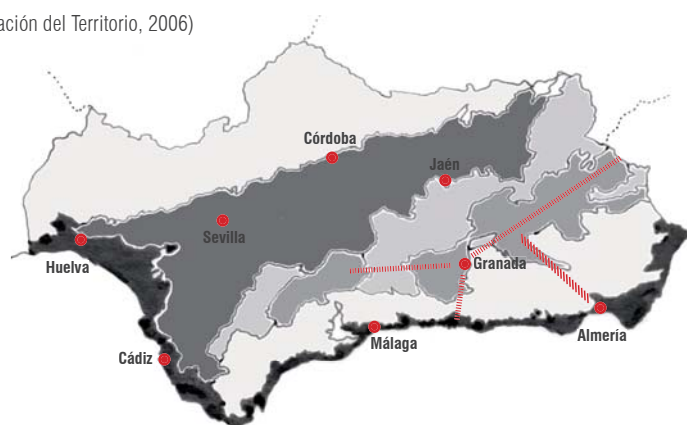
En la **metodología**, se ha buscado un conocimiento personalizado del territorio, donde las escalas -desde la escala del lugar a la territorial- y las formas de aproximación son diversas, simultáneas y no lineales, variando y ajustándose en cada **área de estudio**. Para ello se ha considerado necesario analizar y comprender: las dinámicas demográficas y económicas, valorando y plan-

teando pautas para posibles espacios de crecimiento y desarrollo; los sistemas de movilidad de la metrópolis extendida en el territorio; las dinámicas naturales y principios fundamentales a escala territorial, así como su relación con la cultura de los asentamientos en el territorio y su paisaje. Todas ellas deben ser entendidas como secuencias de enfoques complementarios que nos ayudan a comprender el escenario total, explicando y proponiendo así algunas secciones importantes de la naturaleza de las problemáticas y los potenciales físicos y funcionales de la ciudad contemporánea.

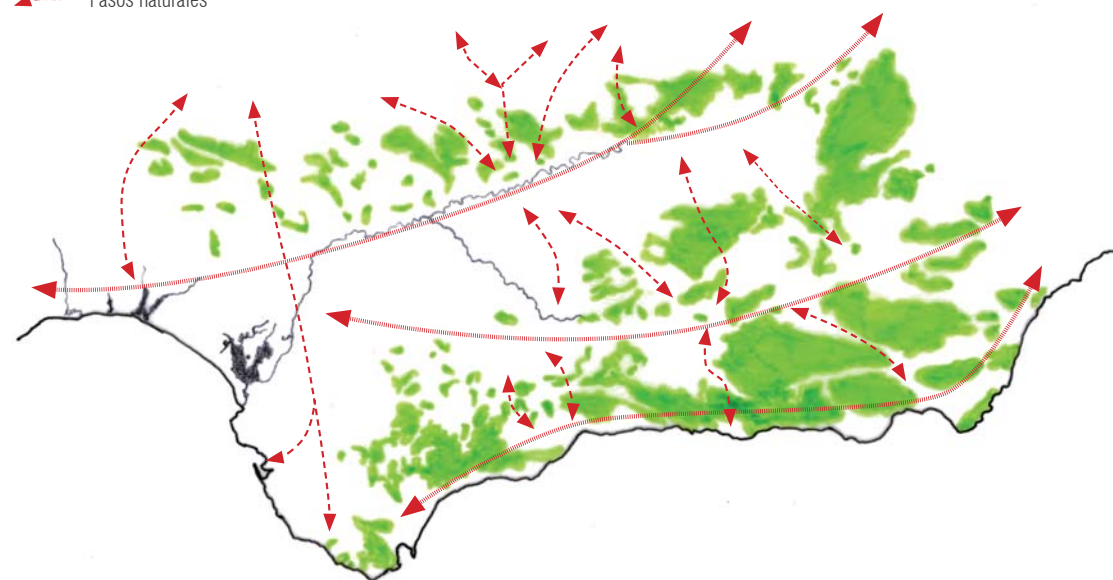
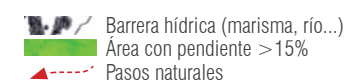
Aún se sigue hablando de áreas metropolitanas y aglomeración urbana, cuando realmente las situaciones urbanas se producen de una forma más abierta, discontinua y extensa. Esta dispersión urbana, motivada por el uso en red del territorio, gracias a la mejora de las infraestructuras y la comunicación, obligan a mirar "lo urbano"⁴ como un fenómeno más territorial o regional, de dimensiones ampliadas, flexibles y relacionadas. La heterogeneidad morfológica de los asentamientos con la que nos encontramos, y la superposición de redes que sistematizan el territorio, convierten a éste, en un artefacto remodelado sin cesar, cuyas dinámicas deberían ser analizadas desde diferentes perspectivas. Debido a esto, pensamos que es importante y necesario trabajar de forma simultánea en una gama de escalas, adecuadas a los procesos urbanos en los que se esté proyectando, ya que la ciudad real sabemos que no se limita a su definición administrativa y, por tanto, no se puede comprender y proyectar siguiendo sólo estos criterios.

Proponemos, por tanto, con este estudio, la creación de un atlas de lugares singulares, de situaciones urbanas para la nueva Granada emergente. Planteamos de inicio un contexto teórico de referencia para esta tesis, a través de una serie abierta de visiones complementarias y principales, a modo de glosario de conceptos esenciales que han marcado las perspectivas interpretativas desde las cuales se definen unas claves de lectura del territorio. Este registro de ideas agrupadas, ordenadas y sintéticas, podrán ser apreciadas en el territorio de Granada con diferentes escalas de aproximación y enfoques específicos. Aunque sean ideas fragmentadas o parciales, su elección de referencia, ordenada y deliberada, ha tratado de construir un acercamiento rico y diverso a los cambios urbanos observados en la actualidad.

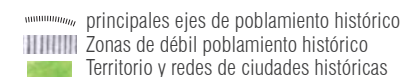
Densidad hab/km² (Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, 2006)



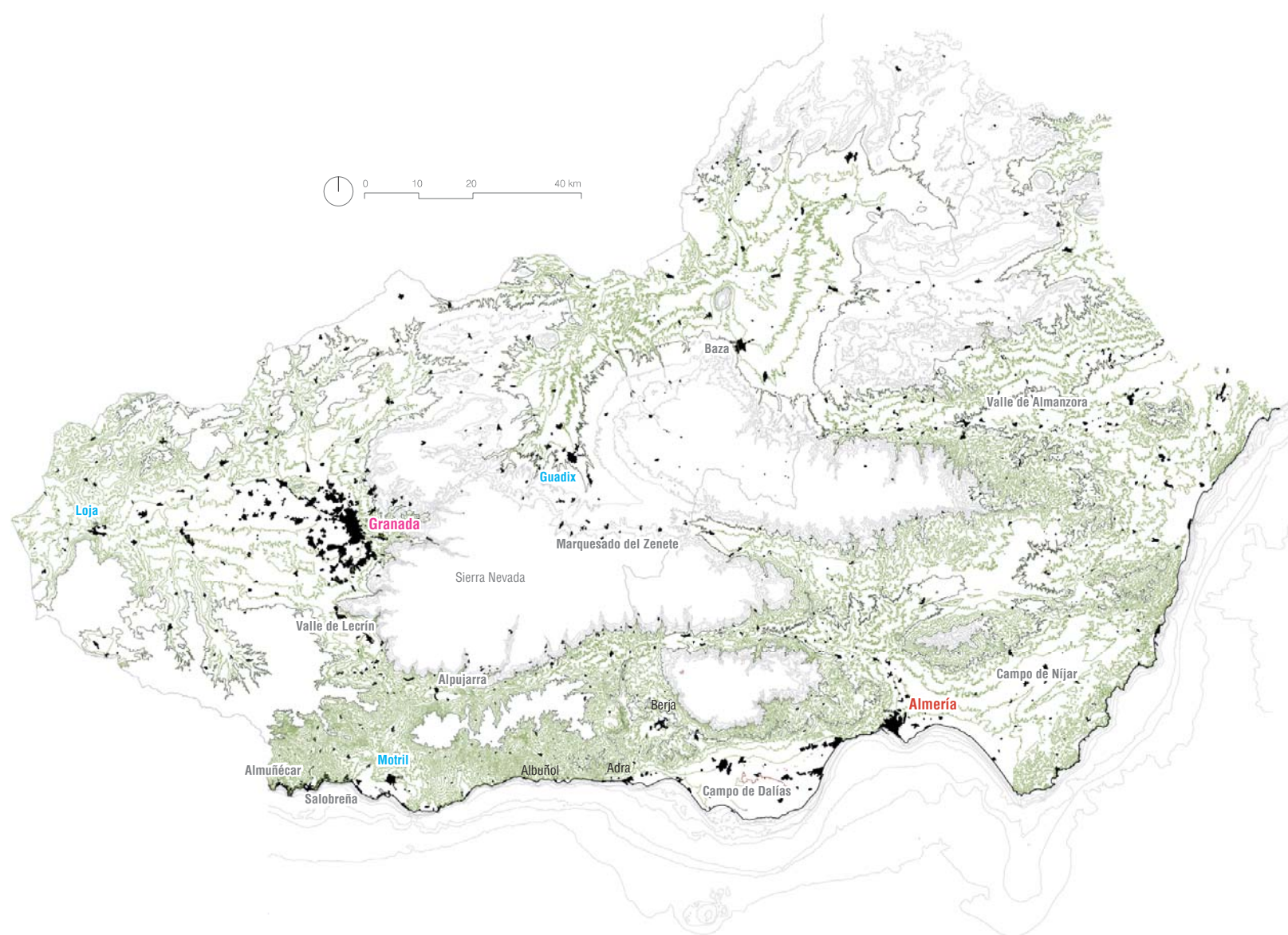
Pasillos y barreras físicas regionales



pautas de poblamiento



- | | |
|---------------------------------------|----------------------------------|
| 1 Andévalo occidental | 26 Altiplanicies |
| 2 Cuenca Minera | 27 Los Vélez |
| 3 Poblaciones de la Sierra de Aracena | 28 Almansora |
| 4 Corredor o Vía de la Plata | 29 Bahía de Cádiz |
| 5 Sierra Norte de Sevilla | 30 Señoríos atlánticos gaditanos |
| 6 Guadiato | 31 Serranía de Ronda |
| 7 Los Pedroches | 32 Núcleos de la Frontera Sur |
| 8 Campiña Alto Guadalquivir | 33 Bahía de Algeciras |
| 9 La Loma | 34 Valle del Genal |
| 10 Condado de Jaén | 35 Piedemonte Costa del Sol |
| 11 Las Villas | 36 Penibética central malagueña |
| 12 Cazoría | 37 Costa del Sol |
| 13 Segura | 38 Vega de Antequera |
| 14 Costa Occidental de Huelva | 39 Axarquía |
| 15 Condado de Huelva | 40 Alhama |
| 16 Aljarate | 41 Vega de Granada |
| 17 Vega del Guadalquivir | 42 Costa del Sol oriental |
| 18 Campiña de Sevilla | 43 Valle de Lecrín |
| 19 Campiña Cordobesa | 44 Alpujarras |
| 20 Señorío de Aguilár | 45 Marquesado del Zenete |
| 21 Subbético cordobés | 46 Campo de Dalías |
| 22 Montes de Granada | 47 Nacimiento |
| 23 Alfoz de Jaén | 48 Filabres |
| 24 Sierra Mágina | 49 Campo de Nijar y Tabernas |
| 25 Hoya de Guadix | 50 Costa de Levante |



El territorio ha mantenido a lo largo de la historia unas pautas de poblamiento manteniendo los asentamientos sobre las áreas idóneas. Estas áreas han sido principalmente los valles fluviales, las grandes llanuras cultivables y el borde litoral.

A partir de los años sesenta, se ha observado un declive progresivo de los asentamientos de montaña, desplazándose esta población hacia las ciudades de los valles y especialmente a lo largo del litoral mediterráneo y atlántico. La estructura física del territorio ha condicionado la relación mantenida entre los asentamientos y sus emplazamientos.

Además del eje de borde de la costa mediterránea, se observan dos grandes pasillos geográficos interiores generales a través de los valles de los ríos Guadalquivir y Genil, éste último aprovechando el Surco Intrabético.

El centro de Granada, antiguo baricentro de la Andalucía oriental, se encuentra actualmente en una situación gris intermedia, de población y desarrollo, condicionada por sus limitaciones geográficas y envergadura histórica; al contrario que Almería, que empieza a aprovechar su independencia y distancia a Sevilla, adquiriendo una mayor fuerza regional y perspectiva de desarrollo futuro, en parte gracias al puerto, el turismo litoral y las nuevas energías y agriculturas intensivas.

Granada, aún centro simbólico del oriente andaluz, podría aprovechar también este impulso del litoral de Levante, además de mejorar sus vínculos con el valle del Guadalquivir a través de Loja, con la Costa a través de Motril por el Sur y a través de Guadix al oeste, bifurcándose luego hacia Baza-Murcia y Almería, como incipiente centro motor de la Andalucía Oriental.

La tesis presenta a la arquitectura y el urbanismo como una **práctica de aproximación** impulsora de hechos y ambientes urbanos particulares. Esta práctica se apoya en el conocimiento y la voluntad de elaborar situaciones concretas de contacto o relación en unos espacios adaptados. Los mecanismos son habitualmente **imágenes motrices** capaces de construir ideas útiles sobre el lugar y el territorio.

En cierto sentido se pretende, con esta práctica, organizar el espacio y los usos ligados a él, pero por otro lado, también se configura una visión y una forma de adaptarlo y convivir con él. Ese espacio, no es tanto un escenario, sino más un entorno con el que nos vamos transformando, al cambiarlo.

También se convierte en el vínculo, y en la fuente de

afectos al fin y al cabo, entre las cosas, los lugares y uno mismo. La ciencia puede aportar la precisión, el **conocimiento** y la aceptación. El arte, sin embargo, transforma y crea mundos alrededor. Combina y descubre, cambiando las cosas de lugar y apariencia. Si reconocemos que la observación actúa sobre todo a través de la imaginación, mediante el proyecto urbano y los hombres, a veces, se pueden crear ciudades nuevas, ciudades vivas.

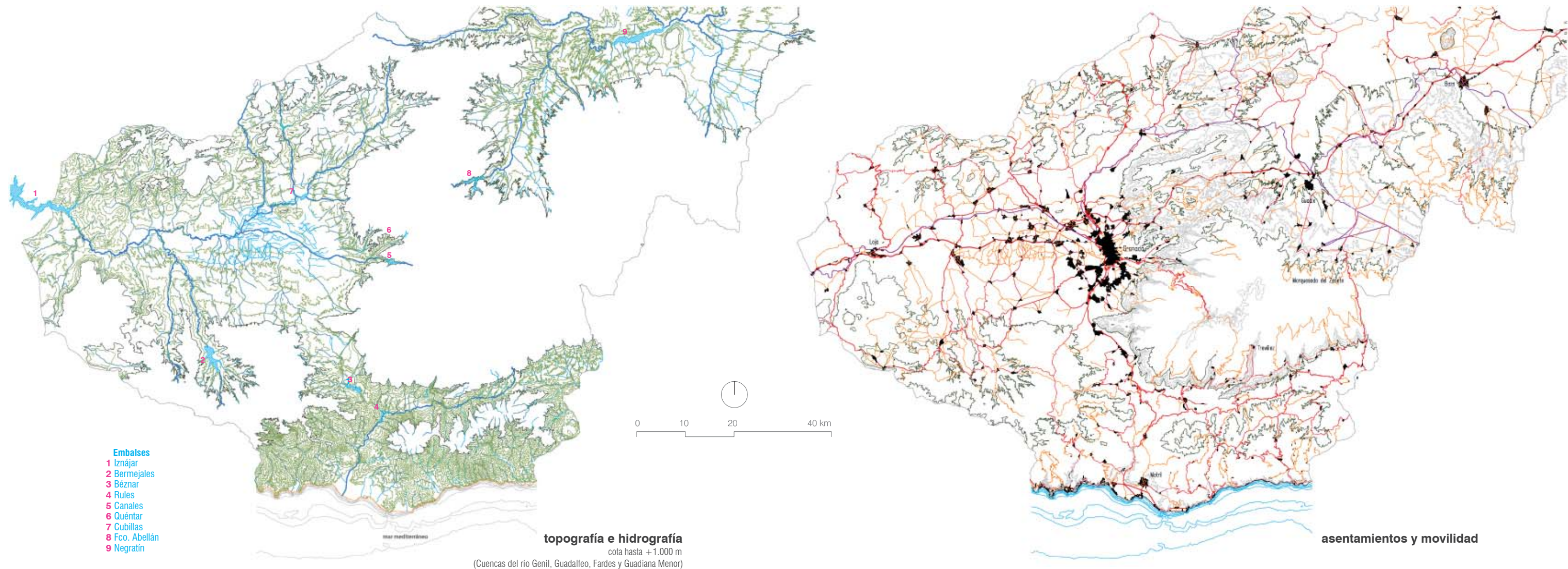
Ésta es una tesis que se afirma como hecha de aproximaciones conscientes, siempre incompletas, inacabadas; pero cruzada de valiosas correspondencias, experiencias y significados. Asimismo, los cambios y los tiempos en los lugares presentan rincones y esquinas que concentran acontecimientos únicos de encuentro y separación.

Por eso, los límites y los **umbrales** que aquí se desvelan deben ser considerados oportunidades de proyecto más que un catálogo de exactos resultados.

Observaremos, por tanto, a lo largo de los diferentes capítulos, que existe, a nivel metodológico, una fuerte correlación simultánea entre los análisis concretos sobre los diferentes lugares de la región de Granada, y las imágenes “reflejo” o referencias a ideas relevantes de otros tiempos y lugares del mundo, apareciendo como paralelismos inductivos de los argumentos planteados. A su vez, no se da una continuidad entre las diferentes escalas de estudio sobre un mismo entorno, sino que dependiendo de la idea o categoría tratada en cada apartado, se muestra la que mejor puede explicarlo, aunque también están referidas unas a otras, permitiendo que la te-

sis sea recorrida y explicada de diferentes formas.

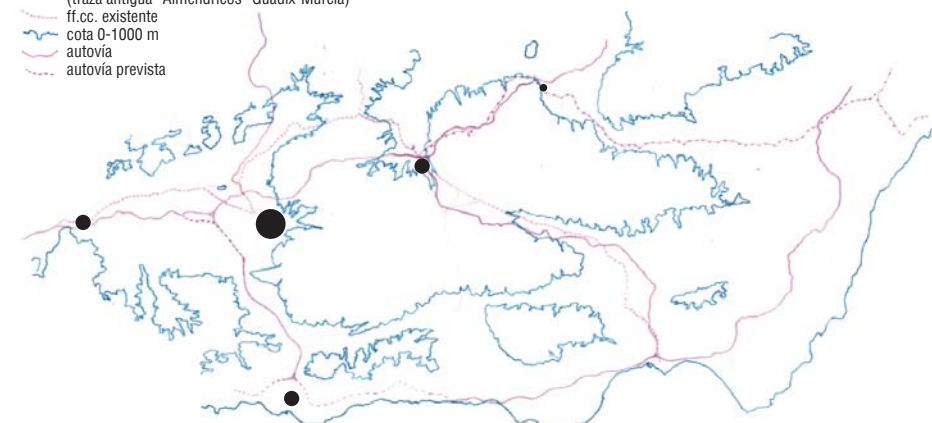
Cada una de las categorías que aparecen tanto en el capítulo de contexto teórico de referencia “iluminaciones metropolitanas”, como en el capítulo central de la tesis “comienza la ciudad nueva”, suponen diferentes ángulos desde los que miramos y explicamos la ciudad que vivimos ahora, con los gérmenes que apreciamos en ella de la ciudad que está llegando, examinándola también a través de los lugares elegidos de la ciudad-región. Es por esto que deben leerse como aspectos de un mismo espacio-discurso entrelazado, en el que cada rincón ofrece diversas imágenes, a la vez que reflejos sobre otras con las que establece algún tipo de correspondencia indirecta.



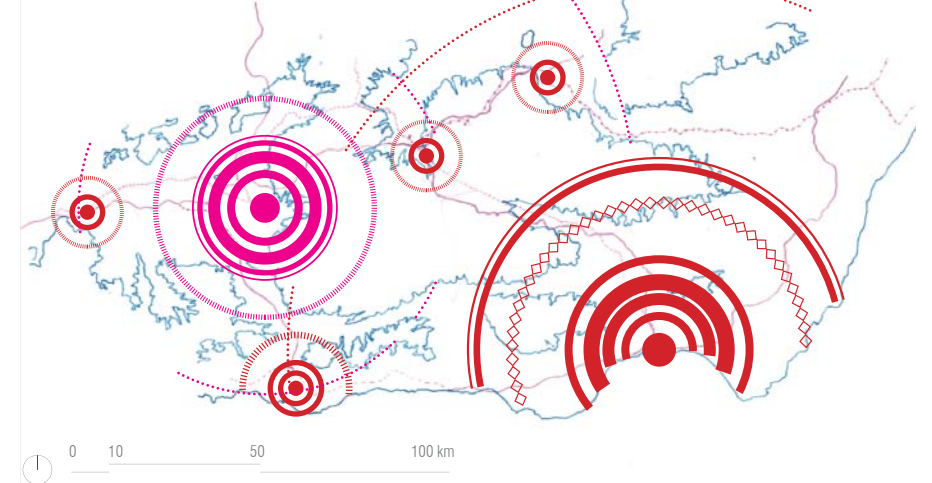
Ante una hipótesis de mejora progresiva de las infraestructuras en la región oriental de Andalucía -cierre de la autovía del Mediterráneo, eje transversal ferroviario Sevilla-Almería y restauración del eje Almedrículos hacia Murcia,...-, consideramos la posibilidad de crecimientos alternativos a la extensión centralizada en las capitales de Granada y Almería, en los que cabe esbozar desarrollos urbanos de escala regional a través de corredores metropolitanos multicentros. La nueva polaridad emergente en las puertas de Loja -al surco intrabético-, de Guadix -al Levante por Murcia, al norte por Moreda, al sureste hacia Almería- y Motril -al corredor litoral sur del Mediterráneo-, sugiere crecimientos a través subsistemas metropolitanos en red con usos e intensidades diferenciadas, aumentando así la cohesión regional y provincial. La red de corredores verdes se sumaría y superpondría a la red anterior de corredores metropolitanos, penetrándolo y obteniendo así, un sistema global unitario de transformación.

infraestructura y conexiones geográficas regionales

- ff.cc. pendiente (traza antigua "Almedrículos" Guadix-Murcia)
- ff.cc. existente
- cota 0-1000 m
- autovía
- autovía prevista

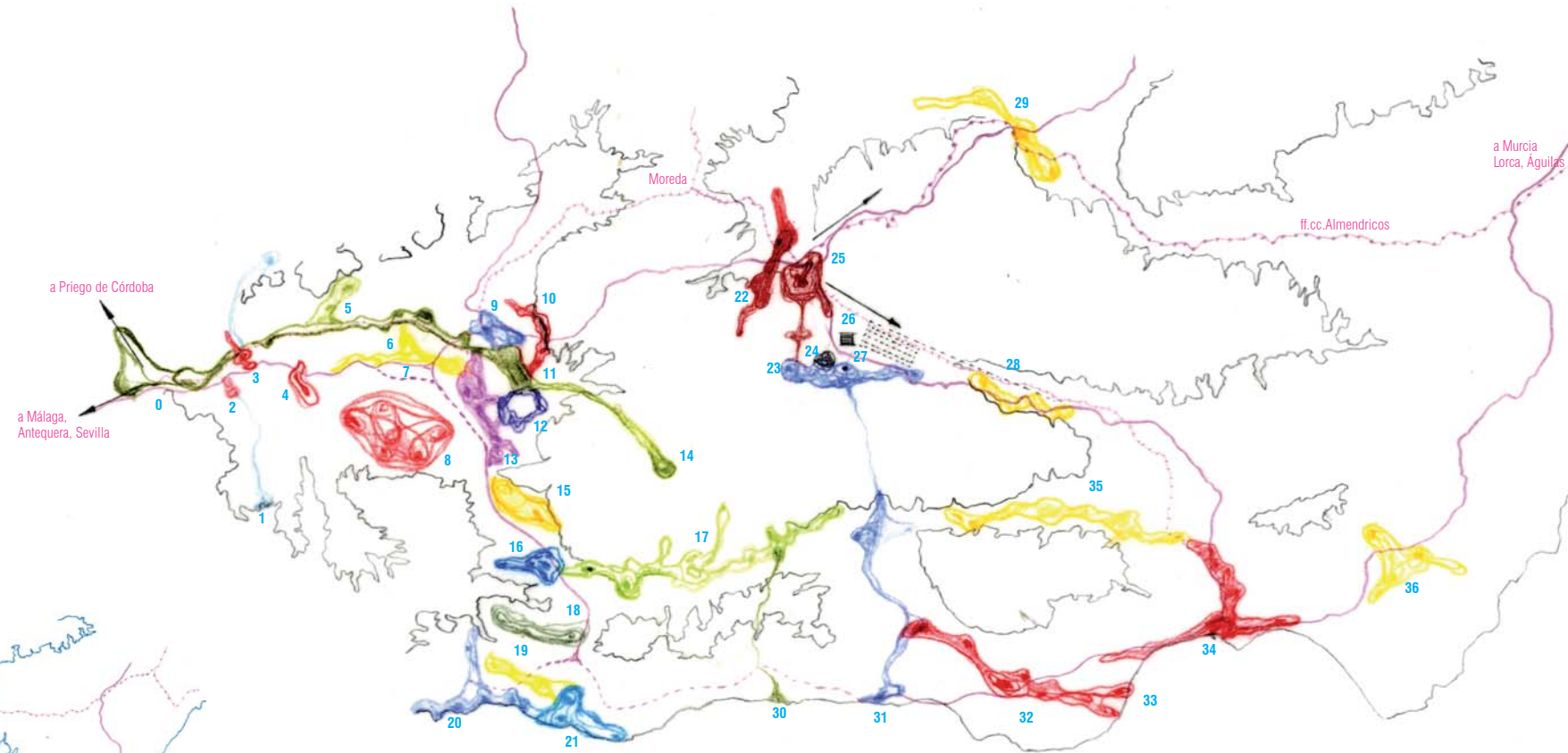


centralidades regionales principales actuales

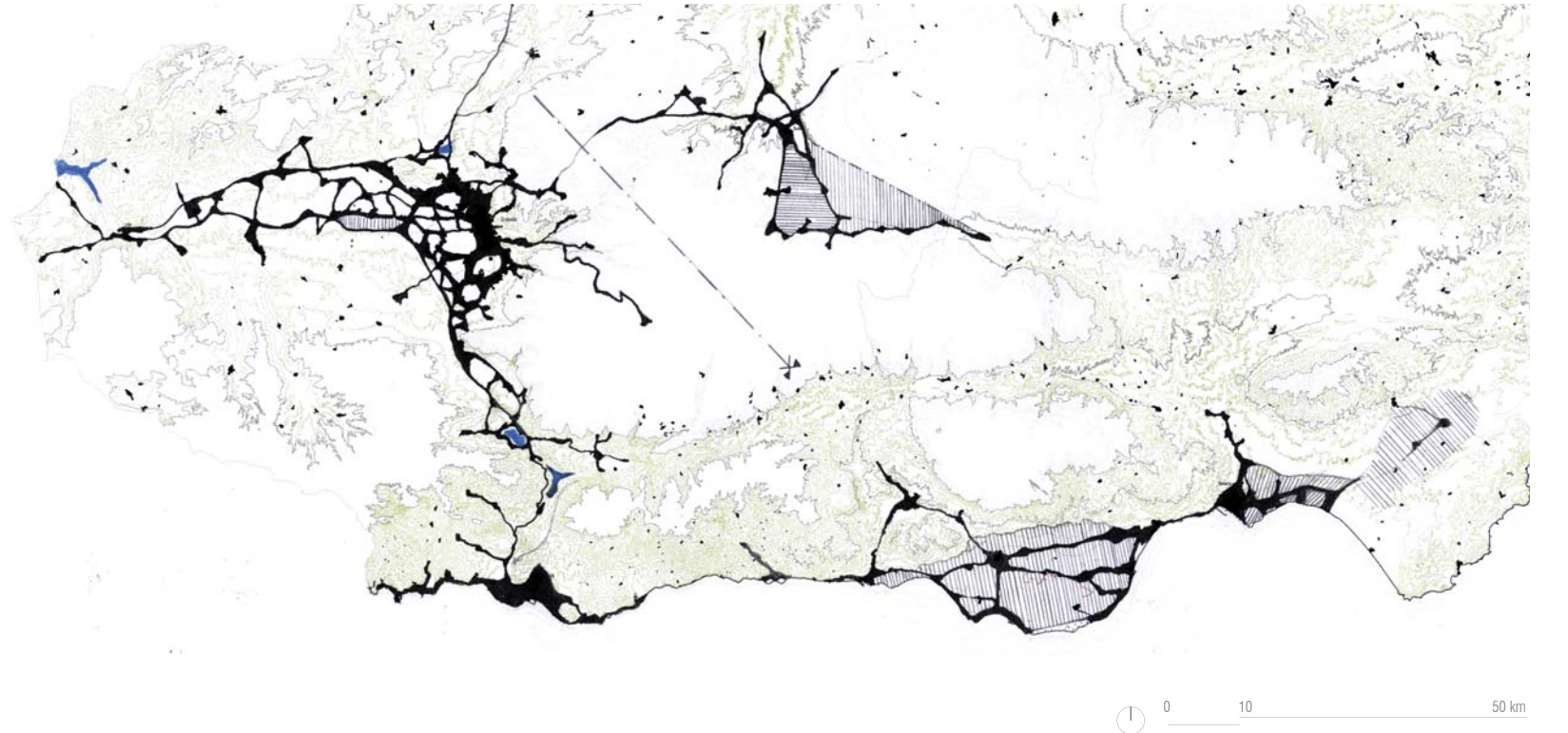


sistemas metropolitanos locales

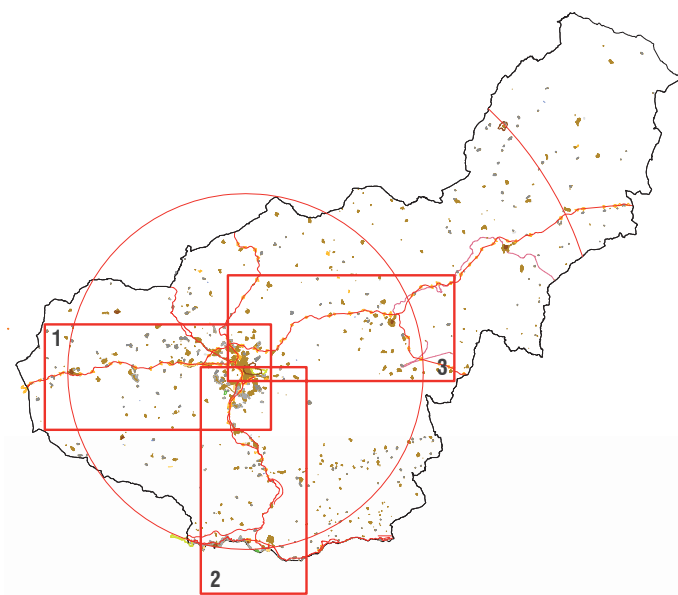
- 0 Loja
- 1 Alhama en conexión al Norte con Montefrío
- 2 Salar
- 3 Huétor-Tájar
- 4 Moraleda de Zafayona
- 5 Illora, Tocón y Brácanas
- 6 Vega central del río Genil (Láchar, Cijuela, Fuentevaqueros, Chauchina, Santa Fe)
- 7 Aeropuerto y futura segunda circunvalación
- 8 Chimeneas, La Malaha, Escuzar (Parque Metropolitano Industrial y Tecnológico)
- 9 Albolote, Peligros
- 10 Calicasas, Huevejar, Pulianas, Alfacar, Viznar, Jun.
- 11 Granada
- 12 Corona metropolitana Sur (Huétor-Vega, Monachil, Cajar, la Zubia, Gójar, Armilla)
- 13 Vegas del Genil, Cúllar Vega, Las Gabias, Alhendin, Dilar, Ogijares, Otura
- 14 Sierra Nevada (Prado Llano)
- 15 Valle de Lecrin (Padul, Dúrcal, Niguelas, Cozvíjar)
- 16 Albuñuelas, Saleres, Restábal, Murchas, Mondújar, Chite, Bézner (Presa), Pinos del Valle
- 17 Alpujarra de Granada (Izbor, Lanjarón, Orgiva,...)
- 18 Vélez de Benaudalla y Los Guájares
- 19 Itrabo, Molvízar
- 20 Almuñécar, Salobreña, Jete, Otívar
- 21 Motril (puerto), Torrenueva, Carchuna, Calahonda
- 22 Fonelas, Benalidán de Guadix, Bejarín, Purullena, Cortes y Graena, Marchal
- 23 Marquesado del Zenete
- 24 Minas de Alquife
- 25 Guadix, Alcudia, Esfiliana
- 26 Parque Eólico y Planta Solar
- 27 Castillo La Calahorra
- 28 Fiñana, Abucena, Abia
- 29 Baza
- 30 Albuñol, conexión con Cádiz y la Alpujarra
- 31 Adra, conexión con el Marquesado del Zenete a través de Berja y el Puerto de la Ragua
- 32 Campo de Dalías
- 33 Berja, El Ejido, La Mojonera, Roquetas de Mar
- 34 Almería (Puerto), Viator, Aeropuerto, El Toyo
- 35 Alpujarra Almeriense, Valle Andarax
- 36 Campo de Nijar



red de corredores urbanos regionales

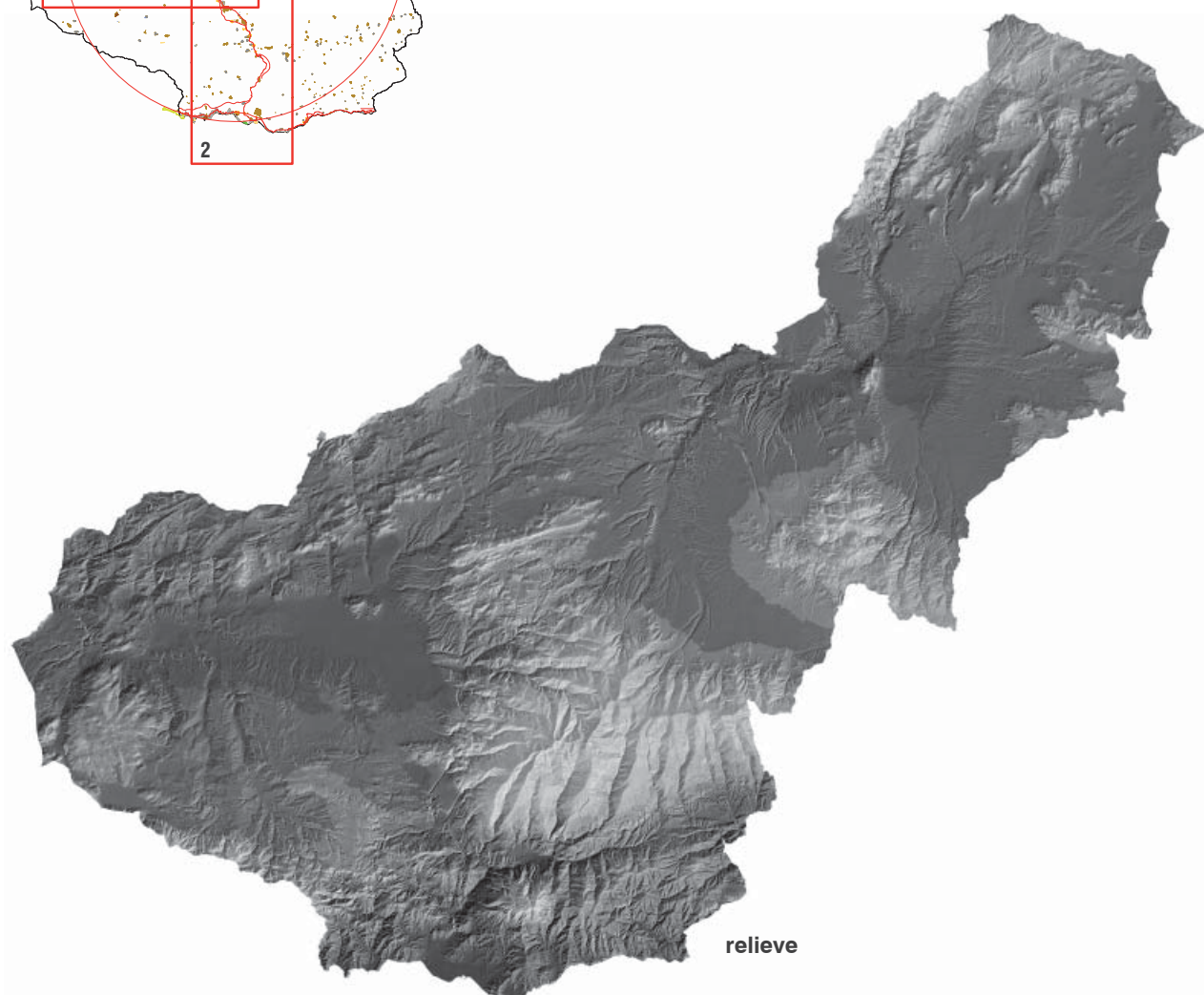


Marcos territoriales de los tres ejes de desarrollo urbano. Estas bandas están asociadas a los ejes geográficos y conectivos principales de la provincia de Granada. Tienen aproximadamente 50 x 20 km, y sus extremos comarcales se incluyen en una circunferencia (hub-wheel) de unos 50 km de radio, con su centro en Granada. Gracias a las autovías, recientemente finalizada la de la costa, las distancias temporales están entre 30 y 40 min. Es posible un desarrollo urbano intenso en torno a estos tres ejes territoriales que marcamos. Aunque hay otras relaciones regionales importantes, hacia Jaén (Madrid), Córdoba, Málaga, y especialmente Almería, citadas en esquemas anteriores; estos ejes son los más claros y estratégicos en una cohesión interna provincial.



Planteamos que Granada es un territorio que funciona como una ciudad extensiva en 3 direcciones principales. Este territorio de urbanidad multiforme y el heterogéneo marco geográfico en el que se inserta, muestran una fuerte tensión específica y diferenciada para cada uno de estos ejes territoriales. Para una ciudad, tan ensimismada en su relevancia histórico-monumental y tan aislada geográficamente -ver Azorín en "Viajes por España"-, la propuesta de un imaginario basado en relaciones geográficas parece ofrecer expectativas de desenclave cultural.

Este nuevo enfoque del fenómeno de asentamiento, se presenta como un sistema urbano territorial polinuclear con conjuntos urbanos asociados a tres ejes de desarrollo (Loja-Granada, Motril-Granada, y Guadix-Granada).



El primero Loja-Granada es el que engloba el valle del río Genil, desde las laderas de Sierra Nevada, donde se asienta la ciudad de Granada, hasta su estrangulamiento o puerta geográfica con la Sierra de Loja, que es justo donde se sitúa esta histórica ciudad media.

El segundo Motril-Granada es el eje que conecta el litoral de la provincia con el interior de la misma. Es ésta una relación importantísima, ya que es la que da a Granada la dimensión de "Metrópolis Mediterránea".

El tercero Guadix-Granada es quizás, la dirección más peculiar de las tres. Pone en contacto el segundo interior de la provincia, tras Sierra Nevada, haciendo ésta de eje de simetría entre Granada y Guadix, (una hacia este y otra hacia oeste) dos ciudades en ladera de diferente tamaño y orientadas hacia su Vega. Aquí también se produce la singularidad de que el extremo de este eje es a su vez un punto de cruce o intersección regional, desde el que se bifurcan dos líneas geográficas de salida a la costa, al sureste hacia Almería y al noreste hacia Baza, Murcia y el Levante. Existe una cierta relación de proximidad o "vecindad" entre Baza y Guadix, pero la presencia de las Sierras de Gor y de Baza le dan a la ciudad de Baza un rango de interioridad mayor que la excluye en cierta medida de nuestro marco de estudio, aunque no ignoremos esta relación íntima que se produce entre las dos ciudades. Guadix, sin embargo, posee una localización estratégica histórica en el Valle del Zalabí, que la ha relacionado fácilmente con la ciudad portuaria de Almería, con Jaén y la meseta castellana, y con el interior de la región andaluza.

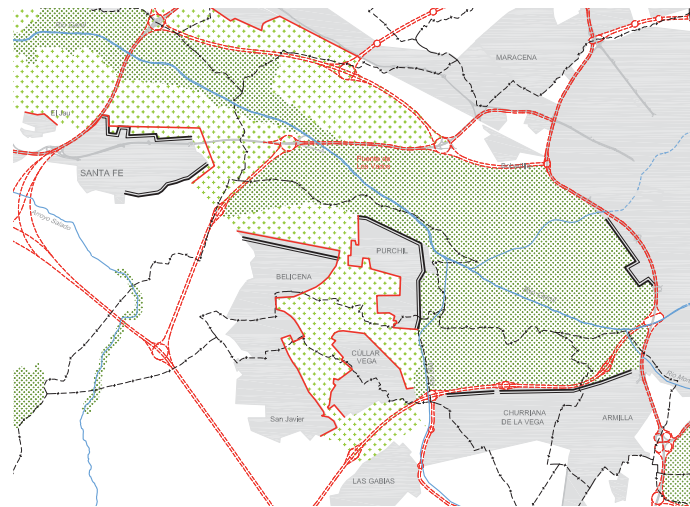
En Granada, el relieve no puede entenderse como un mero factor contextual. Es un elemento sustancial de las ciudades que la integran. No sólo posee valores globales, sino que, tiene diferentes grados de relevancia a diferentes escalas, dependiendo de los enclaves, rincones o pequeños microclimas que observemos.

La estructura hidrográfica constituye un objeto importantísimo a la hora de explicar el surgimiento de los asentamientos urbanos, históricos o recientes, o de su imposibilidad. Es el factor energético básico que posibilita la existencia de una ciudad. El sistema de abas-

tecimiento es otro factor primordial en los procesos de urbanización extensiva de la ciudad contemporánea y no puede ser ignorado. También nos sirve para entender mejor la forma del territorio.

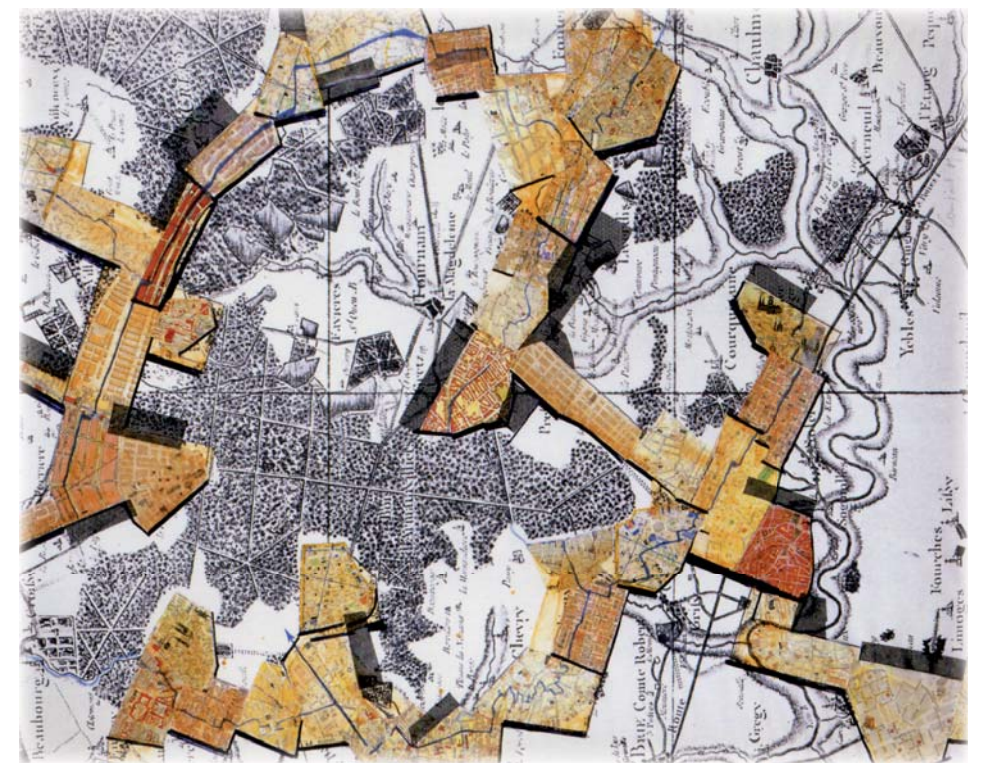
Se produce una interrelación entre el relieve y la posición, tamaño y distribución de lo urbanizado en el territorio. Podemos detectar y comprender, tamaños y posiciones estratégicas con respecto a valles (a media ladera, en extremos de la cuenca, en estrechamientos con pasos obligados o collados, protegidos de vientos...) con orientaciones solares más adecuadas, con vistas singulares, con diferentes relaciones hacia el mar, etc.

Un rasgo característico es también la posición de grupos de asentamientos a diferentes cotas de altitud, alineados a través de la misma curva o franja de nivel -camino-carretera-. Un ejemplo lo podemos observar en el Marquesado del Zenete encajado en el surco intrabético entre las cotas 1.200 y 1.300, los pueblos de Jerez del Marquesado, Lanteira, Alquife, Aldeire, La Calahorra,... o como Trevélez que llega singularmente hasta la cota 1.500 gracias a la espléndida orientación sur y su buen encaje en el valle. Es también singular la continuidad y linealidad de los asentamientos del litoral occidental, paralelas a la línea de costa o perpendiculares, ligados a los barrancos de drenaje que se encuentran con el mar. Las infraestructuras de comunicación son la imagen de los flujos urbanos más evidentes del territorio. Permiten poner en relación fragmentos urbanos, cada vez más alejados, y dibujan los vectores característicos de los intercambios producidos entre sus diferentes entornos, locales o territoriales. Sólo hace muy poco, Granada ha reforzado prioritariamente la relación hacia otras provincias de la región (Sevilla-Málaga, Almería con la A-92) y su interior (Guadix, Baza, Murcia con la A-91), demorándose aún más su propio contacto con el mar (A-44), a través del litoral de la Costa Tropical (A-7), actualmente en proceso de cierre. Aunque existen 3 ejes fuertes que vertebran las relaciones principales de Granada (Loja-Motril-Guadix), en cada uno de estos 3 subsistemas urbanos, son muchas las conexiones tentaculares y en red que se superponen y pueden ser equilibradas.



1-3 Borde urbano de Churriana de la Vega, Granada (ortofoto original procedente de ICA, 2007, y oblicua de la fuente Live Search Maps 2009). Mostramos con estas tres imágenes, algunos hechos significativos del espacio metropolitano próximo a la ciudad de Granada. Este espacio se construye reconfigurando fragmentadamente los bordes metropolitanos en torno al área central de la Vega. Son operaciones de relleno y ocupación, que anteceden incluso a la aparición de la infraestructura indicada en el POTAU, condicionando los posibles ajustes que pudieran sufrir con su proyecto. Normalmente no existe un tratamiento adecuado de las transiciones entre las ciudades y el campo, produciéndose cortes bruscos en los tejidos previos que relacionaban transversalmente ambas zonas.

4 NEW BABEL. Sectores rondos y bosques, (CONSTANT, 1967). Esta imagen nos sugiere la potencial aparición de este nuevo espacio metropolitano descentrado y heterogéneo que subraya sus fragmentos urbanos como un nuevo sistema de bordes y esquinas significativas en el territorio.



“Lo urbano debe dar respuesta a la movilidad social, y ello implica, en relación a la ciudad estable, una organización más rigurosa a gran escala y, al mismo tiempo, una mayor flexibilidad a pequeña escala, que es la escala de la complejidad infinita”.

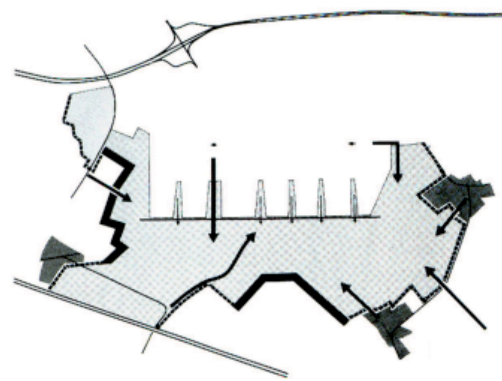
“Los centros de producción del exterior y los equipamientos colectivos situados en el interior de este espacio determinan las líneas generales de una macroestructura en la que, bajo la influencia de unos movimientos indeterminados, se define una microestructura más diferenciada y necesariamente más flexible”.

“A partir de estas dos estructuras previas, de una organización optimizada de las condiciones materiales y de un máximo desarrollo del espíritu de iniciativa de cada individuo, se deducen los aspectos esenciales de una estructura que ya no está formada por nudos, como ocurre en el hábitat tradicional, sino que se organiza siguiendo el trazado de los recorridos, tanto individuales como colectivos, de la vida errante: una red de unidades vinculadas entre ellas, de modo que forman unas cadenas que pueden desarrollarse y extenderse en todas direcciones”.

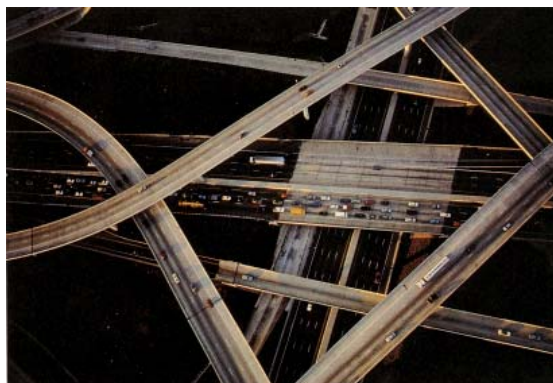
“En Nueva Babilonia, el espacio social es la espacialidad social”. (CONSTANT, 1967)



5



6



7

La población de la provincia de Granada habita en un espacio que experimenta los procesos de transformación de una ciudad nueva. La ocupación de su territorio se ha vuelto especialmente extensiva, adoptando diferentes formas y localizaciones. En ocasiones se produce mediante la extensión de los núcleos urbanos existentes, y en algunas otras, a través del relleno de áreas urbanizadas anteriormente. En algunos casos se busca una localización accesible e interesada, próxima a núcleos de urbanidad consolidada, y en otros, son los valores medioambientales, paisajísticos y comunitarios de los lugares los que motivan los crecimientos.

La evolución del espacio urbano se ha visto influida principalmente por los valores diferenciales del suelo, los desplazamientos de población –por uso o empleo–, las dificultades de acceso a una vivienda asequible, y también, por la búsqueda de mejoras en el entorno urbano y natural próximo.

Se ha observado que la urbanización dispersa, además de presentarse como una gran consumidora de territorio, igualmente se caracteriza como un potente factor de condicionamiento para el espacio y su desarrollo. En una primera instancia, la estructura de los nuevos asentamientos (poblados, polígonos, urbanizaciones,...), en razón de sus características funcionales, se constituyen como islas o enclaves. Las interconexiones entre los asentamientos, al inicio, resultan poco consistentes y relevantes.

Hemos podido examinar que han sido importantes las transformaciones del fenómeno de asentamiento en relación a la evolución de la metrópolis en su conjunto. No son solo cambios lineales y de tamaño, sino que más bien se trata de mutaciones de forma y concepciones de estructuras espaciales completamente nuevas.

“La añorada condición de continuidad urbana tiene su fundamento en el sistema del espacio colectivo –funcional y perceptivo– que en la ciudad extensiva se ha transfigurado en sistema multimodal cuya infraestructura compleja incluye efectos túnel y nudos intercambiadores de velocidad y nuevos ambientes que no deben ser asimilados a las formas de las calles o bulevares que aseguraban la conectividad de la ciudad compacta. Con la extensión, la continuidad se vuelve más geográfica y al nivel local menos canónica y reconocible al unir las fragmentaciones. El “proyecto del suelo” que, en general, faltó a las sucesivas urbanizaciones, antes periurbanas, es ahora un imperativo de la intervención integradora” (Portas, N.).

5 Esquema lleno-vacio. Ville nouvelle Melun Senart, Competition (OMA). Este es un ejemplo de una propuesta de una nueva ciudad, en la que el proyecto y la preservación del elemento vacío, entendido como intervalo entre fragmentos urbanos construidos, son los nuevos lugares desde los cuales reconfigurar la ciudad emergente. Ver con más detalle en apartado utopías en el capítulo de contexto teórico de referencia, iluminaciones metropolitanas.

6 RiemsPark. Competition, Munich (West 8). Planta de condiciones de contorno. Con este esquema, el proyecto trataba de mostrar la importancia de enriquecer la diversidad de formas de contacto entre el espacio abierto y el espacio urbano construido. La dimensión geográfica (valles, cordilleras, litorales,...) ofrece una visión referencial dando unidad y coherencia a estos sistema de espacios abiertos.

7 Atlanta. Nudo de autopistas (McLean, A.)

La fragmentación, su multiplicación y mayor contraste, resulta de la extrema diversificación de las morfologías y tipologías de los tejidos edificados, de las incomodidades de funciones próximas, pero también de la magnitud de sus intervalos expectantes o rústicos (homólogos de los vacíos urbanos) o de la defensa de apreciables espacios “naturales”, agrícolas, forestales y costeros que han resistido al asedio de las transformaciones vecinas.

Nos encontramos con modelos urbanos donde las nuevas polaridades están jugando un papel decisivo, dándose nuevas relaciones entre residencia y trabajo, entre residencia y ocio, con las áreas productivas y de servicios, e infraestructuras adaptándose y actualizándose a nuevas demandas de uso.

Normalmente, el urbanismo, como disciplina útil y práctica necesaria, es bien asumido y aplicado en la ciudad histórica. Las periferias metropolitanas, sin embargo, aún no ha adquirido ese mismo rango de valor o patrimonio con certeza y sentido, y por tanto, su proyecto muchas veces carece de la voluntad de relación e intensidad de la que la ciudad interior es heredera y solo mantiene sin ningún esfuerzo. No tendría tampoco sentido que se pensara e imaginara de la misma manera, ya que su forma espacial, su cualidad estética y funcional, son bien diferentes. Y, tampoco existe un gobierno claro que sea consciente de las características de los nuevos sistemas de relaciones que esta escala requiere, y por tanto, conozca el tipo de proyectos que son más urgentes y necesarios para este territorio metropolitano ampliado. En este nuevo contexto exterior dinámico, todo él secuencia, es necesario definir bien sus cambios de fase, bordes, saltos, puertas o ventanas metropolitanas.

Se manifiesta, más que nunca, la necesidad de crear espacios donde sigan produciéndose contactos e intercambios físicos adecuados entre personas, y en los que la estructura ecológica del conjunto refuerce el organismo urbano con mayor vitalidad. La movilidad eficiente del sistema, así como la configuración y el carácter de los espacios, deben dirigir el crecimiento hacia un desarrollo del mismo sin la pérdida de las condiciones básicas de bienestar y riqueza social.

Los problemas que se están generando con los crecimientos urbanos no serán resueltos limitándolos, sino por el contrario, entendiendo su lógica y viendo la manera de implementarlos en la estructura territorial y su desarrollo. Las opciones y posibilidades en cada caso se-

rán diferentes, y tendrán que adaptarse continuamente. Esta evolución urbana dibuja y expone en Granada un nuevo encuadre de acción. Y es importante conocer cuales son las actuales y las posibles economías que sustentan a los habitantes, ya que de alguna manera condicionarán la elección del modo de vida y la localización de la residencia, el trabajo o el ocio. Las diferentes actividades no pueden ser dispuestas de forma que no fortalezcan la vitalidad y el desarrollo humano. Para ello, principalmente, deben tenerse en cuenta las escalas de relación más habituales y conformadoras de identidad social. Una es la escala de barrio y relación entre barrios, en la que los desplazamientos (4-6 km/h) y contactos se producen principalmente sin medios de locomoción. Según Alexander, los lugares de actividad donde poder encontrarnos con otra gente no deberían estar a más de 20 min. equivalente a 2 km¹.

Y luego existe otra, más parpadeante y flexible, superpuesta a la anterior, que nos proyecta hacia distancias mayores y que se apoya en infraestructuras de transporte privado o público (desde la bicicleta 10-20 km/h al avión 1.000 km/h).

El buen diseño del entrelazamiento de las escalas de asociación y la eficiencia del conjunto serán fundamentales en el proyecto de la ciudad que, de alguna manera ya está aquí, ya existe, aunque de una forma incompleta, contradictoria e incipiente.

¹ Por ejemplo, los pueblos del Marquesado en la falda este de Sierra Nevada, en la comarca de Guadix, distan entre ellos media legua aproximadamente, que equivale a lo que una persona andaría en media hora. El emplazamiento de estos asentamientos responderá también a otros factores como la orografía, el dominio agrario o Pago del que subsiste su población, etc.



1 Ortofoto de la urbanización El Puntal, en el Padul, Granada. Está emplazado en el extremo norte del valle de Lecrín, tras el primer ámbito del área de influencia de Granada (delimitación del POTAU). Después de más de veinte años desde su inicio, aún existe más de un tercio de sus parcelas sin edificar y un estado de espacio público de semiabandono. Salvo una sala de fiestas y un restaurante en su centro, carece de una autonomía de servicios básica, lo que le obliga a depender del núcleo del Padul y de Granada a 15 km. Es un ejemplo de urbanización periférica envejecida y aún sin consolidar. Esta situación se ha propiciado al carecer de otras dotaciones complementarias y atractivas de reclamo promocional, como ocurre con la urbanización de Santa Clara (Ogijares) y Cañadas del Parque (Dílar) que ofrecen Club, Campo de Golf (18 Hoyos), vistas panorámicas, accesibilidad, diseño o distinción (GoogleEarth, 2007).

2 Sun City, Arizona. Con una morfología similar a la observada en el caso anterior de El Puntal en Padul (Granada), es éste un caso paradigmático de ciudad para jubilados. Es un conjunto residencial ligado a un paquete de usos lúdico-asistenciales específico, en el que un grupo social muy determinado, crea un espacio de retiro y se aísla del resto en un Paraíso Artificial diseñado pura y exclusivamente para ellos. Éste es un ejemplo singular del fenómeno urbano entendido como una adición de productos preparados, dirigidos al consumo -caracterizados por ser más limpios, más cómodos, más seguros-. La mezcla, social o funcional, se concibe como un riesgo, y el miedo pragmático lo refuerza. Pensar o proyectar la ciudad de esta forma, como una estructura física y social jerarquizada a modo de árbol, fomenta la disociación y la compartimentación de las funciones urbanas, así como un empobrecimiento original de las relaciones de base entre sus usuarios (GoogleEarth, 2007).

3 Lechtworth. (Unwin, R. y Parker, B., 1903) vista aérea oblicua. Considerada la primera propuesta de ciudad-jardín, que sirvió de referente en posteriores desarrollos suburbanos. El diseño de esta ciudad proyectada por Unwin y Parker, difiere un tanto del modelo original pensado por Howard, pero consiguió hacer creíble este modelo de crecimiento discontinuo alternativo al de extensión.

4 Siedlungen. Esquema para el plan de Frankfurt, destacándose las siedlungen en torno al valle del Nida como nuevos gérmenes de centralidad, que permitan a la ciudad crecer de una forma armónica, equilibrada y eficiente. Todos ellos, además de estar dotados de viviendas, servicios y equipamientos, contaban con la infraestructura de un transporte público metropolitano (May, E., 1925-30)

5 Broadacre City. (F.L.I. Wright) Escribiría "Broadacre sería construida en simpatía con la Naturaleza, de modo que un sentimiento profundo por la belleza del terreno sería una cualidad fundamental para los nuevos constructores de la ciudad". "Grandes y placenteros lugares espaciosos junto a la carretera, estos mercados se levantarán, amplios y hermosos, bajo alguna forma flexible de pabellón, diseñados como lugares de intercambio social no solo de mercancías, sino también de equipamientos culturales"



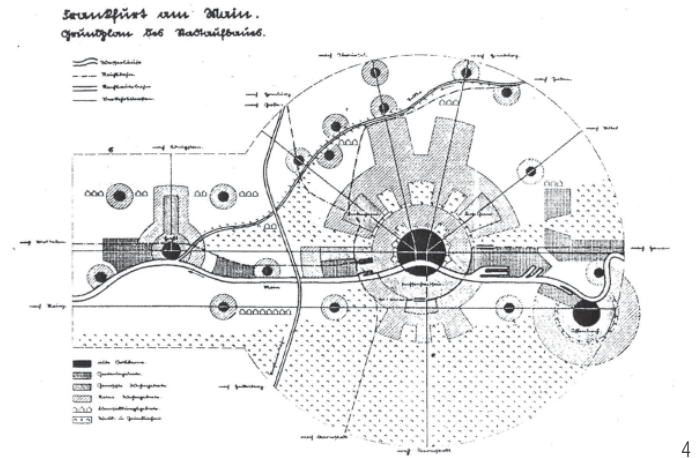
1



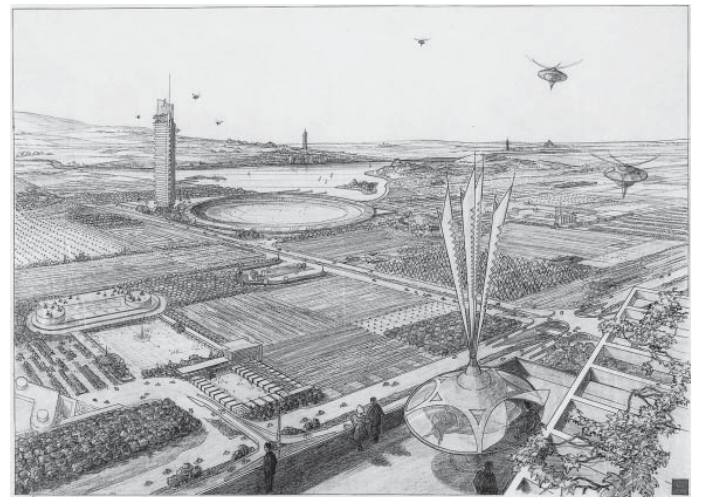
2



3



4



5

El problema del “habitar” se ha considerado, en Granada, el factor principal que ha provocado el desplazamiento de la población y la construcción del territorio. La gran cantidad de la oferta de vivienda, principalmente en los pueblos más próximos y mejor conectados con la capital, y el elevado coste del suelo central, son algunas de las causas del crecimiento suburbano, y no la idealización errónea de la libertad de elección de asentamiento gracias a la mejora de la movilidad.

También en esta provincia, la vivienda constituye el elemento determinante del coste general de las formas de habitación, cuya cualidad y apreciación pone en juego problemas culturales, tipos de vida, o ideologizaciones de una realidad que se padece.

El habitar es un elemento de relación entre el interior, la casa y el individuo, y el exterior, los servicios colectivos de la ciudad y las actividades; es la cualificación de la relación entre las necesidades y los servicios ofrecidos; los servicios colectivos como “derecho” ligado al habitar. Es una fase del protagonismo social. Cuando esta fase declina, declina también el concepto de habitar: éste, se focaliza mucho sobre la vivienda, mientras se deteriora la expectativa de los servicios colectivos, que insensiblemente se tienden a sustituir por los servicios del “mercado” (Indovina, F. 1990).

Para que la diferencia de precio antes indicada pueda jugar un papel determinante en la elección del asentamiento, es necesario que la urbanización dispersa presente algunas características de tipo urbano, que se muestre más consistente y autónoma por sí mismas. Las primeras ciudades-jardín proyectadas (Lechtworth, Welwyn...) ya eran conscientes de esta necesidad razonable. Desde su aparición, han sido muchas y muy variadas las experiencias urbanas que han tomado como referencia la ciudad-jardín, pero muy pocas las que han tenido en cuenta sus fundamentos básicos y los han ajustado a las exigencias y condicionantes actuales.

Asimismo, se han dado cambios cruciales que han transformado el significado y el contexto de la casa. Ahora, la vivienda unifamiliar aislada en la periferia es buscada como un preciso lugar base desde el cual ambos los miembros de las nuevas unidades familiares puedan acceder rápidamente a sus trabajos y lugares de esparcimiento. El ahorro de tiempo en los desplazamientos cotidianos es considerado un factor fundamental a la hora de aspirar a una mayor calidad de vida.

Posiblemente, sin el movimiento simultáneo del empleo y de la vivienda, el gran boom “surburbano” se habría agotado en sí mismo, debido a que los trayectos hacia los lugares de trabajo, localizados normalmente en el congestionado núcleo central, son cada vez más largos y obligados a través de autovías colapsadas. El movimiento atraído por polígonos industriales y ciertas empresas o fábricas lejos del núcleo urbano central, ha tenido lugar independientemente del boom inmobiliario y probablemente habría ocurrido sin éste. No obstante, este movimiento simultáneo de vivienda y empleo está capacitado para crear una actividad emprendedora y competitiva en otros lugares metropolitanos que desafíen el largo predominio de la ciudad central.

La ciudad “posturbana”, como anticipaba H.G. Wells, es “esencialmente un bazar, una gran galería con pasajes de tiendas y lugares de encuentro y cita, un lugar peatonal, con sus caminos reforzados por ascensores y plataformas rodantes, y protegida del tiempo externo, y en conjunto una aglomeración muy espaciosa, brillante y divertida”. La vida productiva de la sociedad está tendiendo a tener lugar en una región urbana descentralizada. Pero en este proceso, además de ser lento, intervienen otros factores como la funcional, simbólica e histórica referencialidad que los antiguos centros siguen manteniendo y que es difícil de cambiar, debido a las ventajas que tiene el valor acumulado, su significado y todo lo ya construido alrededor.

Sin embargo son conocidas y siguen presentes muchas ideas y propuestas que como Broadacre City de Wright¹, buscaban lo opuesto al suburbio despreciable, y veían que la gran ciudad estaba destinada a ser reemplazada por una sociedad descentralizada donde la producción industrial abandonaría inevitablemente las ciudades a cambio del espacio y las ventajas (espaciales, ambientales y económicas) de los emplazamientos rurales.

Si la descentralización física hubiera significado verdaderamente a la descentralización económica, entonces los núcleos urbanos centrales serían ahora espacios abandonados. Pero organizaciones grandes y poderosas todavía buscan una ubicación central que valide su importancia, y el centro histórico de las grandes ciudades responde aún mejor a esa necesidad que los complejos de oficinas en las afueras. Además, las sedes corporativas y gubernamentales en el núcleo central todavía atraen a una amplia variedad de servicios de apoyo especiali-

zados –gabinetes jurídicos, de publicidad, editoriales, medios de comunicación, restaurantes, centros de ocio, museos, y más- que continúan no sólo haciendo viables los centros de las ciudades sino incrementando el capital simbólico y cultural que atesoran.

Pretender pensar que hay un modelo o estructura para la nueva ciudad emergente de Granada es contradecir a una realidad demasiado evidente. Si existe un modelo, éste está basado en dos extravagancias: el derroche de suelo destinado a la vivienda unifamiliar con jardín propio y el despilfarro de energía ligado al uso del automóvil personal. La ciudad actual es totalmente dependiente de su sistema viario, y raramente es diseñada pensando en un transporte público eficiente o sostenible. La consolidación del fenómeno de metropolización exigirá, cada vez con más fuerza, que estos aspectos sean tenidos en cuenta, en favor de un uso y consumo más ético de los recursos (suelo, energía, tiempo...).

La nueva ciudad en dispersión es, hasta ahora, demasiado diseminada para ser eficiente, demasiado superficial e incompleta para crear una cultura o una ciudad verdadera. El resultado puede ser entendido como una pérdida decisiva de *textura* o densidad de la sociedad moderna, una desintegración del origen de nuestra cultura; o por el contrario puede entenderse como “el camino hacia el individualismo renovado”².

Es sin duda una visión difícil de imaginar pensar que, esta posible ciudad nueva de Granada pudiera llegar a ser la fuente de excelencia en las artes, exportando sus productos a la otra ciudad central heredada. Principalmente porque las verdaderas iniciativas de sus constructores y diseñadores están revelando una desatención considerable hacia la naturaleza y una apetencia irresistible por el provecho económico inmediato, dándose lugar al inevitable “sprawl” o crecimiento urbano descontrolado³. Este policentrismo emergente del que venimos hablando, genera un tipo de ciudad sin límites claros; incluye elementos rurales, urbanos y suburbanos discordantes y puede medirse más por comarcas que por manzanas urbanas. Consecuentemente, la nueva ciudad carece de centro reconocible alguno que dé significado al conjunto. Las instituciones cívicas principales parece que pudieran dispersarse al azar sobre un paisaje indiferenciado.

¹ Wright había comprendido el punto fundamental en su plan para Broadacre City: una malla de autopistas totalmente desarrollada elimina la primacía de un distrito central. Esta malla crea una serie completa de cruces de autopista que pueden servir como centros de negocios, así como promueve los trayectos multidireccionales que impiden a cualquier centro individual alcanzar una importancia única. Sin embargo, la red tiende a construirse para dar servicio a la suburbanización y encauzar los flujos hacia el centro de la ciudad, creando el efecto contrario, beneficiando la centralización económica, política y urbana.

² F.L.I. Wright escribiría “Broadacre sería construida en simpatía con la Naturaleza, de modo que un sentimiento profundo por la belleza del terreno sería una cualidad fundamental para los nuevos constructores de la ciudad”. “Grandes y placenteros lugares espaciosos junto a la carretera, estos mercados se levantarán, amplios y hermosos, bajo alguna forma flexible de pabellón, diseñados como lugares de intercambio social no solo de mercancías, sino también de equipamientos culturales”.

³ Ada Louise Huxtable ha denominado “slurbs” a los típicos nuevos asentamientos y ha escrito que la vida allí no es “ninguna travesía de descubrimiento o exploración privada de las maravillas del mundo, naturales y artificiales; es conformidad, cliché hasta donde alcanza la vista, sin ninguna estimulación del espíritu por la calidad del medio ambiente”.



1



1 Los Ogijares y la Zubia, en el eje Eje Granada-Motril. Podemos reconocer un territorio con diferentes grados de urbanización totalmente entremezclado, sujeto a lógicas de crecimiento parcelarias, sin un orden o vínculo armónico entre las partes. Existen promociones de viviendas de cantidades y tamaños muy variables, desde unas pocas unidades (inversiones familiares en parcelas pequeñas) a centenares, surgidas de grandes inversiones de empresas asociadas a otros servicios complementarios de la urbanización (campo de golf, parque temático,...)

2 Suspiro del Moro, Granada. En este nudo de la autovía en el eje Granada-Motril, aparece un restaurante de carretera, una parcela dedicada a preparación y venta de áridos y hormigones para la construcción, y una urbanización que toma la forma de la parcela agrícola que ocupa y se caracteriza con el nombre del lugar cercano a su emplazamiento. Con tan sólo unas decenas de viviendas y sin un solo metro cuadrado de espacio colectivo o público, éste es un ejemplo de los procesos de deslocalización que incorpora la ciudad región a través de sus infraestructuras de gran movilidad, generando normalmente una suma de "arquitecturas sin ciudad".

3 Carretera de la Sierra, Lancha del Genil y Lancha de Cenes, Granada. A pesar de la pendiente acusada de este valle, la proximidad a Granada (3-5 km) a influido en la urbanización acelerado de estas laderas orientadas al suroeste junto al río Genil.

4 Urbanización Cañadas del Parque, Dílar, Granada.

5 Béznar y Urb. los Peloteos. Nude en la A-92 de acceso a la Alpujarra.

6 Padul y una de sus canteras más próximas.

7 Cozvíjar, Villamena y Cuesta de la Valdesa. Este es un ejemplo de enlace entre dos viarios de rango diferente (autovía y carretera nacional) que se vincula a asentamientos transversalmente



2



3



4



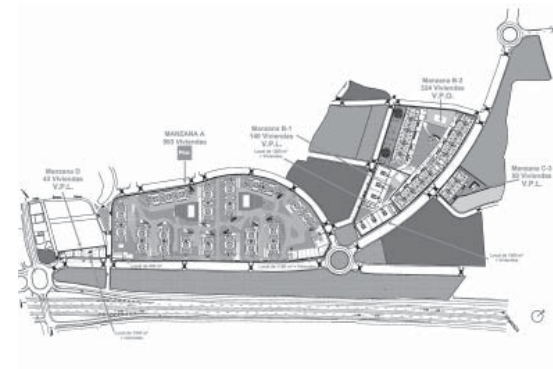
5



6



7



8 Urbanización Ciudad Joven, Alhendín. Varias promociones de más de 1.000 viviendas, la mayoría con una tipología arquitectónica de bloque plurifamiliar de entre 5 y 6 alturas. Esta altura manejada es muy superior a la existente en las edificaciones residenciales del entorno metropolitano próximo, que no suele superar las tres alturas. Esto originó, como dato particular, una invasión parcial del espacio aéreo de la base militar de Armilla, para lo que la promotora consideró la posibilidad de hacerse cargo de la adaptación de la pista de aterrizaje como la solución más rentable a la situación ilegal denunciada. Posee características que responden a una estructura espacial de escala territorial, a pesar de estar vinculada a un municipio del área metropolitana de Granada. Además incorpora:

- Más de 5.000 m² de uso terciario destinados a locales para servicios propios de la urbanización, tales como comercios, superficies de alimentación, ocio.
- 23.000 m² destinados a equipamientos de uso municipal como centros de salud, nuevos colegios y guarderías, oficinas municipales, deportivas.
- 800 plazas de aparcamiento público en superficie, para todos los visitantes a los propietarios de la urbanización.
- Más de 30.000 m² de zonas verdes ajardinadas de uso público, además de las propias privativas de cada una de las manzanas residenciales (Novosur, FRAI, desarrollo inmobiliario).

Con la metropolización del territorio aparece una redistribución de las actividades urbanas mediante la simultánea dispersión en el territorio y la concentración en polos significativos de nueva y gran accesibilidad.

Los nuevos usos de gran envergadura que demandan las ciudades actualmente -parques deportivos, comerciales, culturales, institucionales, industriales...- y que no tienen cabida ya en los centros tradicionales, aprovechan este reequilibrio del territorio creando nuevos focos de usos diversificados y funcionales, que en ocasiones son llamados nodos de nueva centralidad, por su vinculación a las redes.

El fenómeno de polarización es principalmente un proceso de relleno. Algunos ejemplos antecedentes son las implantaciones a lo largo de los ejes territoriales y nodos de intercambio, que se producen desde los inicios de los procesos de formación y extensión de las actividades urbanas. “Centros direccionales, Polígonos de crecimiento insular, tecnópolis, universidades, hospitales, parques de ocio”, operaciones unitarias en forma de grandes actuaciones o grandes equipamientos e infraestructuras de servicios.

Pero lo característico del crecimiento ex novo que este proceso representa sería su polarización, fundamentalmente en relación con la infraestructura viaria básica metropolitana, por accesibilidad o por exposición visual, y en algunos enclaves singulares de actividad por economías de localización. Resulta así de decisiva importancia la construcción de la red urbana-red territorial, el salto de escala del espacio servido, la articulación de ejes de comunicación, la articulación de la red de vías secundarias y caminos como red independiente y con continuidad.

Una de las consecuencias más directas de los cambios experimentados es la radical transformación de la relación de las áreas centrales con los alrededores metropolitanos y con el ámbito regional. La reducción sustancial del tiempo de comunicación cambia el funcionamiento y la forma del área central metropolitana.

Pero además de estas transformaciones en la red viaria, también se produce la renovación y la ampliación interna de las grandes infraestructuras de transporte (transporte público, ferrocarril o aeropuerto).

Aparecen entonces nuevas necesidades de interrelación con las demás redes de transporte (viario y ferroviario). Tensiones derivadas de las limitaciones de su posición

en un territorio sensible por sus valores paisajísticos y naturales y de usos “no urbanos”, e inducción de fuertes tensiones sobre el corredor de acceso, por la implantación de sucesivas infraestructuras de conexión.

El crecimiento reciente se polariza fundamentalmente en torno a las redes y a los nodos de intersección metropolitana, singularmente respecto a la infraestructura viaria, y en menor medida respecto a la del transporte público. Se suceden así las implantaciones de grandes contenedores de uso y configuración compleja, o equipamientos sobre infraestructuras lineales, con mucho flujo de circulación y alta accesibilidad, canales principales de la vialidad metropolitana.

Pero también se producen efectos de atracción y confluencia en ámbitos espaciales menores que es importante considerar. En este nuevo campo de lugares y relaciones en transformación, la creación y multiplicación de centros menores de actividad pone en valor un territorio nuevo de posibilidades. Las particularidades topográficas, ambientales o patrimoniales emergen y dibujan nuevas cartografías superpuestas a las imágenes precedentes constituyendo un sistema más complejo de relaciones.



1



2



3



4



5

1 Río Genil, junto a Villanueva Mesía. Éste es un ejemplo singular de elemento continuo geográfico dentro de la red de espacios libres característicos de la Granada región (Ayto. Villanueva Mesía).

2 Belicena, en el Eje Granada-Loja. Los pequeños asentamientos que ocupaban el valle del río Genil, nacidos del cruce de caminos que atravesaban el extenso espacio agrícola, han incorporado grandes extensiones de crecimiento urbano, modificando su estructura general y adaptándose de golpe a las nuevas exigencias del sistema metropolitano. De pronto, morfologías residenciales suburbanas de baja densidad y nuevos equipamientos reconfiguran el conjunto y los alrededores (Live Search Maps).

3 Belicena -Vegas del Genil- y urbanización el Ventorrillo -Cúllar Vega-. Las delimitaciones municipales aquí son indiferentes a las nuevas relaciones de proximidad y contacto entre los asentamiento antiguos y nuevos. Reconocemos retales de ensanches descoordinados y abiertos a nuevas definiciones. Son ocupaciones esporádicas y aleatorias, fruto de ordenaciones y promociones sobre parcelas o grupos de parcelas agregadas independientes del resto. Los huecos urbanos o "interludios" agrícolas internos son el resultado de esta lógica de ocupación y crecimiento (Google Earth, 2007).

4 Eje Granada-Motril. Sucesión de las urbanizaciones de Santa Clara (Otura), Cañadas del Parque (Dílar) y El Puntal (el Padul). Éste es más un ejemplo de polarización residencial sobre los canales rápidos que conectan el territorio. Son artefactos residenciales, gestionados unitariamente y ligados a actividades de reclamo distintivo -campos golf, paisaje,....- (Google Earth, 2007).

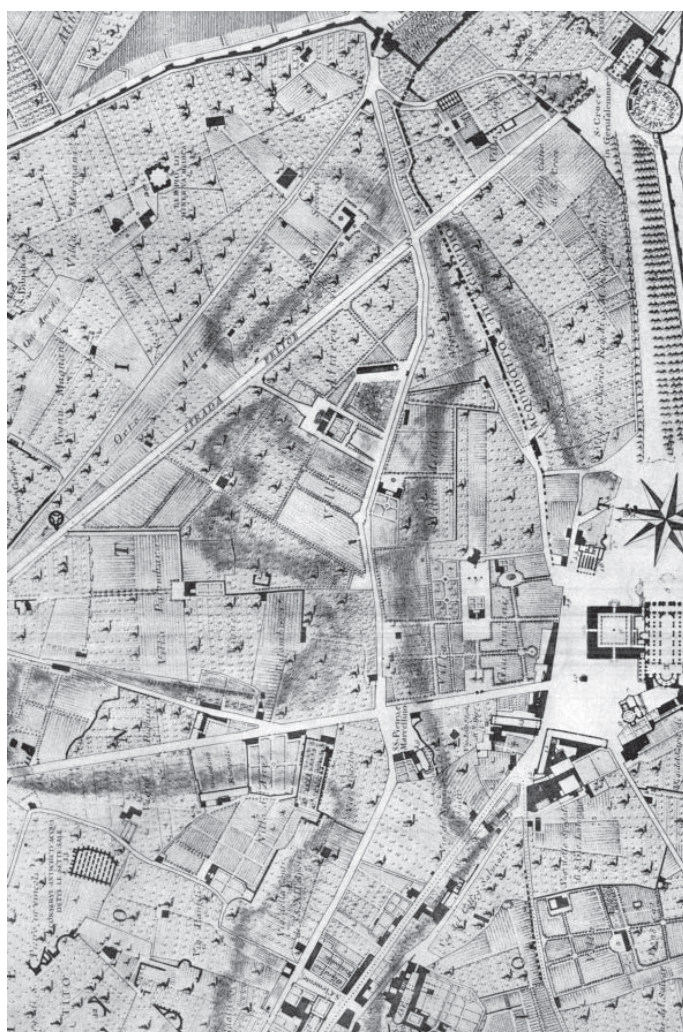
5 Vista aérea de la urbanización Santa Clara, Otura (Santa Clara Golf).



las nuevas estructuras espaciales



6



7

6-7 Mapa de Roma (Nolli, Giambattista, 1748). Mostramos aquí el contraste de una misma ciudad desde una visión compacta y cerrada del centro histórico, y otra fragmentada y abierta ofrecida por las afueras de la ciudad. Estas dos imágenes pertenecen a un mismo plano. Es interesante ver -en contraposición y contraste a la porosidad masiva del centro histórico que, a través de los espacios de tránsito público, calles e iglesias principalmente, muestra el negativo del espacio privado- lo construido y organizado que se encontraba el campo de los alrededores -podemos observar paseos arbolados, iglesias, plazas, jardines, puertas...-, y las semejanzas que se podrían establecer con otros fenómenos de dispersión en ciudades actuales. Aunque la densidad urbana general del dibujo de esta ciudad en esta época pudiera ser muy parecida a situaciones urbanas contemporáneas, la intensidad de uso actual es más esporádico y presenta unas cualidades muy diferentes. La mayor movilidad ha permitido alternar y participar de ambos ambientes urbanos en tiempos mucho más cortos y próximos. La ciudad hoy, cerrada o abierta, son interludios o episodios cotidianos que se suceden en la actividad de la vida diaria.

Este trabajo investiga las estructuras metropolitanas de la ciudad identificando el funcionamiento de su forma física e interpretando las condiciones urbanas y las oportunidades de proyectación. En ella se distinguirán principalmente:

-*Formas urbanas clásicas*. Apoyadas en la idea de centro-periferia, con morfologías reconocibles y asimilables a códigos clásicos (tramas históricas, crecimientos suburbanos, polígonos marginales, ciudad jardín, etc.)

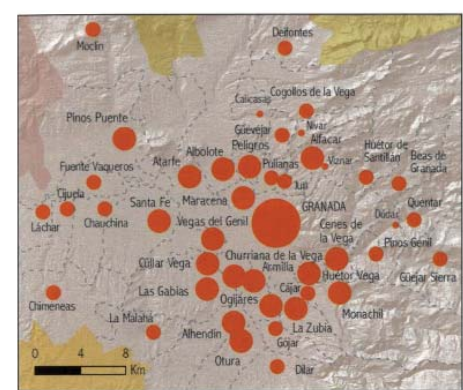
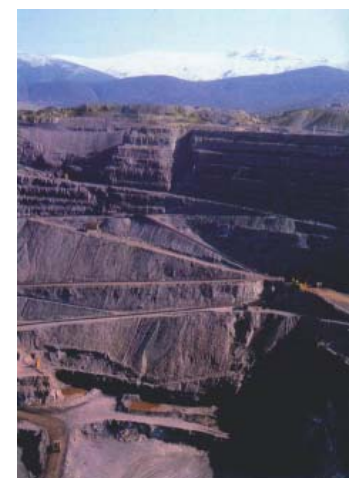
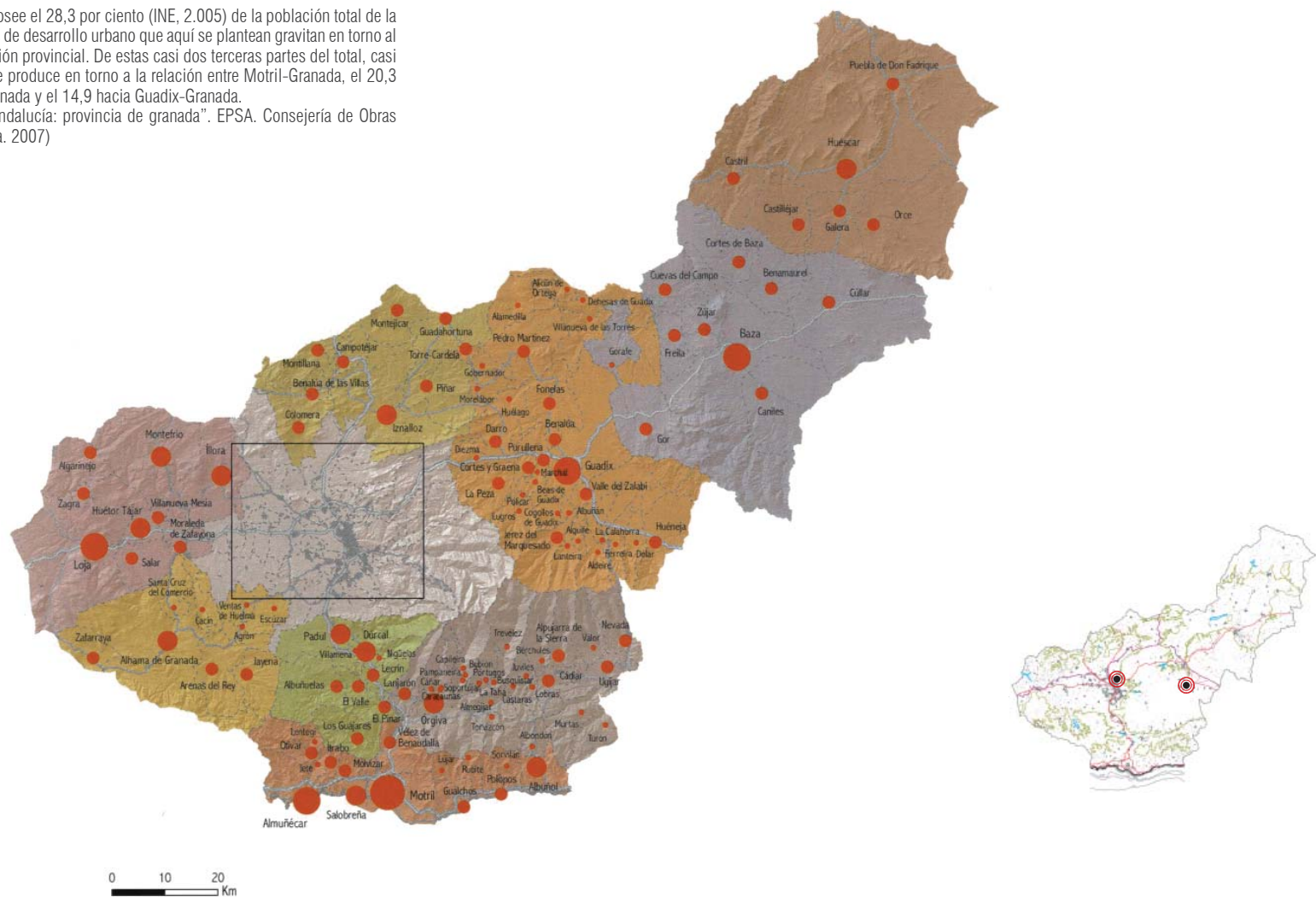
-*Formas metropolitanas recientes*. Las nuevas morfologías se suman a las formas urbanas anteriores, y dan lugar a una nueva geografía metropolitana discontinua y heterogénea, en la que los lugares menos urbanizados -o los habitualmente llamados "vacíos", entendidos éstos como intervalos también activos y centrales- se convierten en los espacios estructurantes primarios que preservan el valor relacional del territorio (valles, topografías particulares, ríos, bordes marítimos...). Éstos tienen la característica de ser continuos o de constituir una entidad reconocible que permite leer la estructura general de la ciudad. Serán los espacios fundamentales en los que se sustentará el proyecto de la ciudad futura.

Granada puede concebirse como un conjunto metropolitano, *ciudad de ciudades*, con un área de influencia de un radio aproximado de 50 km, tanto por su materialidad de accesibilidad geográfica como por la percepción que los ciudadanos tienen (o están en proceso de tener) de su espacio habitado -residencia-ocio-trabajo- con los desplazamientos cotidianos.

Nos encontramos frente a formas urbanas más próximas a la idea de una red multifocal de ciudad región. Se produce a su vez, una convivencia morfológica doble: formada por ámbitos y realidades urbanas locales, y elementos que pertenecen a la escala de esta nueva metrópoli. Son formas donde se entremezcla lo local y urbano con lo natural y geográfico, en continua transición.

Población

Solo la ciudad de Granada posee el 28,3 por ciento (INE, 2.005) de la población total de la provincia. Sobre los tres ejes de desarrollo urbano que aquí se plantean gravitan en torno al 65,7 por ciento de la población provincial. De estas casi dos terceras partes del total, casi la mitad (30,5 por ciento) se produce en torno a la relación entre Motril-Granada, el 20,3 por ciento en el eje Loja-Granada y el 14,9 hacia Guadix-Granada. ("territorio y empresas en andalucía: provincia de granada". EPSA. Consejería de Obras Públicas. Junta de Andalucía. 2007)



Población. Padrón Municipal 2005

- < 1.000
- 1.000-5.000
- 5.000-20.000
- 20.000-50.000
- 50.000-100.000
- >100.000

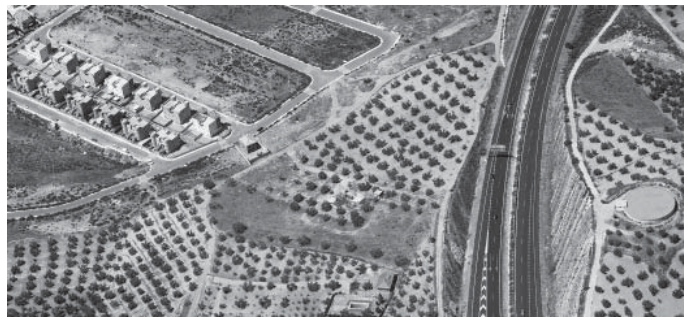
La población de la provincia de Granada cuenta con 901.220 habitantes en 2008 (INE, Instituto Nacional de Estadística) y es la cuarta más poblada de Andalucía, por debajo de Sevilla, Málaga y Cádiz. Aunque el incremento de su población no es tal alto como en otras provincias cuya capital se encuentra en contacto con el mar, vemos que la posición interior de su capital se ve compensada con su contacto al mar a través de su costa tropical. Esta condición intermedia le ha permitido desarrollarse como aglomeración importante en torno a la capital y, también al extremo litoral, que empieza ahora a afianzarse gracias a las mejoras de sus conexiones rodadas.

La población activa y ocupada de la provincia de Granada según el sector económico (INE, 2008) se distribuía aproximadamente

con las siguientes proporciones: un 8 por ciento en Agricultura, un 10 por ciento en Industria, un 15 por ciento en Construcción, y un 67 por ciento en Servicios. Observamos que se produce un proceso de terciarización similar al que viene ocurriendo en el resto de provincias andaluzas, que está relacionado con el incremento relativo poblacional para el 2016 (IEA) de los centros regionales, según las estructuras del Modelo Territorial de Andalucía (Granada un 9,9%, y Almería un 10,2 %), y un detrimento inicial de las redes de ciudades medias (Guadix-Baza un -5,1%, Motril y la Costa Tropical Granadina un 10%, y Loja-Huétor-Tájar un +1,7%) y los asentamientos rurales (Valle Lecrín un 4,6% y las Alpujarras un -4%) que se encuentran fuera de las zonas de mayor acceso y fricción terciaria, especialmente el turismo de costa.



5



6

1-4 Poblado Minero y Mina de Alquífe. Creado junto con la mina en 1929 por la Compañía Andaluza de Minas, todavía en 1991 mantenía a más de 350 empleados y producía más de 3,5 millones de toneladas de hierro anuales. Dejando de ser competitiva internacionalmente, cerraría en 1996. El poblado ("Barrio de los Pozos") sería abandonado a partir de entonces y sus habitantes (más de medio millar) desplazados a pueblos vecinos o a la capital. Actualmente es declarado Lugar de interés cultural (es la única explotación de hierro a cielo abierto de Europa) y existe la intención por parte de tres sociedades de Luxemburgo de hacer un gran complejo turístico y cultural que permita dar a conocer la historia de la mina, con rutas y que oferte conjuntamente otras alternativas (campo de golf, parque temático, planta termosolar,...) sobre cerca de 900 ha. de terreno comprado al anterior propietario de la mina. Guadix y el Marquesado del Zenete era, hasta hace poco, una de zonas más deprimidas de Andalucía, perdiendo población durante muchos años. Sin embargo, se inician unas grandes expectativas con la posición y condición estratégica de esta puerta-espacio corredor hacia el Mediterráneo por Almería y el Levante. Sin duda, el equilibrio infraestructural de Andalucía en la mitad Oriental (eje diagonal ferroviario de Andalucía y la renovación de la conexión Almerídicos hacia Murcia), beneficiará a todo este área enormemente atrayendo nueva población, inversiones, etc.

5-6 Urbanización Vista Alegre. en Cerro Alfonsico del pueblo de Peligros, Granada. Vista exterior y vista de pájaro (Live Search Maps, 2009) con proximidad de la autovía A-92, dirección Almería-Murcia. Como podemos observar, a veces la promociones, a modo de reclamo, buscan diferenciarse caracterizándose de un forma particular. Normalmente se localizan sobre suelos baratos de municipios próximos a Granada, con vistas, y sobre todo, con una buena accesibilidad a la red principal de carreteras. El transporte público no es un factor determinante en la adquisición de estas viviendas ya que, debido a la falta de una red eficiente general de todo el área metropolitana y la falta de unas limitaciones condicionadas al crecimiento urbano, se sigue apoyando más en el uso privado del coche.

Los espacios metropolitanos son actualmente los principales escenarios del desarrollo urbano y poseen una capacidad de atracción dominante, superior incluso a la aparecida en las franjas litorales debido al fenómeno turístico. Se constituyen como una red urbana intensamente relacionada y extensiva de vivienda, trabajo y servicios.

Un área metropolitana, podríamos entender que es un espacio donde se puede cambiar de vivienda sin que necesariamente se cambie el espacio de vida individual y, por lo tanto, estos cambios son conceptualmente similares a los cambios de residencia que se producían antes en el seno de los términos municipales (Feria y Susino, 2006).

Ya al final de los noventa, Courgeau definió con claridad las migraciones como cambios de residencia que implican un cambio del espacio de vida y de las actividades cotidianas. Si este espacio y las actividades asociadas a él básicamente no cambian, podríamos decir que dicho habitante sigue viviendo en el mismo espacio metropolitano.

España es un país tradicionalmente con una baja movilidad residencial general. Desde los años 80 se vienen produciendo en torno a 5 movimientos anuales por cada 100 personas, cuando en otros países próximos oscilaban entre 10 y 20. Esta gran diferencia se podría explicar por la propensión a la vivienda en propiedad que tradicionalmente ha habido en este país. Se conoce, al respecto, que el 80% de las viviendas están en régimen de propiedad, incompatible con una dinámica residencial más viva. También podríamos decir que hay una cierta vinculación a la eventualidad empresarial y laboral, así como a la precariedad habitual del transporte público que conecta residencia, trabajo y servicios.

El crecimiento de la movilidad residencial metropolitana entre la década de los ochenta y la de los noventa fue, en el caso concreto de Andalucía, de más de un 30%, mientras que la interprovincial bajó un 5%. El incremento habido en nuestro país en relación a los cambios residenciales también se ha focalizado esencialmente en la movilidad residencial metropolitana.

En los últimos 20 años se han duplicado los movimientos residenciales en nuestro país, siendo éstos de 3,5 millones en 2005. Módenes escribe que hay cuatro factores que explican este incremento: el crecimiento de población, el aumento del peso relativo de los jóvenes adultos, el impacto demográfico de la inmigración (cerca de 4 millones de extranjeros residentes en España en 2006 que suponen el 70% del crecimiento poblacional del país en los últimos 15 años), y el incremento de la in-

tensidad individual de la movilidad residencial.

Dentro de la movilidad residencial todavía es claramente mayoritaria la movilidad intramunicipal frente a la intermunicipal, 2/3 y 1/3 proporcionalmente (manteniéndose aún el principio influyente de la proximidad), aunque está evolucionando hacia un equilibrio mayor entre ambas, lo cual indica que se consolida la visión del área metropolitana como mercado unitario de vivienda. Esta visión se irá integrando conforme se vaya consolidando la infraestructura de soporte relacional (transporte, servicios, trabajo, ocio y experiencia del paisaje metropolitano).

Los procesos residenciales que subyacen en la configuración y desarrollo de los entornos metropolitanos, pueden ser considerados como algunos de los factores más importantes para la comprensión de la estructura y dinámica de los mismos.

La transformación y el desplazamiento de los lugares de residencia, tendentes a una mayor suburbanización, constituyen la multitud de formas de acceso a la vivienda en las que se materializan los actuales desarrollos urbanos. Las circunstancias y motivaciones que impulsan la movilidad residencial en estos fenómenos metropolitanos no sólo se muestran en las cualidades de los lugares sino también en el comportamiento y los deseos de las personas. Será interesante saber quiénes y por qué se mueven.

La movilidad residencial de las áreas metropolitanas españolas es relativamente alta aunque trata de mantener al máximo la cercanía residencial con el lugar de origen, principalmente debido a un deseo natural de conservación de las redes sociales y familiares de apoyo cotidiano (Módenes, 2001). A pesar del creciente proceso de suburbanización en espacios alejados de los centros urbanos, se sigue manteniendo el carácter local de la mayoría de los movimientos. Este aspecto interesante nos indica que, a pesar de las mayores posibilidades de desplazamiento que nos brindan las infraestructuras y fuerza el mercado, existe también un freno o reacción contraria ante el exceso de dependencia a estar en continuo movimiento y dispersar demasiado las actividades cotidianas.

Estudios estadísticos nacionales del 2001, nos muestran que menos del 20% de los nacidos en un municipio siguen viviendo en él al final de sus vidas. Esos 80 % de individuos restantes realizarían más de 2 cambios de municipio. Normalmente será la búsqueda de estabilidad la que caracteriza la decisión de cada movimiento. El incremento de la capacidad de movilidad y comuni-

cación indudablemente está transformando el significado de lo local, pero también, está permitiendo mantener redes sociales habituales con espacios metropolitanos más extensos.

Se observa, en cualquier caso, una reducción paulatina de las preferencias locales de "suburbanización de proximidad" en las generaciones más jóvenes y, especialmente, en la población inmigrante.

Los rasgos característicos de la residencia inicial de la población suelen ser: pequeña superficie, gran antigüedad, trama edificatoria densa, alquiler o compra de segunda mano con hipoteca. La consolidación de la residencia se produce sin embargo, en construcciones nuevas, con mayor espacio y menor densidad, y normalmente por una población con una edad central más avanzada.

Gran parte de los 3.5 millones de nuevos residentes de los últimos 15 años se han alojado en el parque de viviendas ya existente, especialmente el de las grandes áreas metropolitanas. No son precisamente los inmigrantes, los que están ocupando la nueva oferta residencial de estas áreas, ni es para ellos para los que se está construyendo los nuevos espacios urbanos. En cambio se les está cediendo las partes más frágiles o deterioradas de las ciudades, mientras que el resto gana en calidad y "progresa socialmente" con la nueva oferta a la que continuamente se aspira.

Estas aspiraciones persistentes de mejora, material y social, ha motivado la creación de enormes promociones inmobiliarias de tipologías repetitivas, homogéneas y desintegradas de los tejidos urbanos existentes, que demandan ahora la diversidad social y de servicios, de la que originalmente carecieron.

La movilidad residencial metropolitana refuerza las posibles demandas de viviendas con objeto de inversión, vivienda secundaria u otros usos. Este fenómeno es diferente al que se produce como resultado de la búsqueda de "vivienda principal", habitada permanentemente. La demanda de vivienda principal, en cambio, tiene normalmente dos posibles orígenes: por la inmigración procedente de fuera de esa área, o por cambios de vivienda intraurbanos.

Actualmente es muy difícil sacar conclusiones claras de los factores que generan la movilidad residencial así como sus características y repercusiones metropolitanas. Los estudios más recientes aún no alcanzan la precisión deseada debido principalmente a la falta de definición de lo que puede ser entendido como área metropolitana. Otro factor importante de indefinición es la dicotomía sedentarios-migrantes que traspasa los límites administrativos municipales.

Ampliación del ámbito de la delimitación del POTAUG (Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Granada).

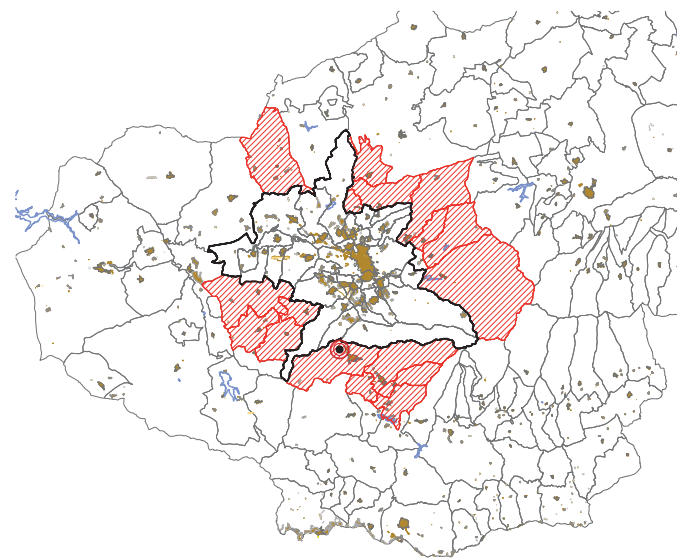
Actualmente en el POTAUG se incluyen 33 municipios de los 168 que componen la provincia, en una extensa área continua y central. Al inicio de su revisión en Julio del 2009, el Observatorio Territorial de Andalucía (OTEA, órgano autónomo de la Consejería de Vivienda) ha previsto y considerado oportuna la expansión a 18 municipios más, que pasarán a formar parte del área metropolitana ampliada. Los argumentos son la proximidad de estos pueblos, las actividades vinculadas como los polígonos industriales de Escuzar y Alhendin, la finalización de la autovía a Motril o la segunda circunvalación de Granada, factores y elementos que aumentarían los movimientos diarios de la población en este entorno. Esta ampliación de la delimitación que abarca el Planeamiento Territorial confirma la amplificación del área de influencia real que están teniendo los desarrollos metropolitanos, haciendo necesarios la coordinación de numerosos aspectos comunes como el transporte público integrado, los servicios públicos como la sanidad o la enseñanza, etc.

El flujo poblacional diario de una población con la capital es uno de los criterios determinantes de su inclusión en la delimitación del área que ha utilizado OTEA. Se han registrado una media diaria de 320.000 viajes en coche desde los pueblos del cinturón metropolitano hasta la capital granadina. Sin embargo, los trayectos de vecinos de Granada a los pueblos del cinturón se reducen a una media de 66.000 cada día. El parque de vehículos del cinturón ha crecido un 70 por ciento en los últimos 8 años.

Según datos actuales de la Consejería de Vivienda, menos del 30 por ciento de la población que habita en los pueblos del entorno de la ciudad de Granada, trabaja también en la misma delimitación municipal.

Observamos **un incremento de la movilidad de la población de los municipios de la provincia**, principalmente a través de vehículos privados turismos. Algunos indicadores de cohesión territorial que consideramos de interés, aportados por el Instituto de Estadística de Andalucía (IEA) es el incremento del parque de vehículos de turismos, en más de 5,5 veces desde 1980 al 2007, que según la DGT (Dirección General de Tráfico) pasando de 75.058 a 413.554, al igual que el número de vehículos matriculados turismos que han pasado de 6.582 a 17.098. Este aumento se ha producido simultáneo a la mejora de la red de carreteras y la escásima inversión en líneas de ferrocarril sin electrificar (Consejería de Obras Públicas). También se ha registrado un **aumento de la construcción en edificación** (casi 8 veces más) **y obra civil** (más de 15 veces más) en la provincia desde 1983 al 2008, según el Observatorio de la Construcción.

Municipio	P	Pir	Rm
Motril	59.163	18,27	15.841
Salobrefia	12.684	26,17	14.071
Molvizcar	3.407	27,6	9.931
Almuñécar	27.544	31,18	14.795
Vélez de Benaudalla	2.980	16,27	15.001
Gualares (Los)	1.318	-3,16	9.128
Pinar (El)	1.052	-16,04	9.993
Lanjarón	3.908	0,80	13.313
Órgiva	5.640	11,93	13.286
Pinar (El)	1.052	-16,04	9.993
Valle (El)	1.163	-15,54	9.891
Lecrín	2.327	-2,02	11.292
Nigüelas	1.132	-1,91	11.577
Villamena	1.034	2,38	11.564
Dúrcal	7.152	23,87	13.705
Padul	8.224	24,00	14.582
Alhendin	6.108	46,93	16.456
Otura	6.135	60,27	19.985
Dílar	1.680	11,18	15.517
Gójar	5.096	52,57	21.047
Zubia (La)	17.434	40,52	18.013
Ogijares	12.867	58,40	19.333
Dílar	1.680	11,18	15.517
total y promedio	62.275	16	14.038
Guadix	20.326	0,02	14.703
Dólar	610	-5,13	8.651
Huéneja	1.231	-3,60	9.869
Valle del Zalabí	2.325	-3,81	9.176
Ferreira	345	-8,00	9.354
Calahorra (La)	760	-18,02	10.916
Aldeire	701	-11,15	10.696
Lanteira	605	-9,57	10.978
Alquife	760	-21,00	12.265
Jerez del Marquesado	1.090	-7,16	11.157
Albuñán	435	-10,49	12.001
Cogollos de Guadix	726	-5,47	10.061
Beas de Guadix	376	-3,34	7.904
Marchal	413	-5,92	8.453
Fonelas	1.136	-11,66	8.867
Benalúa	3.351	0,36	11.257
Purullena	2.294	10,93	10.098
Darro	1.478	-2,83	10.385
Cortes y Graena	1.063	4,94	9.659
Peza (La)	1.383	-4,62	9.547
Diezma	839	-11,22	8.965
Huétor de Santillán	1.811	9,82	17.610
Beas de Granada	376	-3,34	7.904
Viznar	850	14,40	16.030
Alfacar	5.401	26,93	15.994
Nívar	869	35,57	16.899
Güevéjar	2.284	58,83	12.772
total y promedio	31.846	1	11.191
Loja	21.570	7,08	12.265
Huétor Tájar	9.654	16,34	10.990
Salar	2.860	2,77	9.764
Moraleda de Zafayona	3.186	17,05	10.739
Villanueva Mesía	2.158	13,76	9.719
Illora	10.399	-2,48	10.273
Pinos Puente	13.551	2,54	11.247
Láchar	3.005	23,46	12.335
Ciutuela	2.665	74,98	12.473
Fuente Vaqueros	4.327	9,02	10.943
Chauchina	4.707	15,99	11.997
Santa Fe	15.107	21,96	16.187
Atarfe	14.803	41,29	14.091
Vegas del Genil	8.061	192,28	14.780
Gabias (Las)	14.945	89,03	16.248
Cóllar Vega	6.503	111,14	17.454
Churrriana de la Vega	11.162	73,46	15.038
Armilla	20.882	58,07	17.188
Albolote	16.879	32,98	17.721
Maracena	20.297	41,63	15.198
Pelligras	10.848	46,99	16.746
Pullianas	4.993	38,73	14.647
Jun	3.000	84,84	17.127
total y promedio	225.562	44	13.703
Granada	236.988	-1,86	21.267



1



2

P : Población 2008
 Pir : Población inide relativo 2008
 Rm : Renta media declarada 2008 (euros anuales)
 Fuente: SIMA (Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, 2008)

1 Reciente propuesta de modificación de la delimitación de la Aglomeración Urbana de Granada. Ampliación propuesta por el Observatorio Territorial de Andalucía (OTEA) para la nueva delimitación del ámbito para el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG), 2009.
2 Vista del Valle de Lecrín (Valle de la *Alegría*), con el pueblo de Padul en un primer plano, Dúrcal, y Nigüela al fondo, en la falda Suroeste de Sierra Nevada.

La movilidad residencial en España no puede ser considerada alta en relación a otros países pero en los últimos 30 años se ha comprobado que ha aumentado considerablemente, a pesar de la dificultad de cuantificación en relación a las delimitaciones que puedan ser tenidas en cuenta, municipal (ya sea entre municipios o dentro de los mismos) o metropolitana.

Se ha evidenciado también que las que más cambian de vivienda son las clases medias altas (directivos, profesionales o técnicos) y sus cambios suponen movimientos de suburbanización. Los cambios en el interior urbano normalmente son entre dos viviendas en propiedad, sabiendo que en España el 80% de las viviendas son en propiedad y que buena parte de los jóvenes acceden a la propiedad si consiguen finalmente emanciparse, aunque éstos son pocos. Normalmente esta emancipación se produce por etapas y el factor determinante será el de los recursos disponibles y la estabilidad laboral.

La mayoría de los cambios buscarán una mejora residencial, no sólo de las cualidades físicas de la vivienda (tamaño, materiales, etc.) sino más bien cualidades sociales (posición estratégica y estatus del barrio, tipologías distintivas, vistas, seguridad, etc.). El mercado metropolitano de la vivienda ofrecerá en general, más oportunidades y a menor precio, en las zonas suburbanas que en las centrales, gracias a los precios más bajos de los nuevos suelos urbanizables, aunque con inconvenientes como la carencia de infraestructuras urbanas y sociales, servicios y transporte público, etc. Estos inconvenientes a largo plazo, si no se afrontan pronto, pueden llegar suponer un enorme problema difícil de solucionar estructuralmente, o por lo menos es lento y costoso de atenuar.

Las variables asociadas a la movilidad en cada una de las culturas sociales pueden ser (Leliève E. y Lèvy-Vroelant, 1993): creación o destrucción de empleo, ciclo de vida (emancipación, hijos, divorcios, emancipación, jubilación...), el alquiler o la propiedad como factor movilizador o de freno al cambio, la correlación entre el estatus socio-profesional y la movilidad, y otros.

Los modelos de consumo configuraran “estilos” de vida, usos sociales, zonas para esos usos y tipologías deseadas. Estos modos de vida generarán una memoria que se identificará con la cultura urbana presente y que irá definiendo los significados y valores colectivos diferenciales.

Los últimos estudios de principios del 2000 muestran que la emancipación juvenil ha constituido una de las principales fuentes de movilidad residencial en España. En el caso concreto de Granada, el cambio de zona por

“razones de mejora” ha sido fundamental. La falta de espacio es otro factor importante que motiva la movilidad residencial y está relacionado con los cambios en los ciclos de vida y las características de las viviendas y sus entornos. En Granada, sin embargo, abundan las viviendas en mal estado, que gracias a la movilidad residencial de la habitación universitaria y a su indiferencia a la mala calidad, son ocupadas una parte de ellas de forma irregular, situación característica en esta ciudad de marcado carácter universitario con casi una quinta parte de su población local estudiante.

Desde la visión del mercado de la vivienda, el crecimiento urbano en España ha pasado de 600.000 viviendas construidas en el 2000 a 800.000 viviendas en el 2006; en Andalucía concretamente ha pasado de 142.000 en el 2000, a 173.000 en 2005.

Gran parte de este crecimiento se ha concentrado principalmente en las zonas metropolitanas, como la de Granada. A su vez, el precio del suelo ha aumentado en España más de un 150% desde el comienzo de este último boom inmobiliario. Las causas más destacadas son la escasez de suelo urbanizado y la retención especulativa del suelo. El propietario ha solido aplazar el momento de la venta, urbanización o edificación, hasta el momento en que el precio obtenido por el suelo se ha adecuado a sus expectativas, dado que su demanda se derivaba del precio de la vivienda y se vinculaba al precio medio esperado de las viviendas que se iban a construir sobre él.

El aumento desmedido de los precios de suelo ha motivado a los demandantes de viviendas a alejarse de estos principales núcleos urbanos. Esto también ha influido indirectamente en la disminución considerable del tamaño de los hogares, (a finales 2005, por hogar se estimaba 2.92 personas, y en 1960 era de 4.35 personas) y de la vivienda (reduciéndose a mínimos de hasta 30 m²). Por el contrario, se ha tendido al aumento en el consumo de metros cuadrados de vivienda por habitante, llegando hasta aproximadamente el doble (2005, casi 50 m² por hab.). Estos cambios ocurridos han significado conversiones estructurales en el sector.

La expansión de las áreas urbanas es una de las consecuencias más directas de estas tensiones, generando a su vez nuevos problemas y demandas, sea la necesidad de infraestructuras, equipamientos, sea el aumento de los flujos demográficos por razones laborales. Se ha ido propiciando que los radios o coronas periféricas sean cada vez más amplios. Los últimos 10 años han sido excep-

cionalmente intensos el incremento de los precios y el volumen de construcción.

El grupo más numeroso de demandantes y usuarios estaba constituido por la generación del babyboom de principios de los 80 (en la actualidad tiene 25-30 años). La demanda de viviendas destinadas a residencia permanente de extranjeros aumentó su atractivo de forma considerable como consecuencia de la estabilidad de la zona euro. En 1997, los turistas que pasaron a ser propietarios fue del 13 por ciento, mientras que el 2005 fue del 22 por ciento.

En 2006, solo el 11 por ciento eran viviendas protegidas. Su incremento fue difícil debido al elevado coste del suelo, que hacía no rentable la promoción de VPO por parte de los promotores privados.

Son sobre todo los Ayuntamientos los que debían procurar ceder suelo a coste asequible -de su patrimonio o adquiriéndolo con anticipación- para permitir obtener beneficios dentro de los precios máximos de venta a que está sujeta esta tipología de vivienda.

Las desgravaciones a la adquisición de vivienda han favorecido en mayor medida a los contribuyentes con mayores niveles de renta, ya que de esta ayuda fiscal se han beneficiado todos los contribuyentes que adquirirían una vivienda. Esta medida ha incentivado también la compra de vivienda frente al alquiler.

La política de vivienda tiene la responsabilidad de evaluar y de reflexionar constantemente sobre qué gastos debe poner más énfasis ya que las repercusiones sociales y urbanas son enormes. Desde el año 1992, se vienen sucediendo diferentes Planes de Vivienda y Suelo.

El crecimiento de los precios de las viviendas era del 20 %, superior al crecimiento nacional, especialmente en zonas costeras y áreas metropolitanas, con escaso porcentaje de VPO apenas un 10 por ciento. Estos Planes han buscado favorecer a aquellas familias de recursos limitados (hasta 5,5 veces el Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples, IPREM), a los jóvenes menores de 35, a familias numerosas, monoparentales y a aquellas con especiales problemas sociales. Se ha propuesto recuperar el volumen de viviendas protegidas, fomentar el alquiler, sobre todo intentando la salida al mercado de las que están desocupadas (250.000 actuaciones). Se han cumplido al 100 por ciento en el 1º trienio aunque no a la velocidad deseada.

Desde una visión socio-espacial, aunque la ciudad parezca caótica y fragmentada, existe un orden subyacente que responde a diferentes demandas sociales, económicas... Aunque está dividida (*quartered city*¹) y los motivos de estos fenómenos de segregación son complejos,

podemos afirmar que las sociedades y las ciudades han sido siempre jerárquicas, y las desigualdades sociales se han visto reflejadas posteriormente en las desigualdades espaciales.

La dinámica inmobiliaria y la estructuración social urbana, están acentuando los procesos de exclusión en los últimos años. Los valores propios de la ciudad tradicional, como pudieran ser la complejidad socioeconómica y cultural y la diversidad de usos y significados, son relegados ante este nuevo modelo urbanizador especializado en la construcción de sectores estandarizados cada vez más homogéneos y antisociales (Torres, F.). Podemos observar también que existe una cierta correlación entre estas formas de habitación y el incremento de una cierta precariedad o debilitamiento social.

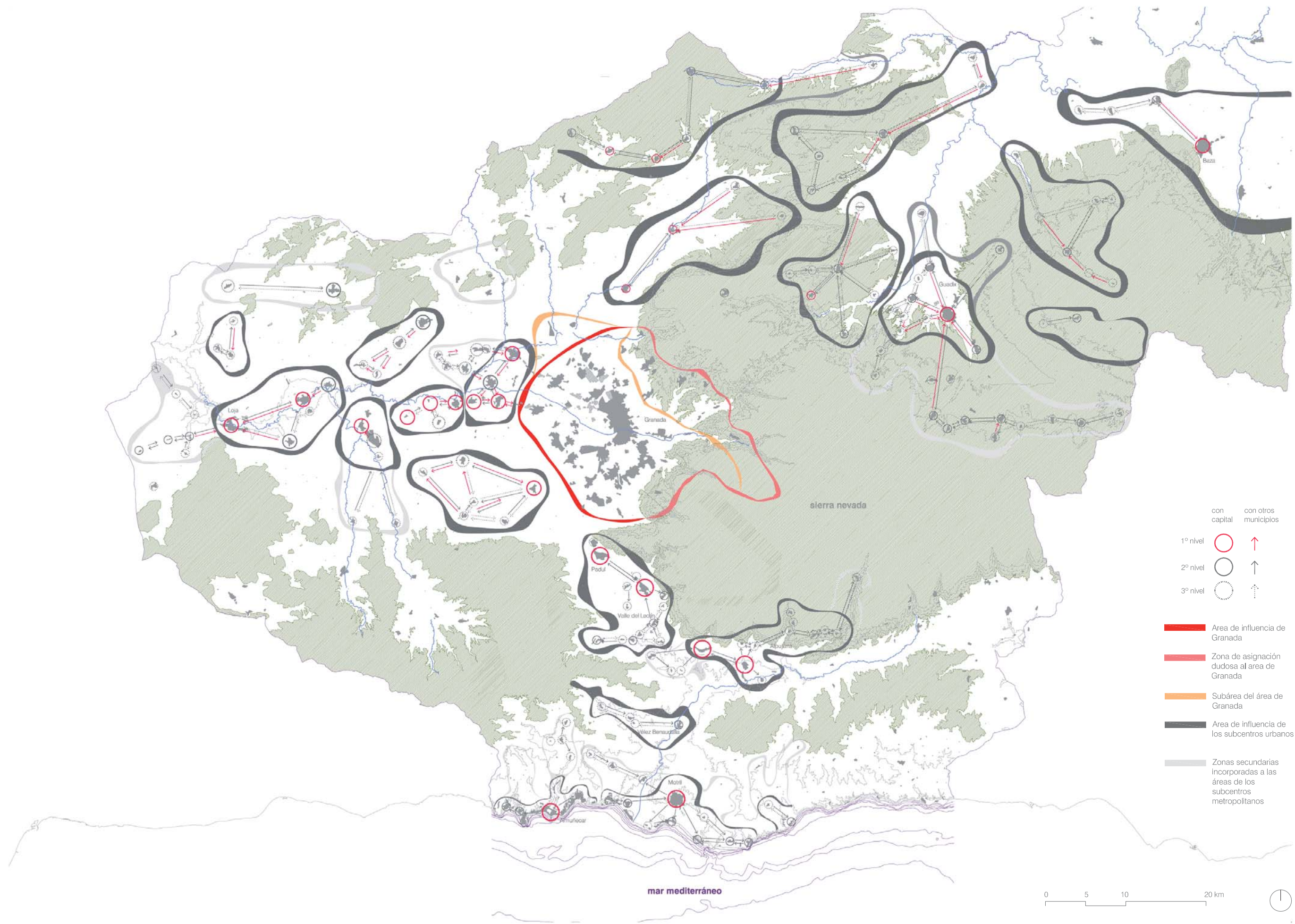
La distribución socio-espacial observada en los entornos metropolitanos también hace pensar a algunos teóricos² que, el poder siempre ha utilizado todos los recursos que poseía a su alcance para mantenerse, perpetuarse y retroalimentarse. El espacio, su posesión o control, ha sido un recurso habitual, distintivo y excluyente, usado a lo largo de toda la historia de las ciudades y los territorios.

Pero este esfuerzo de diferenciación y exclusión, no ha hecho más que incrementar los miedos y las dificultades en la convivencia. Esta puesta en cuarentena de los conflictos impide la construcción de identidades urbanas ricas y diversas. Podemos observar que los muros poseen una cierta ambivalencia, de cara a un lado o de cara al otro, y también poseen una cierta maleabilidad, en el sentido de que en la jerarquía de poder, habitualmente la mayoría de la gente se mueve en la franja intermedia y las posiciones varían.

¹ MARCUSE, P. “No caos sino muros: el posmodernismo y la ciudad compartimentada”. En *Lo urbano*, Martín, A. (ed.) pág. 83-90.

Este término fue introducido por Marcuse en 1989. Hace referencia en inglés en un doble juego de significados de *quarter* (barrio) y *quartered* (cuarteado).

² MÁRQUEZ, C. (2006) *Los procesos metropolitanos: materiales para una aproximación inicial* / coord. por José María Fera Toribio, 2006, págs. 37-46.



las relaciones de proximidad

El Zenete o Sener equivale a decir, asentamientos urbanos en las faldas de la cara norte de Sierra Nevada, hoy parque nacional y a cuyos pies una serie de pueblos en corta distancia se sirven de la misma sierra como sustento de su economía, pegados a ella pero mirando al llano. Hoy se puede observar una dualidad complementaria, agrícola y ganaderas de subsistencia junto a modernizaciones industriales abruptas y agresivas representadas por la minería ya desmantelada (en Jérez del Marquesado, Lanteira, Alquife, Aldeire, Huéneja) y otras emergentes de energía renovable eólica y solar (Ferreira, paraje de Servalejo, Aldeire 75 hectáreas). Se prevee la instalación de un Parque Arqueominero en la mina de hierro de Alquife para usos turísticos y recreativos, como en las minas de Río Tinto, dentro del Plan de dinamización turística del Marquesado. Se completa esta oferta turística con el rural y natural con la zona del Puerto de la Ragua y las faldas de Sierra Nevada.

eje Loja-Granada HOYAS DE LOJA Y GRANADA

Surco intrabético entre las sierras subbéticas y penibéticas, con clima, aprovechamientos y usos primarios similares a los de la Depresión del Guadalquivir. Actualmente posee una evolución demográfica positiva, a diferencia del resto de comarcas interiores granadinas. Además de su gran fertilidad gracias a las aguas del río Genil (Singilis ó Mil Nilos), su accesibilidad y centralidad geográfica interprovincial, dotada de infraestructura óptima, le posibilita conseguir un impulso de desarrollo urbano y económico, que el resto aún no tienen, principalmente el entorno de Guadix. La población de Loja se acerca a los 60.000 habitantes. El conjunto de pequeños municipios de este Poniente granadino depende de la ciudad media de Loja y la ciudad media pequeña de Huétor-Tájar. Es puerta y extremo importante del eje de desarrollo urbano que se une con la capital, considerándose por tanto “centro intermedio” con funciones especializadas descentralizadas que dan servicio a todo este ámbito de la provincia (ITV, hospital,...). Este ámbito combina agriculturas intensivas de regadío de los valles (espárrago de Huétor-Tájar) y de agriculturas de montaña (márgenes de la vega con secano para olivar y cereal). En el Área metropolitana borde oeste (Soto de Roma), su población no llega a los 35.000 habitantes cuyo núcleo importante es la ciudad media pequeña de Santa Fe. Ambroz, Belicena y Purchil, desde el año 1976 constituyen un único municipio denominado Vegas del Genil.

¹ FERRMED es una Asociación Internacional no lucrativa oficialmente constituida en Bruselas en el 2004. Esta es una de varias asociaciones sectoriales, creadas en la iniciativa del sector privado para mejorar la competitividad de las empresas europeas a través de la mejora de la infraestructura y los sistemas operativos en el Gran Eje ferroviario Escandinavia-Rhin-Ródano-Mediterráneo Occidental, la obtención de una mejor conexión de los puertos y aeropuertos con sus respectivas zonas de influencia y apoyar el desarrollo sostenible mediante la reducción de la contaminación y las emisiones de gases de efecto invernadero. Actualmente la integran más de 200 colectivos de distintos países europeos. Ver imagen en el subcapítulo siguiente “infraestructuras”.

La imagen que se presenta aquí expone, en los 3 sistemas o ejes territoriales a que nos estamos refiriendo, dos tipos de relaciones de proximidad entre asentamientos vecinos principales con sus diferentes niveles. Un tipo es su relación propia con la capital, y otro es, el que se produce con los asentamientos más cercanos. Esto se debe principalmente a la centralidad referencial que ostenta y mantiene la capital, en relación al resto de núcleos urbanos de la provincia y con respecto a la dotación de servicios públicos y privados, que supone aproximadamente un 35% frente al 16% de la comarca de la costa y valle de Lecrín, el 15% de Guadix, y el 4% de Loja. La delimitación de las áreas de influencia de estos entornos vecinales, poseen tolerancias abiertas y variables con respecto a los factores a cuantificar en las relaciones dentro de cada área, tales como accesibilidad, visibilidad, posición geográfica o simbólica, dependencia en servicios públicos...

La dirección este-oeste del subsistema urbano territorial Loja-Granada presenta una fuerte centralidad en el extremo hacia Granada. El núcleo urbano histórico ejerce una enorme atracción político-económica con respecto al resto de áreas vecinales. A pesar de ello se observa un eje claro a lo largo del valle del Río Genil, al que se unen las infraestructuras principales y a éstas, a su vez, los enlaces a las áreas vecinales. El área de influencia de Loja se convierte en la puerta oeste del valle. Entre los extremos del subsistema urbano hay una longitud de 50 km, y entre estas cabezas se sitúan en diferentes posiciones del valle agrupaciones de asentamientos con diversos niveles de relaciones vecinales locales y territoriales. Este encuadre hace pensar en una unidad topográfica y paisajística multiescalar y compleja.

La dirección oeste-este del subsistema urbano territorial Guadix-Granada posee unas cualidades topográficas muy singulares que le confieren una estructura de asentamientos muy rica y compleja. El extremo oriental de este eje, presidido por el núcleo urbano de Guadix a la falda norte de Sierra Nevada y al sur del valle generado por el río Fardes, posee un área de influencia cercana -área submetropolitana, reflejo a menor escala de la de Granada- y otra zona secundaria incorporada a este área en la que se encuentran Jerez del Marquesado, Alquife,... Existen otras áreas con subcentros urbanos que gravitan en torno a este valle y que pueden relacionarse directamente con este eje. Se puede decir que se produce una intermitencia urbana, por la presencia de la Sierra de Huétor entre Granada y el subistema urbano territorial de Guadix.

La dirección norte-sur del subsistema urbano territorial Motril-Granada ofrece también diferentes grupos de asociaciones vecinales entre asentamientos creando áreas de influencias y entornos urbano-paisajísticos reconocibles. Podemos encontrar frente al mar diversas áreas ligadas a deltas de ríos -los más importantes, río Guadalfeo y río Verde- y valles. Y entre las centralidades de la costa -con Motril y Almuñécar a la cabeza- se encuentran también ligadas a este eje: la asociad a Velez-Benaudalla, el inicio de la Alpujarra con Lanjarón y Órgiva, o el Valle de Lecrín, con Dúrcal y el Padul.

eje Motril-Granada EL VALLE DE LECRÍN

Su población total es ligeramente inferior a los veinticinco mil habitantes. El Valle de Lecrín-Temple es una pequeña depresión tectónica, que separa la Tierra e Alhama y Sierra Nevada, y funciona como corredor de las comunicaciones entre el área metropolitana de Granada capital y la Costa. Su poblamiento está formado por un conjunto de asentamientos rurales vinculados al centro regional de Granada y la ciudad media de Motril. En realidad no es un valle uniforme, sino un conjunto de valles a altitudes diferentes

conformados por los afluentes que dan lugar al río Guadalfeo. Como centros rurales, que ejercen su influencia sobre el resto de pequeños municipios de la comarca, destacan Dúrcal y Padul. Entre ambos concentran más de 60 por ciento de la población total de este ámbito.

Este ámbito, a pesar de su pequeña extensión superficial, tiene enormes desniveles, y por ello, posee una sorprendente sucesión escalonada de climas y ecosistemas en franjas muy estrechas de terreno; de manera que se pasa casi sin transición de paisajes de la alta montaña y de tundra (donde dominan los bosques y prados) al clima mediterráneo sin heladas y al paisaje subtropical. Los cultivos se ubican en las zonas más bajas. Protegida por la Sierra Nevada de los fríos provenientes del Norte, funciona como una magnífica solana donde, pese a su elevada altitud media, fructifican cultivos arborescentes como los olivos y distintos árboles frutales, (principalmente cítricos en regadío y alimentos en secano), en un heterogéneo cultivo diversificado. Asimismo, dentro de un entorno natural y paisajístico privilegiado, conviven sin disonancias cultivos y vegetación: sotos y vegas, olivares y frutales, almendral, riscos de monte bajo y pinares. Y se conserva todavía el paisaje calcáreo de las crestas y los pinares. Los sistemas de cultivo en terrazas y los mecanismos de aprovechamiento de agua tienen indudables raíces moriscas y no se han visto sustancialmente alterados.

Es además, el principal complejo productivo comarcal de áridos (dolomías, rocas calizas, piedra melosa y yesos) y materiales de construcción, agrupando a varias decenas de empresas dedicadas a la fabricación de hormigones y una amplia gama de productos básicos para la construcción (terrazos, viguetas, saneamientos, material cerámico, ladrillos o asfaltos) y ornamentación, aprovechando su posición estratégica intermedia entre el área metropolitana y la Costa Tropical. El origen de este complejo productivo está en las cinco canteras que se vienen explotando desde principios del siglo veinte en el municipio del Padul (Cerro del Manar).

Otro sector emergente es el de la energía eólica y el turismo rural y natural.

Con la finalización de la autovía Bailén-Granada-Motril, este ámbito se encontrará en unas condiciones geográficas singulares para la localización de empresas logísticas y de distribución.

LAS ALPUJARRAS

Es una comarca claramente identificable a lo largo de la historia, al constituir una unidad físico-natural aislada por montañas del resto de las comarcas circundantes. Su población ronda los 20.000 habitantes. La evolución de su población es negativa, destacando la presencia de varios centenares de cortijadas, aldeas y núcleos de población, esparcidos por el territorio en un sistema polinuclear con dos núcleos importantes en el extremo oeste, Órgiva y Lanjarón, próximos al paso del eje de desarrollo que une la Costa Tropical con la capital de Granada.

COSTA TROPICAL

Este ámbito tiene una población superior a los 110.000 habitantes y está experimentando un incremento demográfico en las últimas décadas, parecido al resto de comarcas litorales andaluzas. La ciudad de Motril es el núcleo central en torno al cual gravitan al oeste las ciudades medias pequeñas de Salobreña y Almuñécar, y al este el centro rural de Albuñol.

La ciudad media de Motril se encuentra a una distancia óptima que permite a la capital de Granada descentralizar numerosas funciones especializadas, haciendo de ella el núcleo del extremo

del eje de desarrollo metropolitano sur, al cual se apoyan el Valle de Lecrín, las Alpujarras y toda la Costa Tropical. La economía de la costa granadina, en general, está bastante diversificada, apoyándose en tres sectores principales: la agricultura, el turismo y la industria del puerto de Motril.

eje Guadix-Granada GUADIX

Su población total es inferior a los 35.000 habitantes y presenta una evolución demográfica negativa. El sistema de poblamiento está compuesto por un gran número de núcleos de tamaño pequeño y muy pequeño, bajo el área de influencia de la ciudad media de Guadix. La ciudad de Guadix, y los cercanos municipios de Benalúa y Purullena concentran más de la mitad de la población total de este ámbito.

Posee características productivas del altiplano granadino, similares a las que se dan en Baza. En los terrenos de secano se mantiene algunas producciones tradicionales (olivar o cereales) que generan pequeños complejos productivos destinados a su transformación, además del almendro, que ocupa amplias superficies por la escasez de precipitaciones de la zona. El regadío es más variado. Junto a las plantaciones de choperas para la extracción de madera alternan plantaciones hortofrutícolas, de carácter emergente, compitiendo con las extensiones urbanas de los núcleos próximos a ellos. Otros cultivos representativos son las viñas, la cebada y las plantas forrajeras para pienso de ganado ovino y caprino autóctono y una incipiente ganadería estabulada. Hay que destacar los cultivos de los cereales, producción de harinas y panadería y confitería industrial (Alcudia de Guadix es llamado el pueblo del pan).

Además de la industria de la construcción (fábricas de clinker y cemento, canteras...), complejos de envases y madera, artesanías (sillas, forja...), industrias diversas (como papel en Fonelas, pirotecnia), turismo residencial (casas-cueva,), deportivo y de ocio; empiezan a aparecer industrias de energías renovables (parques fotovoltaicos en el paraje de los Llanos) y a consolidarse su posición estratégica como zona logística y de distribución (macropolígono en el que se situará un centro logístico de Mercadona, actuando como puerto seco hacia los de Almería y Motril).

También, además de formar parte del eje diagonal ferroviario previsto por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) que unirá Huelva con Almería, es el lugar, encrucijada puerta del enlace ferroviario hacia el Levante español, a través de la recuperación de la vieja traza de Almedricos clausurada y desaparecida en el 1985. A pesar de ser ésta la conexión ferroviaria más idónea posible entre Murcia y Andalucía, a través del surco intrabético, la reapertura de la línea no está incluida como prioritaria en el Plan de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento 2006-2020, aunque sin embargo sí está contemplada como propuesta en el POTA y en otros estudios europeos como el FERRMED ¹.

Es, por otro lado, la ciudad media con el tejido productivo más diversificado de Granada.

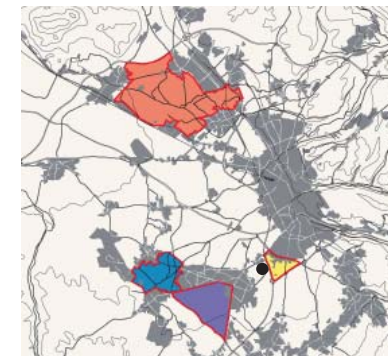
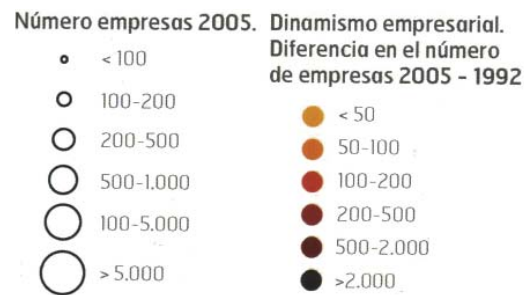
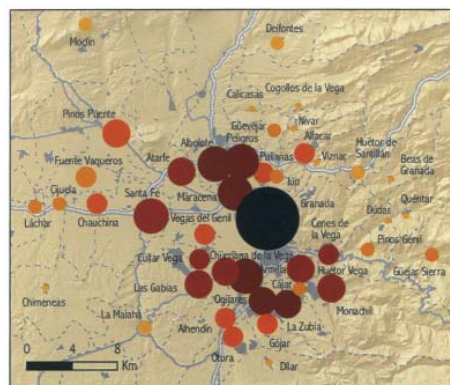
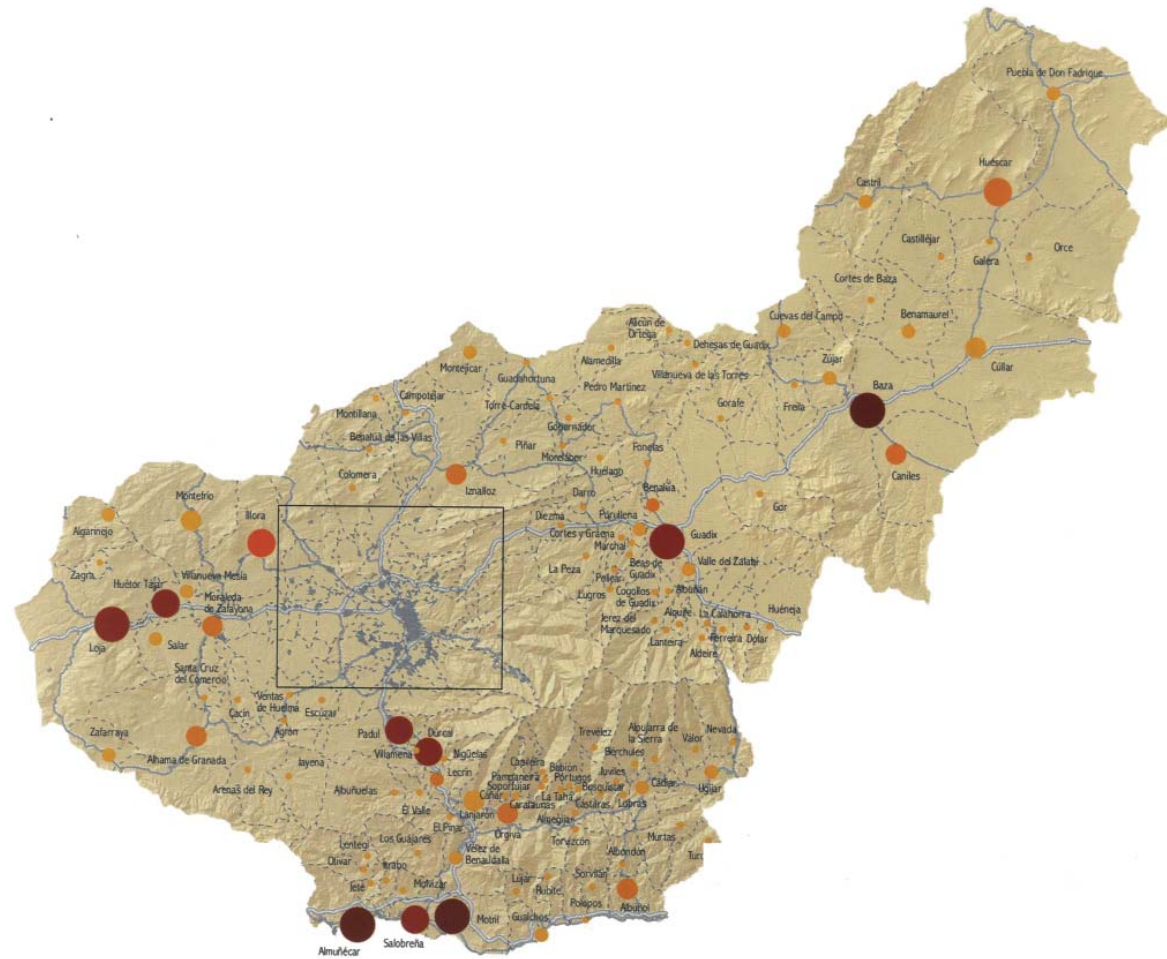
MARQUESADO DEL ZENETE

Esta comarca de pequeña extensión, situada en el sureste de la Hoya de Guadix y el borde norte del Parque Natural de Sierra Nevada, con una población que supera ligeramente los cinco mil habitantes, posee una evolución demográfica negativa.

El sistema de poblamiento está formado por núcleos de tamaño pequeño o muy pequeño, sobre los que ejercen cierta centralidad los pequeños centros rurales de Alquife y Jerez del Marquesado, y a un nivel superior la ciudad media de Guadix.

Dinamismo empresarial

Se observan con estas imágenes y estos datos, que la mayor dinámica empresarial se producen principalmente en las ciudades de mayor rango y su área de influencia. En el caso de la provincia de Granada, reconocemos una principal concentración en torno a la ciudad capital y su área metropolitana así como en los extremos de estos ejes de desarrollo que enunciados, materializados en su extremos con Loja, Guadix-Baza y Motril. En este último eje ligado a la costa, aparece también el valle de Lecrín -con Padul y Dúrcal principalmente- como otra área dinámica con gran potencial de desarrollo, especialmente con la finalización de las autovías hacia la costa de Granada A-44 y que se unirá con la A-7 que relaciona todo el sistema de ciudades del litoral ("territorio y empresas en andalucía: provincia de granada". EPSA. Consejería de Obras Públicas. Junta de Andalucía. 2007).



¹Las actividades heredadas y su rentabilidad están evolucionando a pesar de la dificultad por aceptarlo de sus ciudadanos o usuarios (la agricultura, los cultivos, las fábricas); la producción, distribución y consumo no son los mismos que hace décadas y aún siguen cambiando.

El triángulo burocrático racional que hacía Max Weber para la organización jerárquica militar y comercial, tenía un reflejo directo en la organización del trabajo y la regulación de las actividades. La "Wilow Run" de la General Motors, era un paradigma de la producción industrial. Con un edificio de 1.6 km. X 400 metros, por un lado entraba la materia prima (metal, vidrio, plástico...) y por otro salía, tras una manufacturación en cadena de montaje, coches listos para circular por el mundo.

Actualmente, la cadena de montaje se ha roto. Gracias a la mejora del transporte (reducción de tiempo y coste), las diferentes etapas del proceso productivo no necesitan estar muy próximas. Algunas empresas buscan localizar partes de sus fábricas en otros lugares (a veces, en otros continentes) más rentables. Algún ejemplo común podría ser el proceso textil, calzado, productos informáticos, automóviles...

El posfordismo habla ahora de círculos con máximo de poder en su centro, frente a la pirámide o triángulo. Robert Frank escribía: "Se destruye la práctica del trabajo de función fija, creando grupos flexibles con tareas específicas capaces de reorganizarse para cada proyecto. Es una estrategia comercial en la que los grupos compiten entre ellos y el ganador se lleva todo".

También las formas urbanas ligadas al ocio y la residencia han cambia-

do y están cambiando. Los paisajes naturales específicos son demandados para actividades lúdicas que cada vez demandan más espacio -campos de golf, playas turísticas, camping, áreas deportivas, estaciones de esquí...- y la residencia se suma a esta exigencia, huyendo de la congestión de las ciudades y buscando entornos más agradables y baratos".

CABRERA, David (2006). "Territorios posibles", en Un Curso de Urbanismo 2003/04. Granada: Diputación de Granada.

² La "Demanda crítica" es la mínima cantidad de consumidores potenciales que viven dentro de la franja geográfica de un producto de venta al por menor (Ver cap. "El mundo en un centro comercial" de Crawford, M. en el libro Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público, Michael Sorkin (ed.).

³ Es el primer megacentro del mundo. Fue el más grande del mundo en los años 80. Está en St. Edmonton, Canadá. Posee 483.000 m2 y tuvo el record Guinness por poseer el mayor parque de atracciones cubierto, el mayor parque acuático cubierto y el mayor aparcamiento del mundo. Posee también más de 800 tiendas, 11 grandes almacenes, 110 restaurantes, una gran pista de hielo, hotel de 360 habitaciones, un lago, una capilla confesional, 20 cines, 13 clubs nocturnos y 20.000 plazas de aparcamiento. El WEM en su momento no tenía rival, ni por su tamaño ni por su espectacularidad (1.981). Actualmente, el más grande, es el South China Mall (Dongguan), con 892.000 m2 (2.005).

La superación del modelo fordista de producción en serie dio paso al reconocimiento y la incorporación de una mayor flexibilidad en la producción y la localización territorial de la actividad económica. A su vez, el desarrollo económico ya no depende fundamentalmente de un sistema a gran escala, dominado por grandes empresas o industrias, sino que ahora los sistemas territoriales de empresas establecen cada vez un vínculo más fuerte con el soporte económico que sustenta el desarrollo de una región, aportando una fuerte identidad, diferenciación y capacidad de adaptación frente a los rápidos cambios económicos actuales.

Las nuevas condiciones sugieren, por tanto, una vuelta a la referencia territorial y geográfica como unidad de desarrollo económico base, ya propuesta por Alfred Marshall a finales del siglo XIX. Hoy, en contraposición con la anterior localización industrial concentrada y de esquema piramidal, surgen nuevas agrupaciones de empresas o “clusters” cuya posición y organización actúa de forma dispersa y con un esquema más orgánico o circular¹.

Tenemos, por tanto, una organización económica estructural de empresas que actúan como sistemas dentro del territorio, y que establecen relaciones externas directas con su entorno local.

Las diferentes características productivas de cada comarca permiten conocer las actividades territoriales más relevantes, así como los sistemas de empresas que cubren esta región de Granada. Se produce una simultánea transición y reestructuración urbana y socioeconómica que coincide con las mejoras e innovaciones del tejido productivo y organizacional de cada uno de los ámbitos territoriales. La intensidad y calidad de las interrelaciones entre las empresas de dichas áreas son factores determinantes de su productividad y competitividad.

Es probado que el territorio, en relación a su oferta de servicios especializados de apoyo a la producción, unido a su dimensión extraeconómica (actores e instituciones locales), es decisivo para la construcción de entornos favorables de desarrollo, al igual que para el arraigo territorial de las empresas. Estos vínculos, gracias a la calidad o diferenciación que pueden aportar cada una de las áreas, permiten adquirir a los territorios ventajas más competitivas y capaces. Para ello, se considera necesaria y fundamental la implicación local que hace posible la innovación (I+D+i) y consigue la construcción de capi-

tal social territorial.

Los gobiernos locales poseen un papel claro de liderazgo al articular y catalizar las propuestas de los actores territoriales. Son los órganos receptores de confianza y conocimiento más idóneos y próximos para impulsar y diversificar la economía local.

La cohesión social y la calidad de las redes o vínculos territoriales son los elementos que manifiestan el avance hacia un desarrollo económico y social sostenible (Becattini y Trullén).

En las dos últimas décadas se ha asistido a la descentralización de importantes segmentos del empleo terciario y a la generalización de las grandes superficies comerciales suburbanas así como de grandes equipamientos urbanos.

Los efectos de este proceso sobre el territorio son principalmente los debidos a la fragmentación espacial, la especialización funcional y la segregación social (López de Lucio, R.).

La excesiva homogeneidad, monofuncionalidad y baja densidad de los nuevos asentamientos residenciales provoca, paradójicamente, la crisis del barrio y del valor de la “proximidad” como uno de los principales organizadores de la vida social urbana. El barrio se convierte de unidad funcional compleja e interdependiente en recinto de exclusión y hasta en baluarte defensivo.

Las nuevas centralidades se convierten en el complemento indispensable para el mosaico de fragmentos residenciales o laborales especializados. La importancia creciente de los grandes centros comerciales fuera de las ciudades, primero en EE.UU. (con proyectos como los de Victor Gruen) y luego en Europa, ha sido uno de los episodios ejemplo del desplazamiento de las actividades terciarias.

En consecuencia, los tres problemas básicos que suelen afectar a los espacios públicos de nuestras ciudades, tras este fenómeno inicial de descentralización urbana, son principalmente la redundancia, la especialización y su privatización.

Los argumentos principales a considerar por el impacto en el entorno urbano de estos artefactos terciarios, como son el ejemplo de los grandes centros comerciales, son los siguientes:

- Consecuencias graves sobre la vitalidad de los centros históricos.

- Disminución del comercio minorista sobre el ámbito

urbano de demanda, afectado por el gran centro comercial.

- Incremento del tráfico. Necesidad de estudio detallado de accesibilidad y el incremento de los flujos, capacidad de carga de la red y horarios o periodos de mayor intensidad, Aparcamientos directos e indirectos, transporte público,

- Deterioro ambiental (ruido, detrimento de la peatonalidad, continuidades urbanas) ocasionado en las áreas urbanas relacionadas con este uso.

- Incremento y adaptación de las instalaciones urbanas. Saneamiento (pluviales), tratamiento de vertidos y residuos, electricidad,...

- Relaciones urbanas mínimas de integración con el entorno urbano contiguo. Tratamiento de espacios libres, tratamiento formal del edificio y los usos relacionados con su contexto, dimensión y escala. Articulación de los espacios de acceso peatonal y rodado con los espacios urbanos cercanos.

- Estrategias habituales de la promoción de grandes superficies comerciales en el mundo con la previsión de sustitución a medio plazo y revalorización del suelo ocupado en su reurbanización con otro uso.

Las tipologías y las características de los centros comerciales de menor a mayor se suelen ordenar en:

Centros de barrio. Sirve a un mercado local de *demanda crítica*². Su área de influencia comercial posee un radio de 3 km.

Centros de comunidad. Mercado situado en un radio comercial entre 5 y 8 km.

Centros regionales. Radio mínimo 30 km. Con al menos dos grandes almacenes y unas 100 tiendas (cantidad = 2.500).

Centros supraregionales. Sirven a una zona a menudo pluriestatal. Radio de 160 km. Con al menos 5 almacenes y hasta 300 tiendas. (Cantidad = 300).

Megacentros internacionales. West Edmonton Mall³ (Canadá). Con una atracción comercial cuyo alcance es internacional.

Ya en los años 90, el conjunto de esta gama de centros comerciales controlaba todas las ventas al por menor de Estados Unidos y Canadá, y sumaban más del 53 % de todas las compras en ambos países (Crawford, M.).

Existe una fuerte relación entre las nuevas formas de comercio y producción, y la evolución que han sufrido las formas de crecimiento y urbanización.

El incremento del tamaño de las superficies comerciales, así como las tendencias de agrupación, localización y estructuración en áreas especializadas, ha supuesto una

enorme repercusión para la ciudad consolidada.

El desplazamiento de los lugares de actividad terciaria a grandes áreas y contenedores suburbanos propiciado por el uso del automóvil, ha cambiado el sistema urbano en su conjunto así como las condiciones de uso del territorio. Estos lugares se constituyen como nuevos lugares metropolitanos y poseen las características potenciales para convertirse en los nuevos centros de actividad de escala territorial. Es oportuno tener en cuenta la capacidad que tienen estos lugares de generar intensidad urbana y modificar las condiciones de su entorno. Se requiere, por tanto, estudiar y conocer los efectos directos e indirectos que ocasionan estos artefactos sobre la calidad del desarrollo urbano y ambiental de la zona.

La indiferencia administrativa y legal existente en la evaluación de las transformaciones ocasionadas por la aparición de estos usos de escala regional, no permite valorar y optimizar las alternativas de ordenación y diseño más idóneas de cada caso específico. Tampoco ayuda a que el planeamiento adquiera la capacidad necesaria para poder adaptarse a las condiciones más flexibles que requieren estas procesos de desarrollo urbano (De las Rivas, J.).

¹ Ortofotografía de nudo sur, entre Granada y Armilla. Podemos observar el encuentro de las tramas urbanas de ambas ciudades con el Campus de la Salud y el Parque Comercial Nevada.

² Vista de pájaro, del Nudo Sur y el encuentro con el Campus de la Salud y el Parque Comercial Nevada.

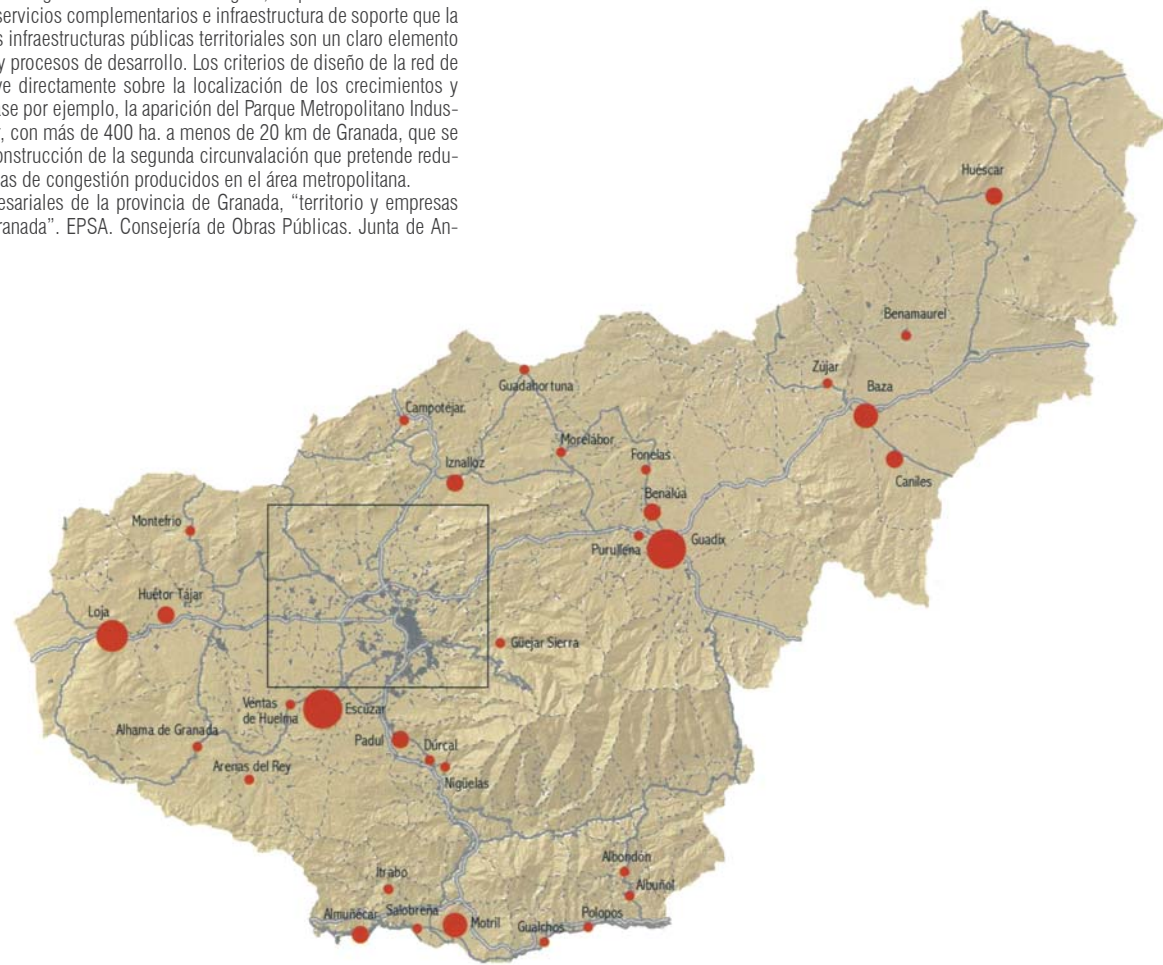
³ Plano de áreas estratégicas a ordenar (POTAUG). En amarillo aparece el triángulo del Campus de la salud, sin incluir el Parque Comercial Nevada.

Distribución territorial de las actividades empresariales (Instituto de Estadística de Andalucía)

La evolución de la actividad empresarial que ha existido a rasgos generales desde el 1992 al 2005 dentro de la provincia, es un aumento sustancial pasando de 39.675 a 63.145 actividades censadas, y con respecto del total de actividades empresariales en tanto por cierto, se han observado las siguientes particularidades con respecto a su distribución: Granada capital ha mantenido su proporción, en torno al 35% aproximado; aunque sin embargo el área metropolitana en su conjunto la ha incrementado de un 57,3 a un 64,4 por ciento, por lo que el resto de comarcas se han visto reducidas sus proporciones con respecto al total.

La conclusión principal que se saca de estas cifras, es la tendencia que existe a la concentración de actividades, así como al aprovechamiento de las ventajas que produce el refuerzo de la proximidad, como argumento de inversión segura, al que se suman una intensificación incremental de servicios complementarios e infraestructura de soporte que la refuerzan. En este sentido, las infraestructuras públicas territoriales son un claro elemento direccionador de tendencias y procesos de desarrollo. Los criterios de diseño de la red de accesibilidad territorial influye directamente sobre la localización de los crecimientos y transformaciones futuras. Véase por ejemplo, la aparición del Parque Metropolitano Industrial y tecnológico de Escúzar, con más de 400 ha. a menos de 20 km de Granada, que se anticipa al compromiso de construcción de la segunda circunvalación que pretende reducir, inicialmente, los problemas de congestión producidos en el área metropolitana.

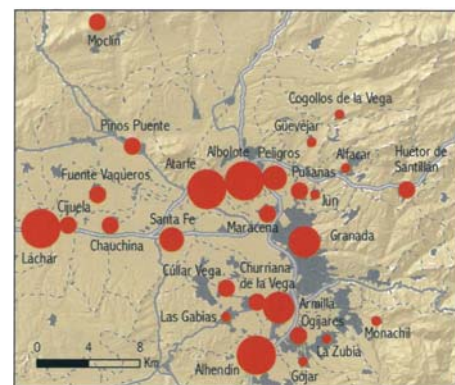
(mapas de actividades empresariales de la provincia de Granada, "territorio y empresas en andalucía: provincia de granada". EPSA. Consejería de Obras Públicas. Junta de Andalucía. 2007)



1



2



Oferta de suelo productivo en funcionamiento o en construcción. Año 2006

Se reconoce una principal concentración en el área metropolitana de Granada, en torno a la A-44 sur y norte hacia Madrid, y en la A-92 hacia Málaga. También podemos distinguir un incremento en la oferta de los centros comarcales principales interiores más próximos a la capital, Loja y Guadix, y a un menor nivel Baza (por ser más interior y estar menos conectada) y Motril (por la presencia de turismo y la carencia de buenas conexiones litorales). Es singular la oferta producida en Escúzar, influida por la construcción prevista de la segunda circunvalación.

- 1-10 Ha.
- 10-30 Ha.
- 30-60 Ha.
- 60-100 Ha.
- > 100 Ha.

1-2 Acceso norte a Huétor-Tajar. En este caso el frente urbano muestra los micropolígonos industriales que se van localizando al norte de la ciudad

Se han dado importantes transformaciones en la oferta de suelo productivo desde mediados del siglo veinte. Los polígonos industriales, que eran la modalidad predominante, a partir de la década de los noventa, sufren una paulatina diversificación y reestructuración, creándose nuevas modalidades de suelos productivos. A veces, incluso, se verán forzados a mezclarse con residencia, al haber sido absorbidos por el crecimiento urbano.

Las grandes ciudades que poseen pequeños términos municipales o limitaciones en las posibilidades de expansión de los suelos de uso productivo, como es el caso del municipio de Granada, han favorecido la aparición de ofertas alternativas en los municipios metropolitanos adyacentes. Esto explica la masiva construcción de macropolígonos (con superficies superiores a 25 hectáreas) en los municipios próximos a estas grandes ciudades.

En Granada se da el caso paradigmático del **Parque Metropolitano Industrial y Tecnológico** localizado en el término municipal de Escúzar. El proyecto del Parque cuenta con una superficie de más de 400 hectáreas en un radio de acción inferior a los 20 km de Granada y se sitúa próximo al acceso de la prevista futura 2ª circunvalación de Granada. Otros pequeños municipios del entorno metropolitano con limitaciones al crecimiento no impuestos por su propia delimitación municipal, tratan de superarlas para poder aprovechar la demanda y oportunidad que ofrece la situación desfavorable de la capital.

Podemos apreciar que las empresas de manufactura están decreciendo de una forma generalizada y que casi el 70 por ciento del empleo en Granada, y también en otras provincias, se concentra en el sector terciario (comercios mayoristas y minoristas, instalaciones logísticas, de distribución y de transporte, actividades de innovación e investigación, etc.). Como consecuencia, el suelo productivo está sufriendo una profunda diversificación en la gama de ofertas específicas tales como parques industriales y de servicios, parques comerciales y terciarios, parques tecnológicos y tecnoparques, parques y centros logísticos, parques y complejos de oficinas¹. Su localización se está produciendo principalmente en las grandes ciudades, áreas metropolitanas y ciudades medias (más propicias para Parques Tecnoalimentarios con denominación de origen, como el Parque del Aceite GEOLIT de Mengíbar en Jaén). Las ciudades de Loja, Motril y Guadix, precisamente, se encuentran en una fase previa

de incorporación a la red de parques tecnoalimentarios andaluces. También, coincidiendo con la emergencia de espacios productivos autónomos y exclusivos, la Junta de Andalucía prevé la creación de una red de Ciudades del Transporte y **Centros de Transporte de Mercancías** (CTM) que atienda todo el territorio andaluz. En sus proximidades, se está apostando por la urbanización de nuevos suelos productivos que se beneficien y estén vinculados entre sí.

Una de las actuaciones más importantes es el parque empresarial y el centro de transporte de mercancías el puerto de Motril.

Otras ciudades medias, como Loja o Guadix ya lo tienen en fase de desarrollo. El centro logístico, por ejemplo, de Mercadona en Guadix ocupará una parcela de casi 20 hectáreas.

El CTM de Loja, con una superficie superior a los 50.000 metros cuadrados, tendrá la vocación de intercambiador logístico regional y dará diferentes prestaciones: la instalación de empresas del transporte de mercancías y diferentes servicios como surtidores de gasolina, talleres, zona de descanso y restauración para los conductores, conectará con puertos tan importantes como los de Málaga, Sevilla o el Levante Español. Junto al CTM, en la Dehesa de las Noventa, se habilitará una amplia zona de equipamientos, así como un gran polígono industrial de promoción privada anexo al aparcamiento, desde donde las empresas podrán desarrollar su faceta logística.

Los parques industriales clásicos se han mostrado insuficientes en las últimas décadas para atender las nuevas demandas del sector terciario. Han ido apareciendo sin embargo, nuevas modalidades de espacios productivos destinados a usos comerciales y terciarios, cada vez más diversos y especializados. En la última década ha emergido el **Parque Comercial** como modalidad específica de suelo productivo, con un hipermercado como actividad comercial principal al que se le acoplan, locales comerciales, actividades lúdicas, franquicias internacionales, etc.

Granada posee un ejemplo de este tipo dentro del municipio de Armilla, el “Parque Comercial Nevada”, contiguo a la ciudad central y con más de 200.000 m² de techo comercial y 15 ha. de ocupación de Vega, actualmente paralizada judicialmente su ejecución por graves desajustes y supuestas ilegalidades urbanísticas.

Los centros y municipios rurales, sin embargo, todavía

siguen trasladando sus pequeñas y medianas empresas a **micropolígonos** situados en la periferia, normalmente inferiores a 3 hectáreas de superficie, lo que les dificulta la posibilidad de incorporación de servicios y equipamientos complementarios y rentabilizables. Los parques empresariales, más propios de grandes ciudades, sin embargo, sí que se pueden permitir incorporar diseños más cuidados al igual que dotaciones y equipamientos asociados (infraestructura urbana: abastecimiento, saneamiento, suministro eléctrico, telefonía y telecomunicaciones, etc.) y otros servicios a las empresas (servicios financieros, ofimáticos, seguros, gestorías, gimnasios, guarderías, etc.).

También se ha diversificado la oferta de parcelas y naves industriales con formas específicas como **naves escaparate**, visibles desde la carretera y muy demandadas por tiendas de muebles o concesionarios de coches, etc. Otras modalidades son las tipo “nave-loft” de entre 80-200 m² con usos mixtos de vivienda+trabajo importada de EEUU, y de una mayor calidad ambiental en su diseño urbanístico.

Otro concepto de suelo productivo son los **polígonos de reciclaje** o verdes, y los parques ecotecnológicos o **ecoparques**². Sus actividades asignadas pueden ser: desguaces cualificados; reciclaje de lodos de aguas residuales o madera procedente de mantenimiento y poda de espacios públicos; vidrio, papel y plástico; puntos limpios (muebles, material informático,...); o espacios de transferencia de materiales de construcción.

La progresiva aparición de **Complejos y Edificios Exclusivos para Oficinas** en las periferias urbanas de áreas metropolitanas y en ciudades medias, se debe principalmente a tres ventajas ofrecidas por estos nuevos espacios:

- 1) mejor accesibilidad (aparcamiento, acceso rápido y cómodo rodado),
- 2) mayor ahorro y tamaño posible de parcela,
- 3) La antigüedad no es una carga (costes de rehabilitación, las instalaciones pueden ser de última tecnología, etc.).

Por ejemplo, en Motril se prevé para final del 2.010 contar con un parque de oficinas ligado con el Puerto. Los emplazamientos habituales de estos complejos de oficinas son: dentro del tejido residencial (operaciones de renovación urbana o infill), en parques tecnológicos, en parques empresariales y polígonos industriales, en

áreas especializadas como centros de negocios, y aislados en el medio rural, aunque estratégicamente comunicados con las ciudades y el exterior.

Por último, los **Resort Empresariales**, que son una mezcla de lo anterior (usos industriales, comerciales y terciarios, logísticos y de distribución, e incluso oficinas), se localizan en ambientes de cuidada urbanización y acceso controlado de visitantes.

¹ Los Parques Tecnológicos son espacios que albergan empresas de carácter innovador, y que están dotados de las mejores infraestructuras de telecomunicaciones y tecnologías e infraestructuras de información. Es el caso del Campus de la Salud de Granada. Se tildan también como “ciudades del conocimiento”. Se están estudiando también otras variantes dentro de centros históricos denominados “barrios de conocimiento”.

Los Tecnoparques son espacios para la concentración de empresas o entidades pertenecientes a un mismo sector productivo, relacionadas entre sí, integradas horizontalmente (misma fase del proceso productivo) o verticalmente (proceso productivo completo).

Los Parques Tecnoalimentarios aglutinan las principales empresas agroalimentarias de la comarca creando un espacio productivo moderno e innovador, prestando servicios específicos (laboratorios, servicios locales, de desarrollo tecnológico, de asistencia, etc.). Se vinculan el subsector alimentario y la tecnología que desarrollan asociándose también la red de parques tecnoalimentarios con la red de agrocidades andaluzas.

Los Parques y Centros Logísticos son recintos diseñados expresamente para empresas de almacenamiento, distribución y transporte de todo tipo de productos y mercancías. Las pautas de localización son: A) sobre las principales vías o ejes de desarrollo urbano regional y polos logísticos de intercambio nodal (puertos secos), B) lugares metropolitanos con ventajas logísticas (encrucijadas, márgenes de carreteras de circunvalación, etc.). Los Centros Comerciales Abiertos se diseñan como un conjunto de manzanas y calles, de amplias aceras y abundante arbolado, con pequeños negocios (200-500 m²) o medianos y grandes con amplios espacios de exposición (5.000-10.000-20.000 m²).

² Los principales contenidos de los parques ecotecnológicos o ecoparques son:

-Puntos de venta de productos ecológicos y naturales elaborados en el Espacio Natural Protegido.

-Localización de iniciativas empresariales (nuevas o ya existentes) que mejoren el grado de transformación y la comercialización de las producciones primarias del espacio natural protegido (agrícolas, ganaderas y forestales).

-Ubicación de oficinas de transferencia tecnológica y de fomento del empleo y la innovación vinculadas al espacio natural protegido.

-Localización de equipamientos del Espacio Natural Protegido: Puntos de información, centros de visitantes, jardines botánicos, CEDEFO, etc.

-Localización de establecimientos de restauración (gastronomía típica, etc.) y alojamientos vinculados al espacio natural protegido.

-Instalaciones y centros de I+D+i vinculados al espacio natural protegido.

El mayor tejido productivo terciario e industrial de la provincia se localiza actualmente en la Vega y el área metropolitana, y en la Costa Tropical en torno a Motril. El resto del territorio está débilmente poblado y con un escaso grado de industrialización. Exceptuando el sector de materiales de construcción y la extracción de las rocas industriales, no se han consolidado potentes tejidos manufactureros no agroalimentarios. En el sector primario se combinan producciones agrícolas, ganaderas y frutales. La principal alternativa de los territorios interiores y montañosos son las producciones artesanales, de calidad y ecológicas, en la ganadería y la agricultura, y el turismo natural y rural asociado a sus pequeñas y magníficas vegas. También son importantes el patrimonio y la herencia morisca, los hábitats pintorescos y primitivos de los asentamientos troglodíticos y los paisajes semiáridos y montañosos.

Además de los grandes polos de desarrollo urbano localizados en los municipios de Granada y Motril, existe también una extensa red de ciudades pequeñas de cerca de medio centenar, centros rurales y pequeños núcleos de población, donde se concentra un tejido productivo no agrícola reducido pero valioso (ver repercusión en rentas medias de la población, en tabla pp. 18), aunque gran parte de él sea principalmente naves de almacenaje.

La red viaria principal continúa reforzando la centralidad geográfica y urbana de Granada, produciendo un haz de ejes de desarrollo metropolitano y productivo en torno a las carreteras y vías de gran alcance, principalmente: el tramo de la A-92 entre Loja y Granada, el tramo A-92N entre Granada, Guadix y Baza, el tramo de la autovía Granada-Motril en el valle de Lecrín; y también los tramos de autovía hacia Bailén-Jaén, y el de la futura autovía de Córdoba.

Un breve diagnóstico sobre la evolución empresarial en la provincia de Granada entre 1992 y 2005, consultando los datos del Instituto de Estadística de Andalucía (IEA), permiten observar que se está produciendo un desequilibrio territorial y económico entre el área metropolitana de Granada y el resto de la provincia. En la primera se han localizado 85 de cada 100 nuevas empresas creadas en los últimos once años. En el resto, principalmente, en las zonas más llanas (hoyas de Loja, Guadix y Baza) sólo cubren el 12 por 100 del restante. Y lo demás, constituido por pequeños municipios y cen-

tros rurales (Huéscar, Alhama, Marquesado de Zenete y los Montes) presenta valores bajos en su dinamismo empresarial, con la excepción del Valle de Lecrín y las Alpujarras, que crecen ligeramente. En términos absolutos, el área metropolitana de Granada concentra prácticamente 64 de cada 100 empresas de la provincia de Granada (año 2005), siendo en el 1992 sólo de 57. La Costa Tropical destaca con 12 de cada 100 empresas.

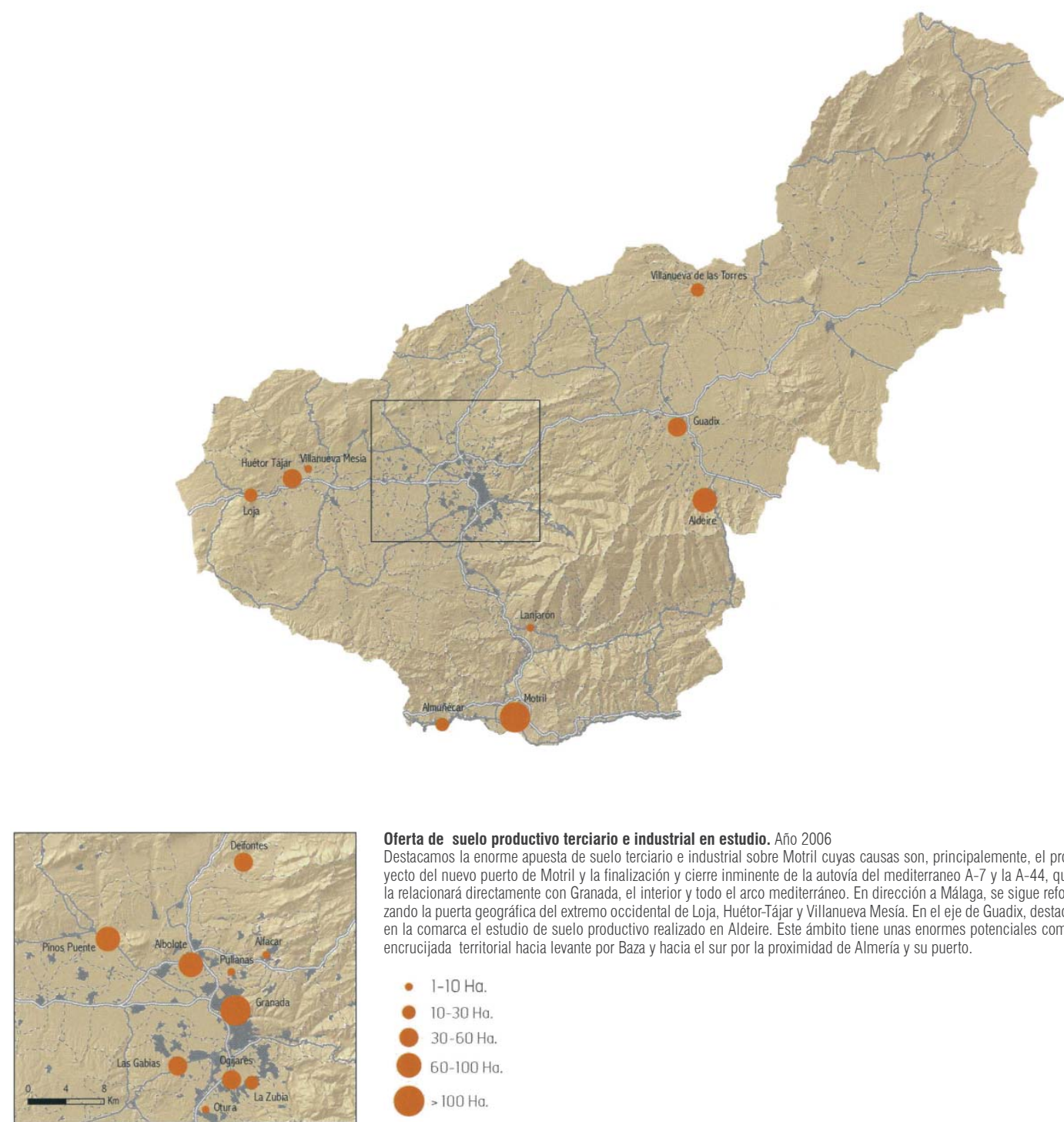
Otro breve diagnóstico sobre la oferta de suelo productivo no agrícola en la provincia de Granada respecto al total en Andalucía, destaca que es del 6 por ciento, muy inferior a la que correspondería por su tamaño demográfico, que es del casi 11 por ciento. La provincia de Granada tiene, además el mayor número de municipios de toda Andalucía que no poseen ninguna oferta de suelo terciario e industrial. La evolución entre 1994-2005 ha supuesto el paso de 30 polígonos a 73, aumentando la superficie de 628 a 924 hectáreas.

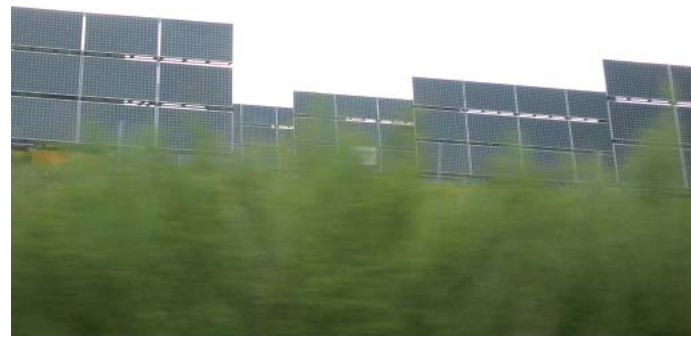
En conclusión, aunque la superficie de suelo industriales está creciendo, sigue siendo inferior a la media andaluza.

El ámbito del área metropolitana de Granada capital concentra algo menos del 65 por ciento de la oferta de suelo industrial provincial y habitan en él, el 57 por ciento de la población total de la provincia.

Es de destacar que, la oferta de suelo industrial se localiza curiosamente, en las áreas de influencia de sus cuatro principales ciudades medias: Motril y la Costa Tropical, Loja, Guadix y Baza; que juntas albergan el 28,7 por ciento de la superficie total dedicada a polígonos industriales y en las cuales habitan el 21 por ciento de la población total granadina.

Los datos muestran también que, un amplio número de ámbitos rurales de baja densidad, con poblaciones pequeñas, tienen una baja oferta relativa de suelo industrial, existiendo numerosos municipios pequeños sin ninguna superficie industrial. Esto no significa que todos los pueblos requieran usos de estas características, pero es indicativo de la baja actividad industrial que poseen aún estas comarcas. Entre los ámbitos de Valle de Lecrín, Alhama de Granada, Huéscar, Alpujarras, Marquesado de Zenete y los Montes, poseen tan sólo el 5,1 por ciento de la oferta de suelo productivo no agrícola provincial y, sin embargo, en ellos vive el 12,3 por ciento de la población total granadina. Las causas principales de esta diferenciación, con respecto a los dos





1



2



3



4



5

- 1 Cultivos de energía solar**, en el Valle del Zalabí, próximos a la ciudad Guadix.
- 2 Vista aérea de la planta termosolar en Aldeire, Granada.** Consta de 3 fases de 50 megavatios cada una, sobre una superficie de 195 ha, con 625 colectores y un campo solar de 510.120 m². Es la segunda central termosolar más grande del mundo. El emplazamiento tiene las características de ser uno de los altiplanos más elevados y extensos de la península (Andasol, Grupo Salmorón).
- 3 Parque eólico**, en los llanos del Marquesado del Zenete, previo al corredor de Fiñana en dirección hacia Almería (Iberdrola).
- 4 Canteras del Padul**, vista desde el valle de Lecrín.
- 5 Secaderos y choperas de la Vega de Granada**, desde el Soto de Roma, junto a Valderrubio y Fuentevaqueros.



casos anteriores (ciudades medias y capital), se debe a su menor accesibilidad, difícil topografía y posición geográfica estratégica desfavorable. Además, aún se observa en estos núcleos pequeños un apoyo importante en el sector agropecuario y en una actividad terciaria básica local. Datos precisos de estas actividades económicas de escala menor son poco valorados con frecuencia en los informes estadísticos, a pesar de ser muy relevantes en el posible desarrollo futuro de estos enclaves. A su vez, sabemos que la actividad industrial implica relaciones entre sectores productivos con suficiente tamaño y diversidad, y no sólo por la implantación de pequeños polígonos industriales separados y sin una red soporte productiva y de consumo general.

A corto plazo, se prevé que esta situación tan sólo cambiará en los ámbitos más próximos al área metropolitana de Granada (Alhama de Granada y Valle de Lecrín), que descentralizarán parte de la oferta de suelo industrial metropolitano. Pero aunque, en las comarcas como las Alpujarras y el Marquesado del Zenete hay una carencia generalizada de este tipo de suelo productivo no agrícola, en parte por las dificultades que hemos enunciado anteriormente, vemos construcciones incipientes de grandes instalaciones de campos solares y eólicos en entornos próximos, explotando la idoneidad de estas situaciones geográficas para dichas industrias, la rentabilidad de los suelos y el semiabandono de la zona. Estas nuevas actividades extensivas están cambiando radicalmente el paisaje de la zona.

Los aspectos más característicos de la oferta de suelo industrial de la provincia de Granada son:

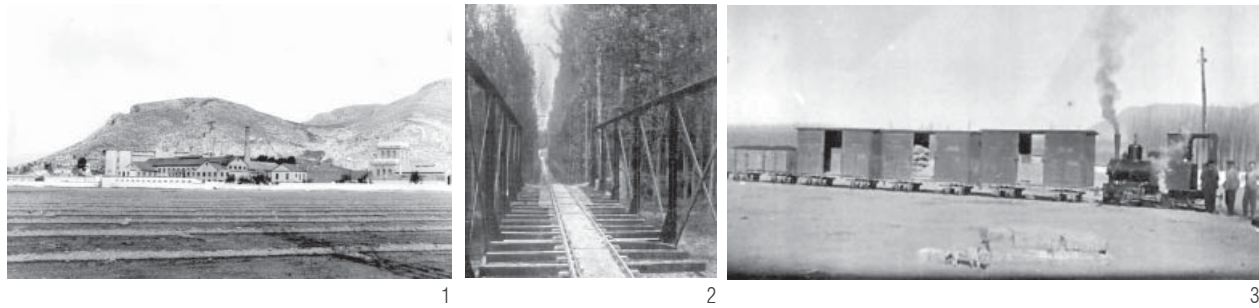
- a) La oferta de suelo industrial en el borde norte del área metropolitana de Granada, aunque ya se está descentralizando hacia los sectores oeste y suroeste.
- b) Existe una limitada presencia de suelo productivo apto para grandes empresas (macropolígonos), que se concentra en el área metropolitana de Granada capital y en las principales ciudades medias de la provincia.
- c) Según las modalidades de suelo productivo, la red actual y futura de parques tecnológicos y tecnoparques aún se concentran principalmente en la capital, tendencia habitual común al resto de provincias andaluzas, como por ejemplo, la entrada en funcionamiento en 2006 del Parque Tecnológico Ciencias de la Salud.
- d) La oferta futura de parques agroalimentarios está aún por definir, aunque las ciudades medias de Loja y Gua-

dix ya están optando por la construcción de este tipo de instalaciones.

e) La oferta de centros y parques logísticos se desarrollará a corto-medio plazo tanto en la capital como en las principales ciudades medias de la provincia, que necesitarán de una fuerte intermodalidad, especialmente ferroviaria, y dependerán de la ejecución de dicha infraestructura para su activación y puesta en funcionamiento completo. El proyecto más avanzado es la construcción de un parque empresarial en el entorno del puerto de Motril. Otros emplazamientos en fase de ejecución o proyecto son los de Guadix, Loja y el área metropolitana de Granada capital. Éstos últimos se apoyarán paralelamente al eje diagonal Andalucía ferroviario (Sevilla, Antequera, Loja, Granada, Guadix, Almería) introducido por el POTA (Plan de Ordenación del Territorio Andalucía) cuya repercusión provincial será muy importante, particularmente en los ejes de desarrollo Loja-Granada y Granada-Guadix que citamos.

f) Los parques de actividades medioambientales tienen aún un bajo nivel de definición, aunque con la proximidad de la celebración del Milenio de Granada, la Vega sur de Granada se debate por la creación de un gran Parque Metropolitano de más de 500 hectáreas.

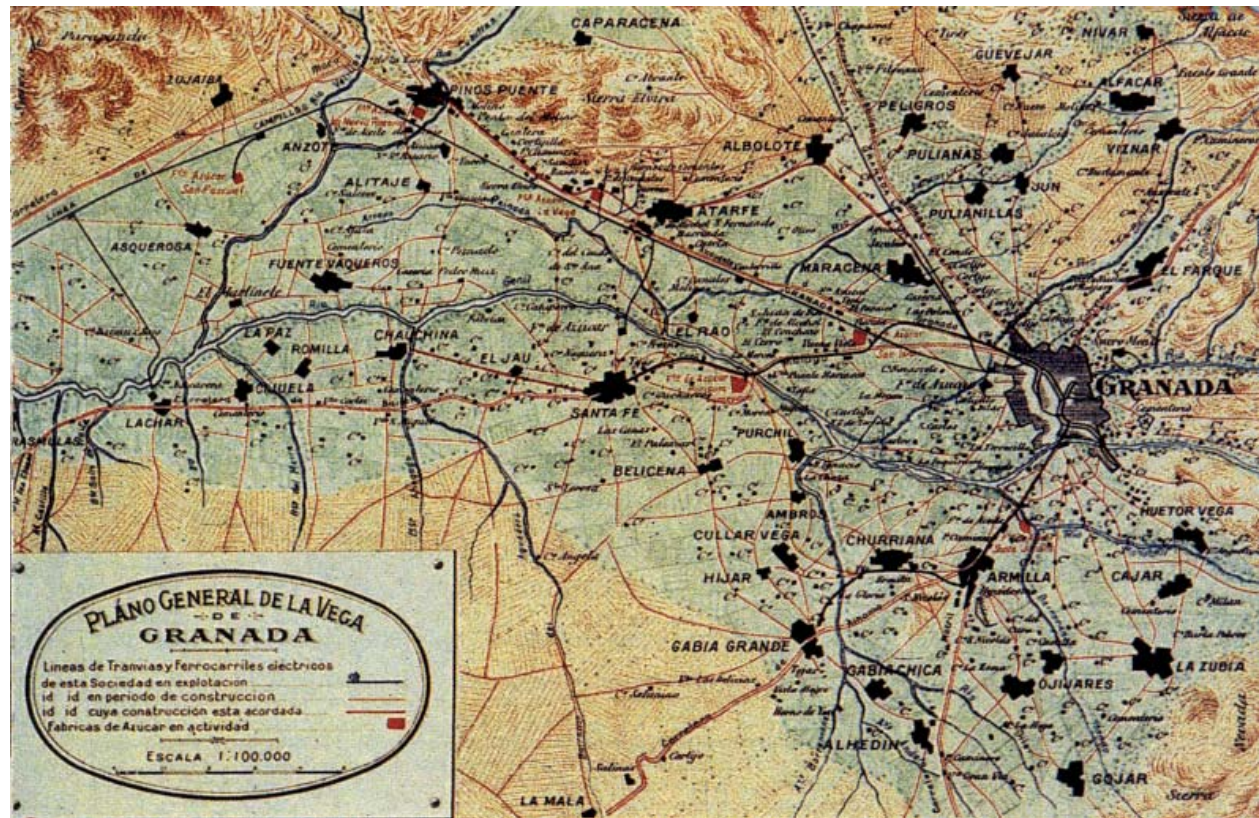
g) Los ecoparques, u oferta de suelo destinada a producciones ecológicas, artesanales y de calidad tienen gran potencialidad para su implantación en los parques naturales de Sierra Nevada, Sierras de Tejada-Almijara, Sierra de Huétor, Sierra de Baza y Sierra de Castril. También los Valles de Granada, Guadix y Lecrín, asociado a los cauces de sus ríos y sus entornos urbanos, poseen valores emergentes que empiezan a tener consideración de escala metropolitana.



1

2

3



4



5



6

Antecedentes industriales en la Vega de Granada. La prosperidad y el desarrollo de los municipios de la Vega de Granada se ha explicado por la sustitución de una agricultura de subsistencia, destinada preferentemente al autoconsumo, por una agricultura orientada al comercio y la distribución. Las ventajas diferenciales de la Vega de Granada han hecho que el sector primario haya alimentado históricamente el nacimiento de una industria de transformación, en ocasiones, puntera a nivel nacional.

- 1ª mitad s.XIII-principios. s.XIX. Industria de la Seda y cultivo del Moral. Fue introducida por los nazaries.
- 1780-1808 "1ª Revolución agrícola". Industria de cordelería y velamen. Plantaciones de lino y cáñamo. Produjo una transformación de las condiciones de vida de los labradores. La provincia de Granada pasa a ocupar uno de los primeros lugares en cuanto a renta por habitante de toda España. Se establecieron muchas empresas textiles en la zona. Con la sustitución de la vela por el vapor en la navegación se ocasiona también la crisis de la industria textil en la Vega de Granada.
- 1882-1902, "2ª Revolución agrícola". Industria azucarera. Cultivo de remolacha. Tradición milenaria en fabricación de azúcar de caña. En 1870 se inician los primeros experimentos con la remolacha y en 1881 se construye la primera fábrica. Este cultivo se introduce por primera vez en esta zona, en el conjunto del territorio nacional, y se instalan los primeros ingenios para la fabricación del azúcar. La primacía de la industria en la provincia se mantiene hasta los 70, fecha en la que tan solo quedan en funcionamiento dos fábricas (San Isidro en Granada y La Vega en Atarfe).

- 1 Fábrica Azucarera de La Vega, Atarfe** (Reyes, J.M.).
- 2 Puente sobre el río Genil**, para la lanzadera, conocida como "la maquinilla" que unía la fábrica azucarera de "Nuestro Señor de la Salud" en Santa Fe, con la estación FFCC de Atarfe, desde la cual se distribuían los productos de la Vega al resto del País (Castillo, A.).
- 3 Foto histórica de "la maquinilla"** (Castillo, A.).
- 4 Plano General de la Vega de Granada, 1930.** Líneas de tranvías y ferrocarriles eléctricos, relacionando los pueblos y las fábricas azucareras (en rojo).
- 5 Plano General de su red de tranvías y ferrocarriles eléctricos, 1930.** Granada, precozmente en España, llegó a contar con una de las redes más extensas del país, con cerca de 134 km. Su creación fue vital para la economía granadina durante la primera mitad del siglo XX, ofreciendo servicios de transporte urbano y suburbano, tanto de viajeros como de mercancías. Las enormes expectativas creadas con la construcción del puerto de Motril a principios de siglo y la riqueza acumulada por la próspera economía del azúcar en la Vega tras la pérdida de Cuba en 1898, hizo que la burguesía granadina apostara fuertemente por un desarrollo metropolitano superando las limitaciones espaciales y técnicas de la época. Surge con la voluntad de ofrecer un transporte rápido, barato y eficaz, mejorando la relación entre las áreas de producción y consumo, al igual que dar salida a los productos de la Vega de Granada y abaratar el coste de las materias primas y productos que llegaban de fuera. Es en 1924, cuando se aprueba el ferrocarril aéreo que uniría finalmente Dúrcal con Motril, con ramal a Órgiva y la Alpujarra. Llegaba a tener una capacidad de transporte de unas

- 420 toneladas diarias empleando unas 5 horas en el trayecto Granada-Motril, yendo a una velocidad de 3 m/s (fundación de ferrocarriles españoles).
- 6 Vista del puente sobre el río Durcal** (fundación de ferrocarriles españoles).
 - 7 FERRMED**, Great Axis Network. Como se ha comentado en el subcapítulo "las relaciones de proximidad" es un proyecto internacional con el Concepto de Gran Eje Ferroviario de mercancías Escandinavia-Rin-Ródano-Mediterráneo Occidental. La red inherente al Gran Eje Ferrmed comprende la zona de mayor actividad económica y logística, incluyendo los principales puertos y aeropuertos, de la UE.
 - 8 Los Transportes ferroviario y marítimo en Andalucía.** Estas imágenes de España (flujos de tráfico ferroviarios de mercancías interregionales menores a 30.000 Tm España-Andalucía y Andalucía-España, 1995) forman parte de un estudio en el que se analizan los tráficos ferroviarios y marítimos de mercancías en Andalucía en el año 1995 detectándose la muy escasa relación entre ambos modos. Por la importancia de la agricultura en el territorio andaluz, se incide especialmente en el estudio de los tráficos de productos agroalimentarios, en dicho año y en el siguiente, estableciéndose la relación de los mismos con su producción analizada. Se ponen de manifiesto desigualdades internas y carencias del sistema marítimo-ferroviario andaluz, la necesidad de mayor conectividad de este último con Levante y la mejora de su relación intermodal en los puertos de Andalucía (GÓMEZ J.L.; GRINDLAY, A.L. (2000). en Rev. de Estudios Regionales N° 56 pp. 141-169).
 - 9 Andalucía en Red.** Este diagrama muestra, de una forma sintética, las enormes posibilidades de desarrollo que podría alcanzar Andalucía si actuara en red y completara los enlaces entre sus núcleos más importantes, especialmente de la mitad oriental, a través de

una red ferroviaria moderna y un sistema de ejes viarios fundamentales. Granada se vería magníficamente reforzada si existiera el potente **EJE INTERIOR HACIA LEVANTE** Oeste-Este horizontal que une Huelva, Sevilla, Antequera, Loja, Granada, Guadix y que se dirige hacia Levante conectando con Murcia, Valencia, Barcelona, Francia... También sería deseable el cierre completo de la vinculación entre Málaga-Granada-Almería a través de Motril **EJE LITORAL** paralelo y el **EJE VERTICAL** del vínculo entre Granada y la Costa Tropical, con Motril a al cabeza, como en crucijada emergente y puerta al mar de la autovía del Mediterráneo. La **RELACION DIAGONAL** entre Córdoba, Baena, Granada, Guadix y Almería; las dos verticales: Málaga, Loja, Lucena, Córdoba, colocándose en el corredor del Valle del Guadalquivir; y el segundo que relaciona Motril, Granada, Jaén y Bailén, hacia Madrid (Laboratorio de Urbanismo de Granada, 2006, Gómez, J.L., Torres, J.).

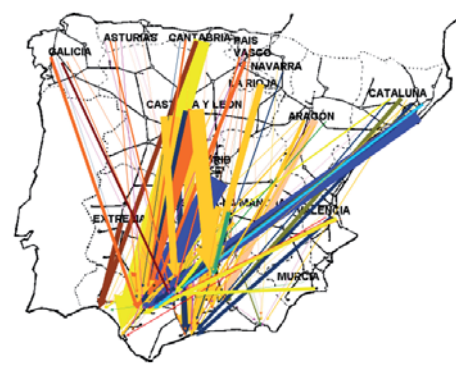
10 Diagramas de modelos de redes urbanas (MARSHALL, S., 2005).

11 TRAZADO DE LINEAS DE FFCC GRANADA-MURCIA Y LINARES-ALMERÍA. Vemos el trazado primitivo entre Guadix-Baza-Almendricos en la bifurcación hacia Murcia y Águilas, actualmente deshabilitado. Vemos la importancia geográfica y estratégica del enlace Moreda-Guadix para la cohesión regional oriental a través del ferrocarril.

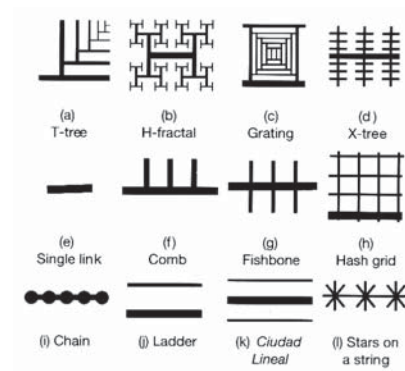
las infraestructuras



7



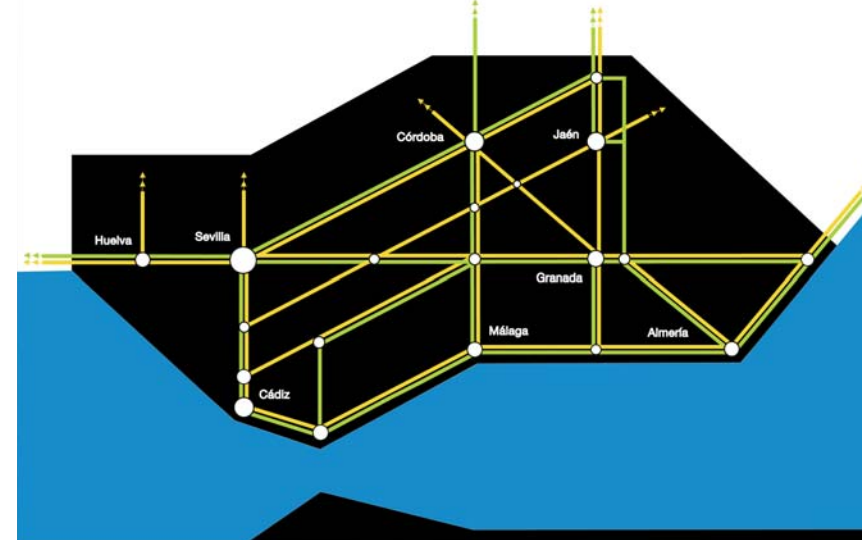
8



10

Andalucía en Red

UNA IMAGEN PARA EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA
JUNIO DE 2006



9



11

Sabemos que el incremento de la demanda de movilidad está en estrecha relación con la capacidad y la eficiencia de conexión que posee, en cada momento, la red. Esto quiere decir que, la mejora del sistema de comunicaciones, público y privado, permite y tiende a producir un mayor número de desplazamientos, haciendo que las áreas de influencia (precios de suelo, servicios...) y las relaciones de vecindad (residencia-trabajo, ocio...) varíen en una proporción directa.

Podríamos decir que la movilidad observada constata la forma que adoptan las relaciones sociales y su evolución. También la cantidad y la calidad de dichos movimientos podrían ser interpretadas como signos de la vitalidad de la metrópolis. Sin embargo, como dice Lewis Mumford, “la misión del transporte es traer gente o mercancías a lugares donde se las necesita, y concentrar mayor variedad de bienes y de gente dentro de un área limitada, para ampliar la posibilidad de elección, sin que sea necesario viajar. Un buen sistema de transporte disminuye el transporte innecesario; y en cualquier caso ofrece un cambio de velocidad y de modalidad, a fin de ajustarse a la diversidad de los propósitos humanos”.

Por tanto, la mejora de la red de transporte, no podemos pensar que pasa solo por el incremento de su capacidad de carga (aumento de carriles, cierre de anillos de circunvalación, múltiples variantes...) sino que debe tener muy en cuenta la mejora de la eficiencia y la adecuación del sistema presente, relacionada directamente con el modelo metropolitano en desarrollo. En el caso de Granada, hemos podido observar que las propuestas no se están llevando a cabo de una manera conjunta, sostenible y razonable.

La sostenibilidad de los desplazamientos y crecimientos futuros será vinculada progresivamente a mayores crecimientos urbanos de densidades medias y altas (60-100 viv./h), transporte público y extensiones preferentes por contigüidad, proximidad entre residencia-trabajo-servicios (para evitar en la medida de lo posible desplazamientos innecesarios) y localización estratégica de gran accesibilidad valorando el entorno natural que los acoge. Estas condiciones están empezando a ser reconocidas positivamente por las políticas urbanas de los ámbitos metropolitanos más dinámicos.

La clásica preocupación de Cerdá por los giros de la circulación ferroviaria en las intersecciones del Ensanche de Barcelona o los trenzados diseñados para los Carrefour en París por E. Henard pueden ser algunos de los primeros ejemplos más paradigmáticos del esfuerzo puesto en compatibilizar avances tecnológicos y mejoras ambientales de convivencia simultánea en los modos



1



2



- 1-2 Acceso a Villanueva Mesía.** Los frentes de las plantaciones de chopos constituyen la fachada e imagen característica de su acceso principal desde la A-92. Este es un caso representativo de las nuevas puertas de la ciudad región de Granada.
- 3 Sierra de Huétor.** Vista desde la A-92. La Sierra de Huétor constituye un pasillo geográfico entre Granada y Guadix con un recorrido de un enorme valor y belleza.
- 4 Hoya de Guadix.** Vista desde la A-92 del tramo de acceso a la Hoya de Guadix desde la Sierra de Huétor, junto al embalse Fco. Abellán. Los "badlands" y la geología particular de la comarca ha permitido que, en la llegada a la Hoya de Guadix, se produzca esta especie de puerta geográfica enmarcando el singular paisaje del lugar.
- 5 Acceso norte a la ciudad de Dúrcal.** Es un ejemplo de la calle o travesía en la ciudad región. Muestra el encuentro de la carretera, como soporte de la larga distancia y la proximidad temporal, con la intimidad del espacio doméstico y estacionado. El diálogo y las transiciones entre ambas fases o elementos aún no está creado.
- 6 Vista de los puentes sobre el valle del río Dúrcal.**
- 7 Viaductos de Izbor.** Podemos ver, en este estrechamiento del valle, la evolución y la intensificación y superposición de las infraestructuras, primero en piedra, luego en acero y por último la autovía A-44, A-7 Granada-Motril en Hormigón.
- 8 Presa de Rules,** sobre el valle del río Guadalfeo, en el eje Granada-Motril.



3



4



5



6



7



8

de desplazarse y uso del espacio. Además de las mejoras logísticas y ambientales para la idoneidad del tráfico en las ciudades, introducidas por el conocido Informe Buchanan de los años sesenta en Gran Bretaña, en el que se distinguían y organizaban tipos de tráfico (de paso, vías distribuidoras, vías de acceso...) y tipos de espacios (áreas con prioridad peatonal o woonerfs, barrios restringidos, centros históricos...) con una cierta jerarquía funcional; actualmente se buscan soluciones de mayor diversidad y complejidad.

Hoy en día se produce una aceptación general de las situaciones urbanas producidas con la inclusión de las infraestructuras para su desarrollo. También son innumerables los casos que se originan, mezclándose regularidad e irregularidad, geometrías (lineales, radiales, en malla) y topologías (centradas más en la articulación entre los elementos que en su forma, como pueden ser las estructuras jerárquicas) muy diferentes, y con atributos explicativos de sus nuevas variantes más complejas. Los estudios que presenta Marshall¹ plantean una visión más abierta a la propuesta por Buchanan, incluyendo atributos como la continuidad, la conectividad (capacidad de producir intercambios con otras redes o sistemas de transporte), la profundidad (capacidad o lejanía de la conectividad) o la complejidad (teniendo en cuenta, no solo la jerarquía, sino también su riqueza y maniobrabilidad). Se acepta también la riqueza que existe en los conflictos suscitados por la intensidad y diversidad de los desplazamientos en relación con los diferentes entornos urbanos habitados.

Pero el panorama metropolitano actual exige volver a estudiar las formas urbanas que permitan encontrarse al movimiento, en todas sus modalidades, con la delicada estabilidad de los lugares. La situación de partida sin embargo, ofrece la oportunidad de afrontar nuevos y diversos retos. Uno de estos desafíos planteados es la necesidad de aprender a proyectar y resolver, de una manera alternativa a la rígida segregación de Buchanan, el conflicto entre la accesibilidad y el ambiente. El puzzle de nuevas piezas aparecidas en el territorio requiere muchas veces de un nuevo tratamiento en su acoplamiento con el resto de piezas cercanas². Otro reto es, valorar y dar forma al vacío, no como concepto abstracto y genérico, sino como un intervalo urbano que nos permite, a través de su capacidad de producir relaciones ricas y complejas entre elementos muy diferentes, componer una ciudad en la que los ritmos y contrastes pueden ser cada vez más fuertes e intensos. Los elementos urbanos de separación y contacto, adquieren con estos planteamientos un nuevo significado diferente al tradicional.

¹ MARSHALL, Stephen (2005): *Streets & patterns*. London and New York: Spon Press, 2005.

GRAHAM, S. y MARVIN, S. (2001): *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobility and the urban condition*. London: Routledge.

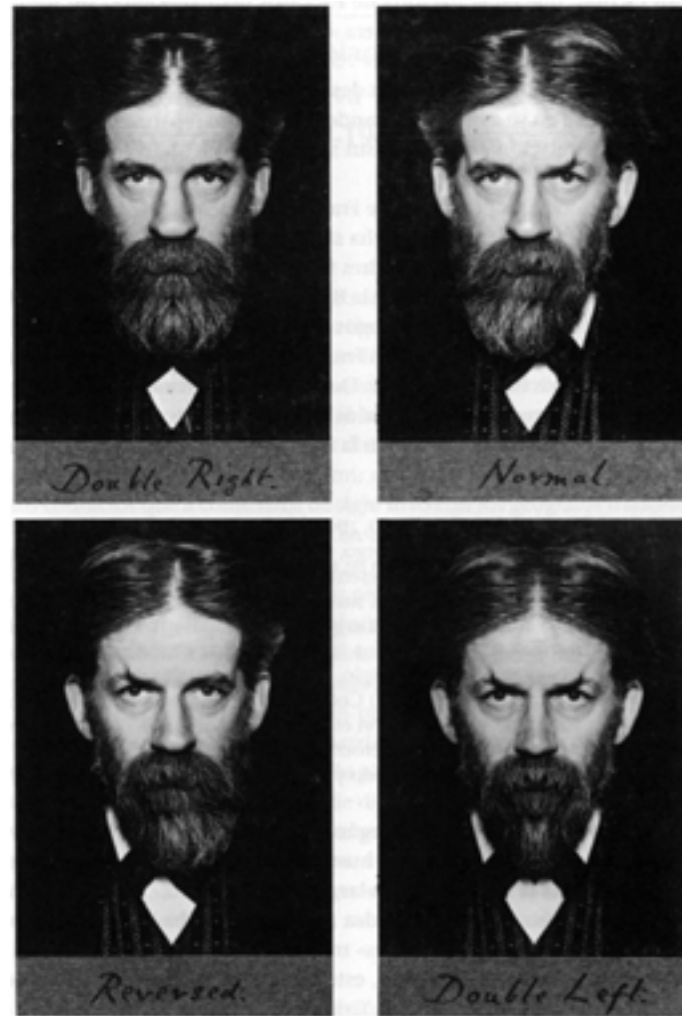
² MANGIN, David(2004). *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*. Paris: Ed. De la Villete.

En este estudio se plantea una crítica al urbanismo basado en la rígida sectorización y la suma de piezas especializadas, diferenciadas y conectadas a través de las infraestructuras, herencia de las pautas marcadas por el movimiento moderno.

iluminaciones metropolitanas

contexto teórico de referencia

pp	
35	observaciones un glosario autobiográfico
36	territorios vs formas y procesos urbanos
38	evolución la geografía del tiempo
40	interacciones entre formas espaciales y procesos sociales
43	formas estructuras y espacios significativos
46	incertidumbre ética del conocimiento
48	sistemas redes de lugares
50	región naturalezas del espacio en el territorio
54	parques jardines de la metrópolis
56	ciudades tácticas y formas de habitación
58	centralidad dependencias armónicas
60	polarización centralidad sin jerarquía
62	utopía arqueologías urbanas de futuro
64	in-between intersticios de mediación
66	paisajes metropolitanos unidad fragmentada



¹ "El ideal del conocimiento, el descubrimiento de la verdad, se sustituyen por la "interpretación" y la "evaluación". Una fija el "sentido", siempre parcial y fragmentario, de un fenómeno; la otra determina el "valor" jerárquico de los sentidos y totaliza los fragmentos, sin atenuar ni suprimir su pluralidad".

"Toda interpretación es determinación del sentido de un fenómeno. El sentido consiste precisamente en una relación de fuerzas, según la cual algunas ejercen acción y otras reaccionan en un conjunto complejo y jerarquizado. Sea cual fuere la complejidad de un fenómeno, distinguimos de hecho fuerzas activas, primarias, de conquista y de subyugación, y fuerzas reactivas, secundarias, de adaptación y de regulación. Esta distinción no es solamente cuantitativa, sino cualitativa y tipológica. Porque la esencia de la fuerza es estar en relación con otras fuerzas, y dentro de esa relación ella recibe su esencia o cualidad". (Deleuze, G. en "Nietzsche y la filosofía").

¹ Composición de visiones diferentes del propio rostro de PATRICK GEDDES. Esta imagen nos sugiere la importancia, la eficacia y el valor del riesgo y el ensayo, como metodología, especialmente para el diseño y la génesis de la forma del territorio, la arquitectura y los entornos humanos. Como en todos los espacios creativos, lo cualitativo no es deducible ni está determinado aunque sí es analizable, escribía Rosa Barba haciendo referencia a Karl P. Popper y el debate sobre el pensamiento científico y el riesgo creativo (Hall, P).

En este capítulo se quiere delinear, mediante la referencia a diferentes visiones disciplinares del arte y la ciencia urbana, algunas de las experiencias e ideas más relevantes, que han sido consideradas al construir en esta tesis, un modo de lectura de la forma urbana en el territorio. Antes de continuar, será conveniente resaltar una serie de cuestiones de carácter general que plantea esta investigación. Entendemos que existen muchos puntos de vista desde los que leer la ciudad, y muchos modos de acercarse a la comprensión de su estructura y su forma. La jerarquía de importancia entre cada una de las disciplinas de conocimiento no debe ser considerada fija ni uniforme respecto a las situaciones o problemas urbanos planteados. Más bien, se pueden formular cuestiones relevantes y complementarias desde todos ellos, capaces de referenciarse entre sí aunque cada uno pertenezca a un tiempo particular y un contexto específico.

Hemos de precisar también que las reflexiones y los análisis que aquí se exponen, se centran esencialmente en las formas del territorio, su lógica interna y su conjugación arquitectónica y paisajística.

El método adoptado se apoya en la observación de este marco territorial, indagando sensiblemente los paralelismos y correspondencias existentes entre los diferentes lugares y formas urbanas, identificando, clasificando y seleccionando algunos de los elementos, atributos y procesos más representativos.

Asumiendo la condición abierta, inacabada y contingente de la ciudad actual, se ha decidido adoptar este enfoque espontáneo y condensado, como aproximación racional y metodológica, a pesar de las posibles limitaciones que pueda presentar; confiando, a su vez, en que puede ser una forma apropiada para la imaginación y comprensión de los desarrollos urbanos presentes.

Una cuestión fundamental es que el territorio, y todo hecho urbano, poseen una naturaleza plural, humana y física a la vez. Y de alguna manera, los **conceptos clave** que aquí se exponen, quieren subrayar algunos atributos del territorio incluyendo otros dominios del pensamiento y resaltando así, una exploración siempre incompleta, abierta a posibles aportaciones posteriores que la cuestionen, mejoren o refuercen. Por tanto, proponemos a continuación, como referencias originales en el proyecto de la metrópolis y la ciudad región, estas primeras palabras o nociones de aproximación que deberán ser evaluadas¹ en relación a las hipótesis y reflexiones que se plantearán en los capítulos siguientes. Siendo éstas: *territorios, evolución, interacciones, formas, incertidumbre, sistemas, región, parques, ciudades, centralidad, polaridad, utopía, in bet-ween, paisajes metropolitanos,*

territorios

vs formas y procesos urbanos

Interesa destacar algunas reflexiones planteadas desde la geografía urbana que han servido de referencia importante para este estudio.

Podemos empezar mostrando la habitual dificultad para dar una definición precisa de la ciudad, tanto desde la geografía como desde otras disciplinas. En muchos casos el estudio de la morfología se ha reducido a un mero estudio de la función. Ciudades comerciales, culturales, industriales, militares, etc. Una función principal y relevante es, en efecto, la comercial o económica (Weber, M.). Otros criterios de clasificación también son: los asociativos, los constructivos, los de utilización de la zona,...

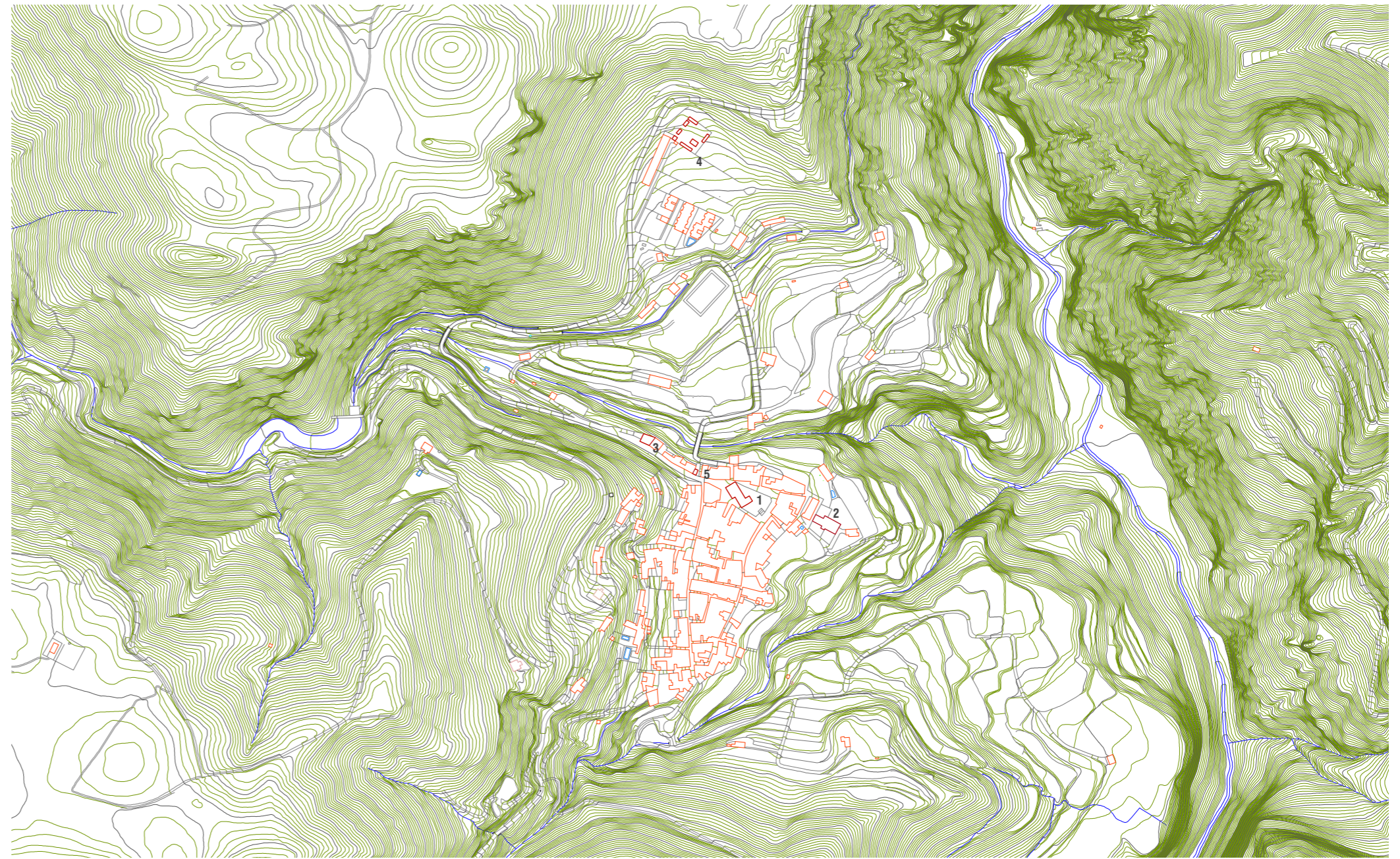
La ciudad es una totalidad, que se construye a sí misma y en la cual todos los elementos concurren a formar l'âme de la cité (G. Chabot¹). Aquí vamos a proponer la posibilidad de acercarnos a la comprensión de esta totalidad mediante el estudio de sus diversas manifestaciones y de su comportamiento.

La clasificación por funciones no constituirá una explicación de la ciudad, si ésta se explica a sí misma. Este problema surge habitualmente porque la geografía no hace proposiciones, ya que es una ciencia del presente espacial, aunque también indague las relaciones y la constitución. Parece desinteresarse de aquellos aspectos formales de dicho presente que tienen estrecha relación con su significado y su carácter, y por ello, no parece atribuir a éstos valor alguno de comunicación estética o artística (Gregotti, V.).

El territorio es el lugar en el que convivimos, hacia donde nos proyectamos y en el que nos reflejamos, con todas y cada una de nuestras acciones y deseos. No podemos verlo sólo como un resultado. Es también, la voluntad presente de habitarlo, de vivir creativamente en ese espacio físico, que construimos o destruimos, adaptándolo y transformándolo. Es la forma y el contenido, engendrado por las personas y las cosas que le dan vida.

Geógrafos franceses, como Reclus, Vidal de la Blache o Le Play, han indicado correctamente que la ciudad y el territorio se construyen a sí mismos y constituyen su propia *raison d'être*, pero sin embargo han dejado de explorar el significado de la estructura entrevista. La mayoría de los estudios han rehusado un análisis de lo concreto que está en cada uno de los acontecimientos urbanos y sus repercusiones en el entorno.

Hay otras teorías que consideran que la descripción de los factores geográficos es fundamental para dar al paisaje urbano su significado². La geografía da soporte a los hechos sociales, y éstos preceden a las formas y las funciones que de ella se derivan.



1 Mapa del emplazamiento en el territorio de la aldea de Cónchar en Villamena, Granada. Se resalta la variedad topográfica del entorno de este asentamiento a través de sus curvas de nivel -1. Iglesia de San Pedro, 2. Colegio Público Rural de Villamena, 3. Ayuntamiento -Consultorio, 4. Cementerio, 5. Telefónica-.

2 Observación subjetiva de un territorio y su paisaje. Estas imágenes logran transmitir de una forma diluida y simultánea, una mezcla de impresiones percibidas de un lugar (Boutterin. (K12) Sans Titre 2004).



2

¹ CHABOT, George. *Les villes. Paris*: A. Colin, 1948. Trad. cast. Las ciudades. Barcelona: Labor, 1972.

² TRICART, Jean. *Cours de géographie humaine*; vol. I: "L'habitat rural", vol. II: "L'habitat urbain", París, 1963.

³ Voltaire: "la obligación de toda construcción era la de ponerse en relación directa con la ciudad misma".

⁴ RATZEL, Frederic (1844-1905) es considerado como el representante paradigmático de la asunción del evolucionismo y el positivismo en la geografía, que se consolida a fines del siglo XIX. Ratzel contará con una amplia y variada formación; durante sus estudios en la Universidad de Jena tomará contacto con Haeckel, quien desarrolla los principios básicos de lo que será la ecología; estudia también etnografía en Munich.

La cuestión del dominio del espacio adquiere una posición central, y dos conceptos formulados por Ratzel son fundamentales para dar cuenta de ella: 1) uno es el "concepto de territorio", entendido como la porción de superficie terrestre apropiada por un grupo humano; y el otro, 2) es el concepto de "espacio vital", que expresa la necesidad de territorio de una determinada sociedad, variable según sean su bagaje tecnológico, sus efectivos demográficos o los recursos naturales disponibles (Moraes, 1989).

Entre sus obras se destacan la "Antropogeografía" y la "Geografía Política".

⁵ También propicia el equívoco de confundir la racionalidad con algunos esquemas geométricos simples. (ej. Ciudad medieval como modelo orgánico, Mileto como modelo racional).

⁶ SPENGLER, Oswald. *La decadencia de occidente. Bosquejo de una morfología de la historia universal*. Espasa Calpe, Madrid, 1966.

⁷ Mc HARG, Ian, también añade al respecto que, el mundo está lleno de mensajes revestidos de forma y la forma es comunicación, presentación del significado: "Los artefactos deberían ser evaluados en términos de su efecto sobre la vida y no como objetos independientes (...). Es la vida la que permanece, no las obras (...). Si el éxito evolutivo se muestra en la existencia de las cosas y los seres, entonces sus adaptaciones creativas serán visibles, no sólo en los órganos y los organismos sino también en los ecosistemas (...). La asociación natural es la "más conveniente" (...). De no existir el hombre, habría asociaciones genuinas en toda la Tierra (...). La medida de las ciudades es su cultura".

Se considera de enorme interés para esta tesis, el estudio de las estructuras y los procesos urbanos, así como las formas de los lugares en que aquellas se muestran. Por ello de alguna manera, la forma, el trazado y la evolución del parcelario de la ciudad y el territorio, representan la larga historia de la propiedad del suelo ocupado por los asentamientos urbanos y sus pobladores. Por eso, también pueden relacionarse con las dinámicas sociales y de clases, que se muestran por el contraste de sus formas.

Los tratadistas ilustrados del s. XVIII, curiosamente, distinguían la forma como aspecto último de la estructura de la ciudad³, siendo ésta la que permanecía a pesar de sus transformaciones o adaptaciones.

Otros geógrafos como F. Ratzel⁴, asemejan la ciudad a un órgano vivo y admiten que la función constituye la forma del órgano mismo (de aquí que haya términos tan asumidos en el urbanismo como pueden ser: organismo, crecimiento orgánico, tejido urbano, etc.). A pesar de lo atractiva que parezca la metáfora biológica entre ciudad y organismo, no podemos obviar las enormes diferencias que existen entre ambos⁵.

Este punto de vista orgánico del territorio, también es empleado por Spengler⁶-que a su vez se basa en la morfología idealista de Goethe, Humboldt o G.S. Hilaire-, que lo concibe como un espacio dinámico de interrelación donde las Culturas nacen, se desarrollan y mueren. Esta teoría habla sobre la forma, formación y transformación de los cuerpos orgánicos, y Spengler la relacionará directamente con las fases de crecimiento de la ciudad. En una primera fase, la ciudad primitiva se funde prácticamente con su paisaje y es incluso la aldea la que "confirma" el campo. En la fase posterior se produce una lucha entre ciudad y campo, acabando la ciudad por inventar una naturaleza artificial (manantial > fuente). Y por último, la fase de "ciudad mundial", la ciudad vence al campo, queriendo reconstruirlo a su propia semejanza, incluyéndolo y adaptándolo (agricultura > parque agrícola). En esta fase se observa que las ciudades se "desterritorializan" y se acomodan a cualquier parte, presas de un afán de expansión ilimitado. En su origen, esta teoría se fundamenta en el predominio de la forma sobre la función, siendo ésta, de tipo dinámico, variable, adaptable y mutable; determinada por las condiciones del entorno y los factores medioambientales. Se llegará a decir que "las aves no tienen alas para volar, sino que vuelan porque tienen alas" (Hilaire) y que el pez no está hecho "para" el agua, sino "en" el agua y "por" el agua, concibiéndose integralmente en un desarrollo conjunto.

Sin embargo, la forma no sigue a ninguna función, ni predomina sobre ella. Más bien, es esencial a todos los procesos y se manifiesta significativamente con multitud de adecuaciones. Las adaptaciones están orientadas a la mejora de la vida y la evolución, que son por naturaleza creativas. La forma y el proceso son aspectos indivisibles de un mismo fenómeno⁷.

Las ciudades se entienden como una encarnación física de las Culturas, y siendo escéptico ante todos los modos del pensamiento que pretenden aportar explicaciones causales, Spengler afirmará: "dejamos que las cosas hablen, y nos contentamos con sentir su sino y escrutar sus formas; la inteligencia humana no alcanza más. El máximo resultado a que podemos llegar es el descubrimiento de las formas sin causa, sin fin, puramente existentes, que constituyen la base del cuadro cambiante de la naturaleza".

Las formas urbanas, podríamos referir concluyendo en este punto, son artefactos culturales que se integran con la geografía de un modo conceptual, claro y decidido.

evolución

la geografía del tiempo

Una de las visiones desde la historia urbana de mayor interés para este estudio es la aportada por Marcel Poëte¹, a través de su teoría de las permanencias. Su obra es una de las más modernas desde el punto de vista científico del estudio de la ciudad y aunque su teoría nace del estudio de la historia, no sería apropiado definirla como una teoría histórica.

Una razón de ser fundamental de la ciudad es su continuidad temporal y material. El desarrollo urbano se produce de una forma correlativa en el tiempo, es decir, que la ciudad siempre tiene un pasado y un futuro.

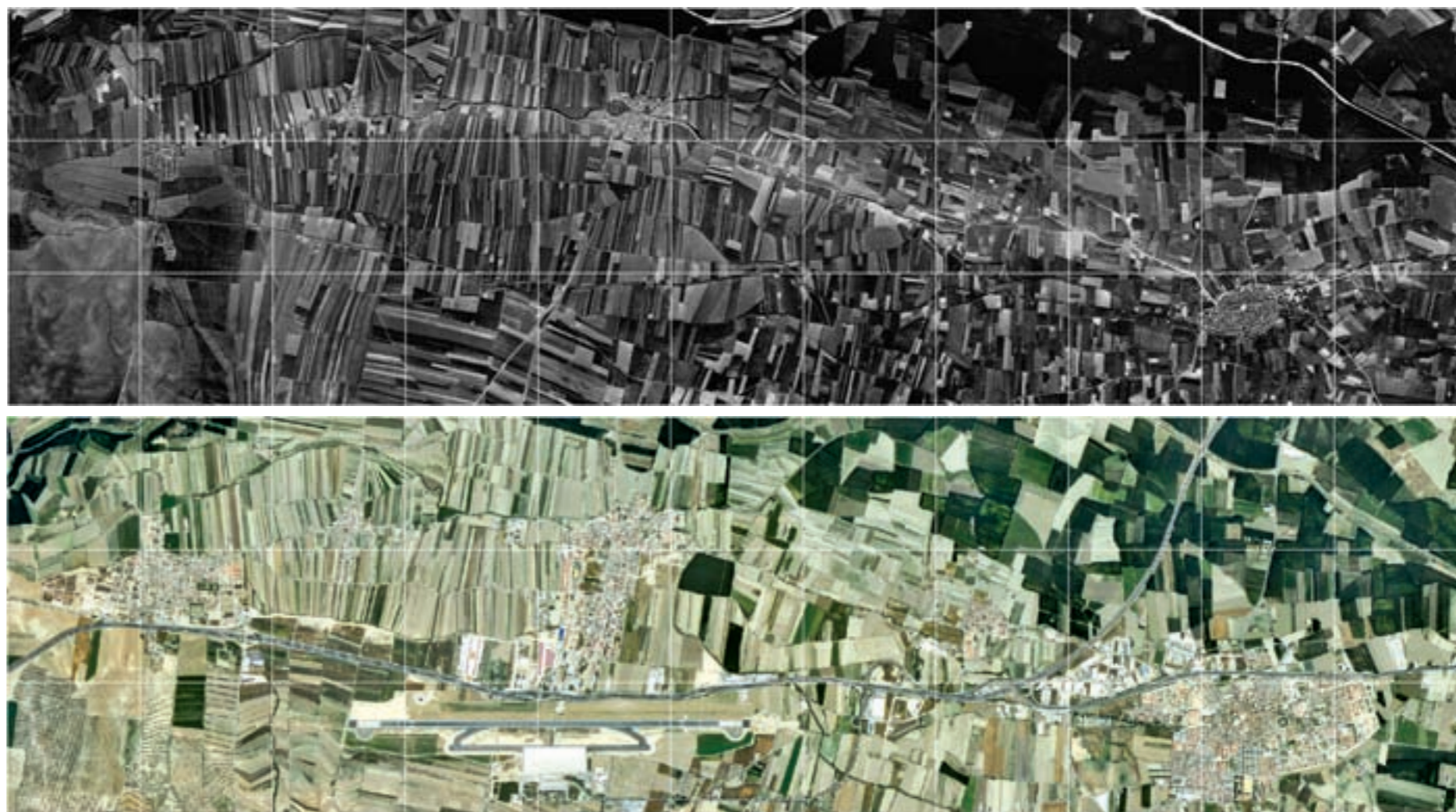
Las permanencias son un pasado que aún experimentamos y es el conocimiento de ese pasado, lo que constituye la referencia y medida de lo que está por venir.

Poëte se ocupa de los episodios y hechos urbanos como registros verificables y constitutivos de la realidad urbana presente. El conocimiento se encuentra principalmente en el estudio de los “planos” de la ciudad y sus “generatrices”; las cuales poseen características formales precisas. Las generatrices se caracterizan con arreglo a la naturaleza de los intercambios que favorecen (culturales, comerciales...). Las generatrices (calles, caminos, etc.) son de naturaleza material y mental; y no son catalogables en el sentido de funciones². La ciudad puede nacer en un lugar dado, pero son estos espacios engendradores de vida urbana, los que la consolidan.

Podríamos decir que se establece una relación más o menos evidente entre la forma de las cosas a través del tiempo. A través de la variación de las épocas y las civilizaciones es posible, pues, constatar una permanencia de motivos que aseguran una relativa unidad en la expresión urbana. Con la comprensión del plano, las generatrices y las persistencias es posible remontarnos a la formación espacial de la ciudad; que se extiende también a los elementos materiales, edificios, las calles, los monumentos, la parcelación; entendidos en su conjunto como la estructura material del territorio.

Apoyándose en la idea de la “evolución creadora” bergsoniana, Poëte da por supuesto que el proceso dinámico de la ciudad tiende más a la evolución que a la conservación, y que en la evolución, los elementos más significativos de la ciudad se convierten en catalizadores y dispositivos impulsores del mismo desarrollo.

Podríamos establecer, por tanto, que el territorio es creador y depositario de su propia historia, incluyendo en él muchos tiempos, capítulos y episodios en los que se ha ido conformando. Rossi³, haciendo referencia también a Poëte, Lavedan⁴ y otros, explica que la ciudad puede ser entendida desde un método histórico:



1 EVOLUCIÓN METROPOLITANA DE LA BANDA DE TERRITORIO ENTRE CIJUELA Y SANTA FE. Se refiere a un ámbito central del Valle del río Genil, a diez km. de la ciudad de Granada en dirección hacia Málaga. La imagen superior es la ortofoto del 1956 (vuelo americano) y la inferior del 2004 (ICA). La rejilla es coincidente en ambas imágenes y corresponde a cuadrados de 1 x 1 km.

2 CAMINO DE PURCHIL, VEGA DE GRANADA. Estas imágenes, pertenecientes a una misma parcela con su plantación de maíz y tras su siega, quieren mostrar los cambios y transformaciones continuas que presenciamos en el territorios con la evolución de sus cultivos, como paisajes vivos y dinámicos (marjafolde, 2008)

3 AGORA DE ATENAS. Evolución en tres etapas: 300 a.c., época helenística y época romana. Puede ser entendida como metáfora de la ciudad como construcción en el tiempo, como proceso inestable y evolutivo, que responde a los deseos y necesidades de diferentes épocas. (Benévolo, L.).

4 PRIENE, CIUDAD GRIEGA. Esta es un ejemplo de ciudad histórica griega, amurallada y fundada hacia 350 a.c., con un característico trazado en cuadrícula adaptada la topografía de la montaña. las *insulae* miden 120 por 150 pies (unos 35 por 45 metros). Desde el emplazamiento de su teatro, construido para 6.000 personas cuando la ciudad tenía unas 4.000, se domina una vista magnífica del valle fértil del que disfrutaba y se abastecía (Benévolo, L.).



1) como hecho histórico (las ciudades son el texto de esta historia),
2) como estudio del fundamento mismo de los hechos urbanos, y de su estructura. No solo como estructura material de la ciudad, sino también como idea que tenemos de la ciudad como síntesis de una serie de valores; se refiere a la imaginación colectiva⁵. Están estrechamente relacionadas. Atenas, Roma, Constantinopla, París constituyen ideas que van más allá de su forma física, más allá de su permanencia.

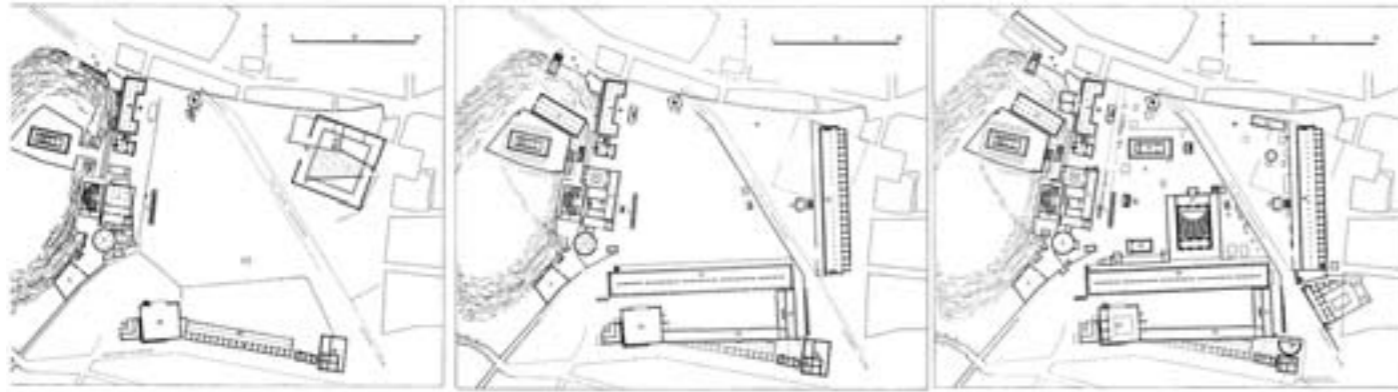
Como caso histórico singular, es interesante citar que la ciudad griega inicialmente se caracterizó por el desarrollo desde el interior hacia el exterior, y sólo después del período arcaico, por motivos puramente defensivos, las ciudades griegas se circundaron con murallas. En su origen no estaba la voluntad de un soberano, sino la relación con la naturaleza bajo la forma del “mito” (Poëte, M.).

La *Polis*, en su origen, era una ciudad-estado, y sus habitantes pertenecían a la ciudad aunque estaban en gran parte dispersos por el campo. La trabazón con el territorio era fortísima, formando un cuerpo inseparable, muy diferente a las ciudades de Oriente, que surgieron más como grandes campamentos amurallados.

Martin⁶ llegaría a escribir que la trabazón que vinculó al ateniense a la ciudad era esencialmente política y administrativa, y no tanto residencial. Los problemas de la ciudad interesaban al ateniense desde el punto de vista político y urbano general. Las primeras reflexiones en el diseño urbano griego, son teorías que se ocupan de la mejor forma de la ciudad y de la organización política más favorable para el desarrollo moral del ciudadano. El aspecto material de la ciudad era secundario, casi como si ésta fuera meramente un lugar mental, una idea o un “mito”.

Esta conciencia y valoración de la historia urbana, con esta forma de mirar al pasado, nos ayuda a reconocer y mostrar que, los vínculos territoriales, administrativos y políticos, establecidos en la metrópolis actual, fueron planteados originariamente para favorecer el desarrollo y el bienestar de los ciudadanos, y por tanto, cabe admitir que sea deseable recobrar una consistencia real y actual de esas relaciones.

Hoy cabría pensar en cambios discontinuos, no previsibles, aleatorios..., pero esto lo trataremos más adelante, en el apartado “incertidumbre” de este mismo capítulo.



¹ POËTE, Marcel. *Introduction a l'urbanisme: l'évolution des villes, la leçon de l'antiquité*. 1929 - Boivin & cie.

Poëte importa al urbanismo las ideas de H. Bergson sobre tiempo, innovación, duración y “creación evolutiva”, como una forma de resistencia en la arquitectura y el planeamiento de la ciudad, al funcionalismo banal.

² “Las recientes investigaciones tipológicas y morfológicas habían demostrado que una estructura o una forma espacial determinada podían generar un programa nuevo, inesperado y desconocido. La capacidad del diseño para visualizar estos futuros improbables, inesperados e inescrutables todavía no estaba lo bastante reconocida en el método del escenario. Taeke de Jong lo ilustra lúcidamente en su impresión esquemática de la relación entre futuros deseables, probables y posibles”. Han Meyer.

³ ROSSI, Aldo. *La arquitectura de la ciudad*.

⁴ LAVEDAN, Pierre.: *Histoire de l'urbanisme*. Paris: Henri Larnet Editeur, vol. I, 1926; vol. II, 1941, y edics. posteriores.

⁵ “La ciudad misma es la memoria colectiva de los pueblos; y como la memoria está ligada a hechos y a lugares, la ciudad es el locus de la memoria colectiva”. (Rossi, A.).

⁶ MARTIN, Roland, *L'urbanisme dans la Grèce Antique*, París, 1956.

Interacciones

entre formas espaciales y procesos sociales

La vida de la ciudad se compone mediante formas espaciales y procesos sociales vinculados (Harvey, D.). El fenómeno de urbanización es el desarrollo y extensión de estas formas y procesos, en términos de influencia y atracción. La clasificación de tipos de ciudades se podría establecer desde el reconocimiento de las diferentes maneras de organización espacial y social.

Los urbanistas han tratado a veces de influir en los procesos sociales, y en los procesos de interacción humana, manipulando la ordenación espacial¹. Estos esfuerzos no siempre han servido para equilibrar la desigualdad social, ya que, de alguna manera, la sociedad ha seguido manteniendo la inequidad, económica y políticamente. La selección de los lugares propicios para los nuevos crecimientos urbanos, así como los proyectos de regeneración y mejora de determinadas áreas deprimidas, han determinado muchas veces las transformaciones de los mapas sociales de la ciudad.

A principios del s. XX se generaliza una definición mínima de ciudad como combinación de número, densidad y heterogeneidad social de la población, que influye directamente en el comportamiento social.

“Un gran nº de habitantes implica una mayor extensión de las variaciones individuales, y una mayor diferencia potencial entre ellos (...). La densidad, por tanto, refuerza los efectos del número en la diversificación de los hombres y de su actividad y en el aumento de la complejidad de la estructura social”².

Una crítica importante que se puede hacer a Wirth es que la población urbana no se halla constituida únicamente por sujetos que entran frecuentemente en contacto de manera superficial, transitoria e interesada. Se demuestra que la interacción social es frecuente y que los grupos primarios son numerosos y juegan un papel importante en la vida de cada día. También aparecen frecuentemente relaciones de mutua ayuda y de asistencia.

Wirth se preocupa de manera explícita de la calidad de las relaciones, como por ejemplo las relaciones amistosas y de parentesco, y no de su frecuencia. Por otro lado, las relaciones sociales de tipo secundario ocupan indiscutiblemente una amplia parte de la vida cotidiana: trabajo, consumo y ocio.

De la heterogeneidad sociocultural (diferencias raciales y étnicas, de idioma, de renta y de status) nace la segregación espacial en la ciudad, y por tanto, la división del ambiente en *áreas naturales*³ diferenciadas (PARK, R. E.). La solidaridad típica de la comunidad rural es sustituida en la ciudad por los mecanismos de competición

y de control social formalizado, haciéndose más patente en los lugares urbanos la relevancia del *uso social del espacio*.

“la multiplicación de las personas en recíproca interacción en condiciones que imposibilitan el contacto como personalidades completas producen aquella segmentación de las relaciones humanas que a veces algunos estudios de la vida espiritual de la ciudad tomaron como una explicación del carácter “esquizoide” de la personalidad urbana”.

“Contra poniendo la vida rural a la metropolitana, el tiempo lento al tiempo rápido, la repetición a la innovación, la emotividad a la racionalidad, la nueva cultura urbana es una coincidencia de la máxima intensidad y la máxima indiferencia. Estimulación y distanciamiento indiferente” (Simmel, G.).

El habitante de la ciudad está condenado a encontrarse con muchos, pero a permanecer siempre solo. La personalidad se racionaliza y se hace cada vez menos emotiva, transformándose en una dirección utilitarista. El contacto en el ambiente urbano es superficial, anónimo y rápido (actitud *blasé* o de indiferencia). Obliga a procesos de representación y de delegación, diferenciación y especialización⁴. Y a su vez, las instituciones sociales y asimismo el tipo de vida urbano, pueden desarrollarse separadamente de los factores materiales y ambientales que los originan.

Por tanto, la sociedad urbana se compone de organizaciones que suplen la incapacidad del individuo de percibir su posición en el conjunto social y que tutelan sus intereses, representándolo.

Existe un consenso y contraste entre la exigencia de libertad del individuo y la necesidad de forzar, de subordinar una parte de su individualidad a las exigencias de la comunidad más amplia y, en esta medida, sumergirse a sí mismo en el movimiento de masas, única condición para que se verifique una participación social y política del individuo en la vida de la ciudad.

El número solo es relevante en relación a un determinado espacio-ambiente, dotado de unos recursos concretos. El espacio condiciona la organización social de la ciudad en el sentido de que influye, con su valor económico, en la distribución de los habitantes y en su comportamiento cotidiano.

Las teorías sobre el crecimiento la ciudad y el uso social del espacio impulsadas por Ernest W. Burgess en Chicago, explican la tendencia de las ciudades -norteamericanas, especialmente- a disponerse por barrios concéntricos alrededor de un barrio central de negocios o un barrio de tipo direccional.

La debilidad fundamental de esta teoría está en el concebir las diversas partes de la ciudad como meras trans-

cripciones de una función, no atendiendo otras consideraciones.

Burgess explica la expansión de la ciudad como producto de un proceso que se desarrolla en varias fases. Una serie de cinco círculos concéntricos, simultáneamente, como las fases sucesivas de expansión en un determinado territorio y de la diversidad sociocultural de las áreas determinadas por el desarrollo urbano. Tendencias de expansión que se manifiestan radialmente a partir de un centro originario (Central Business District, CBD)⁵.

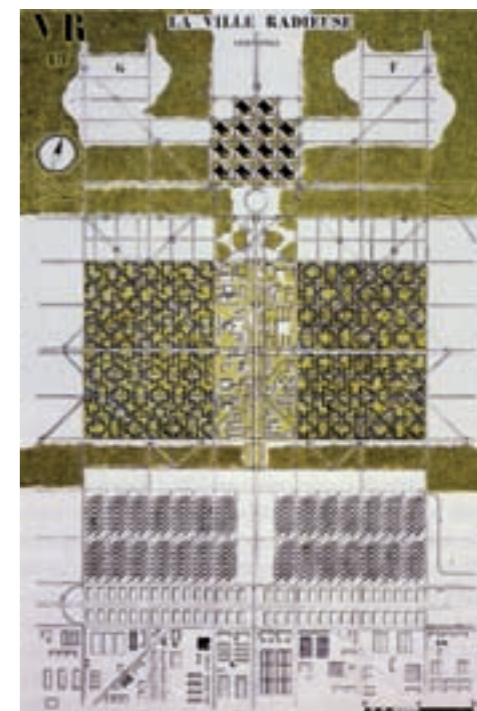
El proceso de expansión urbana se realiza por medio de un conjunto de dos procesos complementarios: extensión-sucesión, centralización-descentralización. Generándose fenómenos de extensión-invasión-sustitución con diferentes “gradientes” de crecimiento-decrecimiento.

Sin embargo, la forma de muchas ciudades no se adapta a un modelo espacial circular. Las ciudades revelan una forma única y propia, que normalmente es irregular, debido a factores distorsionadores, como la topografía, y a específicas situaciones o episodios urbanos.

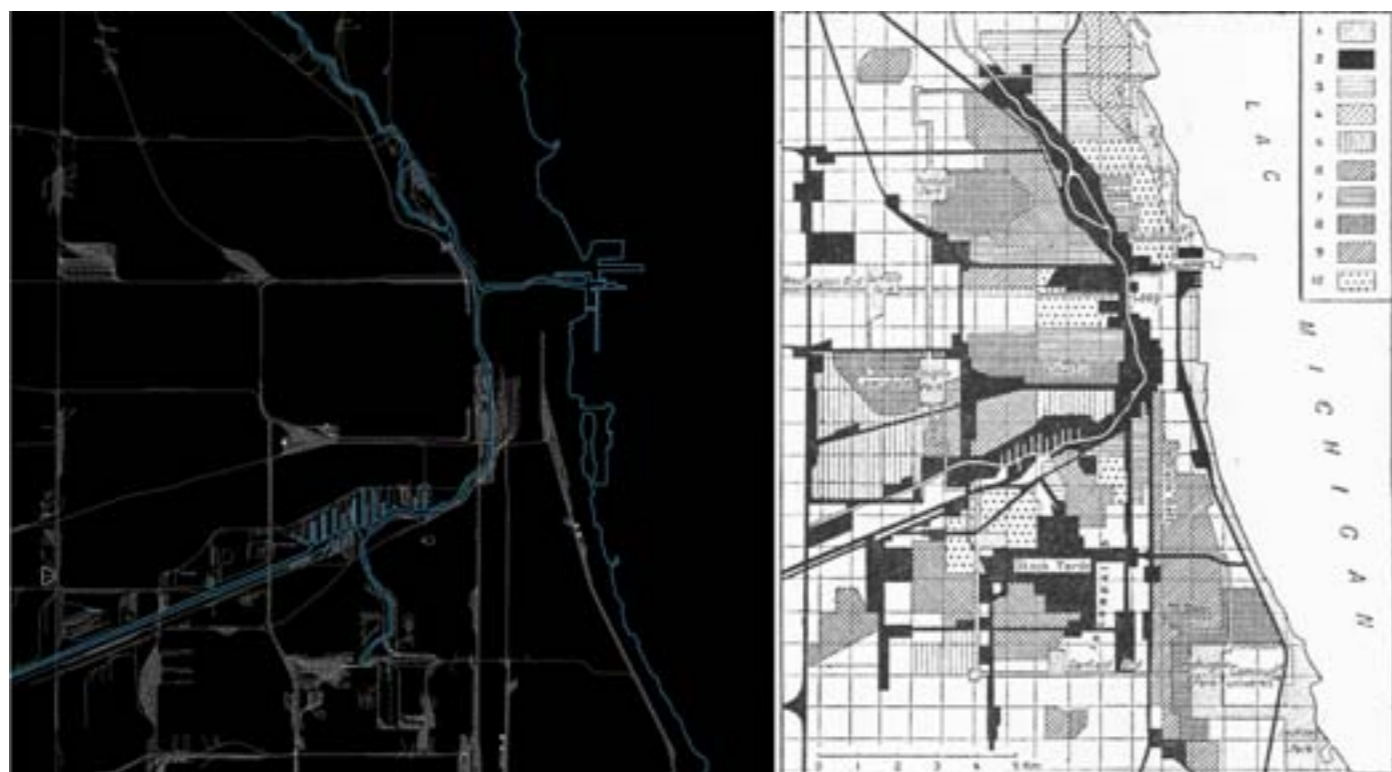
Por tanto, este modelo americano es solo parcialmente aplicable al resto de ciudades. Nos parece justo objetar que la distribución de la población en el ámbito del territorio urbano y extraurbano tiene lugar en función de una gama mayor de variables como son: la localización espacial y temporal de los demás grupos sociales, económica y étnicamente diferentes; el tipo de vivienda, y la antigüedad de la ciudad, etc.

Otra aportación interesante para este estudio, en esta línea, ha sido la de Henri Lefebvre⁶, con la consideración de la ciudad como obra, y no como simple producto; para la que desde otra perspectiva, proclama el derecho por parte de todos los ciudadanos a su protagonismo y disfrute sin exclusiones. Jane Jacobs se sitúa, a la par que Lefebvre, en un descontento ante los resultados del urbanismo auspiciado por los primeros CIAM. Esta postura encontró un campo propositivo específico en los procesos de renovación urbana de mediados del s. XX (Urban Renewal). Jacobs examina las consecuencias de la teoría del movimiento moderno sobre la ciudad. Se piensa que la atención se ha venido centrando en impresiones superficiales, fáciles y rígidas, y esto ha supuesto un análisis poco real del mundo urbano con nefastas consecuencias. Para resolver esta situación propone alternativas basadas en un minucioso estudio sociológico y económico de la ciudad, enfrentándose a las corrientes urbanísticas ortodoxas: la Garden City de Howard, o la City Beautiful y la Ville Radieuse de Le Corbusier.

Llega a escribir que, “las ciudades son sistemas comple-



1 Jane Jacobs
2 Vista de la Ville Radieuse (Le Corbusier)
3 Planta de la Ville Radieuse (Le Corbusier)



1 2



3



4

CHICAGO

- 1 Ríos y ferrocarriles. Plano esquemático de su inclusión en la geometría urbana
- 2 Zonificación y segregación étnica. 1: parques y paseos; 2: terrenos industriales y vías férreas; 3: alemanes; 4: suecos; 5: checoslovacos; 6: polacos y lituanos; 7: italianos; 8: judíos; 9: negros; 10: población mezclada; Nótese: las orillas del lago bordeadas de paseos; el río con sus brazos bordeados de usinas; la enorme extensión de los depósitos (stock-yards); el trazado complejo de las líneas férreas; todo esto configura un cerramiento especial de los inmigrantes (Géographie universelle; Tomo XIII, Amérique septentrionale, por H. Banlig, 2da. Parte, p. 417, Librairie Armand Colin).
- 3 Imágenes. Ambiente de la calle y la multitud hacinada a principios del s.XX.
- 4 Diagrama del crecimiento de la ciudad de Chicago y su distribución social, de Robert Burgess et al. en *The City*, 1925. (Le Gates, R.T., Stout, F.)

¹Si repasáramos la historia, veríamos como las primeras iniciativas que tuvieron en cuenta la importancia de la forma de agrupar a la población y del diseño cívico se produjeron durante el siglo XIX. El iniciador fue Robert Owen, cuyo espíritu original y progresista, ideó la construcción de pequeñas comunidades "equilibradas" en el campo abierto, como respuesta para permitir que los nuevos obreros industriales mejoraran las condiciones de vida en el nuevo sistema fabril.

El esquema de la idea de Fourier, sucesor de Owen, para construir fanlansterios, proporcionó detalles imaginativos a la concepción de una economía cívica racional. Sería Godin, productor de acero, quien llevaría a la práctica uno de los primeros esquemas de construcción colectiva de casas para obreros.

Pero fue hacia finales del siglo XIX, la propuesta visionaria del inglés Ebenezer Howard "La Ciudad-Jardín", la que planteara de forma mucho más consistente la probabilidad de construir un nuevo tipo de civilización.

² WIRTH, Louis, "Urbanism as a way of life".

³ "La ciudad ha sido descrita como el hábitat natural del hombre civilizado. En la ciudad, el hombre ha desarrollado la filosofía y la ciencia, y se ha convertido no sólo en un animal racional sino también en un animal sofisticado. La ciudad y el entorno urbano representan para el hombre la tentativa más coherente y, en general, la más satisfactoria de recrear el mundo en que vive de acuerdo a su propio deseo. Pero si la ciudad es el mundo que

el hombre ha creado, también constituye el mundo donde está condenado a vivir en lo sucesivo. Así pues, indirectamente y sin tener plena conciencia de la naturaleza de su obra, al crear la ciudad, el hombre se recrea a sí mismo. En este sentido y en este aspecto podemos concebir la ciudad como un laboratorio social" (Robert Park, (1925): *The City*).

⁴ Ver DURKHEIM y su tesis sobre la división del trabajo social.

⁵ El barrio comercial central es el corazón del organismo ciudadano. Ejerce una atracción determinante sobre todas las demás zonas gracias a los servicios públicos y a los equipamientos recreativo-culturales o de diferente tipo que allí actúan. También el sistema de transportes tiende a hacer gravitar hacia el núcleo central la población de la ciudad, pero las dificultades ocasionadas por la congestión de este núcleo y la creciente complejidad de los transportes urbanos favorecen un proceso que actúa en dirección opuesta: la descentralización urbana.

⁶ LEFEBVRE, Henri, *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península, 1969.

⁷ JACOBS, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*.

⁸ FREIRE, Juan. "Urbanismo y política local 2.0". CSCAE.revista Arquitectura. La construcción de la ciudad.

⁹ ASCHER, François. *Los nuevos principios del urbanismo*. Alianza Editorial, 2004 España.

jos emergentes resultado de las acciones no planificadas de individuos y pequeños grupos, y en los que el conocimiento local es clave⁷.

Se considera necesario dar una mayor confianza a la capacidad de los individuos de organizarse, y se apoya en la diversidad y la densidad, de usos y de personas, como condiciones clave para el éxito.

Es aceptado que la autoorganización puede funcionar bien en las pequeñas escalas, como por ejemplo los barrios. La transferencia de responsabilidad de las personas a las instituciones se reconoce como un error⁸, ya que esta visión paternalista de los gobiernos municipales ha generado proyectos toscos y planes estratégicos rígidos, normalmente basados en la ruda zonificación, que ahora, necesitan de nuevos planes para su revitalización.

También se han cometido errores en la localización de los lugares de actividad y el modo de vida elegido, alejado de las voluntades implicadas.

Se plantea el dilema de la utilidad y eficacia de una planificación regulada. A través de su experiencia personal, especialmente en New York, Jacobs propone:

- los elementos urbanos con los que debe de contar una ciudad;
- los recursos necesarios para lograr la diversidad;
- los aspectos que llevan a la decadencia junto con aspectos que conducen a la regeneración;
- y, por último, sugiere cambios basados en experiencias reales.

Supone una fundada crítica del urbanismo moderno, y muestra así la compleja relación que media entre forma urbana y vida social, superando el diagnóstico del Movimiento Moderno, defensor de una causalidad mecanicista. El rechazo de modelos generalistas y abstractos, el reconocimiento de la complejidad urbana, la atención al dinamismo de la vida ciudadana, la necesidad de alcanzar lo general desde lo particular, son actitudes necesarias para el urbanista que Jacobs ha sabido reivindicar.

En sus últimos estudios, François Ascher⁹ aporta una lectura sintética y operativa sobre cuáles pueden ser las posturas más adecuadas que debiera adoptar el urbanismo al afrontar los problemas urbanos actuales, ante los profundos cambios en las formas de pensar, construir y gestionar las ciudades.

Muchas categorías presentes en la idea de ciudad, como la noción de límite, distancia, densidad, diversidad, etc., se considera que han de ser revisados y actualizados necesariamente. La identificación de los principales desafíos que plantea este nuevo urbanismo presentado por

Ascher son:

- Elaborar y dirigir proyectos en un contexto incierto.
- Dar prioridad a los objetivos frente a los medios.
- Integrar los nuevos modelos de resultado.
- Adaptar las ciudades a las diferentes necesidades.
- Concebir los lugares en función de los nuevos usos sociales.
- Actuar en una sociedad muy diferenciada.
- Readaptar la misión de los poderes públicos.
- Responder a la variedad de gustos y demandas.
- Promover una nueva calidad urbana.
- Adaptar la democracia a la tercera revolución urbana.

Cada uno de estos retos, plantea una reflexión crítica y una forma de actuar abierta, atractiva y pretendidamente justa. La dificultad radica en la labor ingente y urgente de adaptar situaciones urbanas, mediante estrategias que integran una mayor complejidad en la acción.

También Castells ha tratado de explicar y aclarar el modo en que la realidad social conforma el espacio así como las distintas maneras de actuar positivamente en asuntos como la estructura urbana y la dinámica territorial, la inmigración, la dualidad urbana, los movimientos sociales urbanos, la relación entre tecnologías de información y desarrollo urbano-regional y la emergencia de nuevas formas de urbanización a escala mundial.

La interpretación que se ofrece en estos estudios de Castells, centrada en la articulación de los tres sistemas (productivo, político e ideológico), puede padecer de un grave reduccionismo, al rechazar cualquier realidad ajena a la instancia productiva. Reconociendo esta limitación, el análisis planteado no deja de proporcionar algunas claves interpretativas sobre la complementariedad del espacio urbano y territorial, sobre la virtualidad de la simbología urbana, o sobre la mutua y compleja dependencia existente entre forma urbana y forma social.

Concebidas como objetos físicos, como sistemas de actividades interrelacionadas, como poblaciones en interacción o como ámbitos gubernativos, cada ciudad o región se distinguía de las restantes por el hecho de la separación territorial.

La proximidad espacial de todas estas partes relacionadas en el territorio continúa considerándose como una condición necesaria para generar esos lazos o “vínculos”.

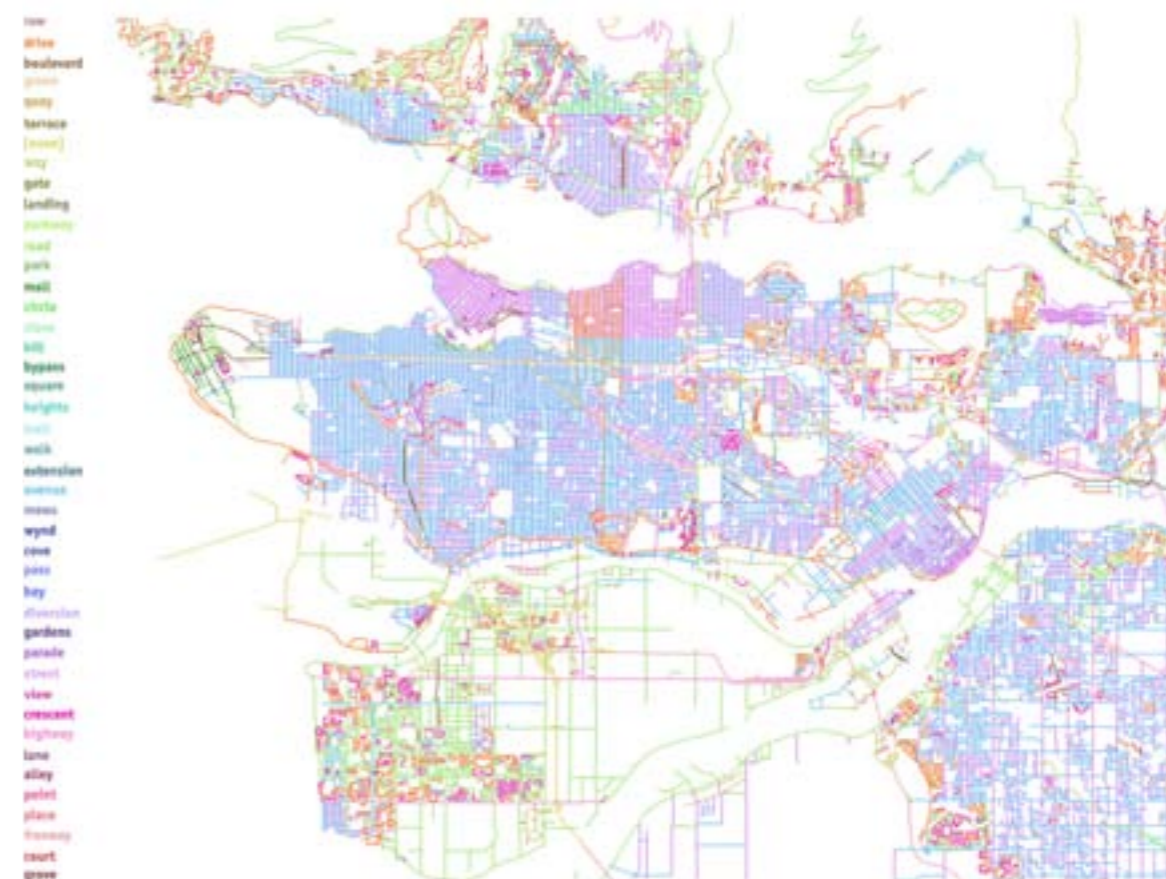
Pero hoy se está haciendo evidente que es el aspecto de “accesibilidad del lugar”, más que el de su proximidad, el que resulta condición necesaria para potenciar las relaciones. En la medida en que la accesibilidad va desvinculándose de la proximidad, incluso entrando en con-

tradicción con ella, la cohabitación (relaciones de convivencia) de un lugar territorial resulta menos importante para el mantenimiento de las comunidades sociales.

Podemos decir, que las comunidades son grupos de individuos con intereses comunes que se comunican entre sí. Hoy, es rara la persona que no participa en comunidades espacialmente extensivas. Cada vez son más habituales las comunidades de interés que no están definidas territorialmente.

A mayor movilidad, mayor ruptura topológica con el equilibrio espacial del uso del territorio. Las combinaciones permiten a los usuarios y a las mercancías una mayor desvinculación con las distancias y el espacio. La dependencia pasa a ser más referida al coste de desplazamiento (tiempo, combustible, aranceles, tecnología utilizada, . . .)

La especialización de las profesiones y las actividades de las personas (ocio, cultura, . . .), exige de alguna manera, una difusión por un territorio más amplio, debido principalmente a la rareza de su aplicación o la singularidad de su atractivo (eventos, paisajes, . . .). Esto ha hecho que la variedad de las asociaciones de los individuos se liguén cada vez menos a un lugar y que el disfrute y el acceso a los lugares se cada vez más desigual.

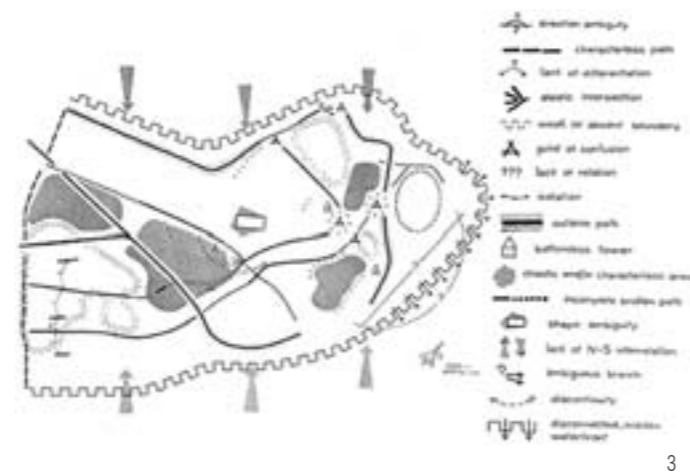


1



2

- 1 Vancouver Roads, 2005 (Bill Rankin)
- 2 San Francisco. Esquema de tránsito viario, 2008 (Brandon Martin-Anderson)
- 3 La imagen de la ciudad. Esquema para Boston (Lynch, Kevin)



3

Se mantiene una fuerte intuición en que la clara legibilidad del medio ambiente permite que las ciudades, y los sucesos que en ella acontecen, sean identificados y ordenados en la memoria, adquiriendo una función social y aportando un explícito beneficio a la cultura (Lynch, K). No deja de ser ésta, una reflexión parcial de un gran interés, que se apoya en la certeza de la existencia de una necesidad de orden en nuestro entorno, aunque ese nivel de orden óptimo varíe, para cada persona y en cada momento. También se destaca la necesidad de una cierta estabilidad que permita el enraizamiento de un lugar concreto para permitir la construcción del tiempo (Bollnow, O.F.) o la noción de temporalidad, ligando a su vez, memoria, identidad y tradición (Norberg-Schulz, Ch.)

A pesar de estas exigencias de significación que aplicamos a los lugares, se ha de tener en cuenta que, cada vez vivimos entre más estímulos a nuestro alrededor (información, viajes, actividades...); buscándolos, deseándolos y acostumbrándonos a ellos. Las ciudades son las supuestas portadoras de esta mágica atracción. Nueva York podría ser uno de estos ejemplos paradigmáticos de diversidad concentrada.

Cada vez estamos más forzados a adaptarnos a la traslación¹, a la migración² y la alternancia³, a pesar del desasosiego ocasional que pueda generarnos.

Lo que nos interesa mostrar aquí es el cambio que se viene produciendo en los medios de percepción (Bailly, A.S.) y de orientación -la aparición del sistema gps, por ejemplo- a la vez que la manera de percibir y relacionarnos con nuestro entorno físico.

Hay más niveles de orden que se suman a los preexistentes y que coexisten. La cantidad, complejidad y extensión de las relaciones aumenta y nos obliga a su integración, manejando y *reuniendo* (Rilke, R.M.) continuamente más parámetros o cosas.

“Se constata una tendencia incuestionable hacia lo múltiple, temporal y complejo. Este profundo cambio de aspecto no es consecuencia de una decisión preconcebida ni de una moda. Nos viene impuesto por toda una serie de descubrimientos inesperados”⁴.

En un espacio urbano discontinuo y más extenso, el tiempo deja de ser un registro histórico y asentado de acontecimientos pasados, pasando a cobrar más fuerza un tiempo presente y la narrativa de la experiencia contingente en el ahora. La distancia, el movimiento y el cambio, enfatiza la actualidad, una actualidad en continua transformación, más próxima y menos interiorizada⁵.

La imagen ambiental *eficaz* que Kevin Lynch⁶ dice que confiere una fuerte sensación de seguridad emotiva, es ahora menos acabada y completa, aunque no por ello menos viva, sugerente y cotidiana.

También K. Lynch⁷ y Rodwin plantearon al respecto, en el ensayo “una teoría de la forma urbana” de 1958, una propuesta en la que se analizaba la forma urbana con relación a al formulación de objetivos generales. Las condiciones iniciales propuestas para el sistema analítico eran:

- Ser significativos a escala urbana.
- Implicar la forma física y la distribución de las actividades sin confundir ambas cosas.
- Ser aplicable a todos los asentamientos urbanos.
- Ser significativo con relación a los objetivos.
- Ser racionalizable.

Este mismo ensayo proponía un sistema analítico de lectura de la ciudad que distinguía las cosas físicas que había que describir como sistemas de flujo y espacios adaptados y, refiriéndose al tipo físico y no a su uso, enumeraba las clases a utilizar: tipos de elementos, cantidad, densidad, estructura interna, organización focal y distribución espacial generalizada.

De estos estudios nos interesa especialmente la relevancia que se le da a la estructuración y la identificación del medio ambiente a través de la construcción de lugares significativos por la población móvil, y no tanto a los medios específicos de orientación.

La capacidad de significación que pueden poseer la arquitectura y la ciudad, está ahora ligada a unos niveles de experiencia y unos factores, muy diferentes a los que antaño conformaban los hechos urbanos.

Tanto los modos de vida como la forma de percibir⁸ y usar los lugares, nos empuja a asumir la imposibilidad de aprehenderlos como una totalidad cerrada. Más bien, son una serie de episodios circunstanciales e inconexos con órdenes que habitualmente no conocemos.

La biografía de un territorio a veces puede asemejarse a la construcción del guión de una película. Las escenas se suceden pero, aunque normalmente poseen una estructura base -introducción, desarrollo, nudo y desenlace-, estos “actos” no tienen porqué acontecer en ese orden, como en alguna entrevista ha llegado a decir el director de cine, icono de la *Nouvelle Vague*, Jean Luc Godard. Se vive en una multiplicidad de mundos con una libertad que oscila entre la sensación de pertenencia y la de extrañamiento (Vattimo, 1989), siendo el arte del montaje (Benjamin, W.) cinematográfico una herramienta muy apropiada para describir o apreciar las nuevas formas y desarrollos metropolitanos.

¹Ver *Lost in traslation*, película de Sofia Coppola, 2003.

² En pocos años, más de un 75% de la población vivirá en ciudades, que crecerán inevitablemente, a la par que otros lugares prevén el desdoblamiento -las teorías económicas son las que tienen más clara esta tendencia y sus variaciones-. Los desplazamientos serán cada vez más habituales, condicionados directamente por la eficiencia del sistema de transportes públicos y privados.

³ Ver *“Memorias del subdesarrollo”* de Tomás Gutiérrez Alea, 1967. En esta película se plantea la metáfora de que, la continua alternancia de la actitud, adaptándose a las contingencias, y de las emociones de los personajes, se asemeja directamente con el estado de precariedad y subdesarrollo del país, Cuba. Este subdesarrollo se debe a la dificultad de relacionar y unir las experiencias y los sentimientos, acción imprescindible para la construcción de la memoria y la consolidación de una cultura.

⁴ PRIGOGINE, I. *¿Tan sólo una ilusión? Una exploración del caos al orden*, Tusquets Ed., Barcelona, 1983.

⁵ Benjamin, W.: “...una vida hecha de fragmentos y sensaciones desconectadas...”

⁶ K. Lynch y G. Kepes, desarrollan por separado estudios sobre: -la elaboración del concepto de figurabilidad, en base a la separación, en el signo, entre lo significado por una parte y las ideas de identidad y la estructura de la forma por otra: éstas últimas constituyen en “la función intrínseca de la forma”.

-Figurabilidad definida por Cinco esquemas operativos (itinerarios, referencias, confines, cruces y distritos) y su mutua interrelación.

-Figurabilidad determinada desde el punto de vista del usuario concreto, sociológicamente definido.

-Morfología urbana en términos de sistemas de significado. Valor de Conexión.

⁷ Lynch, K.: “El diseño urbano es el arte que da forma a la memoria. Nada se experimenta en sí mismo, sino siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ello, con el recuerdo de experiencias anteriores”.

“Nuestra percepción de la ciudad no es continua sino, más bien, parcial, fragmentaria, mezclada con otras preocupaciones. Casi todos los sentidos están en acción y la imagen es la combinación de todos ellos”.

“En la ciudad, que no es solo un objeto, si bien las líneas generales pueden mantenerse estables durante cierto tiempo, los detalles cambian constantemente. Solamente se puede efectuar un control parcial sobre su crecimiento y su forma. No hay un resultado definitivo, sino una sucesión ininterrumpida de fases”.

“Lo que buscamos no es un orden definitivo sino abierto a las posibilidades, capaz de un ininterrumpido desarrollo posterior”.

De alguna manera, es una forma de asumir la historia del territorio, no ya como un palimpsesto (Corboz, A.) sino como un hipertexto, de vínculos no lineales, que generan unos saltos y contrastes, muchas veces, difíciles de asimilar.

Esto nos lleva a pensar que, a la “teoría de las permanencias” que magistralmente desarrollaron a principios del siglo pasado Poëte y Lavedan, cabría incorporar o sumar otra, en la que no primara especialmente la fuerza de las permanencias heredadas sino la capacidad de relacionar y ligar los hechos urbanos, es decir, una “teoría de los enlaces” o uniones entre los diferentes elementos co-presentes.

La pérdida del sentido de borde o límite es la principal causa de desorientación y confusión (La Cecla, 1988). La intensidad y la comprensión de los cambios de fase se convierten en los elementos arquitectónicos y urbanos más relevantes del espacio metropolitano, por su capacidad de ligar los lugares y las acciones a un tiempo.

Los umbrales de transición en la ciudad-territorio, su diseño y puesta en valor o carga, son los lugares y las acciones que podrán permitir cohesionar el creciente desarrollo urbano expansivo y fragmentado.

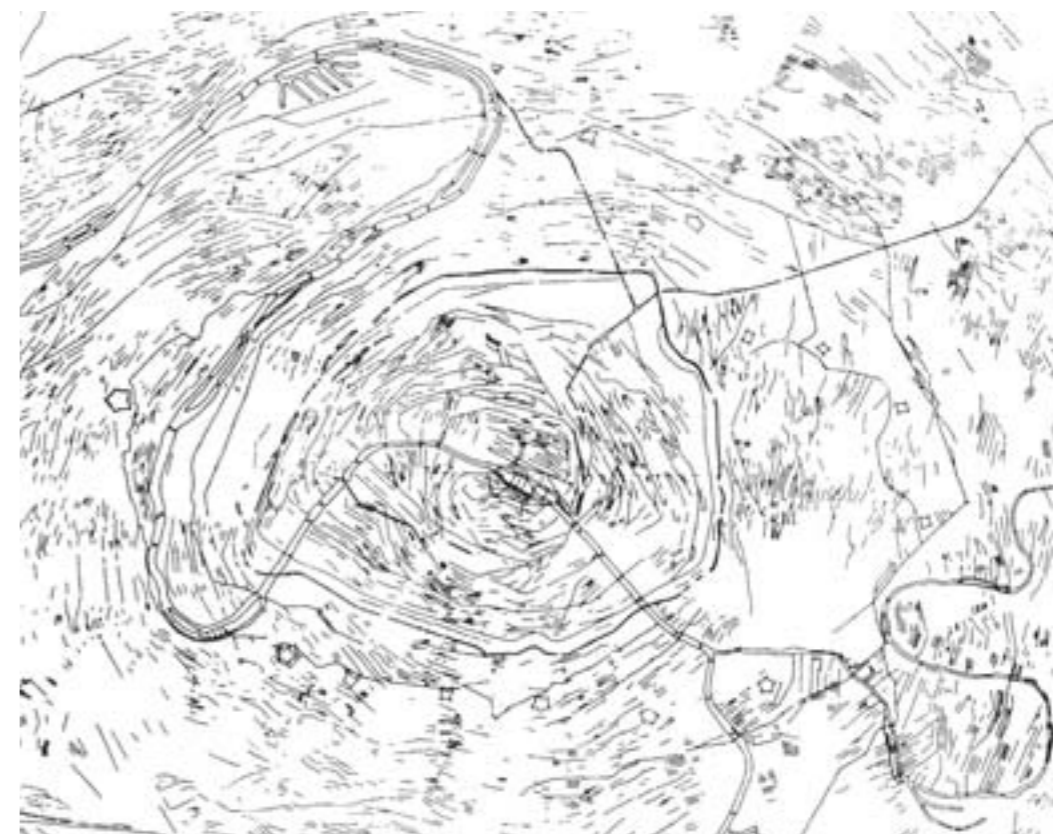
La ciudad es cada vez menos, un lugar, un territorio y siempre más teletópica y profundamente extraterritorial, en la cual las nociones geométricas de centro y periferia pierden lentamente su significado (Virilio, 1996). La ciudad discontinua no puede ser leída como una unidad, ya que nunca puede ser comprendida como un todo. En contraste con la belleza de los centros históricos percibidos como una sucesión de perspectivas focales de formas envolventes, en el espacio periférico de las ciudades *sprawl*, el foco es continuamente móvil, abierto, panorámico, inaprehensible a primera vista. Este tipo de espacios urbanos tiene más sentido concebirlos en sí mismos como espacio de relaciones y en movimiento, más que como una relación entre elementos fijos (Ingersoll, 2006).

Otros autores han hablado del valor concreto de las formas que construyen y dan significado a un espacio, con términos y enfoques diversos, como son “la estructura formal de lo circundante” (Gregotti, V.), “las presencias construidas” (Samoná, G.) o “las preexistencias ambientales” (Rogers, E.N.).

Vemos como la idea de un “ambiente total” se convierte en una noción limitante e ineficaz. Es mucho más útil la potencia estratégica y diversa de una arquitectura sintética, capaz de referenciar “contextos dinámicos” y evolucionados, con la cualidad de integrar y articular los desarrollos futuros.



1



2

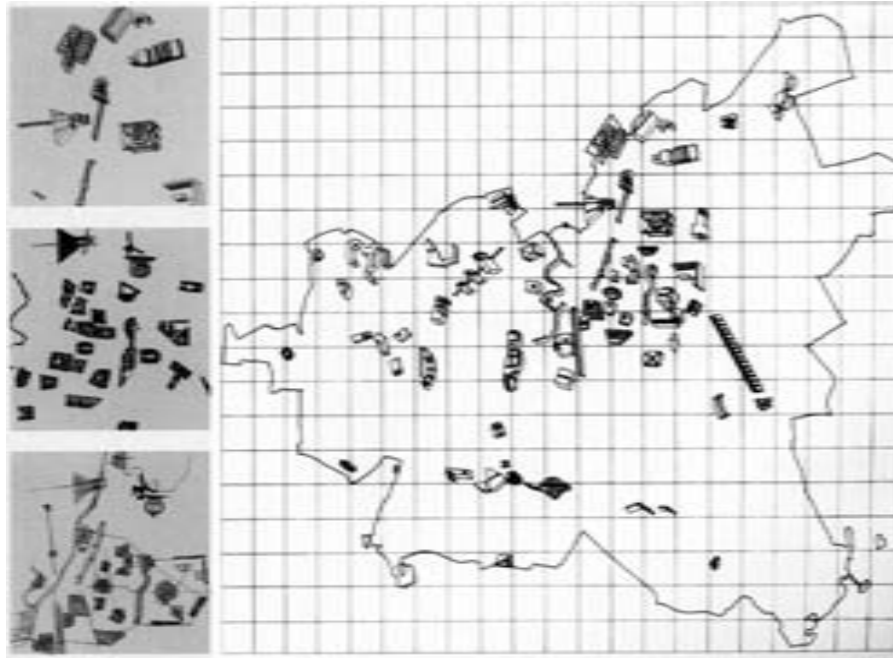


3

1-2 Lieux magiques. Dos trabajos de la Mission Banlieu para el extrarradio de París: los lieux magiques, y las calles tangenciales potenciadas para valorar la independencia de las diversas zonas de la estructura radioconcéntrica de la ciudad (Benévolo, L.)

3 Mosaico de esquinas territoriales. (Ciudades esquinas. Forum de Barcelona. msm-Max)

4 BERLIN COMO ARCHIPIÉLAGO VERDE (UNGERS Y KOOLHAAS, 1977), este es un ejemplo de concepción de la ciudad como un conjunto de lugares o elementos urbanos singulares dotados de una cierta autonomía y ligados por las relaciones de proximidad. La naturaleza o el verde como material unificador y la geometría ortogonal de la malla del soporte, muestra la abstracción referencial que se establece en el juego de distancias entre las diferentes piezas.



4

⁸ Wenders, W. "lo roto o fragmentado se graba mucho mejor en la memoria que lo entero. Lo roto tiene una superficie rugosa donde la memoria puede agarrarse. La memoria resbala en cambio por las superficies pulidas de lo entero". Aparece el gusto por lo ruinoso, lo abandonado o lo inacabado, y al mismo tiempo se asume una ciudad inconclusa y una arquitectura fragmentada.

BAILLY, A.S. *La percepción del espacio urbano*, I.E.A.L., Nueva Urbanismo, nº29, Madrid, 1979.

⁹ Gregotti, V. en su libro *El territorio de la arquitectura*, escribe: "¿De qué forma se adquiere la conciencia de la cualidad figurativa del paisaje?"

Modo directo a través de la idea del mito, siempre que un grupo social elige un sitio en calidad de lugar simbólico, reconoce en él un valor diferente de la naturaleza, si bien esté dedicado a ella, que hace que el lugar se convierta en objeto. Testimonia, por ser este lugar específico entre todos los demás posibles, una determinada relación con el territorio además de con el suelo, y manifiesta la totalidad del paisaje geográfico circunstante.

Modo indirecto basado en testimonios, que extrayendo partes del paisaje a través de determinadas instrumentaciones, le cargan de una casi instrumentalidad que hace que lo reconozcamos como figura.

La forma de la ciudad representa un caso particular de la figura del territorio".

¹⁰ Heidegger citando a Hölderlin: "el hombre habita poéticamente".

¹¹ Giuseppe Samonà advertía el siguiente error: "Es absolutamente falso, a mi modo de ver, toda idea de parámetros espaciales gigantescos. Nos encontramos en una situación que presenta el hombre y el espacio en dimensiones equilibradas de relaciones análogas a la de los antiguos, sólo que en las relaciones actuales todas las medidas espaciales son mayores que cuanto lo fueran las más estáticas de hace cincuenta años".

¹² SPENGLER, O. *La decadencia de occidente*. Op. Cit.

Aparecerán nuevos niveles de referencialidad en la que los elementos primarios (Rossi, A.) no solo serán los monumentos antiguos, sino otros elementos o "cosas urbanas" (de Solá-Morales, M.) de escalas y significados más diversos (desde una puerta o una escalera monumental a un corredor fluvial, de un lugar sagrado o un mirador a una cañada real o una playa nudista), símbolos de lo que es deseable y valioso conservar.

La geografía del paisaje y el trabajo sobre conjuntos ambientales a todas las escalas dimensionales (Gregotti, V.)⁹, proporciona la base de una tecnología formal –antropogeográfica–, desde un punto de vista arquitectónico, que estructura con significado todo el espacio físico que el hombre habita¹⁰, estableciendo los límites de los entornos, las relaciones entre las estructuras individualizadas o la forma de pasar de una estructura a otra.

La separación funcional de las actividades humanas, principalmente entre residencia-trabajo, ha influido radicalmente en la evolución de las ciudades, aproximándose más a la idea de sistema urbano, apoyada en una economía de servicios protagonista de la actual condición urbana (ocio, cultura,...).

Aldo Rossi, explicaba este cambio con tres fases fundamentales:

1. *Dstrucción de la estructura fundamental de la ciudad medieval que estaba basada en la absoluta identidad del lugar de trabajo y de la vivienda dentro del mismo edificio. Fin de la economía doméstica (unidad de producción y de consumo). Al mismo tiempo surgen las casas de trabajadores, las viviendas de obreros, las casas de alquiler.*

2. *La progresiva industrialización. Separación definitiva entre residencia y trabajo y destruyendo la relación de vecindad. Separación entre los lugares de trabajo que producen mercancías y los que no. Producción y administración se separan. División de los lugares de trabajo. Se origina la city. La administración central de un complejo industrial, busca la proximidad de los bancos, de la administración, de los seguros, más que la del lugar de producción. En el primer momento se produce en el centro de la ciudad donde las superficies son suficientes.*

3. *Desarrollo de los medios de transporte individuales y transporte destinados al trabajo. Eficiencia técnica y participación económica de la administración pública. La elección de los lugares de residencia se convierte cada vez más en independiente de los lugares de trabajo. Actividades de servicio en el centro. Edificios de vivienda fuera de la ciudad, en el campo limítrofe. Tráfico pendular.*

Inercia o "Naturalismo" de la dinámica urbana en la que las acciones de los hombres, la constitución de los hechos urbanos y las elecciones políticas que la ciudad lleva a cabo, se asumen sin elección. Al final, algunas legítimas y técnicamente importantes propuestas urbanísticas –en problemas de descongestión y de relación trabajo/residencia–, llegan a ser fines más que medios; casi principios y leyes más que instrumentos.

Esta cuestión nos lleva a preguntarnos inevitablemente sobre si en esta nueva ciudad-territorio o ciudad región, el aumento de la dimensión influye en la sustancia de

los hechos urbanos que acontecen. Las metáforas informales como atmósferas o nebulosas urbanas, no ayudan a explicar la situación en la que nos encontramos y los factores o elementos que construyen el espacio urbano actual. Debemos por tanto, establecer de nuevo las dimensiones y los elementos de base de la ciudad y el paisaje; reconsiderando la estructura parcelaria, las dimensiones y el papel del espacio público y del espacio privado, la naturaleza del suelo, el carácter e influencia de los usos sobre el territorio, etc. Se trata de refundar y reconstruir un nuevo hábitat, más apropiado a los modos de vida actuales.

Los problemas metropolitanos no son sólo problemas de dimensión, sino más bien, una cuestión de "cualidad de las relaciones y de leyes de desarrollo"¹¹. Es una labor de invención y adaptación del territorio en el que nos movemos.

También Spengler¹² afirmaba que lo que distingue la ciudad de la aldea no es la extensión ni el tamaño, sino la presencia de un alma ciudadana. Hay muchas aglomeraciones humanas que no son ciudades.

Con respecto a la noción de identidad de las ciudades en el territorio, viendo las rápidas transformaciones difícilmente reversibles a que están sometidas, consideramos de gran importancia reconocer los valores específicos y distintivos de los espacios, tanto locales como de su relación de interdependencia con los más alejados.

"El rigor clasificativo, vértigo mental de tanta actividad planificadora, debiera abandonarse en buena parte para proponer a las poblaciones y a las instituciones modelos de geometría no euclidiana de incoherencia calculada, de desequilibrio sucesivo, donde sea el conflicto de diferencias, más que su armonía, el sujeto animador del los procesos de cambio urbano" (de Solá-Morales, M.).

Observamos también, que se producen algunas paradojas en la construcción del espacio social de la ciudad contemporánea: por un lado, se acepta la diversidad funcional como un valor de permanencia positivo pero sin embargo existe un bajo nivel de tolerancia a las mezclas y una creciente tendencia a la segregación; por otro lado, el progresivo protagonismo del vacío, que explica la incorporación del espacio abierto y el paisaje a la ciudad, sigue sin satisfacer de intensidad y sentido, a estas nuevas áreas con connotaciones urbanas suavizadas (Viganó, P.). Por tanto, los nuevos modelos de planificación y diseño urbanos debieran poder construirse y fundarse sobre la valoración y aprovechamiento de las diferencias espaciales, dando forma al territorio, real y conceptualmente, a través de ideas y experimentos capaces de componer los diferentes fragmentos.

incertidumbre

ética del conocimiento

La evolución del territorio es cada vez menos previsible, a pesar de que se siga insistiendo en mantener los modelos racionales rígidos y severos del planeamiento urbano y territorial.

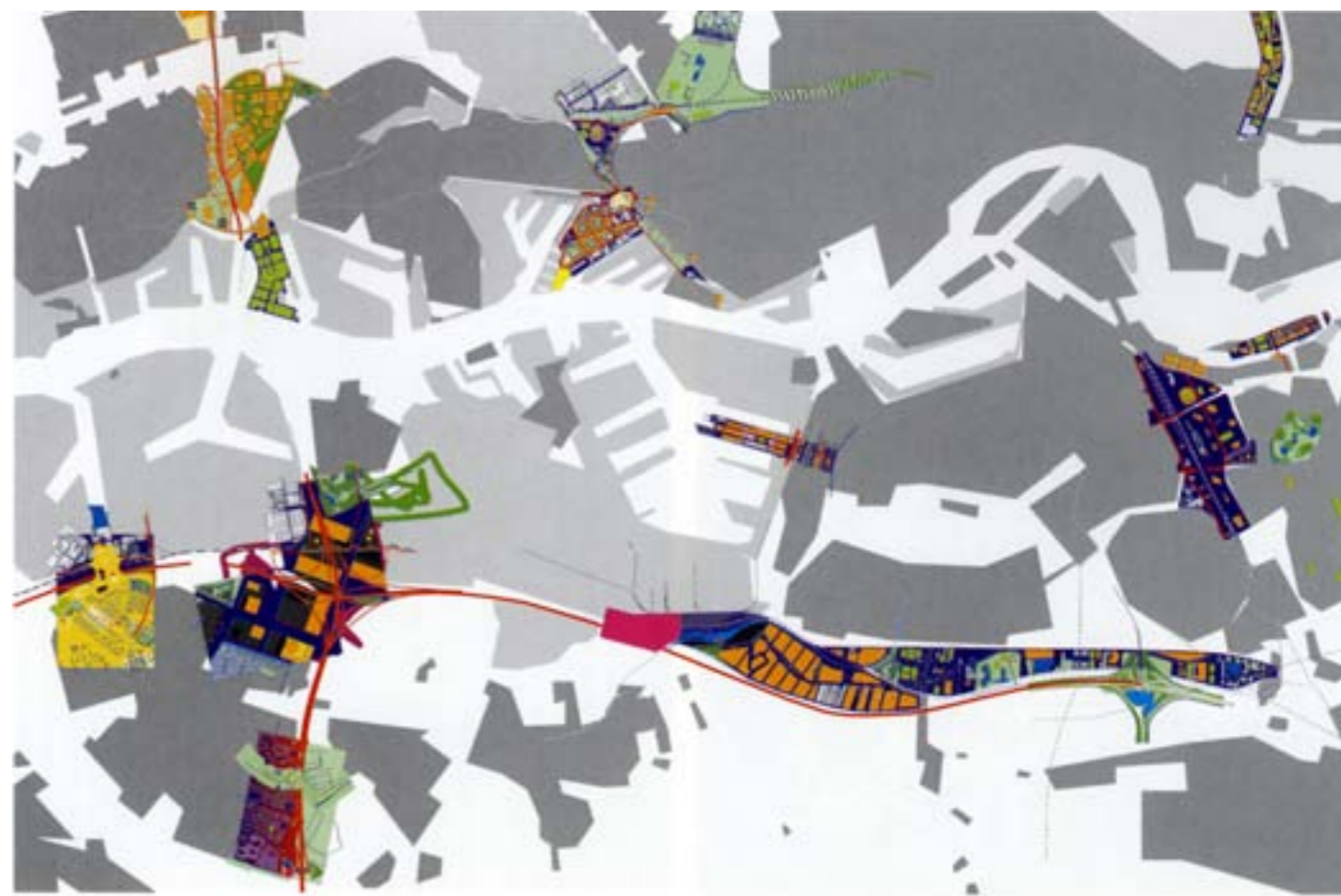
Con la crisis de los fundamentos anteriores y la formulación de la teoría de la relatividad especial, a partir de finales del siglo XIX surge una nueva manera de entender la naturaleza del espacio y el tiempo.

“Una causa muy pequeña que se nos escapa, determina un efecto considerable que no podemos ignorar; decimos entonces que este efecto es debido al azar. Si conociésemos las leyes de la Naturaleza y la situación del Universo en el instante inicial, podríamos predecir con exactitud la situación de este universo en un instante ulterior. Pero aun cuando las leyes naturales no tuvieran más secretos para nosotros, no podríamos conocer la situación inicial más que aproximadamente. Si esto nos permite prever la situación ulterior con la misma aproximación, que es todo lo que necesitamos, decimos entonces que el fenómeno ha sido previsto, que está regido por leyes. Pero no acaece siempre así; puede suceder que pequeñas diferencias en las condiciones iniciales las engendren muy grandes en los fenómenos finales; un pequeño error sobre los primeros produciría un error enorme sobre los últimos. La predicción entonces se vuelve imposible y nos encontramos con un fenómeno fortuito” (Poincaré, H. en “Ciencia y método”, 1908).

Los firmes y acelerados cambios en la economía, la comunicación y los modos de vida, transforman la naturaleza original de los asentamientos urbanos precedentes y sus entornos, desfigurándolos y constituyendo situaciones de continua indeterminación¹ y desconcierto. Son motivos éstos por los que cobran hoy más significación la visión de que “todo lo que existe en el universo es fruto del azar y de la necesidad”² como apuntaba Demócrito.

El aumento y la diversificación de desplazamientos y relaciones, entre personas, instituciones, actividades y mercancías en todo el territorio, hacen inviable el modelo de planeamiento impositivo, inflexible o acabado anterior, basado en marcar objetivos únicos en vez de plantear planes específicos capaces de preveer o incluir cualquier eventualidad. De hecho, existe un reconocido escepticismo desde el propio diseño y la planificación a aceptar teorías o marcos conceptuales que resulten demasiosos teóricos y lineales.

En este contexto dinámico, la realidad se ve inesperadamente obligada a afrontar y pensar la complejidad por encima de su peculiar inercia de rechazo. Sin embargo, y a pesar de todo, debemos valorar que, el pensamiento



1

¹ En mecánica cuántica, la relación de indeterminación de Heisenberg afirma que no se pueden determinar, simultáneamente y con precisión, ciertos pares de variables físicas, (posición-momento, energía-tiempo,...) de un objeto dado. En otras palabras, cuanto mayor certeza se busca en determinar la posición de una partícula, menos se conoce su cantidad de movimiento lineal. Este principio fue enunciado por Werner Heisenberg en 1927. Esto, demuestra exactamente que no existe el determinismo científico. La indeterminación no es solo algo relacionado con la medición, sino que intrínsecamente las partículas tienen cierto nivel de indeterminación o misterio cuántico. Incluso una medición “ideal” tendría indeterminación, porque la posición de la partícula es sólo la probabilidad de obtener una cierta medición, no una cantidad absoluta.

² MONOD, Jacques (1971) *El azar y la necesidad*. Barcelona: Ed. Barral. 1971

«La biosfera no contiene una clase previsible de objetos o de fenómenos, sino que constituye un acontecimiento particular, compatible seguramente con los primeros principios, pero no deducible de ellos. Por lo tanto esencialmente imprevisible».

También, en la disputa entre organicistas –holistas– y reduccionistas, Monod se alinea con los segundos, que consideran válida la actitud analítica de estudio de las «partes» para entender el «todo» que forman. Y por tanto propone, ante la necesidad de unos valores humanos, una objetividad sustentada en la «ética del conocimiento».

³ MORIN, Edgar. *Introducción al Pensamiento Complejo*. Gedisa ed. 1998.

⁴ En el marco más general de la evolución del capitalismo, F. Jameson escribe *Arqueologías del futuro*.

⁵ ELIOT, T.S. “*Tradition and the Individual Talent*”, *Select Essays*, 1917-32. Se muestra como la llegada de Rodin altera la identidad transmitida de Miguel Ángel, al ampliar nuestra comprensión de la escultura y permitirnos una nueva visión objetiva de su obra.

⁶ KUBLER, George. *La configuración del tiempo*. Ed. Alberto Corazón, Madrid, 1975. En esta obra, el autor investiga las secuencias formales que se producen en relación a la obras de arte como acontecimiento histórico y entiende que las nuevas necesidades dan a los problemas nuevas perspectivas, haciendo que el problema se modifique con cada solución acumulada. Por tanto, las determinaciones son siempre provisionales y en cierto grado incompletas.

⁷ Ilya Prigogine es uno de los principales precursores de la teoría del caos y ha trabajado intensamente en el acercamiento entre las ciencias físicas y las ciencias humanas reivindicando la vigencia de un tiempo irreversible, que implica un universo con una historia evolutiva, en la que hay creación, novedad y en muchos aspectos esenciales, imprevisibilidad e indeterminación.



2

1 ROTTERDAM. Collage de diferentes proyectos urbanos para la ciudad (rev. Arquitectura Viva nº 54)

2 ROMA. Campo Marzio (G.B. Piranesi, 1762). La recuperación de los fragmentos a través de su articulación en el collage contribuye a su idea ordenadora. El orden de lo complejo reside el lugar mismo, como proyecto de un ámbito en el que las cosas tienen su propio sentido.

complejo no rechaza, de ninguna manera, a la claridad, el orden o el determinismo; pero los sabe insuficientes y sabe que no podemos programar exactamente el descubrimiento, el conocimiento, ni la acción. E. Morín analiza este fenómeno y plantea que “habría que sustituir al paradigma de disyunción/reducción/unidimensionalización por un paradigma de distinción/conjunción que permita distinguir sin desarticular, asociar sin identificar o reducir”³.

En esta atmósfera de desconfianza hacia las soluciones exactas o el método que no incluye las contingencias, la práctica del urbanismo puede parecer confusa o indeterminada, debido precisamente a la alterabilidad constante de los escenarios con los que trabaja. También la arquitectura tiende a ser una práctica inconsistente y desordenada, porque la realidad con la que trabaja también es inconsistente y desordenada. Pero a pesar de esto, es posible pensar y avanzar que, como en otras ocasiones de la historia, se deba volver a rozar el terreno ambiguo de la construcción de mitos y de “imágenes de síntesis”, aceptando que la utopía del futuro⁴ es la que construye el presente (Prigogine, I.). Potencialidad y posibilidad, más que probabilidad y previsión, son conceptos coherentes con la falta de certezas, tanto respecto a los objetivos, como a los medios para poder alcanzarlos, que con frecuencia marcan las tentativas de programa en el espacio (Viganó, P.).

Dicha dinámica de transformación de nuestras ciudades y territorios, demanda la consideración de escenarios diversos, que atiendan a la combinación de factores como tiempo, espacio y estrategias (Portas, N.); obligando a su vez, a una renovación disciplinar a través de un esfuerzo de innovación, experimentación y aproximación, sobre el planteamiento y revisión de hipótesis alternativas.

Los problemas urbanos están continuamente redefiniéndose con cada nueva solución aportada. La ciudad es una realidad dinámica, que como la historia, nunca estará acabada, y con cada proyecto que se incorpore en nuestro entorno, se planteará una nueva situación que reconfigurará lo existente, forzándonos permanentemente a mirar las cosas de otra manera. Al igual que en el arte, como señalaba T.S. Eliot⁵, cada obra importante nos obliga a una reestimación de todas las obras previas⁶.

Son rápidos los cambios y las transformaciones urbanas, y complejas las estrategias para evitar la pérdida de

oportunidades de mejorar el uso y la vida en común sobre los territorios urbanizados. El deseo o la necesidad de consumir más, o más lejos, y el paralelo progreso de las capacidades técnicas para poder lograrlo, nos sitúan en un momento difícil de frenar o reconsiderar.

Habitar en el espacio contemporáneo está lleno de grandes incertidumbres y de sorprendentes adaptaciones a situaciones imprevisibles. Nos movemos “a través” de lugares cualificados con formas espaciales inéditas y procesos permanentes de cambio difíciles de predecir.

Por otro lado, también observamos que, tanto en el urbanismo como en la arquitectura se da una aparente necesidad de criterios generales y grandes narrativas que eviten no ser absorbidos por criterios esporádicos o monólogos menores de intereses particulares.

El fin de las certidumbres y el reconocimiento de la complejidad, marcada por la búsqueda de instrumentos para describirla y afrontarla con un cierto grado de objetividad, es uno de los retos primordiales de nuestra época, en este nuevo contexto de relaciones cambiantes del hombre con la naturaleza. Se es consciente también de que la objetividad, en realidad, no es posible, y por tanto, se admite otra artificial, construida a partir de ensayos, investigaciones, de recopilación de conocimientos, etc., en una constante interacción entre la intuición y una tarea de doble comprobación (De Geyter, 2005). La reformulación de otras perspectivas y consideraciones hace que incorporemos la inestabilidad y la eventualidad en los procesos de construcción del territorio, y que la significación de las leyes de su naturaleza cobre un nuevo sentido, expresando ahora posibilidades, más que certezas. No existe una única teoría definitiva, ni tampoco un conjunto de patrones preestablecidos.

“En este mundo, que aparentemente ha renunciado a la seguridad de las reglas estables y permanentes, es, sin lugar a dudas, un mundo lleno de riesgo y aventura”. “Ante nosotros se abre un universo del que apenas empezamos a entrever las estructuras” (Prigogine, I. “Tan sólo una ilusión”)⁷.

“La humanidad moderna se encontró en medio de una gran ausencia y vacío de valores pero, al mismo tiempo, una notable abundancia de posibilidades” (Nietzsche, F. “Más allá del bien y del mal”).

“Debo decir que lo que más me interesa es hacer foco en lo que los Griegos llamaron TECHNE, es decir, un racionalidad practica gobernada por una meta deliberada... si uno quisiera hacer una historia de la arquitectura, creo que esta debería ser sobre las líneas de esa historia general del techne, mas que sobre la historia de las ciencias exactas o las inexactas” (Michel Foucault).

sistemas

redes de lugares

El territorio es un sistema urbano dinámico, en el que los componentes que constituyen su estructura espacial son, principalmente, formas urbanas, flujos y canales. Cada uno de estos componentes posee unos atributos característicos y establece unas relaciones que los enlazan dentro del sistema¹.

Las formas urbanas se conforman mediante la distribución y organización espacial de elementos físicos en los que se da el uso del espacio en el territorio. Ya desde los inicios del Movimiento Moderno con la Bauhaus, la fusión de estructura y forma (*gestaltung*), se concebía como un sistema de relaciones subyacentes a toda realidad.

Normalmente el “suelo” no es valorado como recurso, sino más bien por su calidad espacial o localización estratégica referida a un uso posible. Es un soporte abstracto, más que un objeto físico en sí.

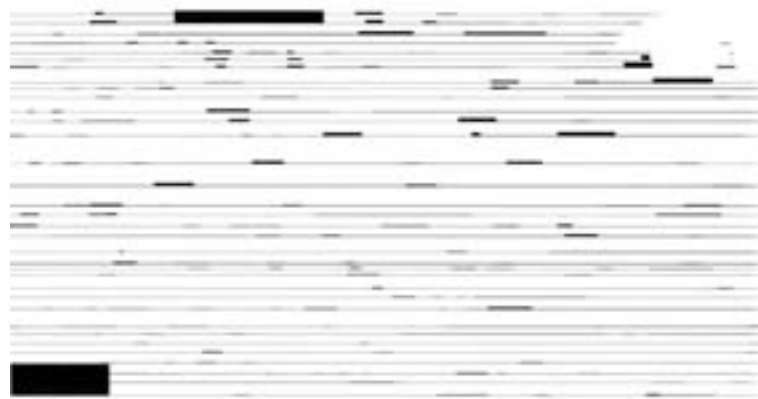
Los procesos funcionales de los campos urbanos no son absolutamente de tipo local o de tipo regional, sino que pertenecen y participan de diferente forma a varias escalas a la vez.

La estructura espacial, sin embargo, la determinan las interacciones humanas, su implantación física y la forma de localización de las actividades. Estas actividades, a su vez, se constituyen de acuerdo a rasgos como: la cantidad de elementos (concentración y densidad), la forma de acumulación (niveles de focalidad, nucleación o centralidad), las formas de relación (niveles de afinidad, agrupación, segregación,...), o la intensidad.

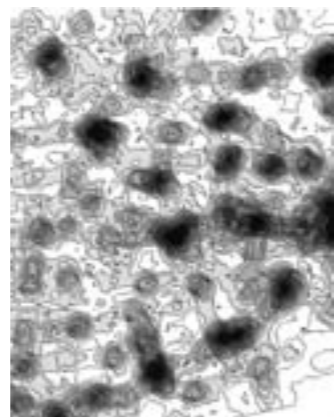
La intensidad referida al territorio es una noción que muestra la amplitud o la repercusión de la interacción entre personas o actividades que se encuentran en diferentes lugares alejados entre sí. La densidad es un rasgo localizado y la intensidad, sin embargo, es una calidad espacial no localizada, producida por la naturaleza móvil de los elementos en relación. La intensidad es el influjo, la confluencia de la acción dinámica sobre el territorio. Son las “pulsiones” urbanas no delimitadas en el espacio.

Los flujos, en cambio, podemos entenderlos en este sistema urbano como un conjunto de elementos (personas, información y bienes, básicamente) interactuando y en movimiento. La densidad (nº de elementos por unidad espacial) y la variedad de éstos, pueden informarnos aproximadamente de las cualidades de la vida en la ciudad. Pueden considerarse relativamente proporcionales a la intensidades de las interacciones o las posibilidades de contacto. Si aumentan los flujos en el territorio, también aumentará la probabilidad de que aparezcan “vínculos” entre los elementos y se organicen posibles “gru-





2



3

1 Greenways and landcastle, Londres. (A & P SMITHSON)

2 Sección interpretativa del territorio

3 Area central del Veneto. Grados de densidad de superficie edificada por km². Elaboración automática de los datos de satélite, 1990.

pos” (asociaciones, cofradías, etc.).

Los canales, por último, son los espacios adaptados a través de los cuales se originan los flujos que hemos citado anteriormente. Son el soporte físico y el paisaje adyacente a través del cual se producen los desplazamientos. Ponen en relación los centros de intercambio o nodos. Este sistema de redes interactúa directamente con las actividades sobre el territorio y su localización. Es una idea de espacio abierto por los canales y caminos que, frente a la idea genérica de distancia, configuran un sistema².

La descongestión y los reajustes de determinados tramos o redes concretas, pueden incidir directamente en la evolución y el desarrollo de los diferentes campos urbanos a los que están asociados. El colapso provisional de alguno de estos canales supondría inevitablemente la transformación del canal (ampliación, multiplicación, adaptación), la reducción del flujo (desviando parte hacia otros canales) o la modificación rápida la organización espacial de los usos.

Con respecto a esta visión sistémica de los elementos y procesos que construyen el territorio, es necesario también identificar y caracterizar lo urbano estableciendo una neta distinción entre la estructura (organización espacial de las partes en el territorio) y la forma urbana³. Es de subrayar la importancia de la estructura por encima de la forma tridimensional del espacio y buscar una idea sistémica de ciudad que considere las relaciones de proceso (funcionamiento y utilización) y las relaciones de forma.

De este modo se sugiere una evolución necesaria del concepto estático de ordenación física de la ciudad (limitación propia del planeamiento tradicional), hacia una noción de sistema, social y espacial, en interacción con el propio entorno, y proyectado sobre las decisiones humanas y sus constantes modificaciones⁴.

Además, -como podríamos admitir que los problemas urbanos reales son siempre examinados de una forma incompleta a través de datos cualitativos y cuantitativos-, el planeamiento debe poder entenderse como una ciencia práctica en la que también tiene cabida la intuición y la creatividad⁵, siendo necesarios al mismo tiempo un cuerpo de conocimiento organizado y la inspiración del individuo⁶.

Sin embargo, como escribe M. de Certeau, “la práctica siempre se despliega en el tiempo, moviéndose en múltiples e indisciplinadas trayectorias” en la que, por ejemplo, “el acto de caminar es al sistema urbano lo que el acto del discurso es al lenguaje o a las declaraciones pronunciadas”. Ese movimiento libre es garantizado gracias

a las improvisaciones tácticas de múltiples individuos que con sus momentos de “dislocación” -o como dicen Deleuze y Guattari “una variación de direcciones browniana”- se resisten a la sistematización.

Por ello, entendemos que esta visión del fenómeno urbano apoyado en un sistema de relaciones dinámico y complejo, es muy adecuado si queremos comprender los hechos cambiantes de los entornos por donde nos movemos hoy en día.

¹ BERTALANFFY, L. Von (1987) *Teoría general de los sistemas*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.

² BOLLNOW, O.F. *Hombre y espacio*. Barcelona: Labor, 1969

³ WEBBER, Melvin. M. *Indagaciones sobre la estructura urbana*. Ed. GG. Barcelona, 1970.

⁴ McLOUGHLIN, J. Brian (1969) *Planificación urbana y regional: un enfoque de sistemas*. Barcelona: IEAL, nuevo urbanismo, 1971.

⁵ El arte podría entenderse como otra forma de investigación, como adelantaba Cézanne.

⁶ CHADWICK, G. F. *Una visión sistémica del planeamiento*. Barcelona: GG, 1973.

región

naturalezas del espacio en el territorio

Ya para algunos intelectuales del siglo XIX, no había distinción entre ciudad y campo en cuanto que todo el conjunto de los lugares habitados era obra del hombre. La ciudad era captada en su complejidad estructural y mantenía una estrecha relación entre las ciencias y las artes. Se puede certificar que “toda región se distingue de las salvajes en eso en que es un inmenso depósito de fatigas. Aquella tierra, pues, no es obra de la naturaleza; es obra de nuestras manos, es una patria artificial”¹.

Es Lewis Mumford quien afirma que, la relación consciente del hombre con la tierra sufrió un cambio profundo en Europa Occidental durante el siglo XV. Surgió el deseo de conquistar espacios, explorar lo desconocido, perturbando los hábitos sedentarios. La colonización del siglo XVI, implicaría sin embargo un periodo de descuido terrestre.

Serían la visión trascendentalista de W.R.Emerson y la naturalista de H.D.Thoreau entre otros (Whitman, Melville, etc.), las que impulsarían desde inicios del siglo XIX en Norteamérica, una mirada hacia la naturaleza como fuente de salud necesaria en las ciudades emergentes. Esta exaltación de lo natural y lo salvaje -wilderness- se trasladaría posteriormente de la región al parque (Dal Co, F.) dando lugar al Park Movement o el City Beautiful, a través de figuras como Olmsted, Burham, Forestier,...

La región, como configuración básica de la vida humana, vino a resaltar los elementos orgánicos, las peculiaridades geográficas, históricas y culturales. Se dio por supuesto que cualquier esfuerzo por reconstruir la metrópoli debe ir contra el patrón básico de la economía metropolitana, y contra la expansión y la “grandeza” imposible de regular.

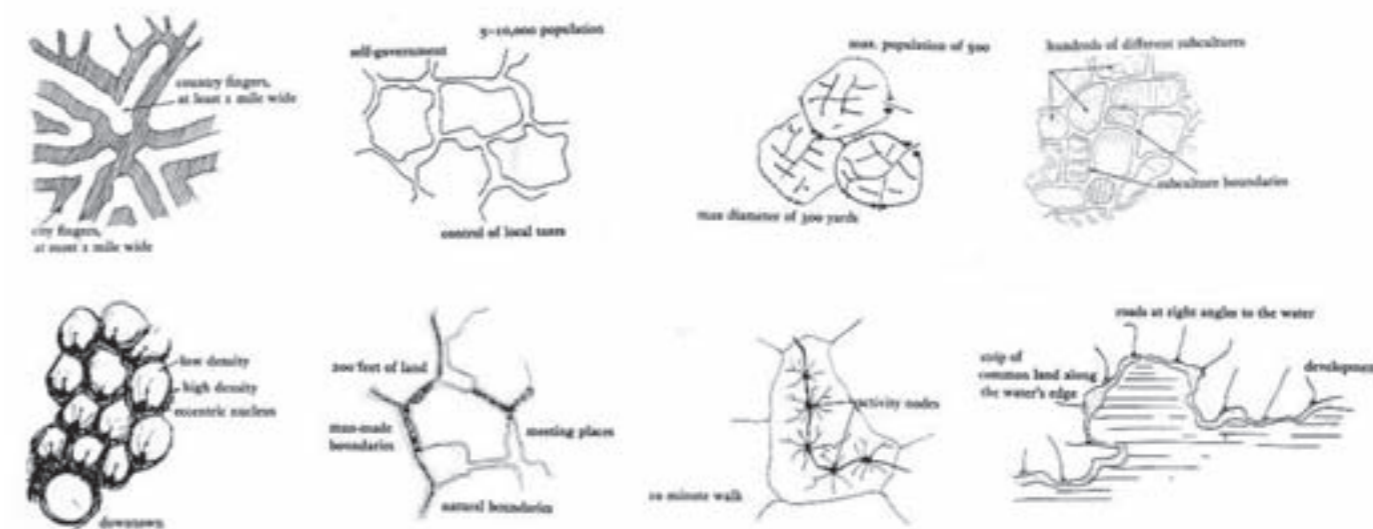
No obstante, fue Geddes² el responsable de la introducción del concepto de «región» en el urbanismo y su noción integral de la “sección del valle”. Compartía con John Ruskin³ la creencia de que el progreso social y la forma espacial están relacionados. Por tanto, al cambiar la forma espacial se influía directamente en la estructura social. Esta noción de región fue especialmente relevante a finales del siglo XIX y principios del XX, cuando la industrialización alteró seriamente las condiciones de vida. La planificación debía empezar con un estudio de los recursos de la región natural, de las respuestas humanas a estos recursos, y de la complejidad del paisaje cultural resultante.

Sería Mumford el que divulgaría gran parte de estas ideas a través de la Regional Planning Association americana y especialmente, con el Plan Regional de New York. Habría otras experiencias como la que dirigió la

Tennessee Valley Authority (TVA), para la planificación de dicha región, que confirmaría la necesidad de ordenar el territorio y sus recursos desde escalas mayores y apropiadas.

“La planificación regional no se pregunta sobre la extensión de la zona que puede ponerse bajo el control de la metrópolis, sino de qué modo la población y los servicios cívicos pueden distribuirse de manera que permitan y estimulen una vida intensa y creativa en toda la región —considerando que una región es un área geográfica que posee una cierta unidad de clima, vegetación, industria y cultura. El urbanista tratará de planificar este espacio de modo que todos los lugares y fuentes de riqueza, desde el bosque a la ciudad, desde las montañas al mar, puedan desarrollarse equilibradamente, y que la población esté distribuida de modo que utilice sus ventajas naturales en lugar de anularlas y destruir las. Contempla a la gente, la industria y la tierra como una sola unidad. En lugar de intentar, de manera desesperada, que la vida sea un poco más tolerable en las urbes superpobladas, trata de determinar qué tipo de equipamientos serán necesarios en las nuevas ciudades”.

“Los proyectos de planificación regional deberían poder hacerse efectivos (...) sin privar a las autoridades locales de realizar sus propios proyectos urbanísticos dentro de sus términos municipales (...) El objetivo principal de la planificación es asegurar la mejor distribución de las vi-



1 Esquemas de patrones urbanos (ALEXANDER Chr., A pattern of Language)

Ciudades como dedos en el campo. La continua urbanización descontrolada destruye la vida, y hace a las ciudades insostenibles. Pero el puro tamaño de las ciudades es valioso y potente. Podrían entrelazarse, siendo la ciudad de un ancho máximo de 1 milla y el campo de 1 milla de ancho como mínimo.

Comunidad de 7.000. Los individuos no tienen una voz efectiva en comunidades de más de 5.000-10.000 personas.

Descentralizar el gobierno local del central, definiendo los límites de las comunidades espaciales mediante referencias geográficas o históricas. Dar poder de autogestión.

Comunidad identificable. La gente necesita una unidad espacial identificable a la que pertenecer. Ayudar a la gente a definir las comunidades en las que viven. De no más de 300 yardas (275 m.) de ancho y no más de 500 habitantes. El suburbio es una obsoleta y contradictoria forma de asentamiento humano. Parcelas de medio acre y áreas de cultivo de un mínimo de 1 milla cuadrada.

Mosaico de subculturas. El homogéneo e indiferenciado carácter de las ciudades modernas mata la variedad de los estilos de vida y detiene el crecimiento del carácter individual. Crear heterogeneidad y posibilitar relaciones y acceso entre cada área diferenciada. La separación artificial entre casa y trabajo crea una intolerable escisión en la vida interna pública. Estimular la dispersión del trabajo y la vivienda, y evitar la concentración excesiva de cada una de ellas por separado.

Ciudades en el campo. La gran ciudad es un imán. Es muy duro para las pequeñas ciudades permanecer vivas y saludables de cara al crecimiento urbano central. Preservarlas, y estimular el crecimiento de nuevas con población entre 500-10.000. Autonomía local económica para que no se convierta en solo dormitorio de gente que trabaja fuera y lejos.

Límite de la comunidad. La resistencia del límite es esencial para mantener el carácter identitario. Como células.

Límites de las subculturas. Son necesarios si se quiere que cada una se desarrolle con plena intensidad sin estorbarse. De al menos 200 pies de ancho. Estas juntas deberían acoger uso que fomentaran el encuentro.

Nodos de Actividad. Son más útiles si están relacionados de alguna forma (10 min. a pie). Promenade y lugares para encontrar a gente a no más de 20 min a pie.

Magia de la ciudad. Son pocos a los que no les atrae la magia de la ciudad. Dispersar la magia por el área metropolitana, creando centros separados entre 2 y 9 millas (para 300.000 personas). Los coches dan a la gente una maravillosa libertad e incrementa sus oportunidades. Pero también destruyen el medio ambiente con un alcance tan drástico que mata toda vida social. Crear áreas de transporte local de entre 1 y 2 millas de ancho. Los lugares de intercambio son principales frente a las líneas de transporte, más secundarias. No es posible evitar las vías de alta velocidad. Hay que cuidar que su localización no destruya comunidades o unidades de paisaje.

2 Sección del Valle. El método “Regional Survey”, propuesto por Geddes sugería que no era suficiente limitarse al análisis de la ciudad, sino que era necesario analizar toda la región en la cual estaba la entidad urbana, a la vez que considerar todos los puntos de vista posible, tanto el sociológico, como el geográfico, el histórico y el económico (Patrick Geddes, 1907).

3 Appalachian Trial. Hipótesis de localización a partir de los estudios de Benton Mackaye (Dal Co.F. La ciudad americana)

¹ CATTANEO, Carlo (1801-1869). Político, filósofo y escritor italiano.

² GEDDES, Patrick. (1915) *Cities in evolution*, versión española de Ed. Infinito, Buenos Aires, 1960

³ RUSKIN, John. (1849) *Las siete lámparas de la arquitectura*. Barcelona: Alta Fulla, 1988



1

1 Ciudad Lineal, Madrid. (Arturo Soria y Mata)

2 Esquemas de ciudades

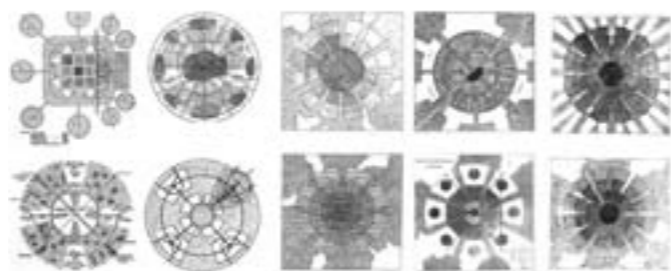
Adolphe Rading. 1924. Esquema de organización regional con limitación de la ciudad central, protección de áreas agrícolas y previsión de crecimiento en núcleos satélites.
 Raymond Unwin. 1922. Esquema de organización de una ciudad industrial y sus satélites.
 Robert Whitten. 1923. Esquema radioconcéntrico de organización de una ciudad y sus satélites.
 Robert Whitten. 1935.
 Eberstadt. 1910. Esquema radial de organización del crecimiento de la Gran Ciudad.
 Martin Wagner 1915. Esquema radial de organización del crecimiento de la Gran Ciudad.
 Paul Wolf. 1912. Dos esquemas radiales de organización de desarrollo urbano. En el segundo se han incorporado los satélites ofreciendo una especie de síntesis con el modelo howardiano.
 Stübben. 1924. Dos esquemas radiales de organización del crecimiento o de la Gran Ciudad.

3 Ciudad Jardín de E. Howard. Diagramas de los tres imanes, sector-centro y sistema de ciudades saludables.

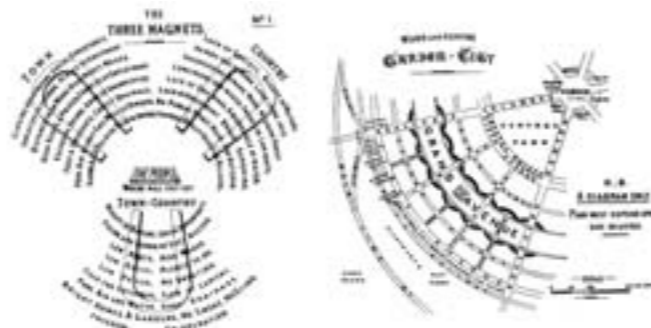
4 Ciudades ferroviarias norteamericanas. Las líneas ferroviarias y estaciones del Illinois Central Railroad en 1860, con indicación de las otras vías férreas referidas a la retícula de colonización de los territorios del Oeste. Las líneas de trazo discontinuo a cada lado de la línea del ferrocarril muestran la extensión de las servidumbres del suelo dentro de los límites de las 6 millas (10km) y las 15 millas (24km), contadas desde el eje de la vía. (A.E.J. Morris, *Historia de la forma de urbana*).

5 Esquemas de la Comisión de viviendas y planificación regional del Estado de Nueva York, con Manhattan en la esquina inferior derecha, (Dal Co.F. *La ciudad americana*)

6 Sección en torno al lago Erie. Henry Wright. Está relacionada con la planteada por Geddes. Bosques y presas en las tierras altas, explotaciones agrícolas en la zona que las limita, dos carreteras paralelas al lado de la autopista y del ferrocarril en la fértil llanura, ciudades y pueblos dispuestos claramente como las cuentas a lo largo de una cinta (Dal Co.F. *La ciudad americana*)



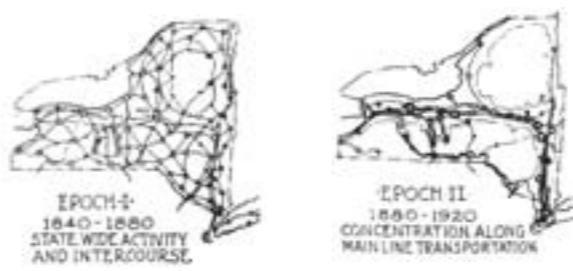
2



3



4



EPOCH I
1840-1880
STATE WIDE ACTIVITY
AND INTERCOURSE.

EPOCH II
1880-1920
CONCENTRATION ALONG
MAIN LINE TRANSPORTATION



EPOCH III
THE POSSIBLE STATE OF THE
FUTURE IN WHICH EACH PART SERVES
ITS LOGICAL FUNCTION IN SUPPORT OF
WHOLE SOME ACTIVITY AND GOOD LIVING.

5



POINT ARROYO DAKOTAH
MATA RUPPEL MAALING
HIGHLANDS UPLAND PLATEAU FERTILE PLAIN LAKE

6

⁴ MUMFORD, Lewis. Es posible y aconsejable plantear una mejor calidad de vida, en todos los rincones de la región. "Ningún tipo de industria ni de ciudad es admisible si nos quitan la alegría de vivir. Las comunidades donde el noviazgo es furtivo y los niños un problema, los lugares donde la educación, al no poder acercarse a la naturaleza y no tener ocupaciones reales, se endurece y se convierte en rutina sin sentido, donde la gente sólo puede obtener aventura subiéndose sobre unas ruedas y la felicidad abstrayéndose de la vida de cada día—este tipo de comunidades no justifican los nuevos inventos ni los avances de la ciencia".

⁵ ALEXANDER, Christopher, Ishikawa, S., Murray, S. *A pattern language : towns, buildings, construction*, Oxford University Press, New York, 1977.

⁶ HOWARD, Ebenezer. "Gardens cities of tomorrow" en el libro *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna* de Carlo Aymonino, Ed. GG. 1972.

viendas, del lugar de trabajo y de recreo. El método debe consistir en situar esta distribución de modo adecuado en la zona verde protegida". "Si la edificación se controlara en núcleos razonablemente limitados que formaran atractivas agrupaciones urbanas de distintas medidas y estuvieran separadas por zonas verdes adecuadas, en la Región habría suficiente espacio para cualquier incremento de población razonable, y todavía quedaría la mayor parte de suelo como zona verde"⁴.

La ciudad, al absorber los pueblos y pequeñas ciudades de su entorno próximo (reduciéndolas a nombres de barrios) ha adquirido otra forma más compleja e irregular, como unión de muchas otras. Es fácilmente reconocible la tendencia hacia la desintegración de la forma del agregado metropolitano.

Las regiones metropolitanas, como indica Chr. Alexander, no pueden equilibrarse hasta que cada una sea lo suficientemente pequeña y autónoma como para ser una esfera independiente de cultura⁵.

La falta de organización, la congestión y el colapso de estas formas urbanas resultantes, inicialmente afrontadas en las grandes ciudades capitales mundiales del siglo XIX (Londres, París, New York, Chicago,...), hizo que se entendiera razonable que el crecimiento efectivo requiriese la división celular y no simplemente la dilatación del núcleo original. Otras alternativas al crecimiento extensivo las hemos podido ver con ejemplos impulsados por innumerables teóricos del urbanismo, de entre los cuales son paradigmáticas las figuras de Ebenezer Howard⁶ (Garden Cities) o Arturo Soria y Mata (ciudad lineal).

Lo más destacable y singular de la propuesta visionaria de Arturo Soria no era tanto la forma sino la escala urbana en la que se concibe el proyecto, nunca planteada hasta el momento. Era una actuación en el territorio sin precedentes, con la voluntad de ordenar y detener la construcción caótica, apoyándose en la línea de ferrocarril como eje de desarrollo urbano (había estudiado los casos de EEUU) asumiendo el carácter dominante de la periferia. Asume la idea de anillo verde argumentando que así los núcleos-satélite podían establecer una nueva forma de vida mejor conectada y más próxima a la naturaleza (apoyados en un bulevar anular y un tranvía de circunvalación). Decía que la estructura antigua era centrípeta, mientras que la contemporánea tendía a ser centrífuga.

La ciudad lineal se plantea como una alternativa a la metrópoli, pero que sin embargo, fue preferida la "propuesta de ensanche". Con el ensanche, el estado cede a la burguesía la capacidad de construir y administrar servicios y dotaciones definidas por el Poder. Arturo Soria, al contrario, propone construir una ciudad privada,

concebida, diseñada, construida y gestionada por una Compañía por acciones, coherente con su idea de “ciudad liberal”. Pero un elemento de fracaso fue precisamente su carácter de ciudad semi-independiente.

La contribución de Howard, la originalidad y la esencia de su concepto, consistía en considerar el problema de la construcción de la ciudad y de la vivienda como un problema regional⁷. Según Howard debía estimularse el crecimiento urbano hasta el punto de que ofreciese el máximo de servicios a la vida social y económica del centro. El crecimiento exterior podía tener lugar, no mediante el hacinamiento o la extensión, como ocurre en la actualidad, sino mediante la fundación de una nueva ciudad-jardín.

Podría considerarse que Howard ha sido el primer pensador moderno que tenía un concepto sociológico sólido de la dinámica del crecimiento racional urbano.

Posteriormente, entre 1920-1934 se lleva a cabo la singular Ruhr-Siedlungsverbandes con el que Alemania, tras el Tratado de Versalles, tuvo que idear un nuevo sistema de planificación urbana y territorial mucho más eficaz y orgánico que le permitiera explotar esta región a gran escala. Tomando como referencia la ciudad jardín de Howard y la planificación regional de Geddes, Robert Schmidt diseña un plan regional para dar respuesta al conjunto de asentamientos pequeños y medianos, apoyado básicamente en tres acciones: la edificación (con planes de expansión para los municipios y principios urbanísticos uniformes), el paisaje (desarrollo del campo y el verde urbano para mejorar la calidad de vida de los habitantes) y las infraestructuras (para que estimularan el crecimiento económico y facilitasen el acceso a las zonas de recreo a través del primer esqueleto del sistema de carreteras locales); consiguiendo una gran metrópolis polinuclear de ciudades interrelacionadas.

Esta experiencia urbana es uno de los proyectos de escala y ámbito regional más claros del último siglo, en el que su tratamiento en red y su coherencia multipolar se aleja y diferencia con respecto al resto de proyectos regionales de baricentros destacados; sea Londres, París, Madrid, Milán, Moscú, Boston, Chicago,...⁸

Es posible advertir que se ha dado un cambio fundamental del sistema urbano concentrado y rígido, sustentado por la industria y el ferrocarril, desde modelos de ciudad tradicional del s. XIX, hacia otro de desarrollo urbano más disperso⁹, originado principalmente por la aparición del automóvil y su capacidad de liberar los desplazamientos en múltiples opciones, más compatibles con los modelos espaciales flexibles de Arturo Soria y Howard de principios del s. XX.

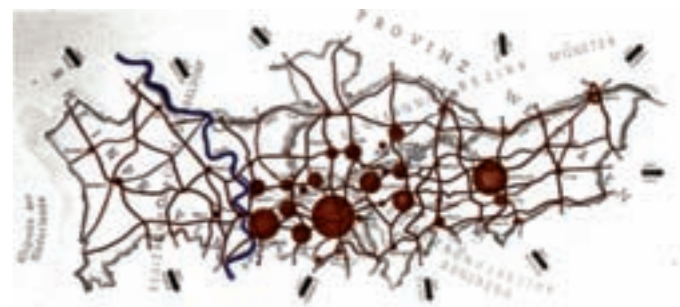
En este sentido, la metrópolis jardín planteada por Hilberseimer¹⁰(1885-1967), es una ciudad totalmente descentralizada formada por unidades de asentamiento de densidad media; con una trama de alturas flexible y variable, que dibuja una nueva textura urbana en forma de árbol o espina de pez, como prototipo de ciudad de occidente, a partir de una noción de espacio ilimitado (Spengler) con enormes posibilidades urbanísticas.

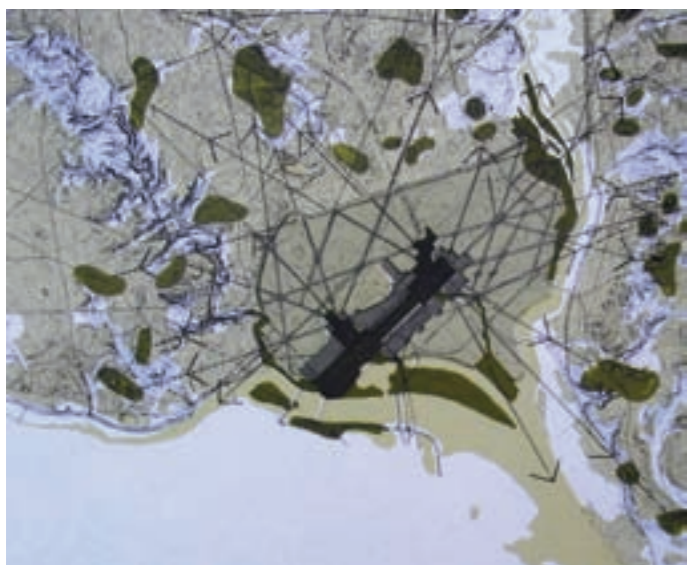
Puede ser entendida como una nueva forma de colonización del campo, cuyo proceso implica racionalizar la ciudad en su reencuentro con la naturaleza. El paisaje se incluye en la metrópoli como nuevo espacio social en forma de parque, siendo éste el sustituto de la calle, que ha evolucionado contrariamente, al impedir un ambiente óptimo de intercambio incorporando mayores flujos de tránsito incompatibles con el peatón.

La calle-corredor de la ciudad tradicional heredada, defendida por Sitte por sus cualidades visuales y escenográficas, da paso a otras propuestas de relaciones más extensas e intensas, adecuadas a las nuevas nociones de calle, paisaje y ciudad.

El paisaje se incluye como término espacial, no sólo por las cuestiones saludables que pueda aportar el encuentro con la naturaleza, sino más bien, por hacerlo accesible y penetrar en la ciudad en forma de parque. El parque es el nuevo centro de la comunidad. La decisión de sustituir la calle por un gran parque comunitario responde a un análisis morfológico de la movilidad, que pretende preservar al peatón del dominio del automóvil, utilizando la morfología del barrio como un conjunto de culs-de-sac rodeados de parque. Se diferencia de la morfología de las ciudades tradicionales, pero al estar diseñadas para ser usadas a pie, las hace totalmente afines, aumentando además las posibilidades de desarrollo en un territorio ilimitado¹¹. Se considera que “una región, entonces, es algo que puede existir, algo que puede vivir y soportar vida. Una región es una parte interrelacionada de un país, una unidad natural, autocontenida por razones de ventajas geográficas, recursos naturales y condiciones de suelo, rutas de transporte naturales y hechas por el hombre, desarrolladas y utilizadas por su población”¹².

“Minimizando la dependencia del automóvil y volviendo a la escala peatonal, Hilberseimer restablece la equilibrada estructura urbana que había existido en las ciudades medievales”. (...) “Las zonas residenciales para los comerciantes estarían en medio de los parques y jardines, a una corta distancia peatonal de sus tiendas y oficinas. Sólo los clientes, y unos pocos trabajadores que elijan vivir fuera, requerirían transporte. El aparcamiento,





4

entonces enormemente reducido, dejaría de ser un problema sin solución y se distribuiría fácilmente en edificios. ¿Utopía? –no, sino algo racional y posible, como una turbina, un aeroplano, un manzano¹³.

Con respecto a los movimientos y las relaciones, Le Corbusier confiaba plenamente en las nuevas infraestructuras para absorber todo el tráfico, por eso no le importaba que las distancias fueran demasiado grandes y que las funciones estuvieran demasiado separadas, obligando a usar medios de transporte mecánico para ir y volver al trabajo. Sin embargo, el principio básico de Arturo Soria, Howard, Hilberseimer y Mies era que todas las ciudades fueran caminables y estuvieran dimensionadas mediante distancias a pie. Por eso definieron una pieza repetible, manejable, que pudiera adaptarse a cualquier tipo de situaciones y que fuera totalmente autosuficiente. El aumento del tamaño de la ciudad se fundamentaría en un sistema de crecimiento fractal¹⁴.

El urbanismo, entendido aquí como un problema principalmente de orden (Le Corbusier), empieza a preocuparse por el gradiente viario -de las grandes infraestructuras a las calles peatonales- y la dinamización del tráfico, acercando las distancias peatonales de la residencia al trabajo.

Además de las propuestas supranacionales e interestatales de la costa Este de EEUU, los proyectos para Chicago y Detroit son los más avanzados por Hilberseimer en la concepción regional del fenómeno urbano.

El territorio puede entenderse también como suma de muchos niveles de elementos de valoración (la geología, la fisiografía, la hidrología, los suelos, las pendientes, etc.), que cuando se analizan, la zona objeto de estudio muestra, tanto sus características, como su variabilidad.

Es posible reconocer lo que es intrínsecamente idóneo o inadecuado para el crecimiento urbano, pero para ello es necesaria una información precisa en la que basar las decisiones. Dicha información es la base para llevar a cabo un buen plan, pero en sí misma no debe de entenderse como tal, ya que carece de proyecto.

Un leal partidario y amigo, de las consideraciones de Mumford, Ian L. McHarg¹⁵, realiza una serie de trabajos de gran escala (Washington¹⁶, New York,...) en la 2ª mitad del s. XX, en los que demuestra el valor y la necesidad de ordenar el territorio teniendo en cuenta la Naturaleza.

Esta visión revela la importancia de relacionar las futuras urbanizaciones, no sólo con las características de la zona¹⁷, sino también, con su capacidad de carga, y los problemas ocasionados por la forma de su crecimiento

(la parcelación y construcción del suelo no forma una comunidad y la suma de suburbios tampoco). Esto ayuda a saber cuáles deben ser los terrenos más óptimos para ser destinados a espacios libres, y plantea la pregunta esencial sobre qué papel tiene hoy la naturaleza en la metrópoli. Se plantea que, a través del proyecto del territorio, es posible reservar tierras caracterizadas por sus procesos naturales y de regular su desarrollo para retener su valor. Ese valor, frágil y variable, es la cuestión sustancial que este estudio trata de evidenciar, ya que el territorio, que incluye a la Naturaleza, no es uniforme, y además, está sometido a procesos de cambio con los que continuamente se cuestiona su desarrollo o permanencia.

El espacio público, condicionado y atezado por el espacio urbano construido, se imagina cada vez más caracterizado por los valores y procesos naturales de los espacios abiertos próximos a las ciudades. Estos espacios “vacíos de afuera” (más entendidos hoy como intervalos urbanos), son los portadores de esperanzas e ilusiones no respondidas satisfactoriamente por el interior, tomando el nombre de “Parque”. Veremos en el siguiente apartado que esta noción aglutina un conjunto de cosas y deseos deslocalizados¹⁸ muy variable.

1 Estudios para Chicago. HILBERSEIMER, L.

2 Movilidad y espacio urbano. Estas imágenes muestran algunos ejemplos del cambio introducido en los espacios urbanos debido a las exigencias del desplazamiento. Collage entre Holanda, Atlanta y La Haya.

3 Ruhr-Siedlungsverbandes (Robert Schmidt)

4 Washington. Plano de emplazamiento y estructura urbana de la ciudad. La relación visual entre los ejes urbanos principales con los hitos geográficos de su entorno se fundamenta en su deseo de referencia continua a los elementos identificativos del lugar (McHarg, I.)

7 Para ello planteaba las siguientes premisas:

1º. Las tierras debían pertenecer a la autoridad común, que se encargaría de su explotación. Los beneficios revertirían sobre la comunidad. Se elimina así la propiedad privada y la tentación de aumentar la densidad que tiene como fin elevar el valor de la tierra. Es más, el centro está vacío, es un lugar de encuentro, un espacio libre con usos públicos y representativos.

2º El crecimiento controlado y la población limitada. Debe ser planteada según patrones humanos y debe tener un tamaño, forma y límites definidos.

3º Un equilibrio funcional. En las relaciones regionales debía existir un equilibrio entre la ciudad y el campo; en el desarrollo interno se establecería un equilibrio entre el hogar, la industria y el mercado, así como entre las funciones políticas, sociales y recreativas. Eliminó así la posibilidad de la decadencia que trae la aglomeración ilimitada.

8 La solidez estructural del modelo territorial, fuertemente ligada a la industria del acero y el carbón, a lo largo del valle fluvial, fue creciendo más y más a lo largo del siglo XX, hasta que su base económica entró en declive a final del siglo. Esa cohesión territorial, social y cultural, ha sido el elemento movilizador que ha permitido relanzar un nuevo proyecto económico regional, con otro modelo de desarrollo y tipo de industria (turística, cultural, servicios,...) que evitase su desintegración. Es un sistema de ciudades fluvial y descentrado que, con 10 millones de habitantes, lucha por preservar el valor territorial acumulado necesitando reinventar sus recursos y el sentido de su permanencia en el centro de Europa.

9 “una cultura urbana dispersa, y aún así concentrada e integrada en la Naturaleza”, asumida como ideal por Mumford, L.

10 HILBERSEIMER, Ludwig. *La arquitectura de la gran ciudad*, Barcelona: Gustavo Gili, 1999.

11 En contraposición al modelo centralizado de Le Corbusier (plan Voisin para París), Hilberseimer utiliza el principio de la unidad de asentamiento para organizar todas las comunidades como si fueran barrios, tanto las rurales como las urbanas: integrando los negocios, la agricultura y la industria.

12 Ludwig Hilberseimer: “What is a región?”, en *The New Regional Pattern*, pág. 89.

13 Caldwell, Alfred “The city in the landscape. A preface for planning”, pág. 87.

14 LLOBET, Xavier. *Hilberseimer y Mies. La metropolis como ciudad jardín*. Arquithesis, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 2007.

15 McHARG, Ian L. “Proyectar con la Naturaleza”, Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 2000.

16 El Plan Paisajístico Global para Washington D.C. es el desarrollo de un método más que la creación de un plan. El método ecológico es eficaz cuando se aplica a una región metropolitana rural en vías de urbanización. Se ven los componentes de la identidad natural de la ciudad como un sistema de valores y se trata de responder a él, ofreciendo oportunidades para el uso humano. La ciudad puede ser entendida como evolución geológica y biológica, suma de procesos naturales y adaptada por el hombre. Se expone como una investigación de la forma recibida – la identidad Naturaleza- y la forma elaborada –la ciudad creada-. Washington D.C. puede ser considerada como una forma evolutiva que refleja su Hª en la morfología proyectada por L’Enfant.

Se enfatiza la existencia de una preocupación fundamental por la Forma y los Factores de emplazamiento.

17 Ciertas zonas y procesos naturales son inhóspitos para el hombre, como las zonas afectadas por terremotos, zonas en trayectorias de huracanes, tierras bajas inundables... La idoneidad del terreno en sentido descendente se acepta que pueda moverse desde las zonas que tienen aguas superficiales, llanuras de inundación, marismas, zona de descarga de acuíferos, pendientes pronunciadas, bosques, arboledas, hasta los terrenos sin bosques. Esta es una aproximación razonable y prudente.

18 Según el Diccionario RAE. 1. m. Terreno destinado en el interior de una población a prados, jardines y arbolado para recreo y ornato. 3. m. Conjunto de instrumentos, aparatos o materiales destinados a un servicio público.

Se añaden variantes como parques naturales, temáticos, industriales, zoológicos,...

parques

jardines de la metrópolis

La relación ética y epistemológica entre ser humano y naturaleza ha cambiado. La naturaleza en la ciudad, representada habitualmente por los parques, es la alusión más clara de la noción de espacio que asocia el espacio público a la imagen de los paisajes anhelados.

La diferencia entre ciudad y naturaleza en realidad ya no existe. La ciudad es ya un extenso parque urbano en el que el habitante contemporáneo no está limitado al entorno cercano. Ese habitante “es un individuo móvil, seguro, explorador. Cambia de aspecto y de entorno. Carece de familia y tiene varias direcciones postales” (Geuze, A.).

El aumento de los espacios destinados a la vialidad como consecuencia de la generalización del uso del automóvil como medio de transporte privado, y la transformación de la manzana de edificación perimetral cerrada hacia tipologías más abiertas, ha multiplicado la relación con el espacio libre y la distancia, produciendo la necesidad de crear nuevas referencias y espacios sociales de encuentro.

Los espacios públicos hoy son a veces escenarios urbanos esporádicos y aleatorios, no convencionales, normalmente no preparados para el uso que presentan. Se hace necesaria la optimización de estos nuevos lugares de relación, como pueden ser los espacios agroforestales, las playas o cuencas fluviales, las grandes arquitecturas cívicas (museos, estadios,...), de ocio y consumo (variaciones de la noción de parque¹: comercial, atracciones, zoológico,...), lugares de espera o tránsito, como las gasolineras, las estaciones o los aeropuertos,...

La nueva realidad metropolitana es producto del enorme crecimiento extensivo y de la crisis de los límites entre ciudad y territorio². Se ha dado lugar a una ciudad y a un territorio que ya son una sola cosa, sin límites claros y con infinidad de vacíos urbanos existentes o posibles.

Al traer la naturaleza a la ciudad y hacer útil la naturaleza al ciudadano, se incorporan nuevos materiales y nuevos modelos, en los que participan diversas disciplinas -agricultura, ecología, arte, arquitectura y urbanismo- presentadas, no desde su especificidad sino desde las lógicas de la arquitectura y el paisaje.

Se trata de dar contenido a estos nuevos lugares públicos como producto e instrumento de integración, estructuración y organización del espacio. No obstante, la ciudad mediterránea tiene una especificidad urbana característica, producto de su rica historia, que se ha ido definiendo en un largo proceso de acumulación de estratos sobre el territorio.

Estos nuevos espacios colectivos (bosques, ramblas o

lugares de drenaje del territorio, agriculturas urbanas, infraestructuras verdes...), han de ser necesariamente complejos, ya que tienen que incluir los valores tradicionales compartidos y ser afines a las leyes ecológicas y las problemáticas medioambientales, de dimensión y escala creciente en los actuales planeamientos territoriales. Ha de considerarse el sistema espacial capaz de dibujar una nueva geografía del territorio e incluir el conjunto diverso de significados urbanos, ecológicos y estéticos. Puede ser el dispositivo que haga comprensible la nueva forma de la ciudad metropolitana.

Se hacen necesarias nuevas propuestas sensibles a la variabilidad de los procesos productivos que consigan armonizar naturaleza y cultura.

¹ SORKIN, Michael. *Variaciones sobre un parque temático: la nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 2004.

² RYKWERT, Joseph (1981). “El jardín del Futuro, entre la estética y la tecnología”. Asimismo se subraya la reivindicación más clara de nuestro tiempo: llevar la naturaleza a la ciudad y hacerla útil al ciudadano.



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



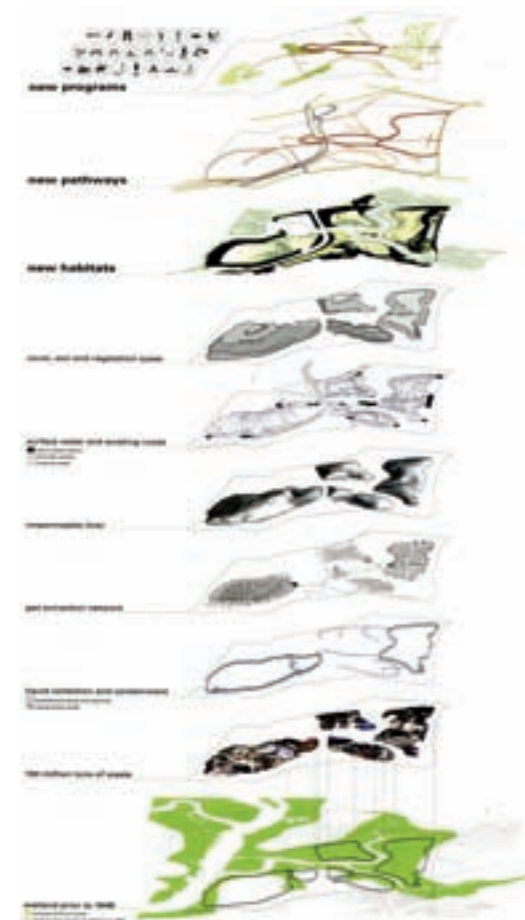
12



13



14



- 1 Oasis. Sur de Marruecos
- 2 Claro en el bosque. Great Barrington, Massachusetts (Mc Lean, Alex).
- 3 Huertos urbanos y paisajes urbanos productivos. La Habana, Cuba. 2006
- 4 Land art. The Lightning Field. (Walter de María, 1977)
- 5 Plano de intervenciones y sistema de espacios libres, Emscher-Rhur master-plan. Se trata de un territorio industrial degradado que va de Duisburg a Dortmund (80 km), en el corazón de un territorio particularmente denso y altamente explotado. El corredor presentaba disfunciones: 1) Medioambientales; 2) Territorio degradado por el nivel de explotación industrial y urbana, 3) Económicos, 4) Gran retroceso en la producción industrial masiva, 5) Sociales, 6) La calidad de los centros urbanos es baja, y existe una carencia de cohesión e identidad, agravada por la elevada tasa de paro. Los objetivos son: a) Reconstrucción del paisaje, protegiendo los espacios, b) verdes que todavía quedan, c) Reclasificación ecológica del agua, como necesidad de poner fin al uso del río como una cloaca industrial de toda la zona, d)Reestructuración del sistema económico, reflejando un aspecto ecológico, e) Conservación del patrimonio industrial, ante el rápido desmantelamiento de complejos, f) Renovación del parque residencial, para adaptarse a las nuevas necesidades sociales, g) Restablecimiento de la cohesión social, con actividades para todas las edades.

Las actuaciones propuestas han sido: I) buscar una estrategia de viabilidad ecológica, económica y social para la renovación y el desarrollo general de áreas industriales degradadas, mediante la elaboración de proyectos concretos. Estos planes se concentran en ciertos aspectos, tales como: I) Identificación de terrenos apropiados para la regeneración de áreas verdes. II) Catalogación de patrimonio industrial de interés para su conservación. III) Localización de espacios adecuados para la ubicación de nuevos complejos industriales. IV) Localización de centros para la colocación de áreas de servicio. Se han obtenido una buena cantidad de proyectos tales como la renaturalización de diversos ríos, la reconversión de grandes edificios industriales en centros culturales y la construcción de bloques de viviendas para grupos específicos.

- 6 Paisajes industriales reutilizados. Katernberger Landschaft. Emscher-Rhur master-plan
- 7 Antiguas fábricas recicladas. Kokerei Hansa, Dortmund.
- 8 PLAN GENERAL DEL SISTEMA DE PARQUES PARA NUEVA YORK Y SUS ALREDEDORES, 1928. Es el resultado de la consolidación de la visión regional sobre las ciudades así como la noción de parque como infraestructura social integradora. Es un ejemplo de la referencia geográfica a la naturaleza como elemento estructurador de la ciudad nueva. Existen otros coetáneos: Chicago, Boston,... Algunos de sus diseñadores más

paradigmáticos fueron F.L. Olmsted y Forestier (La Habana, Buenos Aires, Fez...). Se muestra una metrópoli donde los vacíos articulan un sistema encadenado de espacios naturales que acompañan la experiencia cotidiana del ciudadano. Los parques públicos y su red ecológica natural en el medio metropolitano se entiende como un valor cultural y como un bien público que sirve a la cohesión social. Se elabora una visión sistemática más allá de los límites tradicionales de la ciudad, alcanzando la naturaleza virgen, como última e importante pieza de su visión metropolitana. Aparece el territorio como parte integral de la vida urbana.

- 9 CENTRAL PARK. F.L.Olmsted. 1857. Representa el gran ágora natural de la ciudad nueva. La importancia de la percepción del ambiente es considerada decisiva en la formación de los ciudadanos y una tarea social necesaria la de crear espacios públicos naturales que cumplan su papel educativo (Google Earth).
- 10 EL MALL, en Central Park, es un espacio de sociabilidad claro y reconocible, además de ser un elemento de transición entre el ambiente metropolitano y el paisaje natural del parque (OLMSTED, F.L.).
- 11 Vista desde dentro del Central Park. Se establece una doble contraposición; por un lado el artificio de la ciudad y la naturaleza del parque, y por otro, el espacio ensimismado del individuo en el espacio abierto y espacio común compartido del propio parque.

- 12 FRANKLIN PARK, 1900. Representa la introducción de otros muchos usos lúdicos y deportivos en los parques, modificando así su anterior imagen de naturaleza idealizada (Olmsted, F.L.).
- 13 COCOON II. Andreas Gursky, 2007. Fotografía escenas de Raves -fiestas de música electrónica, masivas, esporádicas y clandestinas normalmente-, además de otros fenómenos urbanos y sociales contemporáneos, que muestran descripciones de realidades actuales basadas principalmente en nuevas formas de mirar y percibir los paisajes de la acumulación, la repetición y nuestra relación con los diversas formas de naturaleza.
- 14 FRESH KILLS, CORNER, James. 2003. Tiene el potencial de convertirse en un modelo internacional de recuperación creativa de suelo que transformará cómo experimentamos los vastos y últimos paisajes urbanos industriales. Desde 1948 había sido el vertedero de la ciudad de New York.

ciudades

tácticas y formas de habitación

Desde finales del siglo XIX, han surgido un gran número de teorías, experiencias y proyectos urbanos tratando las dificultades y problemas ocasionados frente al acelerado crecimiento al que se ven sometidos los territorios. Los CIAM fueron durante varias décadas los espacios de discusión internacional donde se exponían las ideas (Cartas) más relevantes e influyentes en la construcción futura de las ciudades.

La primera zonificación funcional de la Carta de Atenas de 1933 no respondería a las necesidades de la vida orgánica de las ciudades, inflexible e incapaz de adaptarse a las nuevas situaciones. A continuación se consideraría más óptima la reagrupación de las cuatro funciones de acuerdo a categorías más humanizadas con el gradiente de escalas de asociación que recogían la casa, el barrio, el distrito y la ciudad. Con la Carta del Hábitat (1955) se introdujo una nueva visión arquitectónica y urbana que incorporaba la diversidad, el cambio, la transformación,... en una nueva estructura o "sistema dinámico", que pudiera desarrollarse en el tiempo y permanecer con un cierto grado de unidad y cohesión. Se buscaba encontrar el hábitat ideal para cada lugar en particular y para cada momento concreto, concibiendo estructuras variables en el tiempo. Los asentamientos informales del Mediterráneo sur serían un claro referente en esta época.

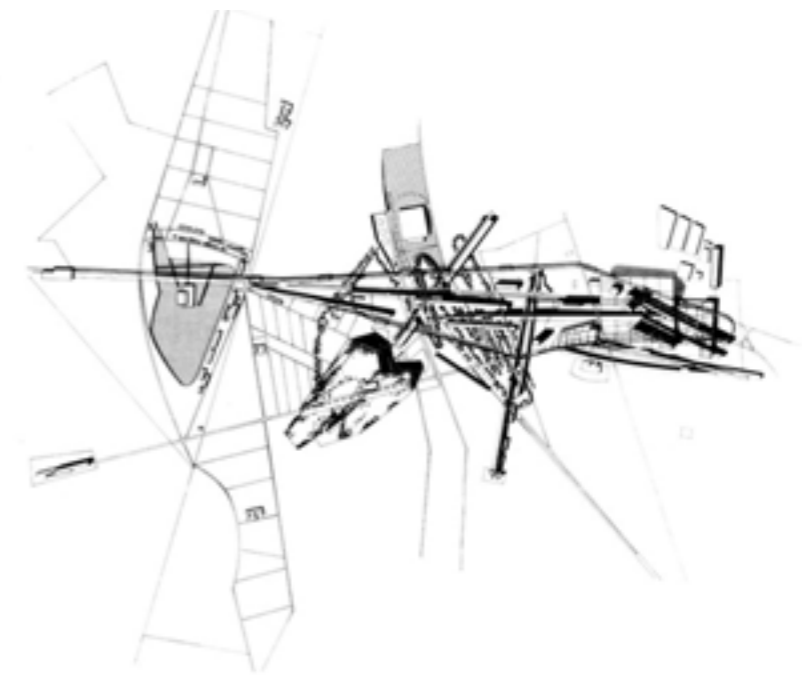
A partir de entonces, el grupo de arquitectos del Team X se propondrían volver a pensar las ciudades concibiéndolas también en función del entorno. Querían devolverle la escala humana y acercarla a las personas, haciendo que las funciones urbanas no estuvieran demasiado separadas y fueran dimensionadas y proyectadas adecuadamente.

A final de los ochenta, se propone un concurso de ideas para la construcción de una "ville nouvelle" a 30 km al sureste de París, y considero que esta propuesta ejemplifica de alguna forma, los problemas y posicionamientos complementarios que evidenciaban la dificultad de proyectar y gestionar en su totalidad los súbitos crecimientos urbanos. Quisiera llamar especialmente la atención, en este punto, sobre los proyectos de Coop Himmelblau y OMA. El primero apuesta por una ciudad única, dotada de todas las infraestructuras necesarias como respuesta al crecimiento diseminado en "sprawl" de tres ciudades pequeñas preexistentes. Esta ciudad debía de reconocer y asimilar su tensión intrínseca, como conflicto y alianza de fuerzas entre la diversidad y la discrepancia, con partes y elementos altos y bajos, densos y vacíos, ruidosos y tranquilos, cálidos y fríos, blandos y duros, lugares de confusión y claridad; y se materializaría mediante estructuras "capaces". Se proyectaría mediante tres fases y seis dispositivos tácticos. La primera fase partiría del marco de desarrollo y cambio que venía ocurriendo ya establecido. La intensificación de las infraestructuras revelarían gradualmente las diversas fuerzas urbanas generando densidad, complejidad y altura. En la segunda fase se generarían grandes espacios básicos en forma de "haz", portadores de significados mínimos, que los propios usuarios irían completando con unidades de 20 a 40 residentes asociadas a un ascensor que permitiría también situar en altura el parking y posibles jardines. Con la última fase se intensificarían las fuerzas urbanas a través de una plataforma curva de 500x500m que se extendería por todo el corazón de la nueva ciudad permitiendo deambular entre niveles con múltiples itinerarios.

- 1 TEAM X. Country, Habitat IN Landscape; City, Habitat IS Landscape
- 2 Evolución urbana de la ciudad de Paris. Localización de new towns y posición de Melun-Senart al sureste
- 3 Icono concepto de proyecto para la ville nouvelle Melun-Senart (Coop Himmelblau)
- 4 Planta de propuesta para la ville nouvelle Melun-Senart (Coop Himmelblau)
- 5 Vista de maqueta de propuesta para la ville nouvelle Melun-Senart (Coop Himmelblau)



3



4



5



1



2



1



2



3

La segunda propuesta invertiría toda su energía en la preservación, definición y desarrollo del espacio entre ciudades, renunciando al control y diseño del “lleno” o construcción de los nuevos tejidos residenciales. Se asume la propia limitación del proyecto, y la imposibilidad de control en el diseño con toda su complejidad y multitud de agentes. Aquí el arquitecto siente que ya no se puede diseñar la ciudad, que no puede captarla en su totalidad, ni controlar su configuración o geometría.

Dirían en la memoria que, si lo construido está ahora fuera de control, sujeto a permanente desorden político, financiero y cultural, lo mismo no es aún cierto para lo no construido. En vez de empezar diciendo lo que se quiere hacer, se define claramente lo que no se quiere hacer, no se pregunta dónde construir, sino donde no construir “¿Cómo abstenerse de la arquitectura?”. Se utiliza un argumento inverso. Mediante un proceso de eliminación se llega a una especie de letra china o *kanji* de espacios vacíos que se podría defender de la contaminación de la ciudad. Un elemento controlador. Una forma de coherencia y convicción. “El resto se rendirá al caos, creando un contraste potencialmente sublime entre las áreas vacías del emplazamiento y el incontrolable casi cancerígeno crecimiento caótico de la ciudad en su conjunto” (OMA).

En vez de una ciudad organizada a través de sus construcciones, se tiene una forma definida por este sistema de vacíos, que garantizará belleza, serenidad, accesibilidad e identidad, a pesar de su indeterminada arquitectura futura. También se planifica en varias etapas, apostando por una mínima inversión pública para una máxima preservación de las cualidades existentes. El resultado viene dado por la superposición de diferentes opciones de desarrollo incluyendo además unas básicas reservas programáticas.

Un proyecto que, como un *kanji*, surge del trazo ordenado y decidido, más autónomos en su emergencia, más natural, con un gesto de significado sintético y claro. Las lecturas cruzadas y la relación con otros proyectos urbanos posteriores se sumaran a este texto espacial como más palabras y más lugares.

- 1 **Planta de propuesta** para la ville nouvelle Melun-Senart (OMA).
- 2 **Vista de maqueta** de propuesta para la ville nouvelle Melun-Senart (OMA).
- 3 **Comparación de esquemas conceptuales de propuestas** de COOP HIMMELBLAU y OMA para el proyecto de ville nouvelle Melun-Senart

centralidad

dependencias armónicas

Las ciudades, antiguamente, crecían en torno a elementos urbanos singulares o primarios, forjando una tensión o atracción entre ellos y las áreas residenciales congregadas alrededor, que aún hoy podemos hallar contenidos en su forma. Se conformaban como los centros propulsores y catalizadores del desarrollo urbano, e incidían directamente en la forma y valor del suelo próximo a ellos¹.

Hay quienes atribuyen la formación de la ciudad en Europa a la acción del mercado, castillo o abadía; frente a otros² que defienden su nacimiento con el de las instituciones burguesas, a causa del despertar económico e industrial.

Es claro que, en la utilización de los viejos cuerpos y lugares de las ciudades, hay un hecho económico y psicológico simultáneo. Son tanto un bien como una referencia simbólica. Sin embargo, el progresivo incremento de los desplazamientos demuestra que “La centralidad no está ahora en el centro, sino en la pertenencia a una red, representada por la red de infraestructuras arteriales, a la que habría de sumarse el resto de redes (materiales o inmateriales) a las que la empresa puede estar vinculada” (Dematteis, G.). Los nuevos centros cívicos de hoy se constituyen en las intersecciones de la red social y la red física en el territorio.

La distribución y las jerarquías de estas redes han sido analizadas en profundidad, sobre todo, desde la aparición de la *teoría de los lugares centrales* de W. Christaller, en la que se mostraba con claridad las relaciones entre los núcleos urbanos y los servicios con que se dotaba a la red urbana.

Somos testigos de una descentralización del terciario de servicios a las personas y las empresas (centros comerciales, almacenes industriales, etc.), a diferencia del terciario direccional (financiero, administrativo, etc.) que generalmente sigue permaneciendo y acumulándose en los centros urbanos tradicionales. Su permanencia en los emplazamientos centrales, donde el suelo tiene un mayor valor, constituye todavía una parte importante de la centralidad de los núcleos urbanos, como centros de poder y valor referencial.

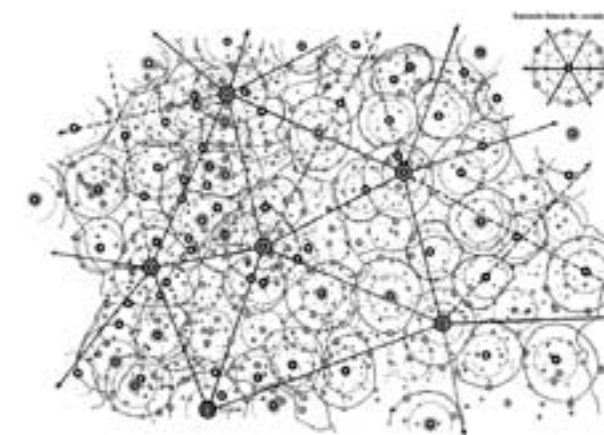
Se establece así una nueva geografía de centralidad, de carácter paulatinamente polinuclear, en la que cada punto o “esquina” del territorio potencialmente podría ser centro o germen de centralidad urbana, dependiendo principalmente del nivel de accesibilidad al resto de emplazamientos próximos. Es una red emergente con nuevos nodos, conexiones y jerarquías.

Hemos de destacar también que, la aparición y consolidación progresiva de los nuevos centros urbanos o te-

rritoriales, influye directamente en la evolución y consistencia del entorno próximo, incluidos los demás centros, ya que modifica de alguna manera el sistema en su conjunto. Se polariza, por tanto, de forma variable, los puntos o zonas de atracción en el territorio. Esta atracción no sólo la define su accesibilidad. También son propios, el valor (paisajístico, simbólico, precio,...) de su localización, la envergadura o intensidad de la actividad que ocasione, etc.

No debemos olvidar que la trascendencia de la cualidad de estos centros, asociada en muchos casos a su calidad, flexibilidad, diversidad, significación social, etc., y no tanto a su dimensión, es la que determinará su capacidad de permanencia en el tiempo.

También, el desarrollo de la continua innovación y la cultura, hace destacar, por encima de las condiciones físicas de la red, la mayor importancia de las ideas (de Solá-Morales, M.), como programas a los que conectarse, y que integran una nueva red nodos o lugares “hub” (concentradores) de realidades distintas y cambiantes.

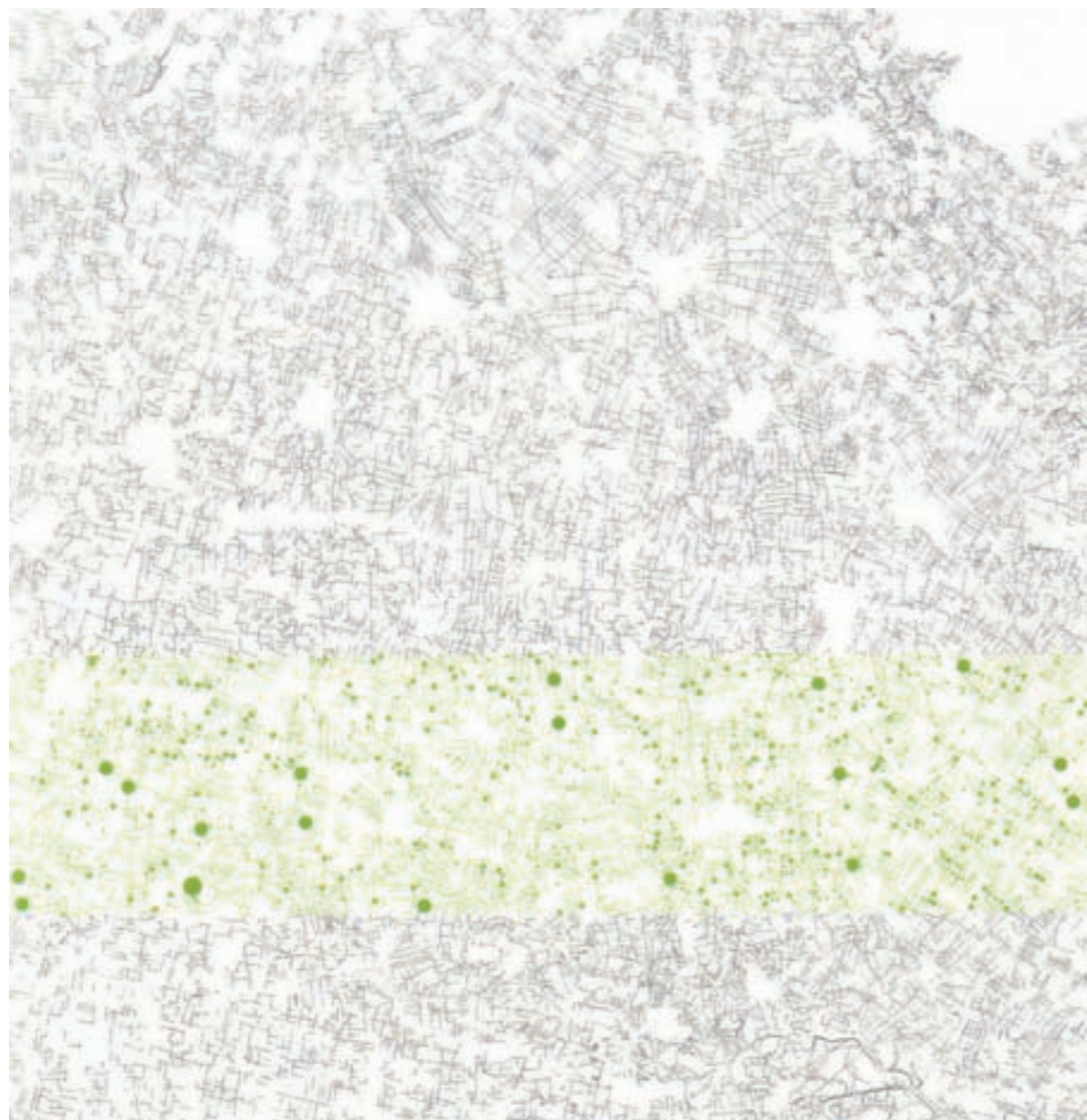


1

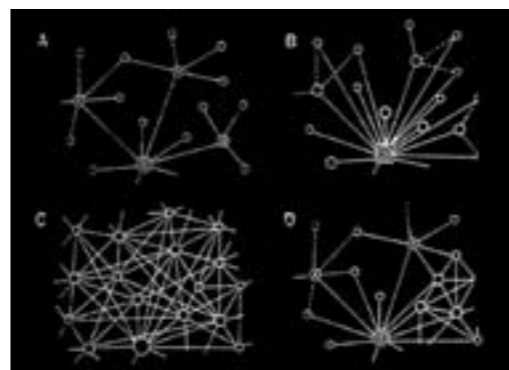


2

1 Italia en Red. Dematteis, G (La explosión de la ciudad, AAVV).
2 Diagrama de lugares centrales (Christaller, W.)



1



2



3

1 New territories (New territories: situations, projects, scenarios for the European city and territory, a cura di Paola Viganò, Roma: Officina Edizioni, 2004)

2 Evolución de la estructura urbana del modelo polarizado al modelo en red (G. Dematteis)

3 Polonia. La planificación de asentamientos y la organización territorial a través del Estudio de los lugares centrales. Obedecía a la planificación territorial del principio de liderazgo – Führerprinzip - del nacionalsocialismo, durante la segunda guerra mundial, pero también sirvió como modelo para la planificación territorial de la República Federal de Alemania tras la guerra (Christaller, W.).

¹ Este planteamiento parte de una visión de la ciudad como un cuerpo compacto, resultado de una suma de partes o "trozos" de ciudad y episodios urbanos. Veremos que la noción de ciudad se va a ver obligada a incorporar nuevos puntos de vista, al verse desfigurada en su crecimiento.

² Henry Pirenne plantea que la relación existente entre la ciudad y las instituciones civiles atestigua el valor que damos a los lugares, a los monumentos, a la realidad física de la ciudad como momento permanente de su devenir político e institucional; los monumentos y toda la construcción urbana son un signo de referencia que con el tiempo cambia su significado.

polarización

centralidad sin jerarquía

Toda la vida, también la cotidiana, muestra la tendencia a polarizarse, a desarrollarse en términos de agregado social, público o privado. Por eso, se ha llegado a escribir¹ que “cuanto más fuertemente se ejerce la polarización y cuanto más estrecha es la relación de intercambio entre la esfera pública y privada, tanto más urbana”.

Las ciudades mediterráneas nos han enseñado aspectos propios diferenciales de su calidad urbana a través de las fuerzas de cohesión de la continuidad y el valor de sus contigüidades. Sin embargo, como iremos observando posteriormente, el futuro de las ciudades reside en su capacidad de construirse como una metrópolis de heterogénea intensidad, como constelación urbana discontinua y compacta; como archipiélago entrettejido y polarizado, aunque exacto y controlado.

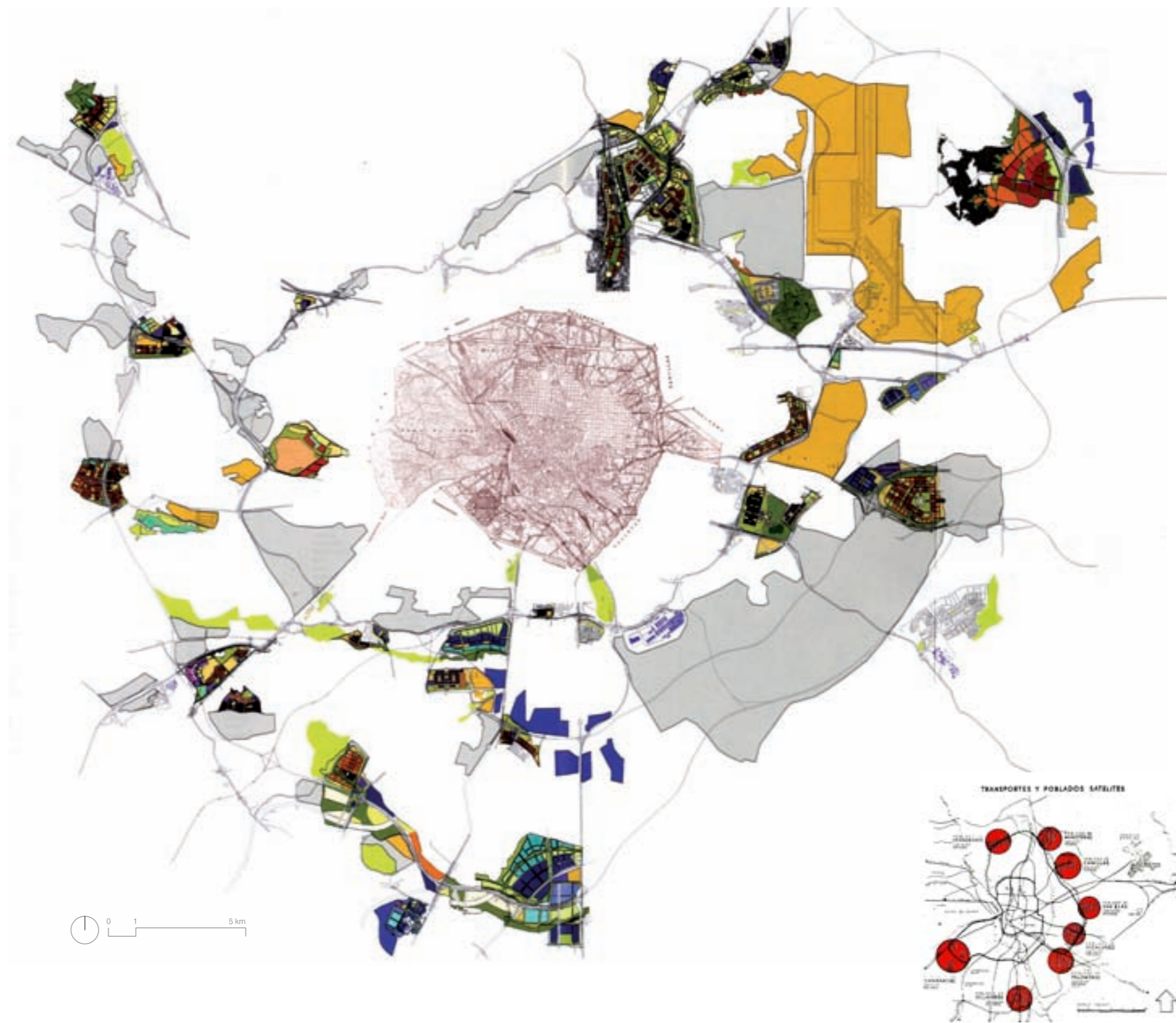
La polarización urbana, más que un resultado formal, debe entenderse como un proceso en el cual las infraestructuras viarias, principalmente ligadas a grandes equipamientos terciarios o áreas residenciales, se convierten en los “atractores” de los nuevos crecimientos metropolitanos. Estos polos constituyen por tanto, una red en transformación, que potencialmente se complementan entre sí.

Anteriormente, ciertos usos o monumentos (del latín *monumentum*, “recordar”) eran los elementos capaces de acelerar y catalizar los procesos de urbanización y transformación de una ciudad.

Sin embargo, “La polarización actual se diferencia de la relación histórica infraestructura-crecimiento, por la localización estratégica en la búsqueda de máxima accesibilidad y exposición visual que presentan las nuevas piezas urbanas en relación con las infraestructuras viarias arteriales, el tipo y mezcla de actividades, pero sobre todo por el posicionamiento dentro de la red funcional metropolitana, constituyendo una nueva geografía de centralidades, autónoma respecto de los núcleos tradicionales y sus extensiones urbanas”².

Se entiende que las nuevas formas de ocupación con las que se construye el territorio, son principalmente las que motivan las infraestructuras; y éstas utilizan unos materiales³ urbanos y unas lógicas de localización propias y particulares de dicha red (economía, accesibilidad, funcionalidad, visibilidad,...). Estas nuevas formas urbanas están asociadas a nuevos comportamientos sociales (ocio, comercio, habitación) y a las transformaciones en el sistema económico-productivo (terciarización, localización y flexibilidad de los procesos productivos,...) que han cambiado la escala y la noción de ciudad.

Según B. Secchi, “una nueva, más dispersa, articulada e inestable geografía de lugares centrales son resultado y



¹ BAHRDT, Hans Paul, "apuntes de sociología urbana", citado en "la arquitectura de la ciudad" de Aldo Rossi, op. cit.

² VECSLIR, Lorena. "Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la región metropolitana de Barcelona" tesis defendida en 2005, Barcelona.

³ A diferencia del término "elemento", el "material" no pertenece necesariamente a un hecho, composición, diseño o proyecto unitario, sino que más bien hace referencia a un conjunto de piezas y a la idea de bricolaje (Levi-Strauss), dejando abierto el problema de la relación entre las partes y el todo. VIGANO, Paola. "la città elementare". Skira, 1999.

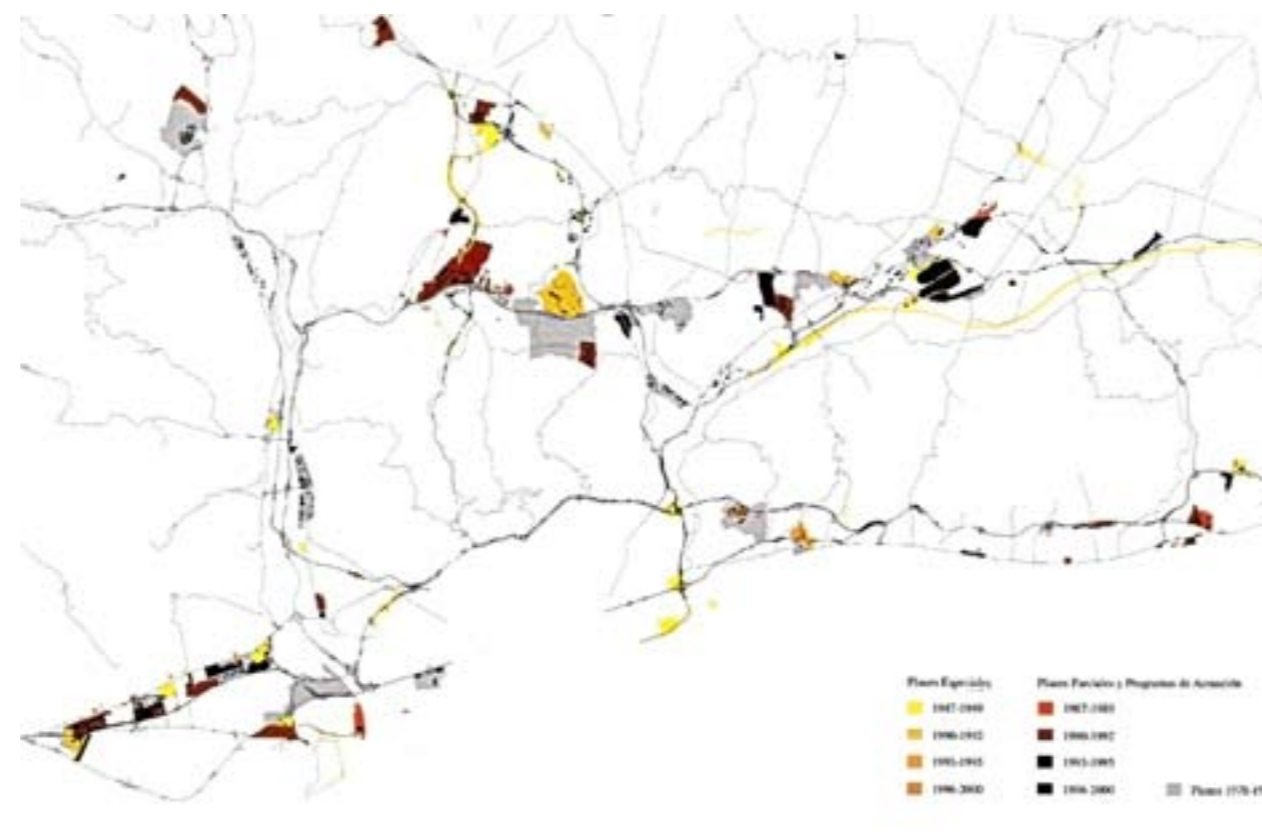
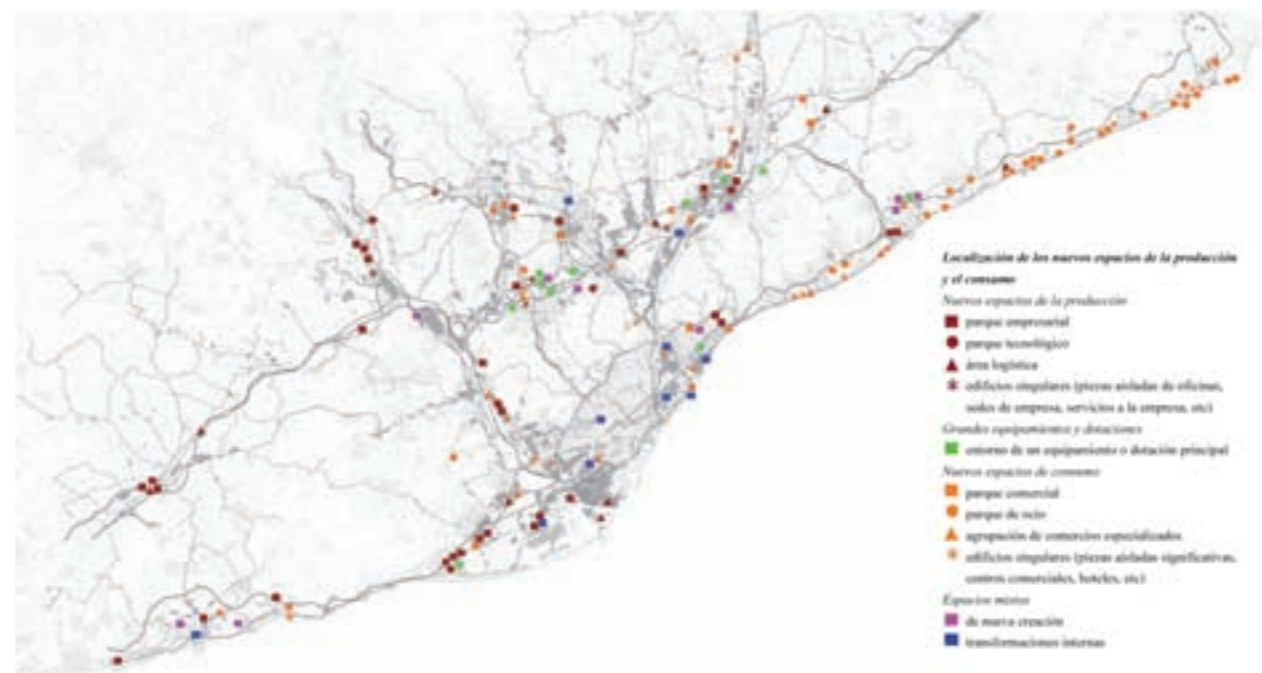
⁴ SECCHI, Bernardo. "Ciudad moderna, ciudad contemporánea y sus futuros" artículo publicado en "Lo urbano" del Editor Ángel Martín Ramos. Ediciones UPC, 2004.

⁵ Sobre el estudio de este tipo de externalidades territoriales aplicado al caso de la Región Metropolitana de Barcelona, véase Joan TRULLEN, "La metrópoli de Barcelona cap a l'economia del coneixement: diagnosi econòmica i territorial de Barcelona 2001. Ajuntament de Barcelona, 2001.

⁶ SMETS, Marcel. "il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa", Lotus 110, 2001, pp. 116-125.

⁷ DEMATTEIS, Giuseppe. "L'ambiente como contingenza e il mondo como rete", Urbanistica N°82, 1986, pp. 112-117. "Conjunto de hechos (naturales e históricos, materiales e inmateriales), que derivados de procesos de larga duración, pueden ser considerados como caracteres estables, propiedad de determinados lugares o regiones"

⁸ BOERI, Stefano, 1999. "Filament City", Rotterdam. Lotus n°107, 2000, pp. 128-131. El uso, la densidad y la extensión constituyen el código genético de cada filamento, guiando su evolución pero sin predefinirla, asumiendo los diferentes tiempos de construcción de los nuevos desarrollos.



1 Madrid. Comparación, a la misma escala, entre el planeamiento de 1909 (proyecto para la urbanización del extrarradio) y el planeamiento en desarrollo en 2009 (PAUs -Plan de Actuación Urbanística- en torno a los accesos de las vías rápidas M-30, M-45, M-50). Esquema inferior, Plano de localización de núcleos satélite de Madrid, 1950 (De Terán, F)

2 Nuevos espacios de la producción, la distribución y el consumo en la Región Metropolitana de Barcelona. FONT, A., Vecslir, L. 2009.

3 Región Urbana de Barcelona. Ámbitos de planeamiento y crecimientos por polarización 1986-2000. (Vecslir, L. Tesis "Paisajes de nueva centralidad").

causa de la nueva estructura de la temporalidad y de la movilidad, de una nueva geografía de valores posicionales⁴.

Aparecen por tanto las "economías de localización" que explican la especialización productiva o de servicios que presentan algunos contextos territoriales y las "economías de red" basadas en las relaciones de complementariedad o sinergia entre diferentes centros⁵.

La construcción de este territorio-red también se produce de una forma instintiva y voluntaria, con unas lógicas implícitas que aún no acabamos de conocer por completo. Marcel Smets explica como "...contrariamente a la ciudad del s. XIX, donde la congruencia entre la morfología arquitectónica y las características principales de la vía eran parte integrante de la estrategia de la repartición del suelo, y a diferencia de la ciudad del movimiento moderno, en la cual los edificios se colocaban en función de su percepción desde la vía principal, aún cuando la idea de alineación había desaparecido, el paisaje de nuestras carreteras y autopistas contemporáneas, no es el resultado de un proyecto consciente"⁶.

Además, desde una aproximación morfológica, destaca una falta de estructura, de relación entre infraestructuras, crecimientos y condiciones estables de cada contexto⁷ físico, que repercuten directamente en la confrontación entre los diferentes planes urbanos y territoriales.

A pesar de esta aparente falta de orden, se pueden observar algunas agrupaciones de actividades de ocio-comercio, terciario-productivas, de uso mixto o entorno a grandes equipamientos y dotaciones; en las que se puede detectar una cierta gradación funcional, especialización y forma (secuencia, repetición, modulación,...). También se pueden advertir diferentes formas de crecimiento como adición, extensión, multiplicación, consolidación, sustitución o ampliación.

Aparecen en este sentido, proyectos alternativos e implicados con estos procesos, que buscan reforzar la complementariedad entre las actividades emergentes a través de mecanismos de regulación, mezcla e intensificación funcional⁸.

La regulación de las actividades, los mecanismos de repetición tipológica, el proyecto del vacío y el diseño de la sección, el trabajo por tramos, la intervención en los principales nodos o en los espacios de articulación transversal, son algunas de las acciones proyectuales posibles, muchas veces complementarias entre sí, que pueden utilizarse en el cambio hacia un proyecto integral del territorio polarizado (Vecslir, L.).

utopías

arqueologías urbanas de futuro

Históricamente, alguno de los problemas que más han condicionado a las ciudades ha sido su inercia a la inmutabilidad o resistencia al cambio, y no ser concebidas para crecer, el mismo problema con el que siempre se han tropezado los árboles (Margalef, R.).

Como respuesta a estos problemas que plantea la ciudad, las ideas iniciales que vertebraron el pensamiento urbano de A & P. Smithson¹ en el transcurso de su trabajo desde los años 60, fueron identificar los equivalentes formales que correspondieran a los patrones de asociación y desarrollo de la nueva sociedad, permitiéndoles así la re-identificación de su entorno. Los patrones o modelos de crecimiento, "patterns of growth", intentaron evitar la rigidez del planeamiento contemporáneo y para ello formularon una teoría urbana que constaba de elementos fijos —infraestructuras, viales y servicios— y elementos flexibles —edificios— capaces de crecer y evolucionar. Posteriormente establecerían la idea de agrupación en racimo o "cluster", término orgánico que le permitiría calificar a las nuevas tipologías urbanas que proponían para la ciudad contemporánea. Por último, desarrollaron la idea proyectual de movilidad física y social, identificada como un sentimiento de libertad que permite dotar de comprensión e identidad a las grandes ciudades.

La enorme frescura y capacidad de lectura propositiva que ofrecieron estos planteamientos, siguen pendientes de resolución casi 50 años más tarde, a pesar de los cambios y transformaciones que han acontecido en los medios y dispositivos urbanos. Aún hoy sigue habiendo un deseo de conquista del espacio a través de la flexibilidad y la apertura, que permita eficazmente, a pesar de su difícil y costosa adaptación, la continua transformación y mejora de las infraestructuras asociadas al desarrollo cambiante del territorio.

Paralelamente en el tiempo, el grupo italiano Superstudio, reclama una emancipación final respecto a la tiranía de los objetos, a través de sus radicales utopías visuales. Esto suponía "la eliminación de las estructuras formales del poder", en aras de un igualitarismo no opresivo, que erradicase sistemáticamente toda variedad existente en favor de una fase idealmente uniforme (formalmente asociada a su idea de meseta y geometrías isotropas) para el "happening espontáneo". Para Superstudio, existía una cierta conexión intrínseca entre la infraestructura y lo que depende de ella².

Como contrapunto a la propuesta ideal anterior, la visión mediática y fantástica del mundo, imaginada y construida por Disney, trabaja con la simulación y la codificación de lo obvio, siendo precisamente el uso de

los tópicos su mayor virtud y su limitación.

Las imágenes y mitos creados por este "sueño real", se alejan de la complejidad y tratan de ser fácilmente comunicables. En este sentido la referencia y confección de la "Calle Mayor"³ no es tanto una idealización de lo real, como una operación de tipificación identificable y de filtrado, que implica la eliminación de lo desagradable, de la tragedia, del tiempo y de la culpabilidad. Es una reconstrucción de imágenes culturales estables (arquetipos) y deseadas. En ambos casos nos encontramos con mundos imaginados que exhiben diferentes estilos de sofisticación y tematización.

Estas visiones utópicas hacen pensar que "la masa de la humanidad será probablemente, en cualquier época, a la vez conservadora y radical, se preocupará por lo familiar y se distraerá con lo inesperado, y si todos nosotros vivimos en el pasado y tenemos esperanza en el futuro (sin que el presente sea más que un episodio en el tiempo), parecería razonable que aceptáramos esta condición, ya que sin profecía no hay esperanza, pero sin memoria no puede haber comunicación"⁴.

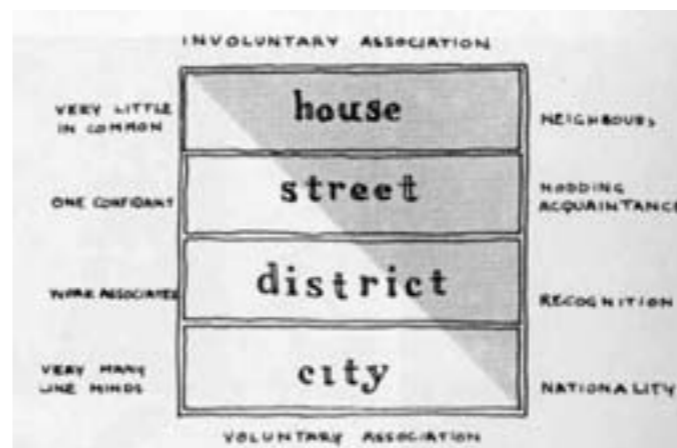
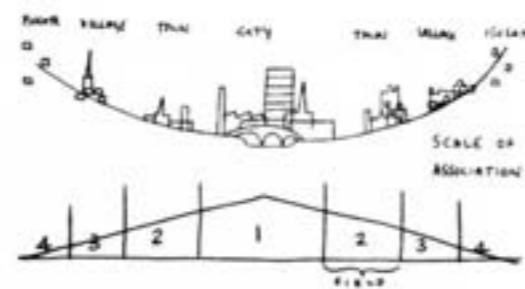
Otra visión ética, con tintes utópicos, que está tomando cada vez más protagonismo en la sociedad, es también la que con dificultad, trata de mostrar y valorar la ecología. Esta visión, impulsada inicialmente por una lectura alarmista de posturas radicales reforzadas por el miedo a la pérdida irreversible de recursos naturales, está ayudando a que exista y se afiance una mayor conciencia global de los cambios y transformaciones producidas en la relación entre los seres humanos y su entorno⁵.

Me interesa resaltar al respecto, el planteamiento del sociólogo-antropólogo Lévi-Strauss, que sitúa a la ciudad en el ámbito de una temática rica en desarrollos imprevisos, y que está entre el elemento natural y el artificial, objeto de naturaleza y sujeto de cultura.

La enorme fuerza de transformación de la cultura contemporánea plantea la necesidad de adaptación y reutilización de la ingente cantidad de lugares y cosas urbanas desechadas por el cambio de vida y uso de la sociedad de consumo actual.

Emerge la figura del reciclaje, fruto de la conciencia cultural —y visual, ya que todo lo hace visible y por tanto, presente— y de la necesidad de cambiar los hábitos de uso "irresponsable".

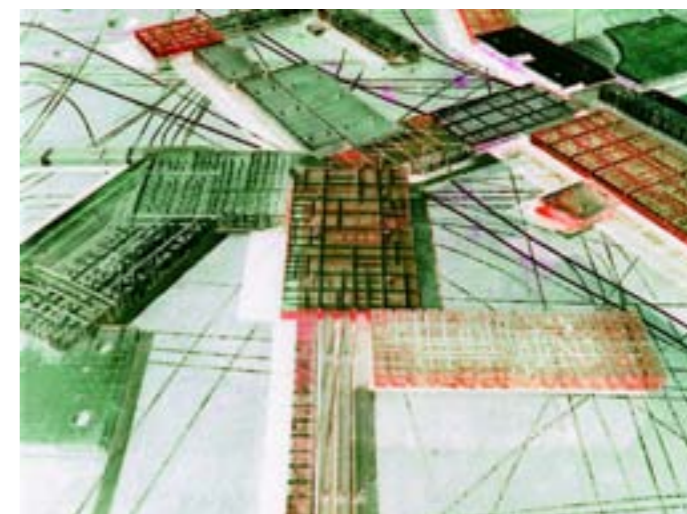
Esta figura también se encarna en la actitud creativa y propositiva del "bricoleur" según Lévi-Strauss, y en el uso ágil, intuitivo y lógico, del contingente uso de los componentes o materiales encontrados.



3 ITHACA, New York, State Street, 1869; y Main Street, Disney World, Florida.



4 CONSTANT. New Babylon. Planta, Maqueta, y fotomontaje



6



6

1-2 Escalas de Asociación y Patterns of Growth. A & P. SMITHSON. DOORN MANIFESTO:

- 1- Es inútil considerar la casa excepto como una parte del equilibrio de la comunidad y su interacción con nosotros.
- 2- No deberíamos ocupar nuestro tiempo en codificar los elementos de la casa mientras se cristalizan otras relaciones.
- 3- El "habitat" se refiere a la casa particular dentro de una forma de comunidad específica.
- 4- Las comunidades son lo mismo en cualquier parte.
 - (1) la casa-granja aislada.
 - (2) el pueblo.
 - (3) los pueblos de varias clases (Industriales, administrativos, especializados).
 - (4) las ciudades (multi-funcionales).
- 5- Ellas pueden mostrarse en relación a su ambiente (Habitat) en la Sección del Valle de Geddes.
- 6- Cualquier comunidad debe ser internamente favorable -facilitar la circulación, en consecuencia cualquier tipo de transporte está disponible, la densidad debe aumentar en relación proporcional a la población, es decir (1) es denso (4) es muy denso.
- 7- Debemos estudiar la habitación y las agrupaciones que son necesarias para producir comunidades idóneas en varios puntos de la sección del valle.
- 8- La adecuación de cualquier solución proviene del campo de la invención arquitectónica y no de la antropología social.

3 ITHACA, New York, State Street, 1869; y Main Street, Disney World, Florida. 4-6 CONSTANT. New Babylon. Planta, Maqueta, y fotomontaje

"Una idea es más que un mundo: da un mundo, sin contar el resto".
(Honore de Balzac, en "Dime como andas,... y te diré quien eres").

¹ SMITHSON, Alison & Peter. *The Charged Void: architecture*, Monacelli Press, New York 2005, *The Charged Void: urbanism*, Monacelli Press, New York 2005, *Urban Structuring*, Studio Vista, London, 1967.

² Dada la infraestructura "correcta", escribían:
"Guardaremos silencio para escuchar nuestros cuerpos.
Observaremos cómo vivimos.
La mente se recogerá en sí misma para leer su propia historia.
Prácticamente juegos maravillosos de habilidad y amor.
Hablabamos con profusión, a nosotros mismos y a todo el mundo.
La vida será el único arte ambiental".

³ El reclamo de Walt Disney es, en este caso: "Compre repostería case-
ra a una abuelita de principios de siglo en Main Street; visite en ascensor
el castillo de Cenicienta, provisto de aire acondicionado; Enfréntese a una
pitón gigantesca, véase amenazado por trompeteantes elefantes africa-
nos;... pase por debajo de las vertiginosas y atronadoras cataratas Albert
Schweitzer"

⁴ ROWE, Colin, y KOETTER, Fred. *Ciudad Collage*. Ed. GG, Barcelona, 1998.

⁵ En este sentido podríamos hacer referencia, entre tantos otros, a SE-
RRES, Michel, "el contrato natural", 1991; GUATTARI, Félix. "las tres ecoló-
gías", 1990. Ambos de Ed. Pre-textos, Valencia.

Otro buen ejemplo de esta visión es el proyecto HOME de Yann Arthus-
Bertrand <<http://www.youtube.com/homeprojectes>>, que mediante una
película hace una descripción y valoración, a través de imágenes y datos,
de la repercusión de las acciones del ser humano en la Tierra. A pesar de
lo preocupantes que son algunas cifras e imágenes, "es demasiado tarde
para ser pesimistas".

⁶ LÉVI-STRAUSS, Claude, "the savage mind", Londres, 1966.

⁷ VALÉRY, Paul. *Oeuvres*, II, Bibliothèque de la Pléiade, Edicions Gallimard, 1960, pág. 768.

- 1 Detalle del cerramiento de un Secadero de la Vega de Granada (Marja Folde, 2009)
- 2 Superstudio
- 3 PAOLOZZI, Eduardo
- 4 Boceto de metropolis imaginaria



1



2



3



4

"El "bricoleur" es aficionado a realizar un gran número de diversas tareas, pero, a diferencia del ingeniero, no subordina cada una de ellas a la disponibilidad de materias primas y herramientas concebidas y obtenidas para la finalidad del proyecto. Su universo de instrumentos es cerrado y las reglas de su juego son siempre las de actuar con "cualquier cosa que esté a mano", es decir, con una serie de herramientas y materiales que es siempre finita y que es también heterogénea, porque lo que contiene no guarda relación con el proyecto en sí, ni en realidad con ningún proyecto particular, sino que es el resultado contingente de todas las ocasiones habidas para renovar o enriquecer las existencias —o mantenerlas— con los restos de anteriores construcciones o destrucciones. Por tanto, la serie de medios del "bricoleur" no puede ser definida en función de un proyecto (que presupondría además que, como en el caso del ingeniero, hubiera, al menos en teoría, tantos juegos de herramientas y de materiales, o "juegos instrumentales", como hay diferentes clases de proyectos. Debe definirse únicamente por su uso potencial... porque los elementos se reúnen o conservan bajo el principio de que "siempre pueden resultar útiles". Tales elementos son especializados hasta un cierto punto, lo suficiente para que el "bricoleur" no necesite el equipo y los conocimientos de todos los oficios y las profesiones, pero no lo suficiente para que cada uno de ellos tenga tan sólo un uso definido y determinado. Representan una serie de relaciones reales y posibles; son "operadores", pero pueden emplearse para cualesquiera operaciones del mismo tipo"⁶.

Aunque la creación artística se encuentra a mitad de camino entre la ciencia y el "bricolaje", esto no implica que el bricoleur deba ser relegado. Cabría decir que el bricoleur opera con una colección de sobras que han quedado de las actividades humanas, creando estructuras por medio de una multiplicidad de estímulos y acontecimientos.

Artistas o arquitectos, como Paolozzi y A & P. Smithson, también han observado un valor fundamental en lo que ellos llamaban "as found", viendo lo ordinario y cotidiano como algo mágico, germen de proyecto, portador de las llamadas "grandes cosas" o "ideas-energía". Estas materiales o semillas son el resultado de la "permanencia y transitoriedad". Es una manera de ver el territorio como resultado directo de un modo de vida y de todas aquellas señales que constituyen recuerdos en un lugar. Estas señales deben leerse a través del descubrimiento de cómo lo construido llega a ser como es. Esta forma de mirar se asocia también a la acción de "coleccionar", seleccionando y ordenando, encontrando procesos y pautas en el entorno. La figura del coleccionista da paso a la del bricoleur, permitiendo el juego de las asociaciones y recombinaciones de "lo encontrado".

En ningún caso la acción puede esperar una formulación ideal del problema que permita finalmente resolverlo. La posibilidad misma de que pueda darse tal formulación, depende hoy de acciones imperfectas, e indi-

ca el papel acertado del "bricolaje" al que tanto se parece la política y al que seguramente debe parecerse la planificación urbana (Rowe, C.).

Por eso, la revitalización de la noción de utopía, como una creencia en una realidad potencial dotada de pequeños y grandes cambios sobre la realidad existente, es hoy una de las tareas más importantes a incorporar en el proyecto de la ciudad nueva.

Granada, ante la emergente y progresiva transformación de su territorio, requiere del coraje de afrontar los nuevos objetivos y la posibilidad del fracaso, sin menospreciar la fuerza de las dinámicas latentes o alternativas. Me pregunto si cabe imaginar una Granada como un conjunto de trazos o lugares intensamente urbanos, repartidos hasta Loja, Motril o Guadix, estableciendo una relación directa y amable con los espacios más próximos, y siguiendo vinculados, continua o discontinuamente a otros, históricamente valiosos o germinales. La revalorización del contacto con lo físico y lo geográfico de los nuevos y viejos entornos urbanos insinúa la aparición de nuevas formas de uso del espacio, así como de las implicaciones urbanas y sociales que conlleva su desarrollo en el tiempo.

Al escribir Valéry "*Durée est construction, vie est construction*"⁷ muestra también nuestra responsabilidad de construir el futuro.

"Orientaciones que trascienden la realidad..., que, cuando pasan a efectuarse, tienden a quebrar, parcial o totalmente, el orden de cosas imperante. Si reconocemos las limitaciones de la utopía, esta puede servir como almacén de ideas".

"la muerte de la utopía conduce a una condición estática en la que el hombre es simplemente un objeto". (Karl Mannheim).

"El proyecto utópico se supone como no realizable; no ha quedado sobre el papel por equivocación sino por decisión previa. Se presenta bajo la forma de esquema espacial en una sociedad imposible en cuanto proyecta la realidad en un universo sin historia pero, sin embargo, indica la manera iluminadora (cuando no se trata de simple evasión) una dirección de transformación" (V. Gregotti, *El territorio de la arquitectura*).

"Creo en el valor creador de la utopía, de una imaginaria realidad que, aparentemente, no solo está lejos de los hechos concretos, sino que además es irrealizable, y que sin embargo, por ser hija natural de la imaginación y de la experiencia, del arte y de la ciencia racional, puede contener los germenos capaces de determinar la revitalización de un proceso que, como el de la proyección de la ciudad ha perdido capacidad de reacción energética, justo en el momento en el cual mas numerosas, estimulantes y ricas, son las ocasiones que, desde el mundo es mundo, las exigencias reales ofrecen al arquitecto". (L. Quaroni, *La Torre de Babel*).

in-between

intersticios de mediación

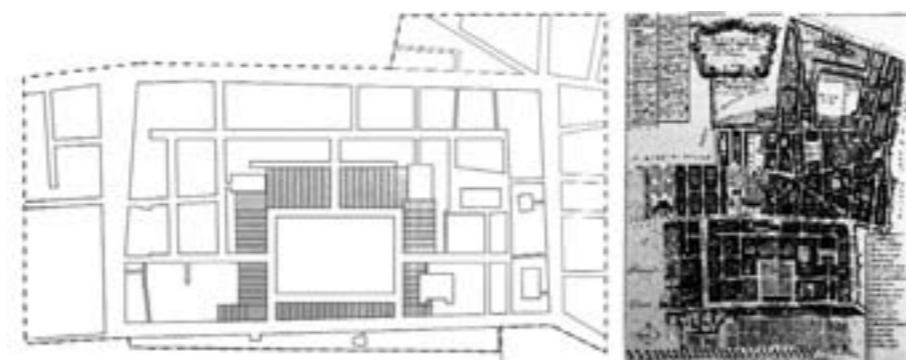
Episodios singulares de la historia del urbanismo nos muestran ejemplos muy atractivos de la uso del vacío, dotado de valor urbano, como elementos configuradores de ciudad. Las *Squares* de Londres o el Plan de Plazas de Luis XV para París, son referentes paradigmáticos de la generación de lugares referenciales, organizadores y caracterizadores del tejido urbano, renovando y reestructurando el sistema de relaciones internas de la ciudad.

El crecimiento de las ciudades sumado al incremento de la movilidad a lo largo del siglo XX, facilitarían el auge de propuestas urbanas menos compactas y agrupaciones más abiertas, consiguiendo responder con soluciones funcionales y hábiles a los requerimientos urgentes de la época. Tras los requerimientos de habitación inmediatos tras las guerras mundiales, se iniciaron intensas reflexiones criticando la dureza del movimiento moderno, que con su exceso de mecanicismo se había olvidado del hombre. El CIAM VIII de 1951, centraría su atención en el valor del corazón de las ciudades, pronunciándose con este giro y el ajuste de los postulados anteriores. Giedion plantearía al respecto que, el segundo estadio del desarrollo de la arquitectura moderna sería “la humanización de la vida urbana”, y el tercero la manifestación de “una nueva monumentalidad”¹.

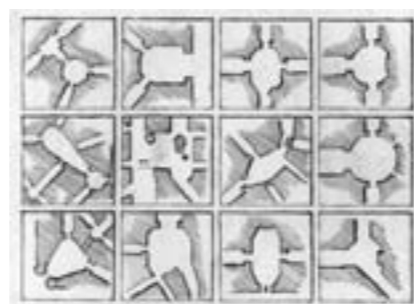
Jan Gehl, más recientemente también presentará estudios y reflexiones al respecto, destacando el enorme interés que tiene la vida entre los edificios. La desatención con la que el movimiento moderno trató a estos espacios en favor del objeto arquitectónico y la circulación, hoy sin embargo, se convierte en el espacio configurador de los flujos y las acciones sociales.

La monumentalidad es un rasgo que, con propuestas tan sugerentes y utópicas como las de Hans Hollein a mediados de los años sesenta, confirma la brutal y emocionante dialéctica que aportan los objetos artificiales confrontados con la naturaleza y la apertura de los horizontes urbanos en el territorio. La intensa significación de estos collages irreales, exponen también el reforzamiento de las relaciones fondo-figura entre los posibles objetos urbanos y el espacio abierto, además del extrañamiento radical producido por las diferentes formas y escalas.

Existen también trabajos como los proyectos de Kollhoff que tratan de hacer confluír la presencia del paisaje abierto y el espacio público entre los edificios, obteniendo una rara urbanidad intermedia y distante entre uni-



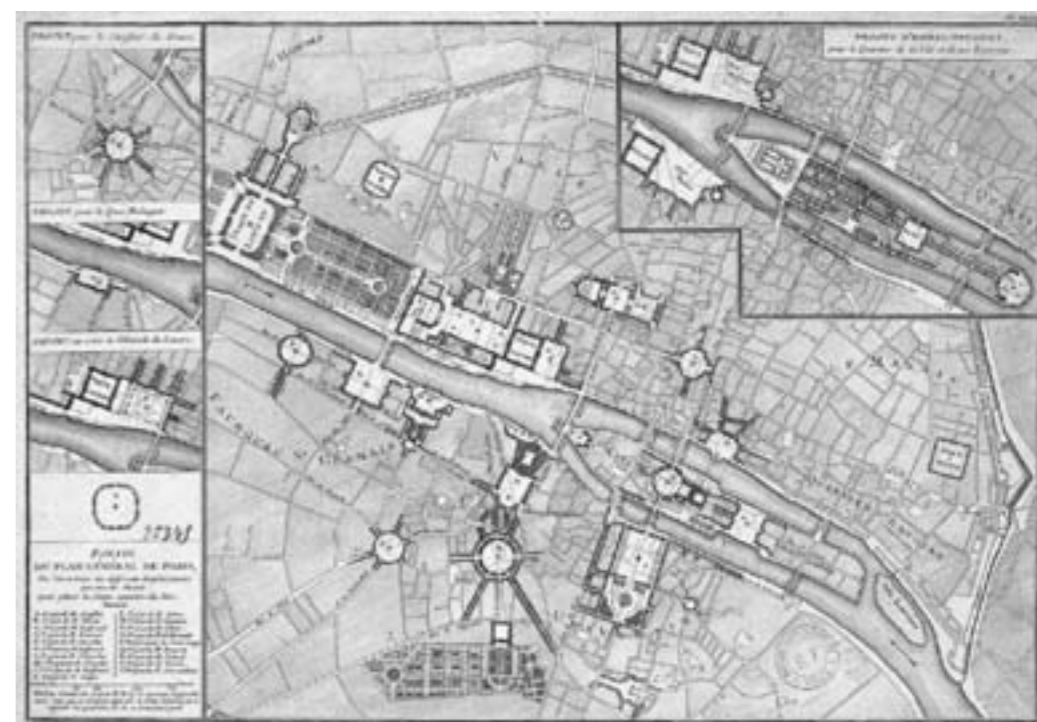
1



2



3



4



5



6



7

1 Modelo residencial de Londres. Fuente: A. Bolton. The Architecture of Robert and James Adam (1758-1794). antique Collectors' Club, 1922. St. James's Square. Henry Jermyn, 1662. Londres. Adquirido por Carlos II en 1662, y trazada por Henry Jermyn acomoda una plaza urbana bordeada por una serie de parcelas profundas que generan un tejido continuo a su alrededor. Este trazado que generó un sistema de crecimiento urbano abstracto fue utilizado continuamente en el crecimiento de Londres.

2 Esquemas de las intersecciones entre espacios de manzana. Rob Krier

3 Place de l'étoile

4 Plan de plazas Luis XV, Pierre Patte 1765, Paris (Bibliothèque nationale de France). Es parte del Plan General de Paris, en el que se trazan diferentes emplazamientos que podía ser elegidos para situar la estatua equestre del Rey. Se convertiría en otro referente como estrategia policéntrica de espacios urbanos referenciales.

5-6 Hans Kollhoff. Propuesta residencial junto a dos aeropuertos de edificios de gran densidad con plaza abierta al paisaje. Se establece una relación peculiar entre cada una de las piezas, el espacio público y el entorno agrícola circundante. Funcionan a modo de Manzana plurifamiliar aislada.

7 Transformations, 1966. Hans Hollein. Radical monumentalidad de los objetos artificiales en su transposición a la inocencia de los paisajes abiertos sin urbanizar. Es un ejemplo de la incorporación del paisaje abierto en el imaginario metropolitano.



1



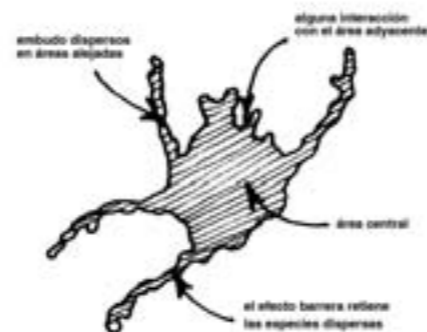
2



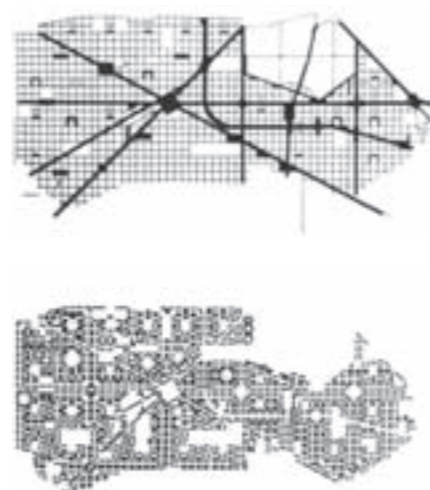
3



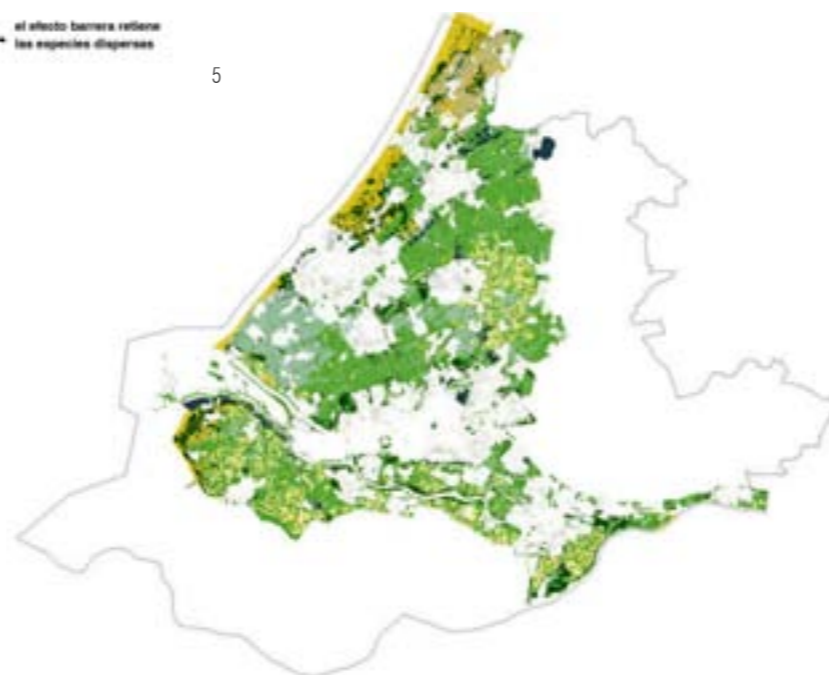
4



5



6



7

1 CPLUs. Imágen aérea de propuesta. Trata de dar continuidad y utilidad colectiva a una sucesión de espacios abandonados dentro de la ciudad, construyendo un itinerario interno como conjunto de lugares de encuentro (Viljoen, A.)

2 The tower of London 1939-45. Ejemplo de huertos metropolitanos aprovechando rincones abandonados de la ciudad (Viljoen, A.)

3 London Southwark, LeisurEscape. Contin. CPULs. Continuous Productive Urban Landscapes: designing urban agriculture for sustainable cities (Viljoen, A.)

4 Criterios para la ordenación integral del ámbito territorial de la red de espacios intermedios del entorno del circuito de Montmelo, Barcelona. Jornet-Llop-Pastor SCP arquitectes.

5 Forma y superficie ideal para un parque. Un perímetro rugoso e irregular aumenta la superficie de contacto y las posibilidades de intercambio con diferentes entornos. A su vez la diversidad entre áreas grandes y pequeñas aumenta las posibilidades del propio parque, tanto por la riqueza de especies animales y vegetales posibles como por la variedad de actividades a introducir. La continuidad del espacio permite las posibles migraciones además de la mayor capacidad de influencia contagio con otras áreas adyacentes.

6 Espacio de circulación y espacio de habitación. Espacio negativo y espacio positivo, fondo y figura (Cerdá, I)

7 In-between. Atelier Zuidvleugel. Análisis del espacio intermedio del ala sur de Holanda. Podemos ver el intenso y diferente uso que se le da al espacio entre ciudades Dordrecht, Rotterdam, Delft, The Hague... Invernaderos, junto al puerto (celeste), dunas junto a la línea de costa, regadío, bosque... Es una manera de ver el fenómeno metropolitano desde el espacio "entre ciudades".

dades básicas de agregación metropolitana.

La extensión metropolitana, tanto residencial como terciaria, va a seguir produciendo un gran número de espacios intermedios en los que, el territorio que ya habitamos, derivado de estas condiciones de transformación, podría ser planteado de la siguiente manera:

*"...La ciudad, el territorio y el espacio en el que viviremos durante las próximas décadas esta ya construido. No es fácil librarse de ello, no solo a nivel físico sino también conceptual. Ello se nos muestra como un campo de posibles experiencias a las que dar un sentido a través de operaciones de continua modificación. La ciudad futura estará sobre todo compuesta de materiales existentes a los cuales algo se les ha añadido: algo capaz de reinterpretarla, y reinventarla, por la intervención en los vacíos que en ella quedan"*².

Los procesos de crecimiento han generado también artefactos urbanos (estadios, centros multiusos de ocio y cultura, circuitos de carreras, industria, residencia variada,...) de diverso carácter y escala compartiendo un mismo espacio continuo. Esto ha motivado la necesidad de aclarar y tratar los problemas generados por el desorden y las incompatibilidades y perjuicios acumulados entre los diferentes usos. El cómo se aprovecha esta intensidad promiscua de actividades diversas y "relacionadas" -no sólo yuxtapuestas e independientes- en un mismo espacio continuo, nos parece un reto crucial para el que, el espacio intermedio, y su esencia mediadora, son fundamentales. La cualidad y el nivel de transferencia que se produzca entre los diferentes ambientes, a través de los múltiples umbrales y gradientes de intercambio producidos, dará forma y será el resultado de la ciudad que habitemos.

¹ Giedion, S., Leger, F., Sert, J.L. escribirían conjuntamente el conocido manifiesto "Nine Points on Monumentality" en el que se ponía de relieve su valor simbólico, su importancia como elementos unificadores y creativos emocionantes.

² Secchi, B. "un programa de búsqueda" Casabella 497, Milan, diciembre 1983.

paisajes metropolitanos

unidad fragmentada

La identidad del territorio, edificado o no edificado por el hombre, se muestra y es percibida hoy de forma muy diferente. También, cada vez más personas habitan en paisajes urbanizados “alejados” de lo que pueda parecerse a la compacta y unitaria ciudad tradicional. Aunque las previsiones apuntan a que más del 75 por ciento de la población será urbana en algo más de una década, los paisajes urbanizados que se habitarán aún no han sido concebidos a pesar de estar ya ocupados y usados fundamentalmente.

Asimismo, existe una estimación traumática de la pérdida de valor de los lugares (el patrimonio histórico tangible e intangible, el pasado urbano, el paisaje,...) y de la disolución del centro.

Las migraciones y el crecimiento de la población urbana hacia todas las áreas urbanizables posibles, han generado una ubicuidad constante que hace crecer, en cierto sentido, la noción de desarraigo. Además, la búsqueda de suelos baratos y el auge del automóvil, ha justificado y potenciado la extensión de la ciudad, aumentando el distanciamiento y el debilitamiento de la cohesión social y territorial. Con el alejamiento de los centros referenciales se ha deteriorado aún más el sentido de pertenencia y de lo público. El resultado urbano es un estado de “nerviosismo” dinámico y aparentemente desorganizado, que se esfuerza por evitar o minimizar los problemas y pérdidas que va ocasionando en su actividad y producción diaria.

La discrepancia entre los conceptos teóricos clásicos y las nuevas realidades urbanas a menudo han sido habituales. Ya en 1902, H.G. Wells anticipaba en uno de sus escritos de una manera sorprendente la emergencia de un nuevo tipo de ciudad: “these coming cities will not be, in the old sense, cities at all; they will present a new and entirely different phase of human distribución”².

Actualmente, el urbanismo intenta comprender estos procesos urbanos, desde múltiples disciplinas integradas³, para luego inventar o aportar nuevas formas más adecuadas de vivir en este espacio modificado. Pero los agentes participantes son muchos, así como los intereses y valoraciones de las realidades territoriales (políticos, económicos, sociales, ecológicos,...). Es necesario, por tanto, llegar a un acuerdo sobre cuales son las formas más satisfactorias de usar el territorio y de convivir, aportando riqueza además de consumirla. Tampoco se trata de decidir genéricamente que es mejor; concentra-

ción o dispersión, caos o orden, rápido o lento, privado o público, grande o pequeño. Estos recientes paisajes metropolitanos son entidades poliédricas, dominios o territorios constituidos por diferentes mundos relacionados parcialmente entre sí. Debemos poder entender que lo que en algunos casos puede ser perjudicial, como por ejemplo, la baja densidad residencial, en otros casos puede ser deseable.

El arte de dimensionar cualitativamente y de preparar las condiciones óptimas del entorno de los lugares, no implica necesariamente la reducción de los parámetros de uso a la sola eficiencia del consumo o los recorridos. ¿Se pueden edificar lugares aumentando sus valores, o por lo menos sin disminuirlos ni consumirlos irreversiblemente? No sería esta pregunta una cuestión solamente numérica. He aquí una de las mayores dificultades actuales a la hora de reformular el concepto de entidad urbana e interpretar la ciudad nueva, que emerge multiplicando el número de fragmentos y nuevos bordes entre espacio urbano, espacio abierto y naturaleza. Esta metrópolis de incipiente estructura espacial resalta: el papel importante que adquieren los parques regionales o sistemas de espacios abiertos en los que se incluirán otros usos productivos y metropolitanos (agrícolas, industrias, servicios,...), así como el transporte público ligando los nuevos desarrollos y transformaciones urbanas (actividades y redes de diferentes escalas y áreas de influencia) y, también, los nuevos y viejos lugares metropolitanos o nodos de centralidad (espacios aglutinadores de intersección e intensidad pública y privada).



5



1



2



3



4

1 Patchwork Metropolis: regional analysis. Randstad. Neutelings, R. Este análisis del entorno entre Rotterdam y la Haya, quiere mostrar la diversidad yuxtapuesta y fragmentada de los usos que se van sucediendo en este tapiz-mosaico hecho de retales.

2 Grid La Brea and Olympic, 2005. Bas Princen, Kranendonk Gallery, The Hague. El incremento de los desplazamientos y la redistribución de usos en el territorio a veces hace emerger, a modo de “Estaciones -espaciales- de servicio”, nuevas intersecciones o lugares-instante, muy ricos en usos diversos, dentro de recorridos a través de estos paisajes metropolitanos cotidianos.

3 Quadrant del Potomac River Basin Study, EE.UU. Muestra la velocidad y la capacidad de transformación que han tenido los crecimientos suburbanos de los paisajes rurales originales (I. Mc Harg).

4 Borde urbano de Cijuela con la Vega de Granada. Este es imagen que muestra el habitual contacto brusco entre el campo de cultivo y la ciudad. Es fácil pensar que, estos umbrales entre la huerta-jardín y la vivienda sean los lugares protagonistas de los nuevos paisajes metropolitanos que ya habitamos.

5 Cluster City. A&P Smithson. En esta imagen es clara la distinción entre una red primaria de gran escala que distribuye los intercambios regionales y, un conjunto de redes menores que posibilitan el proceso de desarrollo local de asentamientos humanos diferentes.

¹ Vila Matas, E. (2000) *Desde la ciudad nerviosa*. Barcelona: Alfaguara, 2004.

² WELLS, H.G. (1902) cap. II “La difusión probable de las grandes ciudades” en *Anticipaciones*, de Obras completas; (traducción del inglés por Dionisio Manfredi Cano) Barcelona: Plaza y Janés, 1962.

³ Como pueden ser la fenomenología sobre la esencia de las nuevas formas del paisaje metropolitano, la sociología sobre las fuerzas invisibles que producen “lo visible”, la hermenéutica sobre los significados, el arte sobre las metáforas apropiadas que enlazan forma e imagen, la comunicación sobre la opinión pública y la acción, la política sobre la organización, o la planificación regional y el diseño urbano sobre la mejora de la estructura espacial.

SIEVERTS, Thomas (2003), *Cities without cities: an interpretation of the Zwischenstadt*, London: Spon Press, 2003.



1 METROPOLIS COLLAGE, una hipótesis en el eje Loja-Granada.

Se ha tomado una selección de una veintena de propuestas de conjuntos urbanos ejemplares de todo el último siglo y se han introducido a la misma escala en un tramo central del eje Loja-Granada, entre Tocón y Brácana, conectándose con la carretera nacional y la traza del tren existentes.

La intención de este fotomontaje es tratar de imaginar en planta la posibilidad de un desarrollo urbano, entendido como suma de piezas arquitectónicas singulares agregadas en aldeas y compartiendo ese mismo entorno.

Reconocemos con esta hipótesis irreal y exagerada, que el territorio precedente a la inclusión de estos posibles barrios metropolitanos, se ve fuertemente entremezclado en estos otros muchos paisajes urbanos caracterizados por sus grandes diferencias arquitectónicas y morfológicas. Cada propuesta usada plantea un forma diferente de agregación urbana y de habitar, ejemplar en la historia de la arquitectura y el urbanismo, aunque en un contexto y unas circunstancias particulares. El contraste y la distancia que mantienen entre ellos, generan un nuevo paisaje lleno de intervalos y gradientes urbanos llamativos. Las jerarquías se diluyen y se multiplican los ambientes y lugares posibles de contacto o privacidad. Es un compendio de situaciones urbanas posibles incluidas en un paisaje transformado. Veremos en el capítulo siguiente que, estas lógicas de crecimiento esporádico ya ocurren de una manera habitual en la provincia de Granada, aunque las formas metropolitanas utilizadas responden a paquetes de diseños arquitectónicos con mínimas implicaciones urbanas y sociales (suelen ser polígonos o urbanizaciones -"gated communities"- aisladas y asociadas a un uso principal de reclamo -Balneario, Campo de Golf,...-; sin dotaciones públicas suficientes y sin transporte público). Esta hipótesis, sin embargo, localiza estas nuevas piezas en torno a un corredor potencial de gran accesibilidad pública y privada (cercañas Loja-Granada, paralelo y complementario al eje de la autovía A-92).

- 1 BETONDORP / Amsterdam / 1923
- 2 LEVITOWN / New Jersey / 1949
- 3 SIEMMENSSTADT / Berlín / 1929-30
- 4 HOUSE OF THE FUTURE / Londres / 1955-57
- 5 HABITAT MAROCAIN / Casablanca / 1949-53
- 6 KINGHUSENE / Dinamarca / 1958
- 7 HELLERHOF / Frankfurt / 1929-31
- 8 PASADENAS / Mishima / 1974
- 9 WEISSENHOF / Stuttgart / 1927
- 10 HABITAT MONTREAL / Montreal / 1963-69
- 11 KASBAH / Hengelo / 1969-73
- 12 PREVI / Lima / 1969-73
- 13 COLLEGIO DEL COLLE / Urbino / 1962-66
- 14 BORNEO / Amsterdam / 1993-97
- 15 HALEN / Suiza / 1955-61
- 16 PUCHENAU II / Linz / 1965-78
- 17 ALEXANDER POLDER / Rotterdam / 1956
- 18 PENDRECHT I / Rotterdam / 1949
- 19 GOLDEN LANE / Londres / 1952
- 20 TOULOUS- LE MIRAIL / Francia / 1961-71

3 Usos terciarios de gran magnitud asociados a vías de gran capacidad. Fuente: GoogleEarth. Son grandes artefactos que acogen los nuevos servicios (ocio, comercio, oficinas, etc.) caracterizados por una gran accesibilidad y la ocupación de grandes superficies, dos cualidades de las que la ciudad histórica normalmente carece. Su repercusión en la reorganización del sistema urbano general empieza a ser considerado y evaluado.

2 Metropolitan Landscape. Fotomontaje (Atelier Zuidvleugel. The Hague). Esta imagen es una metáfora exagerada de la superposición de ambientes y escalas urbanas tan radical a la que se ven sometidas ciertas zonas altamente urbanizadas, en las que se cruzan al mismo tiempo granjas, trenes de alta velocidad, extensiones residenciales, asentamientos históricos, agua, campo, etc. El caso de Holanda es paradigmático en este sentido, por ser un país plano -flatcity-, densamente poblado y con un deseo de desarrollo futuro bastante alto. Su superficie es aproximadamente la mitad de Andalucía y su población el doble. Tras el programa Vinex, con el que se construyeron más de 800.000 viviendas en los años 90, hace unos años se planteaban la hipótesis de doblar su población imaginando escenarios posibles de futuro.



1

2

3

comienza la ciudad nueva

consideraciones urbanas de la ciudad región de Granada

marcas del territorio

73 | la memoria de los límites
81 | los límites de la ciudad nueva
85 | demarcaciones en Granada

marcas del territorio

Presenciamos hoy una fuerte tendencia al crecimiento extensivo y discontinuo de las ciudades, impulsado por las mayores posibilidades de desplazamiento, principalmente debido al auge del automóvil, que ha cambiado las condiciones de partida y ha alterado las cualidades espaciales de la estructura urbana precedente.

Esta constante búsqueda de una mayor accesibilidad y capacidad de relación, ha modificado drásticamente las reglas con las que antes el territorio se ordenaba y transformaba sucesivamente.

Este estudio quiere mostrar la enorme importancia que adquiere la configuración espacial de los nuevos procesos urbanos, relacionados con la creación de marcas y límites en el territorio. Estos límites han condicionado e influido claramente en la evolución y desarrollo de las ciudades.

En la actualidad es aceptado que los *espacios de vida* de los ciudadanos (Courageau, 1988) poseen dominios de acción que superan habitualmente las delimitaciones heredadas. También los propios objetos y servicios a los ciudadanos, no solo los sujetos, generan su propia área de influencia o atracción, pudiéndose considerar también como otro campo más de acción. Estos campos o espacios de vida están fuertemente condicionados por las posibilidades de relación que permiten las infraestructuras (comunicación, producción, ocio...).

Existen numerosos estudios que tratan de encontrar cuales son los nuevos límites que constituyen la “ciudad real” en que vivimos, y así comprender de una manera más precisa las organizaciones del espacio y la forma de intervenir en él para mejorarlo.

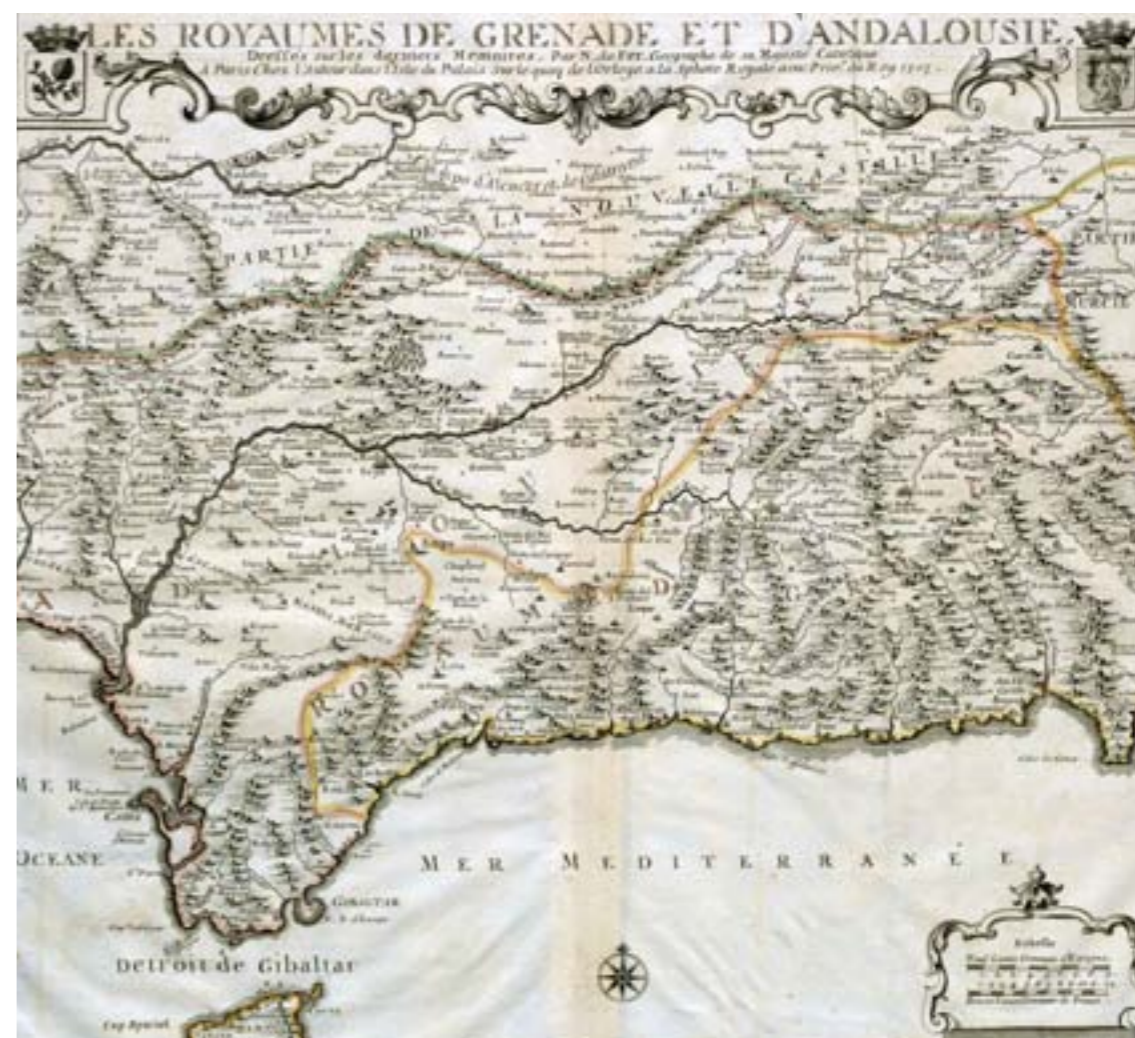
El crecimiento de las ciudades sobre el territorio no ha conseguido todavía hacer desaparecer las viejas divisiones sociales del espacio, sino que más bien ha transformado su carácter y expresión (Nel.lo, O. 1998). Aunque se insista en decir que la ciudad ha explotado, es difusa, fragmentada, dispersa... siguen existiendo límites en el territorio, a pesar de que sean más difíciles de precisar, por ser más variables y responder a sistemas de relaciones más complejos.

Hasta antes de la Revolución Francesa, se afirmaba que la ciudad era, ante todo, un dominio, y lo que contaba para definirla, para calibrarla, era su capacidad de mando, el espacio sobre el cual lo ejercía (Braudel, F., 1974). Ahora el dominio se ha transformado en áreas de influencia en cuanto a posición y capacidad de relación; y

ya no es la ciudad, como ente cerrado, la que ejerce ese mando reconocible, sino diversos elementos urbanos independientes que irradian su influencia en una superposición de campos urbanos interrelacionados. Esta visión concibe la región como un espacio con múltiples centros donde las fronteras son percibidas como espacios de recíproca fluencia económica, cultural...

Puede ser de interés recordar cuales han sido los esfuerzos, de nuestro pasado más reciente, por dividir el territorio español con criterios racionales.

Nos remontaremos a la primera mitad del s.XIX, por ser la división territorial que aún persiste, tras los diversos cambios acaecidos en nuestra sociedad y en nuestra cultura.



1 Reinos de Granada y Andalucía, 1.707
2 Reinos de Granada y Andalucía, 1.707, recorte sobre Granada. Aparece el Padul como pueblo y su laguna que encabeza el nacimiento del Río del Valle. Luego este río termina pasando por las Albuñuelas que también está indicado. Aparece la Torre de la Cebada.



1



2

la memoria de los límites

Es desde la caída del Antiguo Régimen y la abolición de las jurisdicciones señoriales (Cortes de Cádiz, 1819) que desaparece la distinción entre población urbana y rural (señorío y realengo), desde un punto de vista legal.

Inmediatamente después de la muerte de Fernando VII en 1833, es Francisco Cea Bermúdez, líder de un gobierno que duró apenas tres meses, quien emprendió una reforma de gran envergadura, que sigue estando vigente en España más de siglo y medio después: la división de España en provincias.

En noviembre de 1833, el Secretario de Estado de Fomento, el motrileño *Javier de Burgos*, creó un estado centralizado dividido en 49 provincias, que recibieron el nombre de sus capitales, a excepción de cuatro de ellas.

El proyecto de Javier de Burgos es prácticamente el mismo que el de 1822. A él corresponde no solo el mérito de haber emprendido, dirigido y elaborado una nueva división provincial de España, sino el valor y la voluntad política de haber puesto en vigencia una división anterior como la de 1.822 con los retoques y modificaciones que creyó oportunas. El mismo decreto que creó la división provincial agrupó a las provincias en regiones históricas. Sin embargo, el decreto de Javier de Burgos no pretendía crear ningún nivel administrativo superior al provincial. Así, las regiones definidas no tenían ningún tipo de competencia u órgano administrativo o jurisdiccional común a las provincias que agrupaba, teniendo la adscripción a regiones un carácter clasificatorio, sin pretensiones de operatividad administrativa.

1 Andalucía y Granada, 1.776

2 Andalucía y Granada, 1.776, recorte sobre Granada. Es la primera vez que aparece el nombre Valle de Lecrín en estos mapas, ya que el autor reseña bastantes comarcas. Sigue apareciendo el Padul con su Laguna encabezando el río de la zona.

Criterios de formación de la división provincial. El modelo de Javier de Burgos eran los departamentos franceses y si bien muchas de las decisiones de límites y adscripciones a provincias pudieron parecer arbitrarias (de acuerdo a criterios históricos y geográficos), no lo fueron tanto, puesto que seguían ciertos criterios racionales:

- extensión (desde el punto más alejado de la provincia debería poder llegarse a la capital en un día),
- población (las provincias deberían tener una población entre 100.000 y 400.000 personas) y;
- coherencia geográfica.

A la cabeza de cada provincia, el gobierno de la nación designaría un representante, que ostentaría el título de jefe político.

Esta división provincial se consolida y triunfa rápidamente, hasta llegar a nuestros días, ya que inmediatamente se dota a las capitales de provincias de las instituciones de gobierno básicas, creándose al tiempo los jefes políticos (los futuros gobernadores civiles, hoy delegados y subdelegados del Gobierno). Además, la división provincial será el soporte para todas las ramas de la Administración, y las futuras divisiones. Todos los ayuntamientos, y su alfoz, deben estar íntegramente dentro de una provincia. Poco después estarán perfectamente delimitadas todas las provincias, con los enclaves correspondientes.

En 1834 se dividen las provincias en *Partidos Judiciales*, y para ello se tienen en cuenta los límites provinciales. En los partidos judiciales se pondrán los juzgados de primera instancia e instrucción, que más tarde serían la base para los distritos electorales y la contribución. En 1868 existían 463 partidos judiciales y unos 8.000 municipios. En las elecciones municipales de 1999 había 8.037 ayuntamientos, algunos no tenían más de 10 años.

Desde entonces, las adaptaciones y modificaciones posteriores de esta división han sido mínimas. Las provincias definidas en 1833 siguen siendo, de acuerdo a la Constitución Española de 1978, piezas básicas de la organización territorial de España (art.141), base de las circunscripciones electorales (art. 68) y las unidades de las que se componen las comunidades autónomas.

El criterio general sería el de nivelar las diferencias para que la acción de Gobierno pueda ser uniforme y fácil. "No una igualdad ideal sino una igualdad real" (Bauzá, 1813).



1 Reino de Granada, 1.795 (Tomás López)
 2 Croquis geográfico del sector occidental de la Alpujarra, 1776 (Tomás López y Vargas Machuca, 1776). Aparece La Laguna, Padul, Dúrcal y Lanjarón con sus ríos.
 3 Reino de Granada, 1.795, recorte sobre Granada (Tomás López)



2

“Siempre que hay conflicto, lo abstracto cede ante lo concreto, lo general ante lo particular, lo racional ante lo histórico y todos (la triple serie de opuestos) a las necesidades político- administrativas” (Calero, A. 1987). Durante el Antiguo Régimen, el carácter era multiforme en consonancia con los presupuestos políticos y administrativos del ambiente liberal del gobierno de la época.

Se buscaba la nivelación en población y extensión, para que fuera adecuada la administración mediante un gobernador civil. Sin embargo, la distribución no era uniforme y era primordial que existiera una comunicación necesaria entre gobernante y gobernados. Esto requería traslados en el espacio (noticias, órdenes, peticiones, personas,...). La topografía fue otro de los factores de corrección. Tampoco los españoles constituían un pueblo uniforme y las marcas geográficas eran muy diversas, además de las estructuras sociales, costumbres, derecho, lengua, instituciones políticas diferentes, que también se tuvieron en cuenta.

Los criterios fundamentales de formación serían los siguientes:

Población

Se diría que la representación de 70.000 almas con un diputado en las Cortes es una referencia adecuada. Bauzá en las Cortes (1821) lo acepta, salvo el argumento de añadir un máximo y un mínimo. Sólo dice que sería razonable un tope de 400.000, aunque todo es relativo. El resultado generaría una desproporción considerable (4.8/1, Oviedo/Vitoria, 1822).

En aquellos años la movilidad territorial era muy escasa y no se imaginaron los desequilibrios que se producirían a consecuencia de la industrialización y la post-industrialización.

Extensión

Hubo un intento de racionalización, llegándose a formular que “la acción del gobierno está siempre en razón inversa del cuadrado de las distancias” (Miguel Cortés). La provincia más densamente poblada debía ser menos extensa que las de baja densidad de población. El motivo fundamental era la eficiencia en el gobierno y también para asegurar que los recaudadores no fueran atracados por los bandoleros.

La extensión, de partida homogénea, se equilibró luego con los aspectos de población y riqueza. La comisión de las Cortes rechazó el criterio de riqueza e insistió en

lo que entendía por verdadera igualdad.

Topografía

Fue uno de los criterios predominantes para la creación de provincias nuevas. Se tomó como base los límites naturales u obstáculos para la comunicación, principalmente vertientes y cumbres de cordilleras, más que ríos, ya que éstos atraían a la población y los obstáculos se salvan con puentes. “Este criterio es geográficamente positivo, pero políticamente monstruoso” se llegó a decir por parte del Gobierno.

Prevalció en los geógrafos el criterio de formar provincias según la “unidad natural” frente a consideraciones históricas, que eran más artificiales, como ocurrió en el caso de Orihuela.

Los límites de las provincias debían coincidir con los de sus municipios periféricos, y en caso de duda prevalecería el del municipio, que pertenecería a la provincia más cercana al pueblo-núcleo.

Divisiones históricas

Fueron respetadas, en la manera de lo posible. “Reunir las que sean de igual índole, idioma y carácter -lenguaje, educación, costumbres, preocupaciones-” (Gutiérrez de la Huerta).

Este aspecto, quizás, originó posibles incidencias en el surgimiento y evolución de los regionalismos y nacionalismos posteriores.

Capitalidad

Se consideró importante y sensato conservar las capitalidades antiguas, con un respeto a las condiciones de centro heredadas y buscando la mayor centralidad (relación entre población y movimiento industrial).

Las características socioeconómicas no eran inmutables en los núcleos, por tanto se intuye que las delimitaciones deberían adaptarse respondiendo a las necesidades de gobierno a lo largo del tiempo.

A esta división provincial, con criterios claramente operativos –políticos y administrativos-, se sumaron otras delimitaciones que no pretendían en su origen organizar el espacio y la población con tanta precisión y racionalidad, sino que se apoyaban principalmente en una identificación con la geografía que los agrupaba y los incluía. Una de ellas sería la noción de comarca.

3

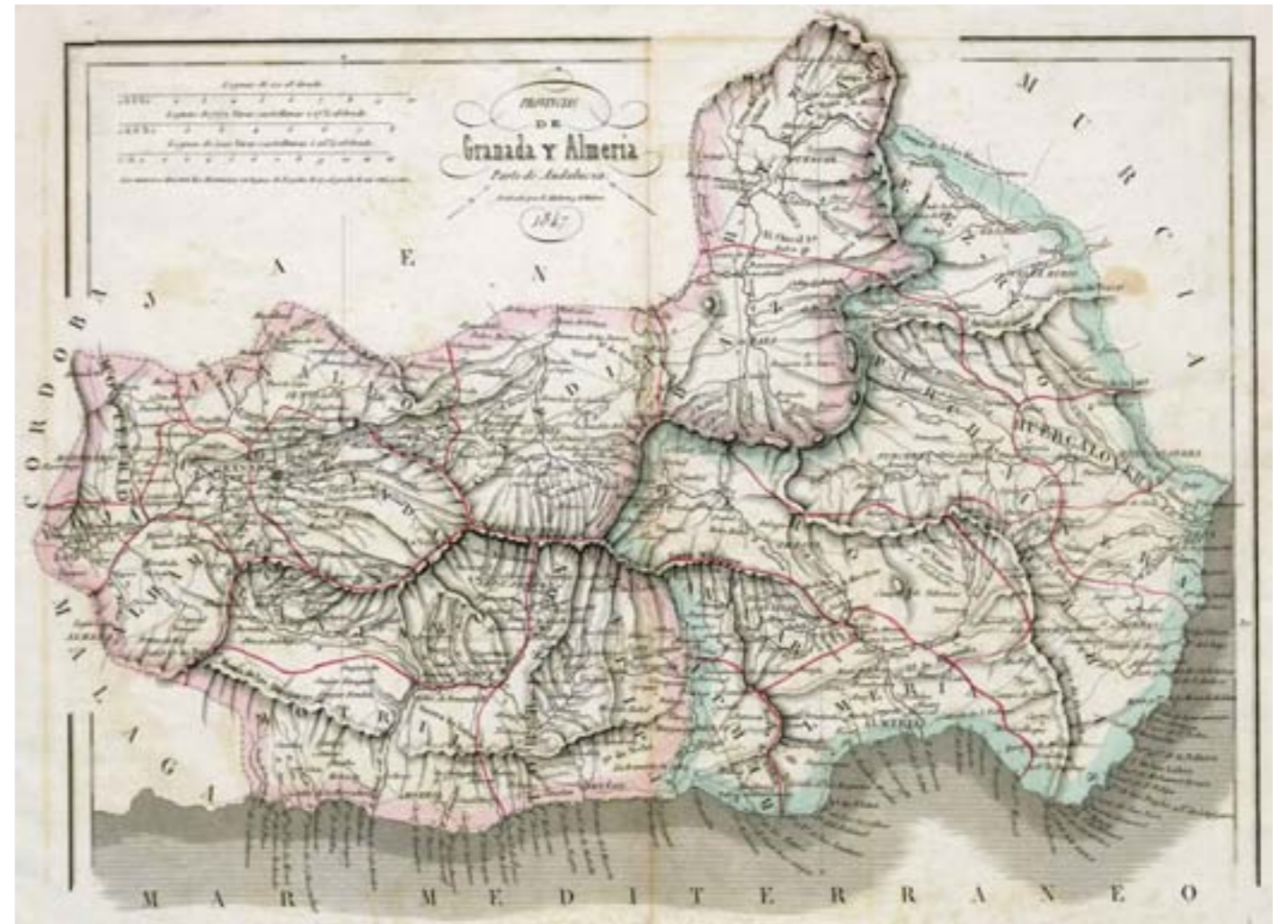
Comarcas. *Sg. R.A.E.: (De co- y marca, provincia). 1. f. División de territorio que comprende varias poblaciones. en -. 1. loc. adv. ant. cerca.*

Junto a otras unidades administrativas españolas: pedanía o parroquia, municipio, partido judicial, provincia..., la noción de comarca se inscribe en otra categoría de referencias que se inicia en el lugar o punto geográfico, el pago, la comarca y la región. Todos ellos se identifican por un elemento o carácter que les da nombre. En el caso de los lugares es un elemento: bien sea una fuente, una casa, un paso en un alto o sobre un curso de agua; en el caso de los pagos, puede ser un rasgo físico: los Cascajos, los Berrocales, el Padul (del latín padul > área pantanosa), una propiedad o condición histórica: El Quintanar, las Capellanías, un acontecimiento: las Contiendas, la forma en que se puso en cultivo o se explota: la Roza de..., el tipo de cultivo o su valor, etc. La mayoría de las comarcas así identificadas responden a rasgos físicos y suelen llevar la palabra valle, llano, otras responden a demarcaciones históricas como el Condado de Treviño, La tierra de Medina, El Campo de Calatrava; a una comunidad o a un rasgo etnográfico: Maragatería, al tipo de vegetación o al uso que se hacía de ella: Los Monegros.

Las comarcas como unidades territoriales o de gestión, con frecuencia se adjetivan dividiéndolas en categorías según diferentes criterios con los cuales se definen como ámbito. Así se habla de comarcas naturales, comarcas funcionales, comarcas urbanas, comarcas polarizadas, comarcas históricas, comarcas sanitarias, agrícolas, o de servicios. Se trata de demarcaciones del territorio con objetivos muy diferentes con la condición de contener municipios completos. En España ha sido frecuente establecer el ámbito de las comarcas a partir del área servida por un núcleo de población que se definiría como cabecera de comarca. Así, la primera división del territorio en comarcas con carácter administrativo y apoyo legal, fue la establecida en Cataluña en 1936, que se apoyaba en los estudios de mercado realizados por el geógrafo Pau Vila. Esta forma de definir comarcas a partir de las áreas de mercado, que entronca teóricamente con concepciones del espacio geográfico relacionadas con las teorías de Lösch y Christaller, se encontró en España con la realidad de las ferias y mercados semanales concedidos a las villas en los fueros medievales y que se han mantenido hasta la actualidad, estando todavía



1



2



3

- 1 Plano geográfico estadístico y partidos judiciales, 1.840
- 2 Granada y Almería, 1.847
- 3 Granada y Almería, 1.847. Recorte sobre Granada

¹ En las Cortes de Cádiz de 1812, se decide la idoneidad de la creación de municipios cada 1000 pobladores, y luego se reduciría a 500.

muy vivos a mediados del siglo XX y reactivados en los últimos años de la mano del desarrollo del medio rural y el incremento de la capacidad de consumo en los núcleos del entorno. Las villas, con su alfoz, definían un área de mercado que podía servir de base a la comarca. Otros mecanismos para definir comarcas han sido los referentes a la gestión, bien fuera la prestación de servicios sanitarios, los servicios escolares o las agencias de extensión agraria, o también las agrupaciones de municipios en mancomunidad para la recogida de basuras o servicios de agua y saneamiento.

La dispersión de iniciativas por parte de los diferentes sectores de las distintas administraciones, unido a la pervivencia de antiguas concepciones y, con frecuencia, en colisión con las áreas de mercado, ha originado que las comarcalizaciones propuestas en muchas de las Comunidades Autónomas no sean reconocidas a todos los efectos y no puedan llegar a configurar el espacio que se les asigna.

En varias Comunidades Autónomas la comarcalización se orientó a la prestación de servicios o a la ordenación del territorio, pero no a la creación de un marco territorial con capacidades administrativas sobre el territorio, como las que corresponden al municipio o a la provincia.

Municipios¹. Sg. R.A.E.: (Del lat. *municipium*). 1. m. Conjunto de habitantes de un mismo término jurisdiccional, regido por un ayuntamiento. 4. m. Entre los romanos, ciudad principal y libre, que se gobernaba por sus propias leyes y cuyos vecinos podían obtener los privilegios y derechos de los ciudadanos de Roma.

El municipio puede agrupar una sola localidad o varias; pudiendo hacer referencia a una ciudad, pueblo o aldea, o a una agrupación de los mismos.

El municipio está compuesto por un territorio claramente definido por un término municipal de límites fijados y la población que lo habita; aunque a veces no es continuo territorialmente y puede extenderse fuera de sus límites con exclaves, presentando enclaves de otros municipios.

Cabe suponer, que el origen del término jurisdiccional de los municipios surge como la agrupación de las parcelas catastrales propiedad de los habitantes regidos por un mismo Ayuntamiento, sin necesidad de que sea continua la superficie de suelo que vincula. Cabe pensar y admitir también, que estos vínculos administrativos heredados, tengan que permanecer por siempre; sobre

todo cuando las relaciones territoriales que se establecen ahora, superan y desvirtúan la utilidad y adecuación de estas demarcaciones, especialmente a la hora de localizar los usos terciarios y crecimientos residenciales con carácter y servicio claramente supra-municipal.

Actualmente las necesidades y capacidades de gobierno son muy diferentes. Aún hoy permanecen las delimitaciones proyectadas con los criterios que se elaboraron hace ya casi dos siglos, y sin embargo, las condiciones han cambiado radicalmente.

Cabe pensar que, si estas divisiones territoriales se diseñaron para nivelar y gobernar un país, basadas en unas capacidades de comunicación (físicas y virtuales) muy inferiores a las de hoy en día, el diseño de las de ahora debería atender a la idoneidad de esos criterios, adaptándolos a las circunstancias reales actuales, pudiéndose también respetar la división histórica y los criterios en los que se apoyaba.

El Estatuto Municipal vigente en España (8 marzo 1924), define el Municipio diciendo que es la asociación natural reconocida por la ley, de personas y bienes, determinada por necesarias relaciones de vecindad, dentro del término a que alcanza la jurisdicción de un Ayuntamiento.

En dicho Estatuto también se escribe que, el Estado, para ser democrático, ha de apoyarse en municipios libres. El Municipio es un hecho social de convivencia, anterior al Estado y, anterior y superior también, a la ley. La ley ha de limitarse, por lo tanto, a reconocerlo y ampararlo en función adjetiva...

Se entiende que la fuente originaria de toda soberanía municipal radica en el pueblo. Esta noción de pueblo, entra en conflicto con el incremento de la movilidad de la población y la variación de las formas de pertenencia a los lugares, así como las relaciones de vecindad ampliadas.

Se afirmaba también en este decreto la plena personalidad de las entidades municipales y, en consecuencia, reconocía su capacidad jurídica integral en todos los órdenes del derecho y de la vida, dejando sin vigor las leyes desamortizadoras.

Las palabras Municipio, Consejo y Ayuntamiento, aunque sinónimas, poseen grandes diferencias históricas. Cada una habla de la organización política y social de una edad de la historia, siendo el Municipio el símbolo del poder de Roma, el Consejo la representación de



1



2

-El espacio municipal a menudo no está configurado de una manera tan clara. Solamente en los casos de poblaciones pequeñas se mantiene una configuración polarizada núcleo urbano-entorno rural. En los municipios que han sufrido crecimientos importantes en las décadas pasadas, las áreas urbanas son poco unitarias y en muchos casos establecen continuidades con las de los municipios vecinos, difíciles de delimitar visualmente.

-La colectividad municipal únicamente suele mantener el significado de colectividad residente, ya que las actividades laborales, docentes o de ocio de una buena parte de los habitantes del municipio se desarrollan en ámbitos mucho más amplios.

-El Ayuntamiento, aunque no haya perdido ninguna legitimidad como institución, sino todo lo contrario, se encuentra sin embargo mucho más implicado en una red compleja de decisiones de administraciones sectoriales y de iniciativas de agentes privados exteriores, que sin duda afecta su proyecto urbanístico (Esteban, Juli).



1 1795. La Vega de Granada. Santa Fe. Luis de Vargas y Carrillo (dib.) y Tomás López (c.). Biblioteca Nacional de Madrid. Luis de Vargas y Carrillo era el capellán de Santa Fe.

2 1730. "Pais de Granada", Francisco Fernández Navarrete. (Archivo de la Provincia Franciscana de Catalunya). Describe Granada y su Arzobispado. Se eligió dicho ámbito territorial de estudio por ser la ciudad insuficiente y el reino de Granada excesivo para desarrollar sus planteamientos. En él se dan a conocer las condiciones cosmográficas del cielo granadino, los vientos, las aguas, la fertilidad de las tierras, árboles y plantas, el abastecimiento de mercados, Sierra Nevada (sus caminos, aguas medicinales y balnearios), la producción de seda y especies animales, etc.

LEGUA > Sg. R.A.E. (Del celtolat. leuga, quizá de or. prerromano). 1. f. Medida itineraria (del latín, iter: camino, período de marcha), variable según los países o regiones, definida por el camino que regularmente se anda en una hora, y que en el antiguo sistema español equivale a 5572,7 m. ~ de posta. 1. f. La de cuatro kilómetros.

3 1732. Mapa del Arzobispado de Granada, Francisco Fernández Navarrete. Archivo de la Provincia Franciscana de Catalunya. "Aunque los territorios se suelen dividir Geográficamente en diferentes jurisdicciones provinciales o subprovinciales, según el gobierno político secular, aquí seguiremos, por más conforme al instituto, la división eclesiástica que parte este Arzobispado en Vega y Sierra y diez y Ocho Vicarías, que son: Las del Valle, Órgiva, Pitres, Jubiles, Uxixar, Verja, Andarag, Alhama, Motril, Salobreña, Almuñécar, Loxa, Montefrío, Illora, Montexicar, Isnalloz, Santa Fe y Colomera" ("Cielo y Suelo Granadino", Fernandez, F. 1732).

3

la lucha del pueblo contra la organización feudal en la Edad Media y el Ayuntamiento, "la decadencia a que, con el predominio de la política, ha llegado la autonomía de los organismos locales, subordinados al poder central del Estado"¹.

El origen de los Municipios es inmediatamente posterior a los primeros actos de la sociedad, cuando se reunieron varias familias para constituir núcleos de población para defenderse y mancomunarse (los romanos no darían importancia administrativa al municipio hasta el año 260, según Posada Herrera).

Es el Municipio la relación o asociación natural humana, comunidad de familias para el cumplimiento de todos los fines de la vida. La asociación humana no ha podido quedarse en la familia y se ha ensanchado y ha crecido, determinando la existencia de círculos superiores, como pueden ser la comunidad agraria, la ciudad o la nación. Después de haberse denominado como comunidades, corregimientos, cabildos, consejos y municipalidades, hoy se conocen comúnmente con el nombre de Ayuntamientos.

Es difícil precisar cuál fue la forma de gobierno que imperaba en los pequeños pueblos que componían el territorio de la península ibérica antes de la dominación romana, si bien consta que algunos jefes celtíberos debieron el mando a la elección popular, gozando éstos de la más amplia libertad y espíritu democrático (como prueba tenemos a Viriato, que pertenecía a la clase más humilde del pueblo).

Durante el dominio de los árabes, los pueblos fueron gobernados por agentes delegados de los califas, los Caides o Alcaldí, cuyos funcionarios fueron por lo general muy tolerantes y sabios, debiéndose a ellos grandes mejoras materiales y el progreso de las artes y de la agricultura.

Tras la expulsión de los moriscos, las raíces y el espíritu nacional convirtieron al Municipio en un instrumento poderoso de conservación de los territorios conquistados. El soldado se convierte en propietario y defensor de estas tierras, sin más vinculación que la establecida hacia el rey, constituyéndose como organización guerrera con derecho y fuerza política llamado Concejo.

El Fuero de León, decretado en el año 1020, es uno de los más importantes documentos relativos a la constitución y orden de los Municipios en la Edad Media. Sus leyes se basan en los siguientes principios: inviolabilidad del domicilio y de la propiedad, administración exclu-

siva municipal, garantías para la recta aplicación de las leyes y exención de tributos.

El Concejo era una pequeña república, regida por sus leyes propias y gobernada por sus Magistrados. El poder del Concejo llegó a ser tan grande que Alfonso X quiso limitarlo creando un Código Legislativo General. Fue entonces cuando los Municipios trataron de consolidarse contra el poder real, naciendo las Hermandades como la de Castilla y de León, que fueron verdaderas confederaciones de varios Municipios. Se dividió el territorio de la hermandad en vecindades o circunscripciones.

Alfonso XI nombraría posteriormente a Magistrados municipales en varias poblaciones, para que en nombre del Rey administrasen justicia y presidiesen el Concejo... Este fue el momento histórico en que empezaron a tomar forma los actuales Municipios, reduciendo las comunidades semi-republicanas y semi-feudales a simples corporaciones administrativas, con mayor o menor intervención en ellas del poder central.

Salvo con el reinado de Carlos III, el centralismo absorbente ha tendido constantemente a anular la vida municipal². Sin embargo, el municipio ha sido históricamente el ámbito de ordenación básico y el Ayuntamiento su órgano de gobierno y representación directa de sus residentes. El municipio ha constituido unidades territoriales funcionales y geográficas identificativas, aunque hoy día la noción de ciudad ya no se relaciona directamente a la de municipio.

¹ ESCUDÉ BARTOLÍ, M., (1925) Los municipios en España, Barcelona, A. Martín.

² Ibid.

La división municipal. La Ley Municipal de 1876 procuró organizar los términos municipales de forma fija y conveniente, estableciendo como circunstancias precisas un mínimo de dos mil habitantes residentes y, que pudieran sufragar los gastos municipales de su administración que las leyes autorizaban.

La enorme división municipal no es un defecto exclusivo de nuestro país, ya que también adolecen de él otros pueblos meridionales. Si España contaba con 25 municipios de menos de 100 habitantes, Francia tenía 720. Mientras que España tenía más de la mitad de sus municipios menores de mil habitantes, Francia tenía tres terceras partes e Italia menos de la cuarta parte¹.

Los Municipios eran en su mayoría, más que creaciones de la ley, agregaciones espontáneas de la naturaleza basadas en la comunidad de intereses de sus habitantes y en la afinidad de sus costumbres.

La Constitución del año 1812, con las Cortes de Cádiz, estableció que hubiera Ayuntamientos en todos los pueblos que llegasen a mil almas, pudiéndose mantener los antiguos aunque no llegasen a cien almas. Se decía también que, si la población estuviese dispersa y sin centro de reunión, se marcaría el territorio correspondiente a cada Ayuntamiento, que no debería exceder de cuatro leguas en cuadro, ni de una población de 500 vecinos, poco más o menos. Siendo aquí las condiciones indispensables para la organización municipal, la población, el territorio y los medios económicos.

La supresión de municipios tenía graves inconvenientes porque lesionaba, muchas veces, intereses creados. Cuando se intentaba suprimir alguno se fracasaba debido a que el municipio era un organismo natural con derechos comunales. Por esto el Estatuto municipal vigente respetaba los municipios existentes. Con referencia a los medios económicos para su administración, también se aceptaba la mancomunidad de aquéllos. Esto permitiría que se ampliaran y ajustaran las comunidades de intereses a las nuevas relaciones de vecindad.

Como veremos más adelante, estos ajustes a las nuevas escalas de asociación, impulsados por las mayores posibilidades de movimiento, aún están por determinar.

Esta reseña histórica sobre los motivos y criterios de la división territorial, nos sirve para entender y cuestionar, hasta qué punto las delimitaciones municipales y provinciales son heredadas y no responden adecuadamente a los procesos de crecimiento urbano metropolitano y

regional. La población posee una movilidad cotidiana inimaginable en el s.XIX, la topografía ya no condiciona tanto a la comunicación –avances tecnológicos, infraestructuras, internet...-, la gestión y la gobernanza puede ser más ágil, etc.

Este anacronismo funcional y administrativo, que da potestad y autonomía a los municipios sobre el dominio de suelo que poseen, está ayudando al gran deterioro de los espacios, que necesitan ser valorados a escalas regionales y locales simultáneamente. Se requiere una adaptación urgente de los instrumentos que ordenan el territorio que tengan en cuenta estos cambios y desequilibrios.

Hemos podido observar una cierta correspondencia entre la dimensión de los municipios (entendidos éstos como formas de organización social y de gobierno) y su geografía, su riqueza, su densidad de población, su economía (latifundios, minifundios, huertas...), su cultura o su historia.

La provincia de Granada presenta el mayor número de municipios y la menor superficie media por municipio de los existentes en Andalucía, aunque mayor que la media española. Su riqueza agrícola y topográfica están íntimamente relacionadas con esta minuciosa división del territorio, gracias principalmente a la fertilidad generada por el agua aportada desde Sierra Nevada y los acuíferos de su valles, entre ellos el creado por el valle del río Genil, que en la etimología árabe Xennil, significa *Nuevo Nilo*¹.

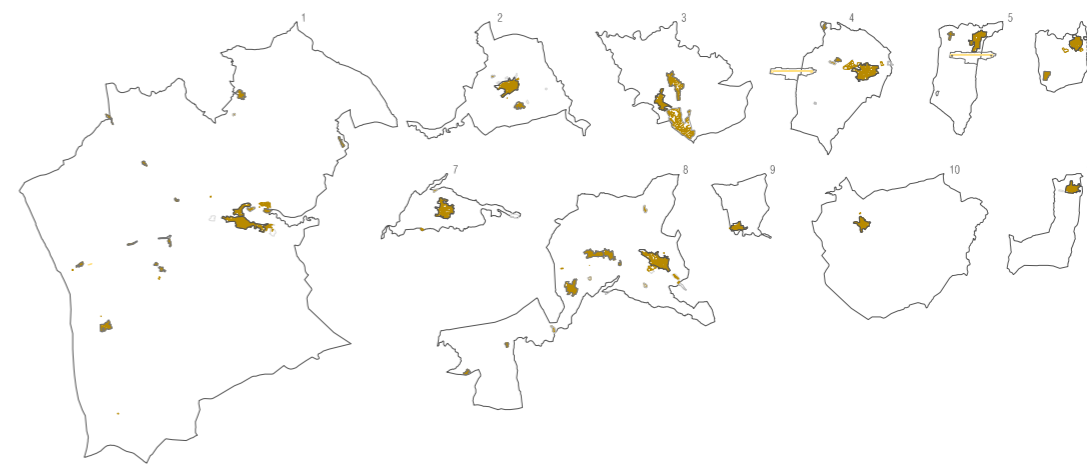
La superficie media por municipio en Granada es de 80 km², y la superficie media por municipio en España es de 62 km². La superficie media en Guipuzcoa, de geografía general más montañosa, es de 22 km². Francia posee 36.000 municipios y una dimensión media de sólo 15 km² por municipio. Esta particularidad geográfica ha motivado una natural cooperación intermunicipal previa a la que ahora se inicia en España.

¹ ESCUDÉ BARTOLÍ, M., (1925) *Los municipios en España*, Barcelona, A. Martín.

² COLLANTES DE TERÁN, Antonio (2002): *Patrimonio histórico hidráulico de la cuenca del Guadalquivir*.

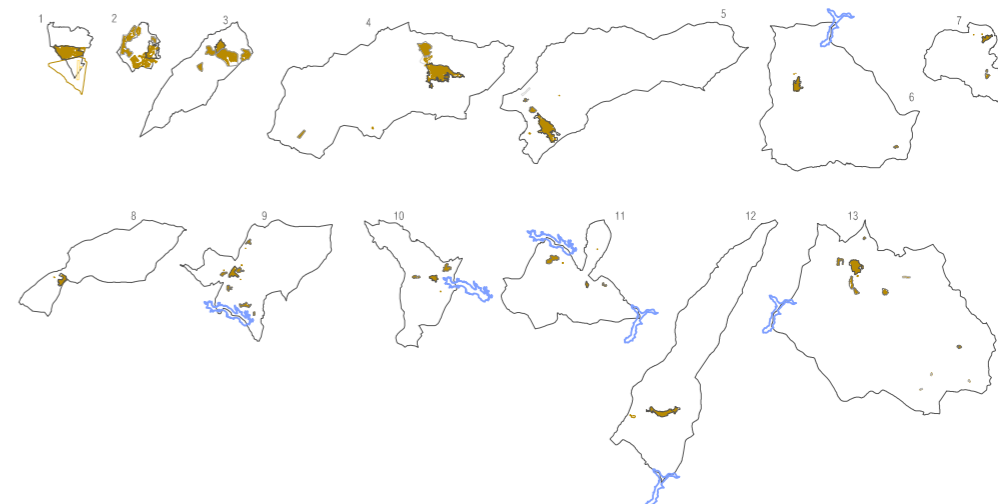
EJE LOJA_GRANADA

- 1 Loja
- 2 Huétor-Tajar
- 3 Moraleda de Zafayona
- 4 Santa Fe
- 5 Chauchina
- 6 Láchar, Peñuelas
- 7 Fuentevaqueros
- 8 Pinospuente
- 9 Villanueva Mesía
- 10 Salar
- 11 Cijuela



EJE MOTRIL_GRANADA

- 1 Churriana de la Vega
- 2 Ogijares
- 3 Ótura
- 4 Padul
- 5 Dúrcal
- 6 Vélez de Benaudalla
- 7 Cozvíjar, Conchar
- 8 Nigüelas
- 9 Béznar
- 10 Saleres, Restabal, Melegis
- 11 Cijuela
- 12 Lanjarón
- 13 Órgiva



EJE GUADIX_GRANADA

- 1 Guadix
- 2 Benalúa
- 3 Purullena
- 4 Cortes y Graena
- 5 Marchal
- 6 Beas de Guadix
- 7 Polícar
- 8 Lugros
- 9 Cogollos de Guadix
- 10 Albuñán
- 11 Jerez del Marquesado
- 12 Lanteira
- 13 Alquife
- 14 Aldeire
- 15 Calahorra
- 16 Valle del Zalabí
- 17 Ferreira
- 18 Dólar
- 19 La Peza
- 20 Diezma
- 21 Darro



archipiélago municipal. Selección de algunos núcleos urbanos en relación a sus términos municipales en los ejes de desarrollo metropolitano entre Granada y Guadix, Loja y Motril.

Municipios según extensión superficial por provincia. Año 2008

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jáen	Málaga	Sevilla	Andalucía
Menos de 30 km ²	30	6	12	64	14	6	37	30	199
De 30 a 49 km ²	20	5	7	26	14	19	21	13	125
De 50 a 99 km ²	31	12	13	46	16	24	20	20	182
De 100 a 199 km ²	8	10	21	19	17	20	19	20	143
De 200 a 499 km ²	12	9	16	11	17	17	2	18	102
Más de 500 km ²	1	2	6	2	1	2	1	4	19
Total	102	44	75	168	79	97	100	105	770

FUENTE: Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio. Instituto de Cartografía de Andalucía

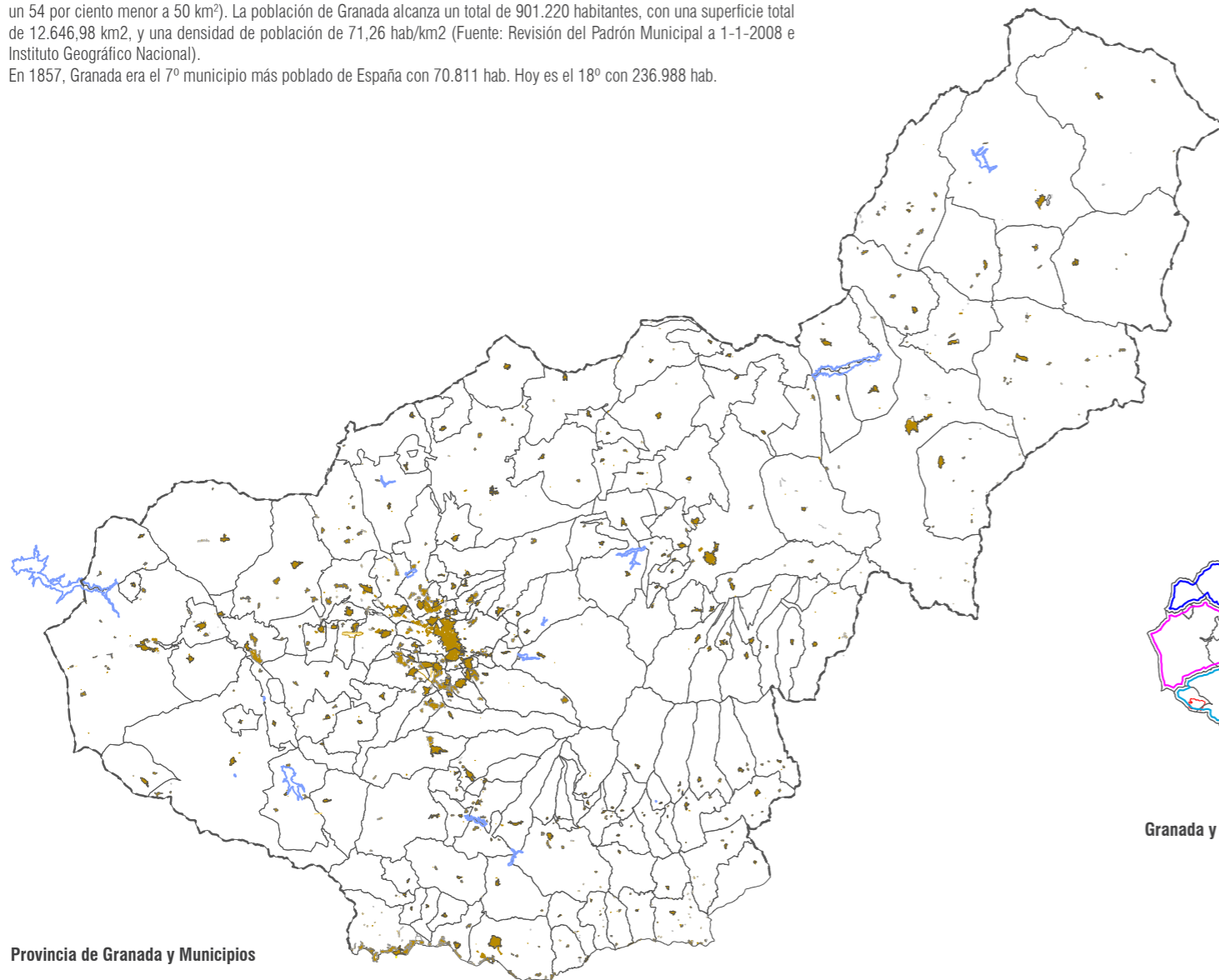
Andalucía Datos Básicos 2009

Municipios en la provincia de Granada.

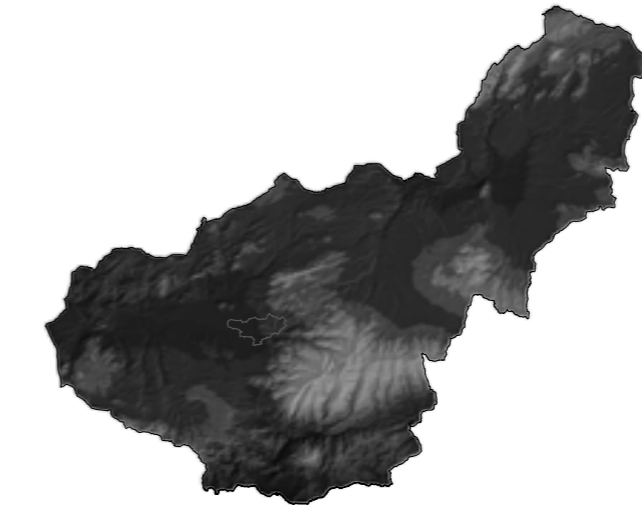
Podemos observar en esta tabla que Granada tiene la mayor cantidad de municipios por provincia de la región, 168 municipios, con el doble de la media por provincia (un 38 por ciento de estos municipios posee una superficie menor a 30 km², y un 54 por ciento menor a 50 km²). La población de Granada alcanza un total de 901.220 habitantes, con una superficie total de 12.646,98 km², y una densidad de población de 71,26 hab/km² (Fuente: Revisión del Padrón Municipal a 1-1-2008 e Instituto Geográfico Nacional).

En 1857, Granada era el 7º municipio más poblado de España con 70.811 hab. Hoy es el 18º con 236.988 hab.

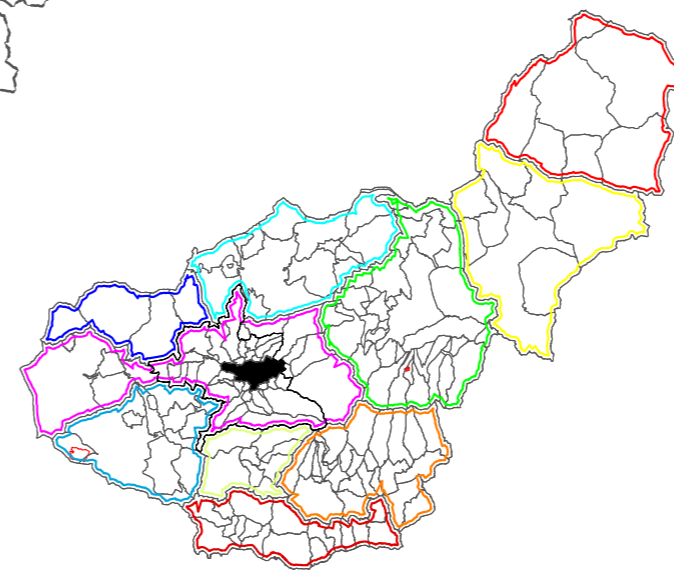
Provincia de Granada y Municipios



Granada y Relieve



Granada y Comarcas Agrarias



Los límites de la ciudad nueva

Pensar en los límites de la ciudad es pensar en su propia definición, en su sentido y su significación. Es habitual la dificultad que ha habido para dar una definición precisa de la ciudad, tanto desde la geografía como desde otras disciplinas. En muchos casos el estudio de la morfología se ha reducido a un mero estudio de la función. Ciudades comerciales, culturales, industriales, militares, etc. Una función principal y relevante es, en efecto, la comercial o económica (Weber, M.). Otros criterios de clasificación también son: los asociativos, los constructivos, los de utilización de la zona,...

La ciudad es una totalidad, que se construye a sí misma y en la cual todos los elementos concurren a formar l'âme de la cité (Chabot, 1948). Los geógrafos franceses, como Reclus, Vidal de la Blache o Le Play, han indicado que la ciudad y el territorio se han construido a sí mismos y constituyen su raison d'être, pero han dejado de explotar el significado de la estructura entrevista. La mayoría de los estudios han rehusado un análisis de lo concreto que está en cada uno de los acontecimientos urbanos y sus repercusiones en el entorno.

Los tratadistas ilustrados del s. XVIII, curiosamente, distinguían la forma como aspecto último de la estructura de la ciudad¹, siendo ésta la que permanecía a pesar de sus transformaciones o adaptaciones.

Como caso histórico singular, es interesante citar que la ciudad griega inicialmente se caracterizó por el desarrollo desde el interior hacia el exterior, y sólo después del período arcaico, por motivos puramente defensivos, las ciudades griegas se circundaron con murallas. En su origen no estaba la voluntad de un soberano, sino la relación con la naturaleza bajo la forma del “mito” (Poète, M., 1929).

La polis, en su origen, era una ciudad-estado, y sus habitantes pertenecían a la ciudad aunque estaban en gran parte dispersos por el campo. La trabazón con el territorio era fortísima, formando un cuerpo inseparable, muy diferente a las ciudades de Oriente, que surgieron más como grandes campamentos amurallados.

Se llegaría a escribir que (Martin, 1956) la trabazón que vinculó al ateniense a la ciudad era esencialmente política y administrativa, y no tanto residencial. Los problemas de la ciudad interesaban al ateniense desde el punto de vista político y urbano general. Las primeras reflexiones en el diseño urbano griego, son teorías que se ocupan de la mejor forma de la ciudad y de la organización política más favorable para el desarrollo moral del ciudadano. El aspecto material de la ciudad era secundario, casi como si ésta fuera meramente un lugar mental, una idea o un “mito”.

Vemos también que, aunque Simmel afirmase que “el límite no es un hecho espacial con efectos sociológicos, sino un hecho sociológico con una forma espacial”², la forma espacial y la forma de sus límites han condicionado la aparición y el desarrollo de ciertas formas sociales. No siempre existe la correspondencia ideal y directa entre las formas espaciales proyectadas y las formas sociales resultantes, o viceversa. Es cierto que existen relaciones entre la construcción del espacio físico y el espacio social, pero los ajustes y cambios continuos hacen ver que su desarrollo es una suma de aproximaciones sucesivas, no siempre favorables.

La conciencia y valoración de la historia urbana, con esta forma de mirar al pasado, nos ayuda a reconocer y mostrar que los vínculos territoriales, administrativos y políticos, que se establecen en la metrópolis actual, fueron planteados originariamente para favorecer la pros-



1



2



3

¹ Voltaire escribiría “la obligación de toda construcción era la de ponerse en relación directa con la ciudad misma”.

² Simmel, G. “el espacio y la sociedad”. Estudio sobre las formas de socialización, Biblioteca de la Revista Occidente, 1977 (1927), pág. 653.

³ Según NUREC, en su Atlas of European Agglomerations con más de 300 casos, los criterios son: a) Para quedar integrado en una misma aglomeración de espacio construido no debe presentar soluciones de continuidad superiores a los 200 metros de suelo no urbano; b) Cuando el 50% de la población de un municipio se encuentra en el interior de un continuo se engloba en este el municipio entero; c) Es preciso un umbral mínimo de 100.000 habitantes para tomar la aglomeración en consideración.



4

1 Granada y Sierra Elvira. Ejército napoleónico, 1811. Esta magnífica imagen nos muestra la relación de Granada con el arco noroeste del valle del Genil. Esta manera particular de mostrar el emplazamiento de los núcleos, caminos, ríos y la topografía, resaltando principalmente sus cumbres. Podemos distinguir de oeste a este, Pinospuente, Atarfe, Albolote, Peligros, Maracena, Pulianas, Pulianillas, Jun, El Fargue y Granada. Al Norte, entre las montañas, los pueblos de Calicasas, Güevejar, Nívar, Alfacar y Viznar (Bonet Correa, A. 1991, p. 133)

2 Vista desde la silla del moro de Granada, su vega y horizonte. Autor desconocido. 2ª ½ s. XVIII. C.S.G. (Calatrava, J. y Ruiz Morales, M. "Los Planos de Granada, 1500-1909: cartografía urbana e imagen de la ciudad" Granada: Diputación Provincial de Granada, 2005).

Visión a modo de ojo de pez, a casi 360° de los diferentes horizontes y perfiles geográficos. Puede distinguirse los ríos Darro y Genil, la plaza de toros, Sierra Elvira, y los pueblos simplificados a través de sus iglesias.

3 Vista de Granada, 1855. Alfred Guesdon. (Calatrava, J. y Ruiz Morales, M., 2005). Pertenece a una serie de láminas que el autor realizó para su *L'Espagne a vol de oiseau*. La ciudad, mirando hacia poniente, se deja caer hacia el valle del río Genil. Esta imagen

muestra una manera selectiva y admirable de entender la ciudad en relación con el emplazamiento y su marco geográfico. En un primer plano vemos el Geneneralife, la Alhambra y el Albaicín, luego la ciudad baja con la catedral sobresaliendo entre otras iglesias, y por último la Vega de Granada y Sierra Elvira. La elección estratégica de este punto de vista permite reconocer la fisonomía de la ciudad, los valores de sus elementos urbanos y la belleza siempre presente de su paisaje.

4 Plan de la Ville de Grenade et du Fort de L'Alhambra, con les Ouvrages fait en 1810 et 1811. Ejército napoleónico. (Bonet Correa, A. 1991, p. 132).

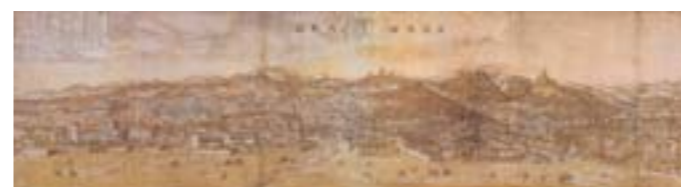
Este plano realizado por el ejército francés, detalla con precisión las particularidades geográficas del emplazamiento de la ciudad y sus colinas, así como la zona de contacto de Granada con el campo. Simplifica el núcleo urbano central y dibuja en detalle murallas, edificios singulares y tejidos urbanos de borde.

5 Borde urbano de la ciudad de Granada hacia la Vega. Vista de Granada desde Poniente. "Civitatibus Orbis Terrarum", vol. 1. Joris Hoefnagle Antwerplanus, 1.563 (Fuente: Calatrava, J. y Ruiz Morales, M., 2005).

6 Granada desde la Vega. Vista general acabada de Granada. Anton van Wyngaerde, 1567. (Calatrava, J. y Ruiz Morales, M., 2005)



5



6

peridad o la riqueza de los ciudadanos, y por tanto, cabe admitir que sea deseable recobrar una consistencia real y actual de esas relaciones.

Establecer una definición y delimitación apropiada de la ciudad real que habitamos es cada vez más arduo, al depender ésta de las variables y enfoques que se le asignen. Existe, sin embargo, una necesidad de entender los procesos urbanos indisolublemente ligados a los límites y los criterios elegidos para su ordenación, administración y desarrollo.

Algunos de estos criterios fundamentales se han centrado básicamente en:

- el estatuto jurídico, siendo esta definición, una delimitación administrativa asociada a una dimensión poblacional (NUREC, Network of Urban Research in the European Community).

- las definiciones morfológicas, basadas en la extensión de espacio construido con una cierta continuidad física mediante una serie de criterios específicos³.

- los espacios funcionales, referente a la red de relaciones que se establece en el territorio a través de la movilidad (laboral, ocio, servicios...) y su área de influencia.

- la estructura económica, asociada a las formas de vida (sector primario-rural, la ocupación terciaria...) y sus características de localización, proximidad-vecindad y acumulación positiva o externalidad.

- la jerarquía de los servicios, con relación al consumo y al nivel de especialización y diversificación (Christaller, W.), en la que cada función se asocia a un ámbito característico creando así una multiplicidad de centros en el territorio. Según Dematteis, a una escala local, los centros del sistema urbano tienden a sustituir las relaciones de dependencia jerárquico-funcional por relaciones de complementariedad en red.

Si no queremos sacar conclusiones erróneas con los diferentes criterios de análisis, también son necesarias las escalas adecuadas para la comprensión de los procesos de urbanización y sus repercusiones. Esta realidad territorial, económica y social afecta ya en España a más de un 70 % de su población (Susino, 2003), y por tanto, el conocimiento de ésta puede ayudar a adecuar tal salto de escala de los problemas y su gestión (abastecimiento, transporte público, mercados de trabajo, políticas de vivienda, dotaciones...).

Uno de los primeros teóricos urbanos que a finales del s. XIX pensó en el problema de la construcción de la

ciudad y la vivienda como una cuestión regional fue Ebenezer Howard, con su teoría de la “ciudad-jardín” y la necesidad de un equilibrio entre el campo y la ciudad, y la dinámica del crecimiento racional urbano (“Garden cities of tomorrow”).

La idea de “campo urbano” presentada por Friedmann y Miller (1956), y que arranca de Christaller con su teoría de los lugares centrales, pretende expresar el escenario funcional creciente en el que se desarrollan las actividades de los individuos gracias al incremento de la movilidad (ocio, servicios, trabajo-residencia...), renta y tiempo libre.

Peter Hall y Hay introducen en los ochenta la noción de “Región Urbana Funcional” tratando de dar respuesta a los problemas que superaban la noción tradicional de ciudad.

En los noventa M. Castells plantea que “desde el punto de vista del análisis económico-funcional, la definición relevante de grandes ciudades no se corresponde con la delimitación municipal, ni siquiera con las áreas metropolitanas sino con la región metropolitana, es decir el área de influencia directa y cotidiana de los procesos económicos centrados y organizados a partir de un determinado territorio”.

Los crecientes surgimientos de conjuntos urbanos alejados de los centros tradicionales son explicados por el americano Joel Garreau en su libro “Edge cities” (1992), o por Robert Fishman (1987) con la noción de “tecnourbes” como modelo alternativo a las ciudades centrales tradicionales.

Existen otras muchas aproximaciones teóricas que tratan de explicar las nuevas formas de ciudad. En conjunto son difícilmente comparables debido a las características territoriales tan particulares que poseen, a pesar de que algunos rasgos generales puedan ser comunes.

Es importante, en todo caso, replantearse la idea de habitante al igual que la de lugar.

Ya no se es habitante de un lugar sino habitante entre lugares. Los vínculos de las personas con los espacios han cambiado a pesar de que se sigan emparentando administrativamente y relacionándose con modos de vida anteriores.

Existe la misma dificultad de aceptación, que la que planteó Galileo en el siglo XVII, cuando dijo que, no sólo, no era el Sol el que giraba en torno a la Tierra, sino que en el universo ilimitado existían infinidad de par-

tículas y planetas, que se mueven e interaccionan entre sí. Apareció de pronto una nueva concepción espacial y la posibilidad radical de múltiples centros en movimiento.

Progresivamente en la historia hemos ido dando una mayor relevancia a la ubicación, es decir, a la relaciones de vecindad y localización entre elementos, como resultado de la interacción cambiante y la proximidad. También el espacio y la ciudad se han percibido cada vez más como una secuencia discontinua de paisajes, atmósferas y ambientes, en las que lo urbano aparecía con diferentes grados de materialización o intensidad.

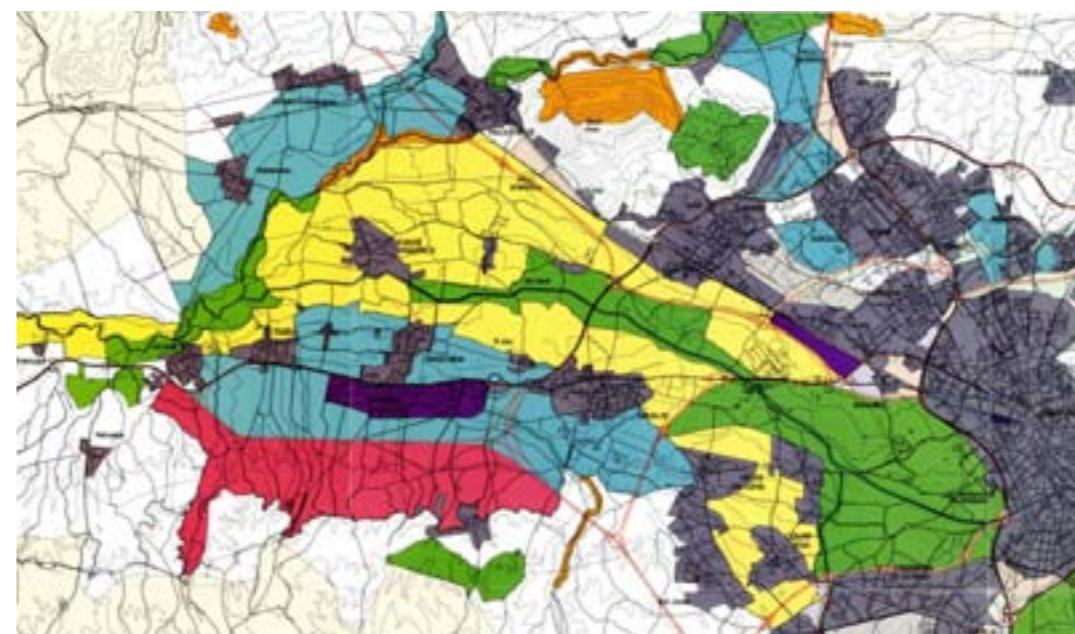
Aunque se mantenga la morfología de la ciudad tradicional, con sus plazas y sus calles, los modos de vida metropolitanos, más dinámicos, establecen y dibujan nuevas cartografías del uso y el habitar cotidiano, que rivalizan y superan normalmente a los anteriores (véase por ejemplo la enorme atracción de actividad metropolitana de los complejos multiplex de ocio). La contradictoria vida sedentaria (teletrabajo, teletienda, telepizza...) y el aumento de los viajes y desplazamientos evidencian formas nuevas de encuentro, ocio y consumo.

El territorio puede entenderse como una suma de partes, unidades heterogéneas y complejas, distinguibles aunque no independientes totalmente.

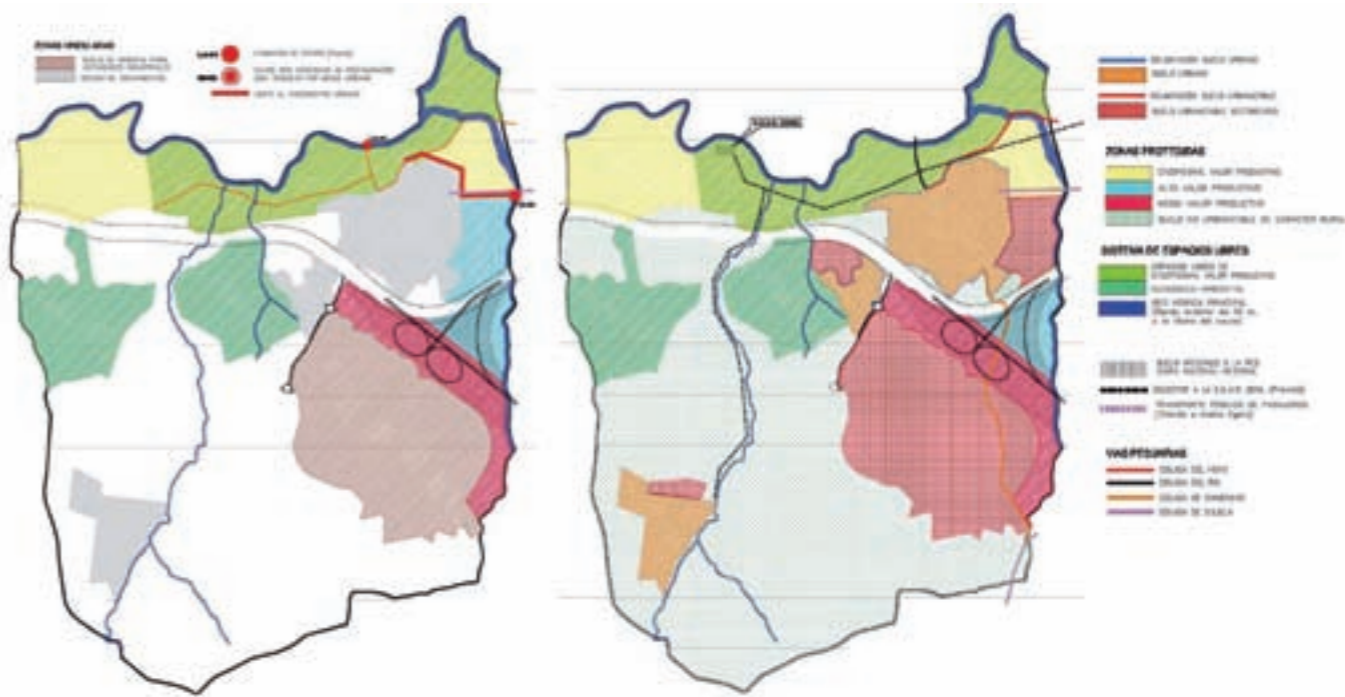
La negación de la riqueza, diversidad y aumento de interacciones entre los elementos del territorio, permite que se den enormes pérdidas y desajustes del sistema en su conjunto.

La inevitable búsqueda y construcción de los bordes en el territorio ha sido un gesto habitual en la definición de las propias identidades.

... Toda frontera tiene que ver con la inseguridad y con la necesidad de seguridad. La frontera es una necesidad, porque sin ella, es decir sin distinción, no hay identidad, no hay forma, no hay individualidad y no hay siquiera una existencia real, porque esta queda absorbida en lo informe y en lo indistinto. La frontera conforma una realidad, proporciona contornos y rasgos... (Claudio Magris, “Utopía y desencanto”, cap. Desde el otro lado. Consideraciones fronterizas).



1



2

- 1 POTAUG. Modelo Territorial de Plan de Ordenación Territorial del Área Metropolitana de Granada (2000).
- 2 LACHAR. Modificaciones planteadas desde el POTAUG al planeamiento municipal. Cambio de calificación de usos y desplazamiento de la línea de limitación de crecimiento urbano (Revisión PGOU Láchar 2001).
- 3 La corona de la ciudad. Bruno Taut
- 4 Plano topográfico de la ciudad de Granada. José Contreras, 1853.
- 5 Granada y sus inmediaciones. Estado Mayor del Ejército, 1887 (Servicio Geográfico del Ejército)



3



4



5

demarcaciones en Granada

El territorio metropolitano de Granada está viviendo este cambio de un modo particular. Su fuerte relación geográfica con el valle fluvial del río Genil y los 32 municipios que constituyen administrativamente su área metropolitana, han construido un sistema urbano muy dinámico que difícilmente consigue coordinar su crecimiento y organización interna. A pesar de existir un planeamiento subregional, (POTAUG) Plan de Ordenación del territorio de la Aglomeración Urbana de Granada, que dibuja indicativamente su modelo territorial y protege los espacios verdes limitando los crecimientos, especialmente en las zonas de excepcional valor productivo; se ha observado en los últimos años la tendencia, por parte de la mayoría de los municipios, de propiciar al máximo el crecimiento de sus núcleos (algunos el suelo urbanizable triplicaba el urbano consolidado), independientemente de sus capacidades (accesibilidad, transporte público, servicios, sostenibilidad e idoneidad ...) o los perjuicios que pudieran ocasionarse conscientemente o no, sobre el resto de los municipios vecinos, además de incumplir las normas del planeamiento superior. Ante estos desequilibrios ética¹ y funcionalmente desconsiderados, las recalificaciones fueron limitadas, por el (POTA) Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía al 40% de su superficie urbana original. El propio municipio de Granada, sabiendo de su debilidad en el transporte metropolitano, continúa apostando, al igual que cualquier otro municipio más pequeño, por un crecimiento interno y por extensión, contigüidad o colmatación, evitando así afrontar la reconfiguración de su sistema urbano y replantearse otras alternativas más eficaces de cara a un modelo de desarrollo proyectado hacia el futuro.

La aprobación inicial del último PGOU (2008), argumentaba como positivo que sólo aumentaba su ocupación cerca de un 24% cuando la Ley le permitía hasta el 40%, siendo el municipio el área metropolitana con más condicionantes al crecimiento, ya sea topográficos o de protección, como pudiera ser el gran valor productivo y ecológico reconocido de la Vega. Y aquí es donde se muestra la contradicción entre el planeamiento municipal y el territorial, ya que la incapacidad de coordinación y la carencia de proyectos conjuntos, hacen finalmente primar los intereses locales aprovechando las ventajas regionales frente a todos los demás.

¹ Los cuatro principios básicos de la ética: beneficencia, no maleficencia, autonomía y justicia; que aquí serían oportunos ser planteados para la ciudad.

Las políticas de protección y preservación en este panorama tan competitivo y descoordinado impiden el desarrollo de cualquier modelo territorial planteado, al igual que evidencian el contexto inapropiado en el que tratan de implantarse.

Esto demuestra, que las nuevas lógicas de crecimiento urbano esporádico y fragmentado, requieren otro sistema de compensación de cargas y beneficios de escala acorde a las áreas de influencia que poseen actualmente las actuaciones urbanas territoriales, que van desde la residencia a los servicios, ambos normalmente con carácter intermunicipal (grandes urbanizaciones, campos de golf, centros comerciales,...).

Mientras estos cambios no sean efectuados, y los municipios gocen de potestad absoluta sobre el suelo de su delimitación, el planeamiento territorial resultará débil e incapaz de dirigir el modelo de desarrollo de los valores naturales y culturales de dicho entorno.

Un ejemplo lo vemos al estudiar el planeamiento del municipio de Láchar, en el extremo oeste de la delimitación del ámbito del POTAUG, que al incorporar el desdoblamiento de la segunda circunvalación de Granada aumentando así su accesibilidad a la red viaria regional, sitúa un nuevo suelo industrial de aproximadamente el doble de la superficie del núcleo urbano, así como nuevos suelos residenciales sobre suelos calificados de alto valor productivo y obviando la "limitación de crecimiento urbano" sobre suelos de excepcional valor productivo.

Aunque el POTAUG legalmente está abierto a modificaciones puntuales planteadas por las figuras de planeamiento de rango inferior, podemos observar valoraciones y objetivos contrapuestos y habituales.

Sin embargo, sabemos que se vienen produciendo diversos ejemplos de intentos de contribución equitativa o adaptativa, que buscan dar respuesta a los desajustes y desconciertos entre municipios cercanos. Desde la "perequazione territoriale" italiana de reparto de cargas y beneficios, a la "taxe professionnelle" francesa para mediar y amortiguar la competencia entre municipios, premiando las actuaciones beneficiosas para el territorio. La Ley Chevènement relativa a la simplificación y el refuerzo de la cooperación intermunicipal (1999) o la Ley SRU (Solidaridad y Renovación Urbanas, 2000) están tratando de dar Coherencia Territorial (SCOT) a los nuevos desarrollos urbanos.

A modo de conclusión, es interesante recordar lo que hace casi un siglo escribía Bruno Taut, sobre "la disolución de las ciudades":

"¿A quién le gustaría ahora trazar límites? ¿Qué sociedad podría decir ahora: "¡Alto! ¡No pasen por ese río o esa montaña!"? La tierra está cultivada y regada con el esfuerzo de todos por igual. En todas partes se vive disperso... entre los océanos de agua y el bosque... Las grandes arañas -las ciudades- no son más que recuerdos de un tiempo remoto, y con ellas los Estados. La ciudad y el Estado han muerto la una con el otro. La Patria ha sido sustituida por la patria chica, y cada uno la encuentra en cualquier parte donde trabaje. Ya no hay campo y ciudad, ni tampoco guerra y paz".

Una vez más, es necesario la comprensión del significado y utilidad de las delimitaciones municipales en la evolución urbana de un territorio, que atiendan a los cambios de configuración física e implicaciones reales que comportan.

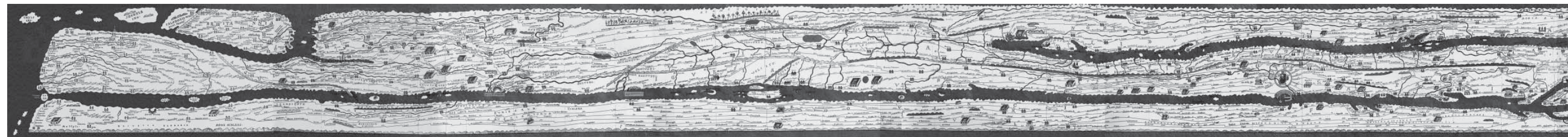
La interacción entre los municipios es inevitable y su política no puede concebirse independientemente de su entorno metropolitano. Además de los Planes de Ordenación Territorial (POT), cabría enfatizar la posibilidad de acierto y detalle de los *Proyectos Especiales Territoriales* de carácter multisectorial e intermunicipal, que de una manera no finalista, rígida, total o acabada, produzca fragmentos metropolitanos autónomos, no independientes, favoreciendo y enriqueciendo la específica y múltiple imagen metropolitana. Podrían ser proyectos de articulación territorial que permitieran readecuar una cierta unidad metropolitana y geográfica, como podría sugerirlo el cauce de un río, un valle o una franja litoral.

Las delimitaciones administrativas de un territorio no deben ignorar y descuidar la coherencia geográfica de los entornos físicos, humanos y ambientales que conviven en él. Por tanto, a las políticas regionales unidas a las locales, les corresponden prestar una mayor atención a los graves desequilibrios y consecuencias que conllevan las actuaciones de influencia territorial que evitan solucionar las repercusiones negativas ocasionadas a su entorno.

las geografías del emplazamiento

00 | asentamientos urbanos
00 | situación
00 | emplazamiento
00 | cualidades geográficas
00 | cualidades arquitectónicas y urbanas
00 | sobre el concepto de lugar
00 | cuadros de la ciudad región de Granada

las geografías del emplazamiento



Los lugares en los que se desarrolla la actividad y la cultura humana son específicos y cambiantes. Desde la antigüedad, la labor de las sociedades por adaptarse a su entorno natural les ha impulsado a modificar y transformar el medio en el que se encontraban.

Permanecer en un lugar y el modo de ser del hombre en el mundo, de construirlo, tiene que ver con su voluntad de habitarlo respondiendo a sus necesidades.

Tras más de siglo y medio de una cultura urbana planificadora seguimos cuestionándonos cuáles son las formas y el grado de ordenación o planificación más óptimo que podemos incorporar a nuestros territorios de acción, cada vez más dinámicos, extensos y confrontados. No se trata, por tanto, de encontrar el método¹ o los estándares adecuados para su desarrollo, sino más bien de reconocer las diferencias de las formas urbanas y los procesos específicos sobre el territorio, de revelar las potencialidades de esos lugares individuales y únicos.

asentamientos urbanos

La voluntad de asentarse de alguna forma en un sitio establece el primer vínculo entre el modo de vida y el entorno físico y simbólico, al cual se decide ligarse. Esta elección de la posición o lugar original siempre ha ido precedida de la relativa certeza aportada por la suma de condiciones favorables en las cuales se apoyaba. Estas condiciones favorables podían ser la fertilidad, los buenos “augurios”, la seguridad, la salubridad, la accesibilidad, la riqueza de recursos o la belleza del lugar... Los orígenes de las ciudades normalmente fueron modestos, y solía haber una función poderosa de origen -o varias- que direccionaban el crecimiento y su evolución.

El emplazamiento no siempre responde a los desarrollos y exigencias que se requieren a veces en el futuro. Gracias al predominio de razones externas como su “situación” geográfica, en ocasiones determinada por su función, acontece que la ciudad se hace más fuerte y especial ante los obstáculos.

Existen innumerables casos en los que algunas de estas condiciones han sido desfavorables —a veces, a favor a sus ventajas defensivas—, y sin embargo, eso no ha impedido que la ciudad surgiera superando todas las limitaciones, caracterizándose, incluso, de manera singular y genuina. Pongamos el caso de Venecia, Nueva York, Nueva Orleans, o el Machu Pichu, por citar algunos.

A medida que el tiempo avanza y que la técnica experimenta sucesivos progresos, el hombre depende en grado cada vez menor del emplazamiento. Pero, no obstante, éste continúa ordenando la vida de la ciudad e influye enormemente sobre ella, imponiéndole su planificación, dirigiendo su proceso de extensión y componiendo, de algún modo, su fisonomía.

El declive de la civilización agraria ha roto la relación integrada que había anteriormente entre lugar, producción y consumo. Las tecnologías, los recursos y las necesidades que se incorporan a la civilización actual se suman a la anterior creando nuevos vínculos cuya relación con el territorio que ocupan es cada vez más indiferente.

También el espacio de los flujos de la ciudad informacional (Castells, M.) y el espacio constituido como resultado de una relación entre lugares, exhiben conjuntamente una descentralización y extensión de la estructura de los servicios, que ahora se localizan de forma más dispersa y con ámbitos de acción más amplios.

situación

La situación (similar al término anglosajón *situation*), en los lugares urbanos es un rasgo de condición geográfica, de escala regional; y constituye en ellos un marco mayor de relaciones, que debe distinguirse de los meramente locales de los sitios (en inglés, *site*). Son características que abarcan territorios de mayor amplitud, ligándolos a través de entornos geográficos mayores (por ejemplo, el valle el Genil o del Guadalquivir, el paso entre Andalucía y Levante...). Este concepto es útil para entender que existen circunstancias superiores a las propias del



¹ Vittorio Gregotti, propone en su ensayo “el territorio de la arquitectura” que para operar en una situación geográfica específica conviene, en primer lugar, intentar una lectura de esta nueva materia forma, es decir, conviene abordar el problema de la nomenclatura y de la descriptiva formal del paisaje:

- 1) Como clasificación de las tipologías formales de las estructuras antropogeográficas;
- 2) Como implantación de una cartografía de los valores formales del territorio en cuanto soporte geográfico y en cuanto intervención;
- 3) Como lectura y representación de los índices de transformación formal operados por la instalación de estructuras de planificación;
- 4) Como fundamentación de criterios de definición de la circunscripción formal.



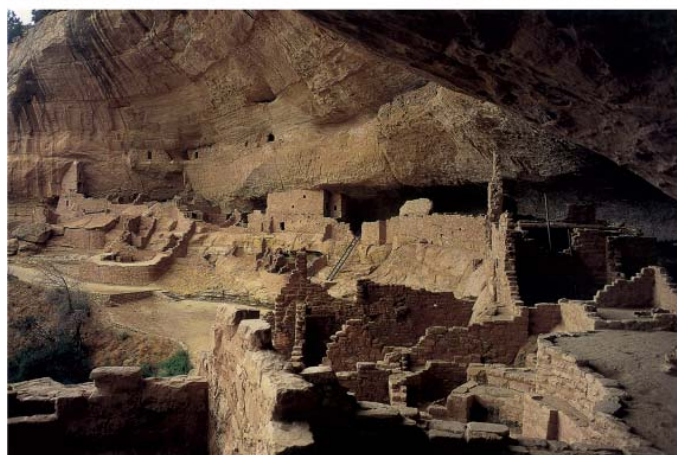
1 Tabla Peutinger. La Tabula Peutingeriana es un itinerario que muestra la red de carreteras del Imperio Romano. El mapa original (sólo han sobrevivido algunas copias) data del siglo IV. Cubre Europa, partes de Asia (India) y África del Norte. El nombre del mapa proviene de Konrad Peutinger, un humanista alemán de los siglos XV y XVI. Descripción del mapa. La copia más antigua de la Tabula Peutingeriana que ha llegado a nuestros días fue realizada por un monje de Colmar en el siglo XIII. Es un rollo de pergamino de 0,34 m de alto y 6,75 m de largo. Es un mapa muy esquemático: las masas de tierra están distorsionadas, especialmente en la dirección este-oeste. Muestra muchos asentamientos romanos, las carreteras que los unen, ríos, montañas y mares. Las distancias entre los asentamientos también están incluidos. Las ciudades más importantes del imperio, Roma, Constantinopla y Antioquía, están representadas con una decoración especial (http://es.wikipedia.org/wiki/Tabula_Peutingeriana).

2 Timgad, ARGELIA. Ciudad romana fundada por Trajano en torno al año 100 y abandonada en el siglo VII. Es uno de los mejores ejemplos del planemiento urbano romano en cuadrícula usado en los nuevos asentamientos o colonias del imperio. ("El diseño de la ciudad", Benévolo, L.)

3 Vía Apia Antica, Antigua calzada romana.

4 Longhouse, Mesa Verde, Colorado. (Corner, J., MacLean, Alex S.)

Ejemplo paradigmático de como la geografía condiciona y motiva un emplazamiento humano, construyendo una peculiar y específica forma de habitat. Este asentamiento caverna está estratégicamente orientado al sur. El intenso sol de verano sólo entra temprano por la mañana. Una gran parte de la caverna queda en sombra la mayor parte del día. En invierno, sin embargo, la altitud más baja y azimuth del sol permite iluminar la cueva desde el amanecer hasta el anochecer. La masiva formación de arenisca absorbe el calor y se radia lentamente durante las frías noches. Además, la disposición de los edificios dentro de la cueva están dispuestos según las actividades diarias, como molienda de grano, cocinar, comer, jugar, danzar, desplazándose a lo largo de la cueva al ritmo diario y estacional del movimiento de la temperatura, la luz y la sombra.



emplazamiento que cualifican los asentamientos más allá de su entorno físico próximo. Las ciudades no son construcciones azarosas, reúnen todas las condiciones de orden geográfico sin las cuales una aglomeración urbana no puede vivir ni prosperar. Las ciudades romanas, por ejemplo, se sitúan en las intersecciones de las indestructibles Vías del Imperio.

Una imagen paradigmática al respecto es la "tabla Peutinger". Este "mapa" que muestra las rutas del Imperio Romano, data del siglo IV y cubre Europa, Asia (India) y África del Norte. Aunque no representa las formas reales del terreno, describe la sucesión de ciudades ligadas a través de las calzadas que relacionaban todo el Imperio. Podemos observar como ciudades que ahora son tan importantes, como Paris, no adquirió su importancia sólo por ocupar una posición estratégica de paso por el río Sena. También ha sido durante muchos siglos, el centro de muchas rutas que ligaban las ciudades del norte de Europa con las del sur.

emplazamiento

Emplazamiento (geografía urbana): hace referencia al lugar físico que ocupa una ciudad o núcleo habitado. En este sentido, existen asentamientos en llanura, en la ribera o en el meandro de un río, en lo alto de una montaña, en la ladera de un monte... El concepto, por tanto, hace referencia a la localización concreta de una ciudad.

Emplazar, con el término anglosajón, *Site Planning*, es la construcción de un lugar o el arte de organizar el entorno físico como soporte del comportamiento humano. Esta organización es un proceso continuo y reiterativo de creación y transformación del medio que se habita. La construcción puede ser más o menos intencionada, a través de proyectos precisos y evocadores, o impuesta por las circunstancias que van aconteciendo, sucesos naturales (terremotos, huracanes, incendios, inundaciones...) o provocados por el hombre (guerras o conflictos, macro-eventos, cambios económicos o políticos...).

Cada uno de estos episodios va dando forma al conjunto de objetos y actividades que componen el fenómeno urbano, constituyendo así esas peculiares y prolongadas interrelaciones entre los habitantes y los espacios en el tiempo.

Los emplazamientos, conformados básicamente por las estructuras de los elementos la ciudad y las actividades en su confrontación con la geografía, son lugares que, sin embargo, presentan innumerables variaciones y diferencias a la hora de disponer y usar los espacios. Se puede decir que existe un arte del emplazamiento como composición del sitio, que no entiende el suelo solo como topografía o propiedad, sino como material y medio para producir arquitectura y ciudad.

Las cualidades de diferenciación a la hora de emplazar, son lo que nos interesa aquí desarrollar y profundizar, ya que éstas nos pueden ayudar a comprender mejor las “lógicas del lugar”.

Entre ellas nos centraremos principalmente en:

Cualidades geográficas, en las que se incluyen la topografía, clima, paisaje, proximidad a vías de circulación...

Cualidades arquitectónicas y urbanas, de las que se pueden destacar la forma, la proporción, el ritmo, la posición, la secuencia, la intensidad, la duración, la textura, la estructura; u otros como la proximidad, conectividad, adherencia, compacidad, consistencia...; y *otras cualidades asociadas* tales como la forma sensorial y simbólica, legal...

Todas ellas son tratadas como un conjunto de cuestiones y objetos ligados a espacios concretos, mirados desde diferentes escalas de aproximación y desde un enfoque principalmente físico. En otros capítulos algunas de estas reflexiones aparecerán como soporte de otras categorías que dan forma al territorio.

Todos estos factores están relacionados entre sí y proporcionan un cierto equilibrio, bien estático o con una tendencia hacia otros equilibrios. Los territorios están continuamente experimentando reajustes entre sus elementos componentes, tratando de alcanzar una cierta estabilidad dinámica.

Las nuevas construcciones tratan de crear un nuevo equilibrio tan estable como el anterior, aunque más adecuado a nuestras necesidades (Lynch, K.). Los cambios se producen cada vez a más velocidad y en mayor grado, y, por tanto, la estabilidad cada vez es más difícil



1 Plano para el embellecimiento de los alrededores de Potsdam, de Peter Joseph Lenné, 1833. Este plano nos permite conocer el territorio y el entorno geográfico de referencia en el que se emplaza la ciudad de Potsdam, distinguiendo, aldeas próximas, bosques, cultivos, topografía singular, palacios... Lenné dibujó los doce parques que se distribuían entre los estados que rodeaban a la ciudad de Potsdam, incluyendo los existentes, como el de Sanssouci –de mediados del siglo XVIII–, los últimos en los que intervino –Plaueninsel, Charlottenhoff y Klein-Glienicke, así como Neue Garlen, Sakrow, Babelsberg, Böttecherberg, Braunhausberg, Caputh, Prisch heide, Katharinenholz y Ruinenberg. (Landscapes of the imagination de Jong, E. Rotterdam: NAI, 2008).

2 Nouakchott, Mauritania. (MacLean, Alex S.) Mostramos aquí el contraste y contacto entre dos formas de asentamiento. El asentamiento nómada, a la izquierda, expresa un desorden y una flexibilidad propia de su carácter provisional y espontáneo, al contrario que su opuesto, fijo e inmóvil, ordenado y ajustado a su carácter construido y duradero.



2

de alcanzar e incluso de aspirar. Esta posible visión de la realidad como inestabilidad permanente o *entrópica* (Smithson, R.) motiva también otras formas de mirar y de actuar sobre el territorio.

cualidades geográficas

Aunque la ciencia urbana, como saber práctico acumulado (Gadamer, H.G.), se refiere a la formación del lugar en el tiempo, hoy las circunstancias favorecen las referencias concretas al entorno, a las cosas mismas que construyen e inventan lo cotidiano (De Certeau, M.), como sugiere la fenomenología. Se ha escrito al respecto: “...la crisis de la “lógica única” de la ciudad ha conducido al entendimiento de cada ciudad como un hecho diferencial construido a partir de la especificidad de las diversas piezas. Fruto de esa lectura ha sido el paso de una búsqueda del valor genérico de las propuestas a la búsqueda de la adaptación al lugar...”¹.

La topografía

Además de la importancia determinante de la geología de los suelos, la topografía establece un orden subyacente al emplazamiento. Es el soporte y la forma física sobre la que se adhieren los elementos, naturales o construidos. Es también, la superficie de relieve y rugosidad variable sobre la que circula o se deposita el agua, donde conviven animales y plantas, y en la que se desarrolla la cultura humana. Para comprender el valor de uso a veces se ha comparado con las figuras y los signos labrados sobre la superficie de las monedas, imprimiéndoles un valor tangible y una identidad².

Las características de las formas del suelo serán primordiales para identificar las singulares relaciones que se produzcan entre los elementos.

Dentro de las diferentes visiones que podamos tener sobre la topografía, será necesario complementar de una manera simultánea la lectura de la topografía general -por ejemplo, valle-región, litoral...- y la topografía particular y de detalle, o microtopografías, pequeños desniveles, ondulaciones e inflexiones, que permiten reconocer los puntos claves que cualifican los lugares.

El clima

Existe una relación directa entre las regiones y el clima, caracterizándose por los vientos, las precipitaciones, ángulo de incidencia solar, la humedad, las variaciones térmicas, todo ello con su genuino cambiar en el tiempo a lo largo de las estaciones y los años. Cada región

o comarca, tiene uno muy particular, pero además, en cada una, pueden darse microclimas específicos y asombrosos provocados por una determinada vegetación, singularidades topográficas, soleamiento, etc.

El clima, no será un dato puramente ambiental, sino que influirá, directamente, tanto en los modos de vida del entorno como condicionando las actividades, las relaciones con el medio y las formas de habitarlo.

El clima, sumado a la geología del lugar, influye directamente en la fertilidad de sus suelos; cualidad sustancial en la que se ha apoyado históricamente la civilización urbana (el valle del Nilo, la Vega de Granada...)

El paisaje

Sobre la superficie del suelo habrá una particular asociación entre animales y plantas, todos dependientes unos de otros y de la forma en que los hombres utilicen el sitio. Juntamente con la topografía, esta comunidad viviente da al sitio su carácter esencial (Lynch, K.).

En el proyecto del paisaje, será conveniente operar con el mínimo de los cambios posibles, es decir, con el máximo de la economía figurativa de la intervención. Trabajar con un mínimo de cambios para encontrar un mínimo de resistencias. La operación mínima en función de la formación de sentido. Las aproximaciones formales según un sistema del máximo rendimiento creativo con un mínimo esfuerzo operativo (Gregotti, V.).

El paisaje no solo proporciona un entorno habitable a las distintas culturas, sino que también ofrece una imagen primaria del mundo que las rodea (Spengler, O.); por ejemplo, Egipto es inseparable del Nilo y se asocia a la imagen del camino, en el caso del mundo árabe es el desierto y la idea de la cueva, la cultura grecorromana se asocia a las islas, occidente son los bosques y el espacio infinito,...

cualidades arquitectónicas y urbanas

La *Forma* de un lugar es entendida inicialmente como el relieve o la configuración externa de las cosas y cuerpos reunidos, constituyendo un entorno espacial. La relación entre los volúmenes y tamaños de los elementos es un rasgo característico de la Tierra como soporte del resto de cosas que se sitúan y viven en ella. Sus variaciones en la superficie, (montañas, colinas, barrancos, valles, lagos...) así como las de las cosas y cuerpos que la habitan (bosques, corales, ciudades, personas...), generan una diversidad de texturas, colores y formas interrelacionadas en el tiempo. Su apariencia también cambia con los factores de su percepción, como pueden ser la

luz, los puntos de vista u otros. Asimismo, la forma es la *estructura* que se establece internamente a los cuerpos permitiendo cualificar su identidad visual, y externamente a los modos de ser, en sus relaciones con los otros y el entorno. La incorporación de la arquitectura en un territorio genera igualmente un nuevo contexto geográfico en el que no sólo intervendrán las condiciones físicas al configurarlo.

Puesto que la forma de un espacio adquiere un mayor significado cuando es localizado, específico y podemos comprender los vínculos que establece con sus alrededores, los rasgos de la *posición* son determinantes a la hora de valorar un territorio y la organización compositiva del mismo.

Si a esta cualidad de posición le añadimos la componente dinámica del uso, el tiempo o el intercambio, aparece otra variable cualificadora del lugar y sería su *intensidad*. Esta intensidad es la esencia de las ciudades, si a su vez le incorporamos valor y calidad a la vida proporcionada por estos cambios. A su vez, esta intensidad estará determinada por otros factores como la *proximidad, conectividad, compacidad, consistencia, adherencia, rugosidad...*

Otro aspecto muy importante en la identidad de un lugar y su forma, también asociado al tiempo, es la *duración* de las cosas o los acontecimientos que constituyen el lugar, de la experiencia de un evento o actividad (un mercado, una “rave”, un campamento, un monumento, etc.), que caracteriza un sitio.

La experiencia física y visual reproduce una composición del territorio que incluye las diferentes proporciones y semejanzas entre los elementos, y en la que se incorporan también el *ritmo y la secuencia*.

Otras cualidades importantes en este estudio de los lugares es su *forma sensorial y simbólica* de un entorno.

La percepción de los entornos cambia en relación directa con la forma de habitarlos.

El incremento de capacidad de movimiento ha permitido que las formas de habitación cambien y, por consiguiente, también se modifique la percepción que se tiene de los lugares. La concepción del entorno visual y funcional en el que vivimos, por tanto, es más abierta y extensa, predominando la dimensión horizontal. En este nuevo sistema prima la desorganización y el eclecticismo. El capitalismo sin embargo se reorganiza a través de la movilidad y de la dispersión geográfica, a través

¹ Ezquiaga, J.M. en “Razón y utopía del proyecto urbano” (Madrid, Proyecto, Madrid, 1987, p. 75).

² PARCERISA, Josep. y RUBERT, María, *La ciudad no es una hoja en blanco. Hechos del urbanismo*. Santiago de Chile: Ediciones ARQ, 2000. También proponen la metáfora de la ciudad como una sábana, un artilugio que se tiende encima de un manto previo. “Del encuentro de ambos relieves nace otro relieve particular y propio que es, en cierta manera, una versión transformada del original”.

de la flexibilidad de los mercados y de los procesos laborales. El espacio y el tiempo se comprimen, con un impacto inicial desorientador en las prácticas políticas y económicas, y en las relaciones sociales y culturales. La distancia es más relativa que nunca y esto sitúa los lugares, a priori, en una similar “posición de salida” (Harvey, D.). Este planteamiento puede ser leído como un proceso de revalorización de los lugares o como el origen de la pérdida del sentido del lugar.

Los proyectos y diseños empiezan a tener en cuenta estos cambios, mejorando el nuevo marco ampliado de relaciones, vínculos y tensiones. Su organización espacial y la articulación formal¹ construyen el significado del lugar o el llamado *genius loci*², determinado por el sistema de relaciones que se establecen entre los objetos yuxtapuestos o “reunidos” (Rilke, R.M.). Aunque normalmente los argumentos técnicos y económicos tienen más protagonismo en la conformación del territorio, esto no resta importancia a la necesidad de concebirlos para ser agradables y mejorar así la calidad de vida de sus habitantes.

Las características del ojo humano y otros sentidos (sonido, tacto, olor) están relacionadas directamente con las sensaciones espaciales y ambientales³: de confort, cerramiento, apertura, distancia; condicionándolas y creando efectos y apariencias.

La presencia de otra gente, o su huella en un espacio, también incide en la percepción que se tiene de un espacio, al igual que las líneas de visión (observador estático-móvil) y las secuencias visuales⁴ que contribuyen a la experiencia del espacio como sucesión de espacios. También la forma del suelo (la superficie, la textura, la pendiente, los niveles, las vistas), los materiales (materia con sentido) primarios del sitio (roca, tierra, agua, vegetación) y otros materiales (paredes y vallas, señalización...).

A su vez, el paisaje puede ser entendido como un marco territorial o un sistema de lugares y formas, pero también como una metáfora o como un sistema de signos y símbolos. En cuanto a las sensaciones⁵-los ciclos, la luz, el tiempo...- que estos nos provocan, podemos decir que existe una dificultad de legibilidad, y una pérdida del imaginario paisajístico colectivo arquetípico en contraposición con el paisaje real, más genérico, banal y cambiante. El paisaje, al igual que la imagen de la ciudad, aspira a una construcción colectiva y significativa del lugar. Por eso cabe considerar que nos encontramos frente al gran desafío de dotar de carácter y personalidad a es-

tos nuevos paisajes con los que la sociedad pueda identificarse y superar la esclerosis de su mirada (Roger, A.). Por otro lado, las reflexiones deconstructivistas apuntan a que la posmodernidad es sinónimo de crisis de la autenticidad. Aunque el proyecto moderno se asoció al progreso lineal, al optimismo histórico, a las verdades absolutas, a la supuesta existencia de unas categorías sociales ideales y a la estandarización y uniformización del conocimiento, hoy, el posmodernismo, contrariamente, pone el énfasis en la heterogeneidad y en la diferencia, en la fragmentación, en la indeterminación, en el escepticismo, en el mestizaje, en el entrecruzamiento, en la redefinición del discurso cultural, en el redescubrimiento del “otro”, de aquello marginal, aquello alternativo, aquello híbrido (Nogué, J.). Estos supuestos cambios radicales nos fuerzan ahora a replantear las geografías y las relaciones entre cultura y espacio.

También nos interesa destacar cómo la *forma legal o administrativa* del territorio no sólo posee un significado sino que condiciona los fenómenos urbanos y geográficos del mismo. Actualmente existe una división del territorio, en España, como país, región, provincia, municipio, comarca, etc.; la administración que se lleva a cabo con esta jerarquía de delimitación adquiere una mayor inadecuación con respecto a procesos urbanos que actualmente suceden. Si nos centramos en los rangos sobre los que recaen principalmente estos procesos con una mayor incidencia y relevancia, estos serían las provincias y los municipios, la división administrativa más pequeña que posee sus propios dirigentes representativos, elegidos democráticamente.

La delimitación provincial actual, como ya se ha mencionado, se apoya en la de principios del s. XIX en la que los criterios funcionales y administrativos se basaban en tres aspectos: la población, los recursos y la topografía.

El dominio municipal hoy, participa en un juego de tensiones urbanas muy superiores a la superficie que abarcan, creándose fuertes desequilibrios entre los fenómenos territoriales y las administraciones locales. Sobre estas delimitaciones se entrecruzan y atraviesan otras formas legales como pueden ser servidumbres o pasos (calzadas, cañadas, coladas...).

Los órganos de planeamiento que dan respuesta a estos procesos territoriales de los que hablamos, aún no se han integrado totalmente a través de sus proyectos-planos, a pesar de que empiezan a existir legalmente.

sobre al concepto de lugar

Si la arquitectura es un arte y una práctica creadora de lugares para vivir, y el lugar es siempre lugar de algo o de alguien, como dirían Aristóteles o Hegel, lo interesante será profundizar en cuáles son las interrelaciones que se producen entre ese algo o alguien que habita el lugar y el lugar en sí.

El lugar, en este caso, no es sólo el material previo de la arquitectura con el que poder crear un entorno significativo; más bien se trata de una clave para desvelar el carácter de la propia arquitectura como disciplina (de las Rivas, J.L.)⁶.

Puede ser de gran utilidad descubrir la potencia transformadora que tienen las diferentes interpretaciones de la idea de lugar, que se apoyan en un previo representar esos lugares y en su permanente proceso de reinterpretación creativa, sensible y racional del habitar en el territorio.

Añadimos a este capítulo un breviario destacado y sintético sobre el concepto de lugar.



Aristóteles:

“El lugar no es una forma ni una materia. Es un intervalo corporal que puede ser ocupado sucesivamente por diferentes cuerpos físicos y que está creado por el lugar en sí mismo”.

“Concepto de envoltura límite. El límite es inmóvil porque existe una constancia de vecindad entre lo que envuelve y lo envuelto en el lugar”.

“Noción de contacto como límite de dos cuerpos en afinidad, en equilibrio variable”.

Platón:

“un límite no es un sueño aunque sea difícil o imposible de percibir y de razonar”.

Hegel:

“el espacio y el tiempo no existen separados, sino siempre en estrecha coordinación. El espacio es pura exterioridad en sí misma”.

“El lugar es una unión del espacio y el tiempo, en la que el espacio se concreta en un ahora al mismo tiempo que el tiempo se concreta en un aquí”.

“el movimiento es el paso del espacio al tiempo y del tiempo al espacio, y puede definirse también como cambio de lugar”.

“la materia es la doble unión espacio-tiempo y lugar-movimiento”.

“La negatividad del espacio es el tiempo, y gracias a este tiempo podemos construir en el espacio. La imagen más pura del tiempo será un punto”.

“El lugar es el tiempo en el espacio” (Posited: emplazado, depositado, situado, delimitado...)

Leibniz:

“Los objetos nos ayudan a discernir un espacio-tiempo propio. Existe un orden de coexistencia”.

Descartes:

El lugar es el “mínimo esquema-idea necesario para recordar”.

Kant:

“Espacio y tiempo son sin duda adquiridos, como abstraídos no directamente de las sensaciones que nos llegan de los objetos (las cuales nos transmiten materia y no forma) sino por la acción de la mente coordinando estas sensaciones, como si fuera un tipo inmutable conocido al mismo tiempo de forma intuitiva”.

“No se puede ser arquitecto de un mundo sin ser al mismo tiempo su creador”.

Bachelard:

“El principio de vecindad está en la base de toda noción de distancia y es mucho más general y fructífero que el principio de las envolturas sucesivas y concéntricas de Aristóteles. A través de él, concretamos nuestros axiomas convencionales y, al mismo tiempo, racionalizamos nuestras experiencias”.

Mumford:

“Entre los siglos XIV y XVII una transformación radical revolucionó la concepción del espacio en Europa occidental: el espacio como jerarquía de valores fue reemplazado por el espacio como sistema de medidas. Síntomas: el estudio de los objetos en el espacio, el descubrimiento de las leyes de la perspectiva, etc. La perspectiva convierte la relación simbólica de los objetos en una relación visual. Lo visual, a su vez, convierte lo observado en cuantitativo. En esta situación el tamaño no significa lo divino o lo humano, sino, simplemente, la distancia”.

Husserl:

“la razón y la historia no son más que una dialéctica entre el sedimento y la construcción de sentido, entre la lógica del lugar y la experiencia que tenemos de él. El mundo y el lenguaje están indisolublemente

entrelazados”.

Heidegger:

“Se construye desde el habitar y se piensa por el hecho de habitar. El habitar se desarrolla mediante dos líneas simultáneas: des-alejar, hacer más y más asequible y amplio un campo de actuación; dirigir, encontrar sentidos privilegiados en este campo de actuación. Des-alejar construyendo y privilegiar pensando, estructuran simultáneamente el habitar”.

Leroi-Gourham:

“En la concepción del lugar humano existen dos tipos de estructuras: el espacio itinerante, y el espacio radiante. Ambos coexisten y han dado lugar a una doble representación simultánea del mundo. Todos los pueblos han tenido que equilibrar lo itinerante y lo radiante del lugar. La cultura como proceso comunicativo no es más que este intento de equilibrio”.

Kaufmann:

Este pensador ofrece una visión psicoanalítica sobre el abismo que media entre el lugar individual y el lugar colectivo. Describe la estructura de la experiencia emocional en el espacio, diferentes clases de emociones y su expresión en el lugar socio-físico.

De Tollenaere:

“La inmovilidad del lugar socio-físico viene de las relaciones del sujeto con los otros sujetos, que a su vez están interpenetradas con las relaciones con los otros a través del lugar en su aspecto físico”. Plantea la contraposición entre inmovilidad del lugar e irreversibilidad del movimiento, nociones paralelas en cierto sentido.

Rappoport:

La esencia del lugar reside en la cualidad de estar aquí y no allá: los arquitectos que han analizado esta cualidad (como Aldo Van Eyck, por ejemplo.) acentúan la separación entre el interior y el exterior. La idea de envoltura es esencial en el lugar...

Los aborígenes australianos (pueblos nómadas) carecen de envoltura artificial construida (edificios). ¿Cuál será el sentido del lugar para una cultura que tiene sólo la naturaleza como envoltura?

La definición de lugar se consigue gracias a la coincidencia del lugar simbólico mítico y el espacio físico natural. Las rutas míticas son por tanto anclajes o dispositivos de referencia.

Hölderlin:

“A nada le cuesta tanto abandonar el lugar como a lo que está cerca del origen”.

R.M. Rilke:

“Fue como si las cosas se reunieran para hacer espacio”.



2

¹ La definición del espacio se origina también a través de sus accidentes o irregularidades, transiciones, ritmo, dirección... coexistiendo a la vez su forma general y los detalles, y determinándose el carácter, la proporción y la escala.

² Norberg-Schulz, Ch. (*Existencia, espacio y arquitectura*), influido también por Giedion, S. (*Espacio, tiempo y arquitectura*), distingue entre lugares artificiales y naturales, y su carácter, es decir, su ser o como han sido hechos. Destaca también las nociones de límite, extensión y cierre, figura y fondo, proximidad, centralidad, dirección y ritmo.

³ HALL, Edgard T. (1973) *La dimensión oculta. Enfoque antropológico del uso del espacio*.

⁴ INGERSOLL, Richard (2006), *Sprawl town, Looking for the City on its Edges*. Aquí explica una ciudad como el resultado de “the accelerated montage of jump cuts”.

⁵ SAUER, Carl O. (1925): *The morphology of landscape*.

“Nos interesamos en la importancia del lugar para el hombre, y también en su transformación de ese lugar. Nos ocupamos a un mismo tiempo con la interrelación entre grupo, o culturas, y lugar, tal como se expresa en los diversos paisajes del mundo”.

⁶ DE LAS RIVAS, Juan L. (1992): *El espacio como lugar*.

1 Relación CIUDAD-VEGA-PUERTO, Motril. El emplazamiento de la ciudad se produce a media ladera separada de la costa y el puerto unos dos km, protegiéndose de los vientos de poniente, encajándose entre las ramblas de Las Brujas y Los Álamos, y en contacto directo con los suelos fértiles de la vega. Estas Ramblas o vías de drenaje, son los espacios que configuran a la ciudad en su relación geográfica con el entorno inmediato. Coinciden con las calles de máxima pendiente (en ladera norte-sur, antiguas ramblas) generalmente van a ser de mayor dimensión, continuidad e importancia. Sin embargo, las calles transversales (este-oeste, con pendiente y sección variable) van engarzando de forma tortuosa e interrumpida a las anteriores y poseen una menor continuidad. Estos son rasgos característicos de los trazados irregulares de asentamientos a media ladera con un relieve plegado en dirección a la evacuación o drenaje de las aguas.

2 Lugar en una parcela agrícola en abandono de la Vega de Granada (marjafolde, 2008)



1956



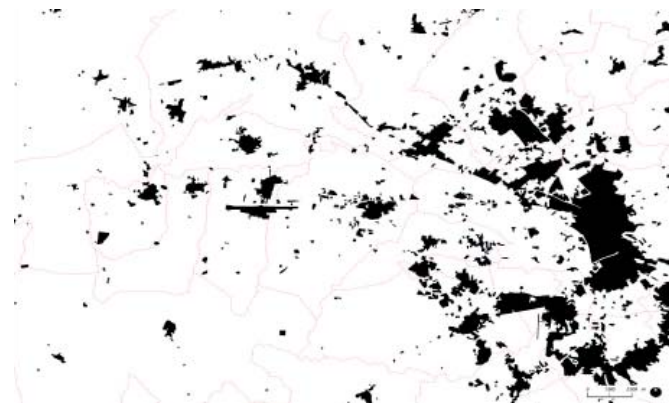
EL VALLE DEL GENIL. Ámbito entre Granada y Lachar, con Sierra Elvira y Sierra Nevada al fondo.



cuadros de la ciudad región de Granada



2003



Para las diferentes **áreas de estudio** que se irán mostrando a continuación en los siguientes apartados, se han realizado análisis descriptivos a diversas escalas en los ámbitos seleccionados, tales como aspectos geográficos de emplazamiento, infraestructuras existentes del territorio, evolución de los usos del suelo, procesos urbanos de transformación...; así como una exploración de las posibles áreas, lugares e itinerarios claves dentro del espacio metropolitano emergente de la ciudad-región de Granada. Para esto, se han efectuado numerosas excursiones de reconocimiento físico, trasladándose y contrastándose posteriormente la información de estas experiencias a las cartografías, dibujos, fotografías e interpretaciones, que constituyen el conjunto de valoraciones diversas para los entornos.

Unas primeras valoraciones generales examinan los lugares singulares de desarrollo de posibles proyectos y estrategias para la cualificación y puesta en funcionamiento de este territorio. Simultáneamente se han elaborado valoraciones detalladas de lugares específicos, que se ligan con las aproximaciones generales.

Son lecturas e imágenes útiles para el proyecto del territorio. Se tratarán y reforzarán desde las relaciones locales existentes, y se proyectarán de cara a un ámbito y un área de influencia geográfica.

La cohesión y evolución creativa de este espacio metropolitano, extenso y fragmentado, será más factible, desde la elaboración de multitud de propuestas diversas, autónomas y bien relacionadas, que den respuesta a los cambios de uso, producción y habitación de cada área.

Se ha considerado importante desarrollar una cartografía propia que muestre detalladamente aspectos claves para la comprensión del territorio, así como para la probable elaboración de estudios futuros y propuestas a diversas escalas.

Se ha contado con la cartografía base del Instituto Cartográfico de Andalucía (ICA) de escala 1/10.000 de todo el ámbito del año 2005. De escalas menores (1/2.000-), sin embargo, sólo se ha podido contar con la cartografía más actual del suelo urbano de los municipios del ámbito, con fechas de realización diferentes (Diputación de Granada, 1998-). Se ha consultado también el planeamiento actual, vigente o en redacción (municipal, subregional, especial,... a través de sus respectivas instituciones -Junta de Andalucía, Aytos.- y la Oficina de Información Urbanística del Colegio de Arquitectos de Granada), así como las ortofotos aéreas (vuelo americano del 1956, 1977, 2003, 2007, y visualizaciones GoogleEarth, GoogleZoom, LiveSearchMaps,...)

Los estudios han atendido a los factores del medio humano, medio natural y medio físico, en este mismo orden de importancia, de cara principalmente a su utilidad propositiva.



Para entender un territorio y su paisaje es necesario entender sus representaciones gráficas, escritas y orales no sólo como ilustraciones de dicho paisaje, sino como imágenes constitutivas de sus significaciones.

Estas dos imágenes sobre el ámbito del “País” de Granada introducen esta dimensión geográfica que liga a la ciudad y al conjunto de asentamientos con su entorno y paisaje. Es muy singular esta dimensión o marco de relaciones planteadas a mediados del siglo XVIII. Veamos algunas de las descripciones hechas por el ilustrado patricio Fernandez Navarrete:

“El alegre y benigno Cielo de Granada, su saludable y hermosa situación, sus fecundas y vistosas campañas, sus numerosas y saludables fuentes, sus montañas preñadas de tesoros, sus valles bordados de odoríferas y saludables plantas, sus sierras coronadas de nieve, sus ríos trepando sobre arenas de oro, sus deliciosos Cármenes, sus bellas frutas, sus vitales auras y demás amables circunstancias suyas...”

Descripción Corográfica del Arzobispado de Granada

El buen o mal pasaje o conveniencias de una Ciudad no pende sólo de lo que en sus paredes incluye, depende en gran parte de su Territorio y Vecindades. Las Vecindades hacen alegre o triste, dichosa o infeliz a una Ciudad según le subministran Viveres, le envían Aguas, le alteran los Aires con diversas cualidades y así de las demás conveniencias o necesidades de la vida humana. Esto hacen los vecinos Montes, los Valles, los Bosques, los Mares, los Lagos, los Ríos, los Campos y los Pueblos.

La buena o mala colocación de una Ciudad en orden a sus vecindades es tan poderosa para ayudar o para alterar el nativo temple de los Países, que casi se reputa por la más esencial y poderosa contra cualesquiera otras causas. A no diversificarlos ésta serían uniformes por todo el Mundo todos los temperamentos que están debajo de una zona o de un Clima; y sólo por ella hay tanta diversidad en éstos como en las caras de los hombres.

Es el Arzobispado de Granada la mejor, la más templada, más hermosa y más saludable porción del reino de Granada, que lo es de España, que lo es de la Europa, que lo es del Mundo. País que de ninguno se deja exceder, de muy pocos igualar en Cielo alegrísimo, agua infinita, tierra fecundísima, minas preciosas, etc.

Cap. XII. Se concluye la organización de las Sierras del Arzobispado y de la Vega de Granada y Soto de Roma.

Se concluye la Histórica Organización de las Montañas de este Arzobispado y nos llaman la hermosa Vega de Granada, que se nos queda encerrada en este montuoso Círculo, que le sirve a un tiempo de ornato, utilidad y defensa.

El Rey Don Alonso el Sabio, que con gran diligencia inquirió las antigüedades de su Reino, deduciendo la de Granada o Iliberia la trae de la Princesa Liberia, Mujer de Hespero o Pirro, Hermano de Atlante, y dice cómo viniendo esta Princesa de Cádiz de enterrar a su Padre, el Rey Hispan, “tomaron por esas Montañas contra el Oriente fasta que llegaron a una Sierra muy alta y preguntó Pyros a los homes de la tierra ¿qué logar era aquel? E ellos le dixeron que le decian las Sierra del Sol, porque avia hi siempre nieve. E él porque vio que avría buenas Vegas e grandes e muchas aguas, asemejó que sería buena tierra, e pobló ni una Ciudad, e por amor de su Mujer puso nombre Iliberia e así ha nombre oy”. De suerte que la hermosa y célebre Vega de Granada fue la que convidó a los Fundadores de esta Ciudad con su deleitoso y ameno sitio. El Moro Albucacín refiere cómo la encontró el Capitán Tarif al tiempo de la Conquista de España por los Moros. Dice que descubrió la Ciudad fabricada en un sitio alto, “la cual descubría una muy amena y deleitosa Vega a la vista, en medio de la cual atravesaba un muy hermoso Río caudaloso, los Montes del circuito estaban llenos de Arboledas y frescuras, que parecía un Paraiso en la tierra”.

L. Marineo Sículo mensuró su longitud y halló 27 millas, que son más de ocho leguas, y de sólo la seda que en su tiempo producía, dice sacaba el Rey por su Renta 30.000 Ducados de Oro, que entonces era muy grande riqueza en la cortedad de las rentas, valor de la moneda y poco consumo de este fruto.

Al Poniente está el célebre Bosque del Soto de Roma, donde llevado de su amenidad (como se ha dicho) hizo un Palacio el Emperador Carlos Quinto para retiro y diversión de las Primaveras, por ser sitio de gran frescura, diversión y mucha caza de Lobos, Conejos y Volatería, siendo este sitio privilegiado por la Naturaleza con la cría de Faisanes, tan célebre como envidiada de toda España y de otros Reinos.

Su arbolado y Monte es altísimo y en algunos parajes tan cerrado y espeso que así por él como por las Madres, Fuentes y Aguaceros (sic) no es penetrable, y así se maneja por las calles y sitios conocidos. Tiene grandes y fértiles Huertas, Cortijos y tierras metidas en labor. La delicia que en la debida Estación encuentran allí todos los sentidos no es capaz de trasladarse al papel, es bien sabido. Lo material de su organización, sitios y medidas es digna del Público y para este fin lo hice copias puntualísimamente a sujeto perito y muy práctico en sacar los Mapas de aquel sitio y así en su Topografía se verá todo lo que aquí se deja de decir.

(Fernández Navarrete, Francisco. *Cielo y suelo granadino*, 1732).



1



2

1 “País de Granada”, Francisco Fernández Navarrete, 1730. Es significativo el encuadre de este plano y la orientación que toma. Por un lado se entiende Granada como un País, un sistema de pueblos fuertemente ligados geográficamente y culturalmente. Su ámbito y orientación, mirando hacia el Sur, que luego se repetiría también en otro plano a final del mismo siglo relacionado con Tomás López, sugiere una centralidad importante desde Madrid hacia estas regiones (Archivo de la Provincia Franciscana de Catalunya).

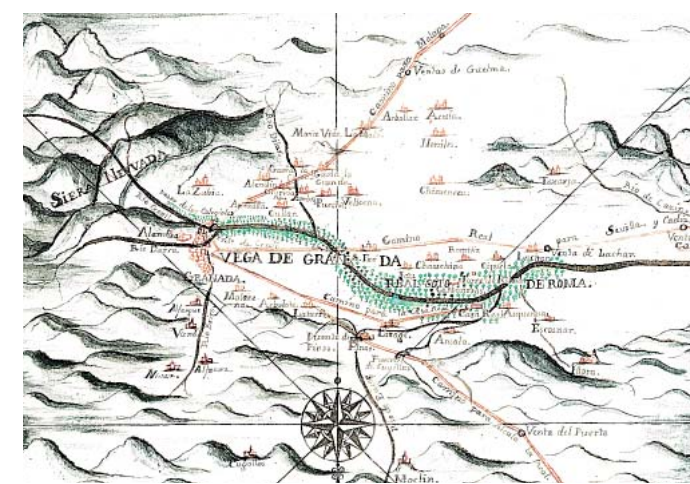
2 Vista de Fuentevaqueros, Vega central de Granada y Sierra Nevada al fondo (Junta de Andalucía)

3 La Vega de Granada. Santa Fe, 1795. Luis de Vargas y Carrillo (dib.) y Tomás López (¿). (Biblioteca Nacional de Madrid). Luis de Vargas y Carrillo era el capellán de Santa Fe.

4 Microtopografías. Imagen de las proximidades de Valderrubio. Diferenciación parcelaria mediante arbolado y pequeños saltos topográficos en terrazas de cultivo.

5 Cumbres. Imagen de Sierra Elvira de las proximidades de Atarfe y Pinospuente. Diferenciación parcelaria mediante arbolado y pequeños saltos topográficos en terrazas de cultivo.

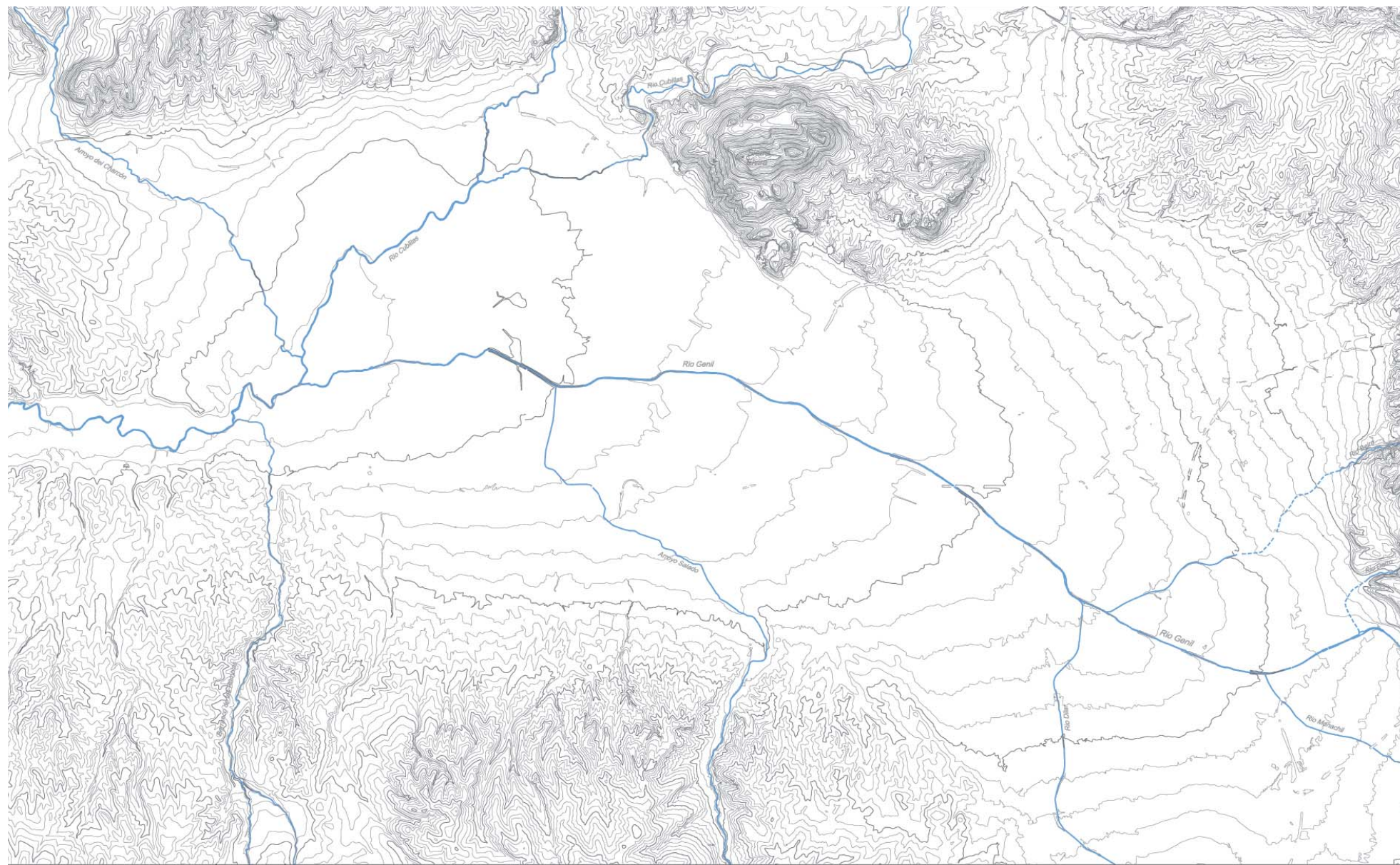
6 Emplazamientos. Vista oblicua del arco de inflexión que hace el valle entre Valderrubio, Zujaira, Casanueva, Anzola, Pinospuente y Sierra Elvira.



Escala de tres leguas.



3



4



5



las geografías del emplazamiento

Este área de estudio seleccionado abarca longitudinalmente un territorio específico que va desde la ciudad de Granada hasta la llegada a las proximidades del pueblo de Láchar, a unos 20 km aproximadamente.

Con el fin de dar una visión conjunta del ámbito geográfico de dicho territorio, se ha seleccionado un marco de unos 25 km x 15 km que nos permite emplazar con claridad los aspectos más significativos de su paisaje metropolitano.

La traza natural del río Genil es la línea generatriz o el eje principal del ámbito de estudio, y transversalmente produce un gradiente de influencia variable con el territorio. Esta parte de la investigación ha centrado su interés en el valor de relación agua-ciudad como dispositivo y fenómeno de organización de la metropolis.

Aunque en algún caso aparecen delimitaciones orientativas ligadas a aspectos concretos (comunidades de regantes, delimitaciones municipales, ámbitos fluviales metropolitanos,...) se ha mantenido como encuadre general la ventana o marco citada anteriormente.

El argumento principal en el que se fundamenta esta hipótesis, es el entender que en este territorio eminentemente plano, las estrategias, planes y proyectos, no se realizan de una forma extensiva sobre toda una área delimitada y precisa, sino como suma de propuestas sobre áreas, itinerarios y lugares claves. La delimitación del área de estudio, como entidad geográfica del sistema metropolitano, es definida en función de los criterios variables de valoración, y por tanto, su planteamiento debe estar abierto a posibles modificaciones, prolongaciones y ajustes, en función de los proyectos y las apreciaciones razonadas sobre "lo encontrado".

La fragmentación del espacio y la desigual organización en red de esta comarca, acentúa la importancia de las intervenciones locales y específicas que refuercen el valor territorial de su conjunto.

Por tanto, la valoración del ámbito de estudio se realiza sobre una delimitación más o menos variable, en función de las líneas de estudio que han sido seleccionadas desde el marco general inicial, dependiendo de la escala y objetivos marcados.



6

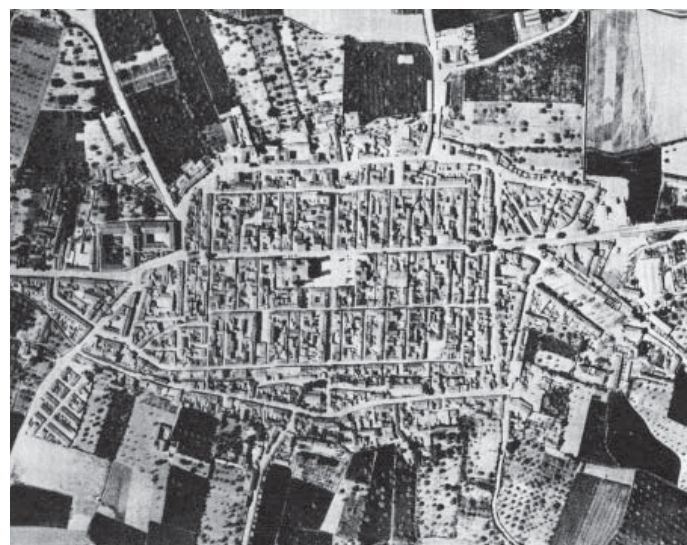
emplazamientos y trazados históricos

Este plano muestra el trazado origen de los asentamientos sobre el encuadre geográfico que le da soporte, prácticamente coincidente con el registrado por la cartografía existente de 1956 (vuelo americano).

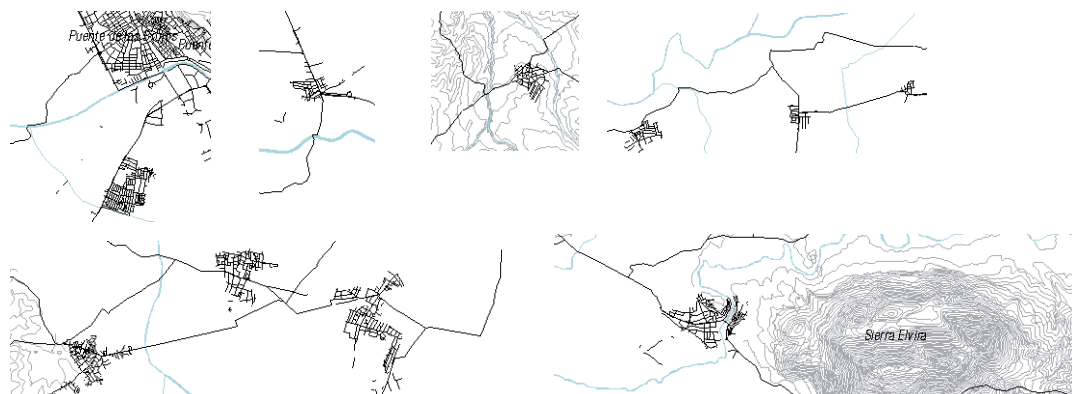
La imagen nos habla de sus lógicas de emplazamiento, distribución, forma y relaciones territoriales, persistentes y estructuradoras del paisaje metropolitano base actual.

Son marcas y huellas del uso prolongado y ajustado a lo largo de más de 2.000 años que conviene tener en cuenta, no solo por su valor cultural, social o histórico, sino por la idoneidad y la pertinencia de su valor particular como matriz local y geográfica.

Podemos reconocer la posición central en el valle de Santa Fe, con su trazado fundacional del s. XVI, y punto de paso obligatorio en la ruta de los pueblos (Chauchina, Romilla, Cijuela, Láchar...) hacia Málaga dirección oeste desde Granada. Los principales asentamientos urbanos se emplazan en las inflexiones topográficas hacia el Valle, tales como Pinospuente, Atarfe, Albolote, Peligros o Granada; y también en posiciones centrales del valle entre los cauces de los afluentes del río Genil (Maracena, Armilla y Churriana, Fuentevaqueros o Varlderrubio) próximos a las zonas más fértiles y con menos riesgo de inundación.



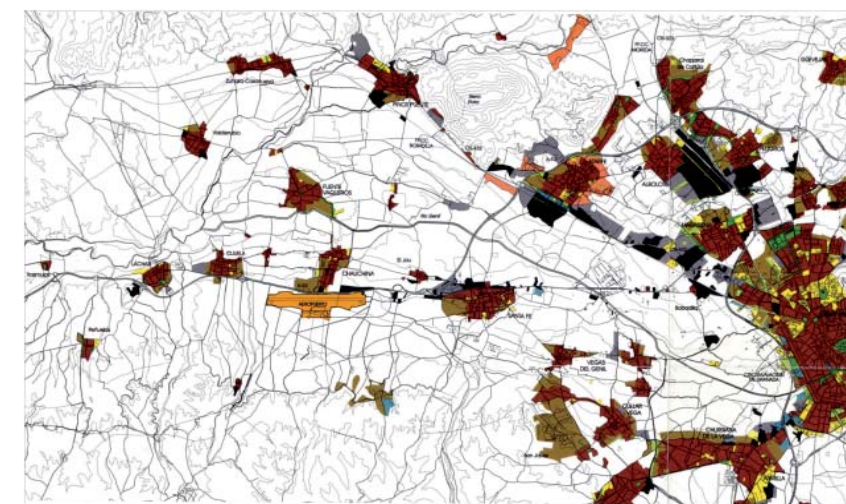
Santa Fe 1956

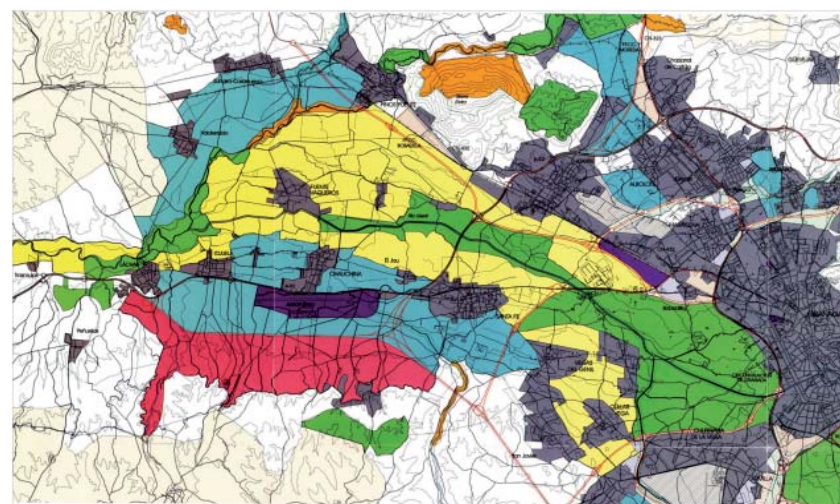
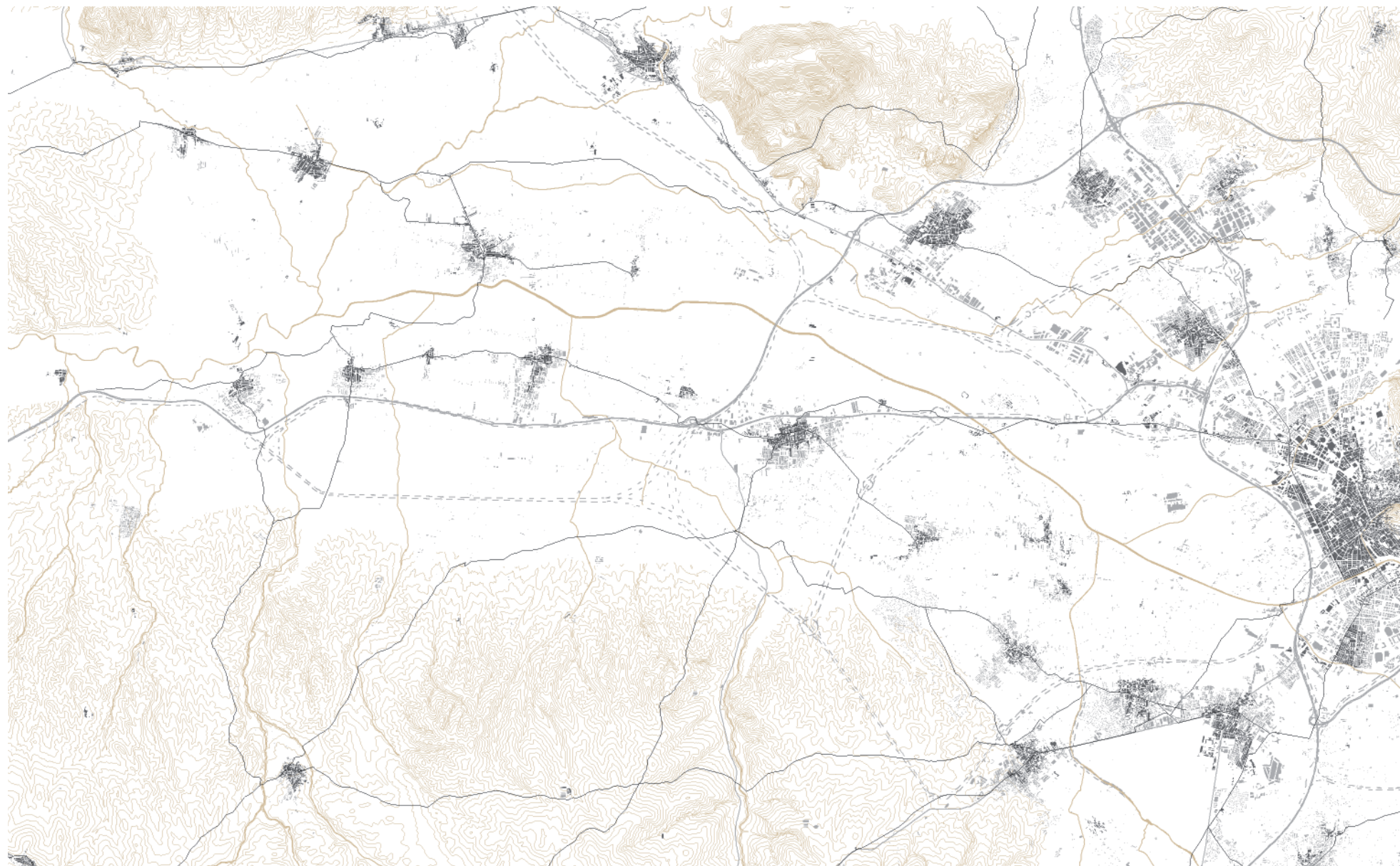


- CAUCES DE RIOS PRINCIPALES
- CURVAS DE NIVEL (CADA 10m)
- VIARIO INTERMUNICIPAL
- VIARIO URBANO

1 PLANEAMIENTO METROPOLITANO.

PLANEAMIENTO MUNICIPAL VIGENTE. PLANO DE INFORMACIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA (P.O.T.A.U.G.). Sobre el ámbito de estudio se muestra el planeamiento vigente con la publicación del P.O.T.A.U.G., en el año 2.000 (última modificación, 2004), que recogía los planeamientos en vigor y las previsiones próximas que los municipios estaban incorporando al actualizar su ordenación local municipal. Esta figura de planeamiento subregional incluye de una forma global las tendencias de desarrollo municipal que venían elaborándose de forma aislada sin tener en cuenta la dimensión territorial que favorece la colaboración intermunicipal. Nos sirve para visualizar de manera global, las localizaciones de los crecimientos residenciales (marrón claro y salmón) e industriales (gris), y la posición de los equipamientos (amarillo) y áreas singulares (celeste) con usos terciarios, ligadas con el área de estudio.





2 PLANEAMIENTO METROPOLITANO.
MODELO TERRITORIAL PLANO DE ORDENACIÓN DEL P.O.T.A.U.G. (ORD-1). El modelo territorial propuesto en este Plan se compone: de un conjunto de sistemas estructurantes (sistema de asentamientos, red viaria principal, red ferroviaria, sistema de transportes y sistema de espacios libres de nivel metropolitano), de la definición y delimitación de zonas sometidas a restricciones de uso por diversos valores ecológicos, ambientales y/o paisajísticos; la indicación de zonas sometidas a vinculación de uso por razones esencialmente de accesibilidad y de disponibilidad de suelos y de zonas de mejora y regeneración ambiental y paisajística. Se formalizan como Normas, como Directrices o como Recomendaciones, según los casos. La exigencia de su consenso con los poderes municipales ha neutralizado y contrariado buena parte de sus decisiones. Un vicio original deriva de la monoescalaridad del estudio.



la formación del espacio metropolitano

Aquí se ha querido hacer hincapié en la evolución urbana y su configuración territorial. Se ha destacado con mayor intensidad los asentamientos previos al 1956 -entendidos como crecimientos de evolución lenta u orgánica-, y los caminos históricos que los ponían en relación. Con una menor presencia, también podemos observar, en contraste con la información anterior, los crecimientos urbanos recientes, así como las grandes infraestructuras viarias previstas que atravesarán el valle. Se quiere conseguir, con esta imagen, obtener la capacidad de valorar la riqueza y diversidad de situaciones posibles que permiten relacionar los espacios urbanos y los rurales, compatibilizando el desarrollo, los desplazamientos y la creación de ambientes humanos. Aunque los principales crecimientos producidos son extensiones y ocupaciones de suelo contiguo, también se han producido ocupaciones de relleno (infill) y discontinuas, respondiendo a características particulares de dichos suelos (propiedad, accesibilidad, uso, visibilidad, calidad ambiental, precio, recursos del municipio...).

A rasgos generales, podemos observar también, que los principales crecimientos se han producido en la inflexión topográfica de este valle del río Genil, sobre todo en las faldas con orientación sur y sureste. Los motivos han podido ser muy diversos: orientación solar, vientos, proximidad y reserva de suelos fértiles, posibilidad de drenaje, vistas, humedad... La centralidad institucional y política, ha influido también en la afirmación de la ciudad de Granada como centro provincial y de comarca, mediante la organización y distribución de su infraestructura, servicios, transporte, zonas industriales, culturales, de ocio...

Estas extensiones urbanas se han apoyado inicialmente sobre el viario secundario (red regional y nacional) y más recientemente, en relación a la red primaria de autovías de nueva construcción (A-92 este-oeste, A-44 norte-sur). El transporte privado ha sido el factor característica en el que se ha apoyado el desarrollo urbano de las últimas tres décadas. El transporte público metropolitano solo ha empezado a incorporarse (a posteriori, y no como condición necesaria y prioritaria para un crecimiento sostenible o razonable), tras la aparición y aprobación del planeamiento subregional del área metropolitana, a través de un Consorcio de Transporte Metropolitano para dicha área.

ESTRUCTURA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL (VER PLANO ORD-2)

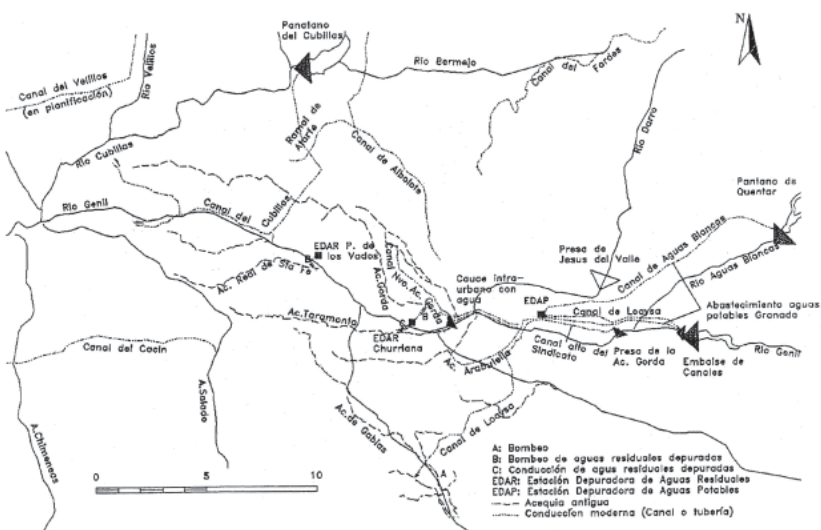
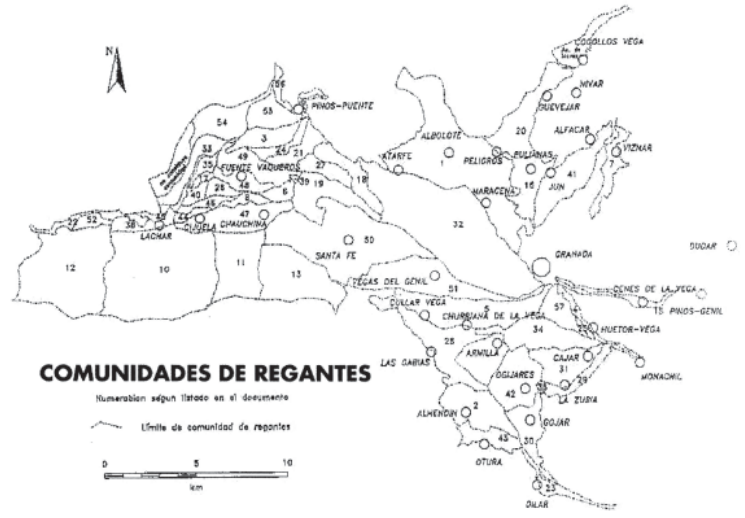
- SISTEMA DE ASENTAMIENTOS
- RED VIARIA DE NIVEL NACIONAL/REGIONAL Y DE AGLOMERACIÓN
- RED FERROVIARIA
- SISTEMA DE TRANSPORTES
- SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES DE LA AGLOMERACIÓN

ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIONES (VER PLANO ORD-3) POR VALORES NATURALES, AMBIENTALES Y/O PAISAJÍSTICOS

- RED HÍDRICA PRINCIPAL
- ZONAS INCLUIDAS EN ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS
- ZONAS DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN POR VALORES PRODUCTIVOS
- EXCEPCIONAL VALOR PRODUCTIVO
- ALTO VALOR PRODUCTIVO
- MEDIO VALOR PRODUCTIVO

ZONAS SOMETIDAS A VINCULACIÓN DE USOS (VER PLANO ORD-4)

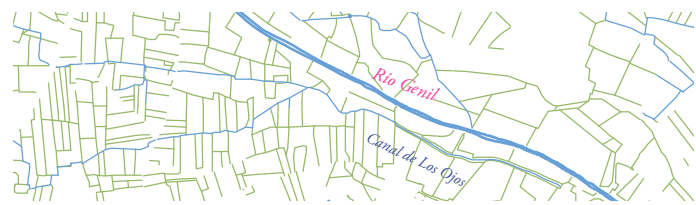
- ZONAS DE RESERVA PARA ESPACIOS LIBRES URBANOS DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN
- ZONAS DE RESERVA PARA DOTACIONES SUPRAMUNICIPALES
- ZONAS DE RESERVA PARA ACTIVIDADES PRODUCTIVAS
- ZONAS DE ORDENACIÓN CONCERTADA



Comunidades de Regantes e Infraestructura hidráulica principal de la Vega Central. (Vicente Redondo Pueyo, 1999)

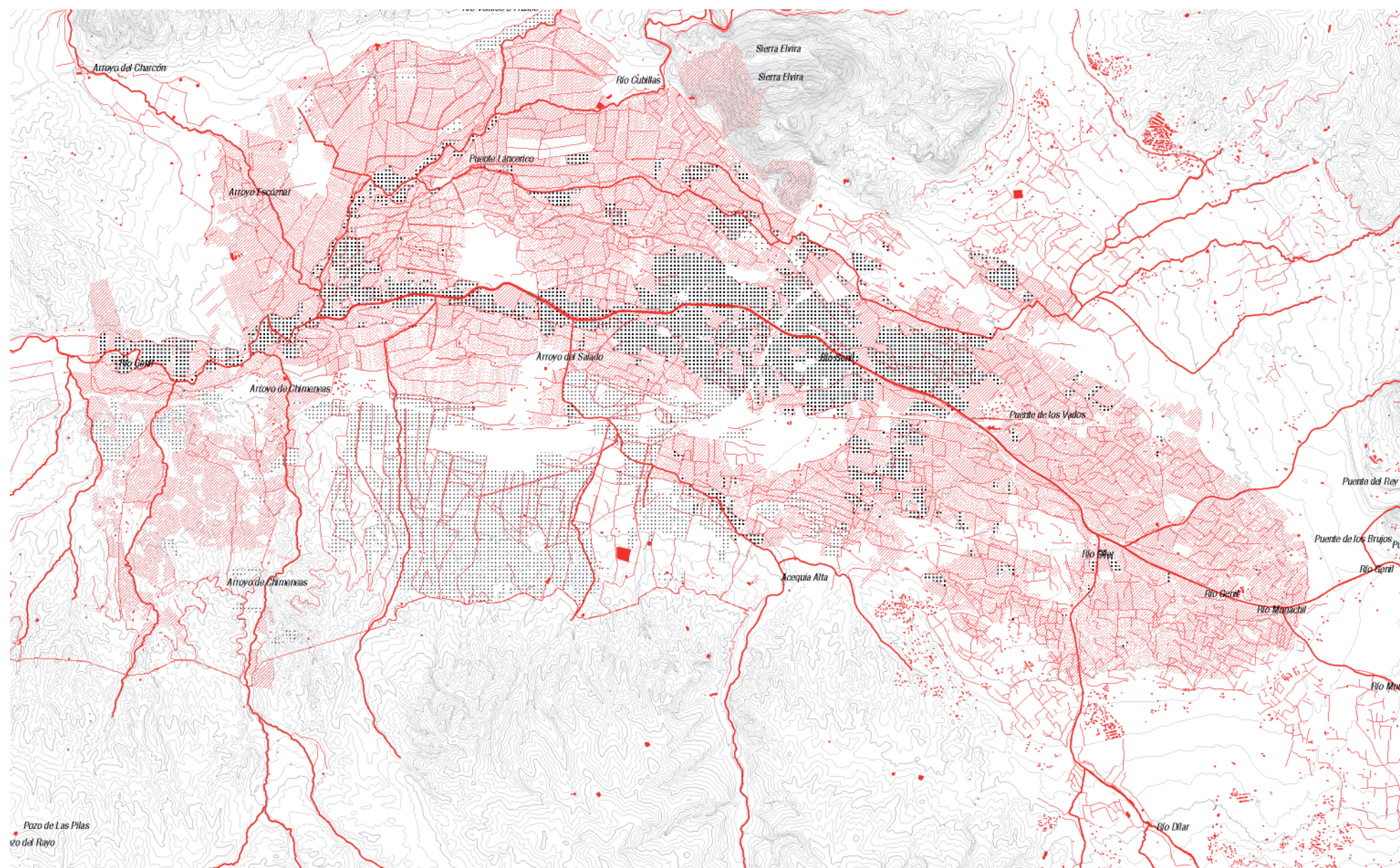


0 1 2 km



Canal de Los Ojos. Es uno de los canales, que como el de Isabel, el de San Juan, las Madres del Rau o el de San José, han configurado desde época musulmana parte del regadío de la Vega de Granada. Son excavaciones en el terreno de trazado paralelo río Genil, de varios centenares de metros de longitud, entre 20 y 30 m. de ancho y unos 10 y 15 de profundidad, que conducen el agua de los manantiales hasta las acequias que riegan las vegas. A lo largo del tiempo han sido el soporte de bosques galería de especies diversas. En estos lugares encuentran refugio y lugar de nidificación muchas especies de aves y mamíferos.





AGUA Y VEGETACIÓN

Se grafía en rojo toda la presencia de agua superficial en el ámbito de estudio, desde cursos fluviales principales a acequias, depósitos, piscinas, (localizan las urbanizaciones privadas), embalses... y se pone en relación con una distinción básica de la vegetación de la zona: regadío, arbolado de diversos tipos (choperas, olivos, frutales, ...).

La vegetación que podemos encontrar en el ámbito observado evidencia situaciones diversas y específicas de esta región.

La vegetación producida y seleccionada por la agricultura, es quizás el elemento más transformador y característico de la imagen de un territorio.

Cada cultivo ha estado ligado a una economía circunstancial y una cultura del lugar. Constituye un patrimonio imaginario y físico que inevitablemente se va renovando, y va dejando sus huellas sobre los lugares. Primero Soto, después morera. Modernamente, el lino... y posteriormente, la caña de azúcar y la remolacha. Han sido importantes ejemplos de estos cambios radicales en la vegetación que cubría la mayor parte de la superficie de la Vega. Los restos de la infraestructura asociada a estos cultivos (Azucareras, chimeneas, trazado de tranvías, ...) son parte de la historia de estos sitios.

Hoy, los cultivos del tabaco y sus maravillosas construcciones para secarlo, las choperas, el maíz... son la vegetación actual que baña y ocupa el valle del río Genil. Los volúmenes arbóreos de las parcelas de chopos, más o menos crecidos y densos, sus diversas tonalidades y texturas a lo largo del año, su alternancia con otros cultivos como el maíz,

de amarillo intenso y ocre, las parcelas en barbecho o con tabaco; componen una paleta sencilla y originalmente variada, rasgo particular de la Vega actual. Cultivar es construir el suelo con materiales vivos.

La geometría del suelo estructura el espacio y las formas.

La geología y los cultivos, con sus diversas formas, texturas y especies, establecen diálogos ricos y emocionantes con el cielo a través de su lejanía o proximidad.

La vida y los recursos naturales manufacturados por el hombre sobre la tierra cobran un especial protagonismo amable.

Las plantaciones de chopos son quizás los elementos más caracterizadores del paisaje de la Vega.

Su tamaño masivo, con grandes parcelas de plantación, le otorgan un protagonismo principal debido en parte, al obstáculo visual que se establece con el paisaje plano del entorno.

Su gran volumen y la homogeneidad de las piezas paralelepédicas uniformes y variadas, generan un juego espacial y volumétrico muy singular, que se manifiesta al recorrerlas por

los innumerables caminos que las bordean o atraviesan.

Son grandes salas hipóstilas vegetales, ambientalmente muy atractivas, que añaden un especial valor escenográfico y paisajístico a las actividades y usos que se sitúan en torno a ellas. Se refuerzan también con el marco geográfico de las montañas y los horizontes monumentales que envuelven el Valle (Sierra Elvira o Sierra Nevada).

Su orden estricto de cultivo, la verticalidad de sus troncos, la espacialidad de su interior, la levedad de sus balanceos o como suavemente se tumban por el viento o el sol, ofrecen al entorno un imaginario propio y genuino.

La experiencia de estos lugares, así como la riqueza de sus texturas, es a su vez un espectáculo cambiante en el tiempo y los años, que no deja de ser un valor añadido de cara a las posibles intervenciones del futuro.

Las acequias, los partidores, los pozos, los diversos tipos de vados..., son elementos caracterizadores del entorno, signos de la actividad preexistente cuya eficiencia será cuestionada por el desarrollo.

agua y vegetación

La naturaleza de los ríos de la Vega de Granada ha sido fuertemente transformada (construcción de la presa de Canales, encauzamiento con cajón de hormigón de algunos tramos...), acercándose a una condición más artificial y debilitando su carácter geográfico y paisajístico de referencia.

El agua sólo se hace presente a través de las conducciones de las acequias principales, el riego esporádico de los cultivos, y en especial con las plantaciones de choperas, cereales y tabaco.

La presencia del agua en el cauce del río Genil se reduce a ocasiones mínimas, casi imperceptibles, siendo más habituales las charcas de agua quieta en tramos del lecho del río, entre salto y salto. El caudal variable de las estaciones de lluvia se torna casi imperceptible a lo largo del curso del cauce. Las históricas venidas tardías, del deshielo, han sido abortadas por los embalses (Canales, Quéntar...)

Descubrimos que la imagen arquetípica que se suele tener de un río, aquí no se materializa más que a través de su surco o traza histórica y topográfica adaptada. El río se convierte en su propia evocación, su huella y su ausencia. Ha habido una transfusión directa del río a los cultivos, acequias, canales y embalses.

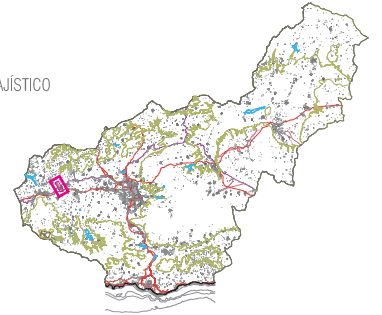
El agua sólo se hace visible en forma de surcos y charcos de inundación para el riego de las parcelas, y la humedad, sinónimo de fertilidad, sigue existiendo de una forma extensiva, dirigida y distribuida a lo largo de la mayor parte del valle. Ahora no con la continuidad y la linealidad protagonista de los cauces principales, sino de forma ocasional (pozos -más y más profundos con los avances técnicos-, acequias locales...).



Genil, galán de los Ríos, llamado así de los Poetas y de los latinos "Singularis" o "Senil" o Segundo Nilo, nace al Sirocco Levante de Granada, cinco leguas de la Ciudad, de dos fuentes de una laguna grande, dos leguas más arriba de Güéjar de la Sierra, (...); recibe aquellas aguas y las del Río de Aguas Blancas, que pasa por Quéntar y Dúdar, y otras antes de entrar en Granada y luego que sale recibe a Darro, Monachil, Dilar, Alfacar, Beyro, Río Salado, Cubillas, Illora, Montefrío, todas las aguas de Loxa, Isnájar, Cabra, Lucena, Ezija y todo aquel tramo de Andalucía, hasta que junto a Palma, perdiendo el nombre, entra en Guadalquivir, regando más de cuarenta millas de tierra con sus aguas (Fernández Navarrete, Fco., "Origen y naturaleza de las aguas que entran en Granada" en Cap. III. Cielo y suelo granadino, 1732)



- Planeamiento NNSS (1998)
- ÁREA DE PROYECTO URBANO
 - ÁREA DE PROYECTO URBANO-PAISAJÍSTICO
 - residencial
 - equipamiento
 - espacios libres
 - industrial
 - manzanas singulares
 - manzanas
 - UE plan parcial
 - Límite municipal
 - Cañada



1



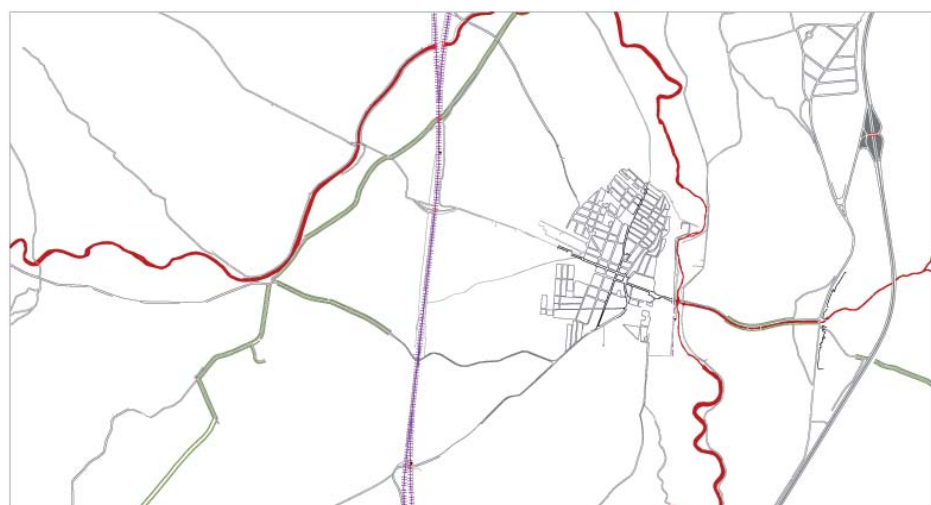
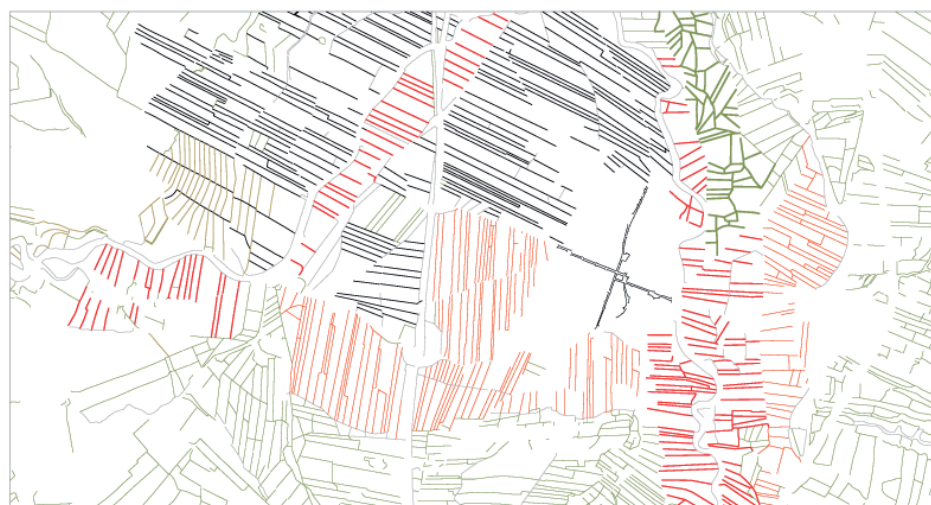
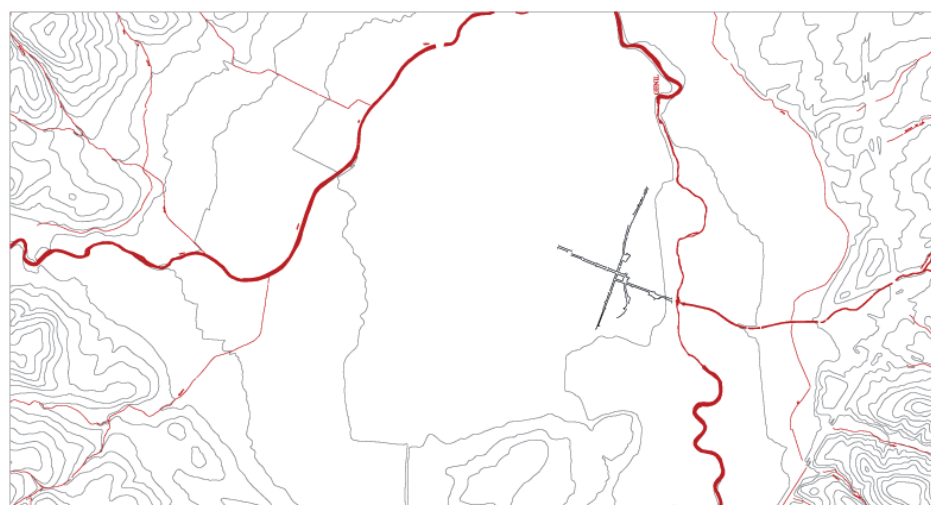
2



3

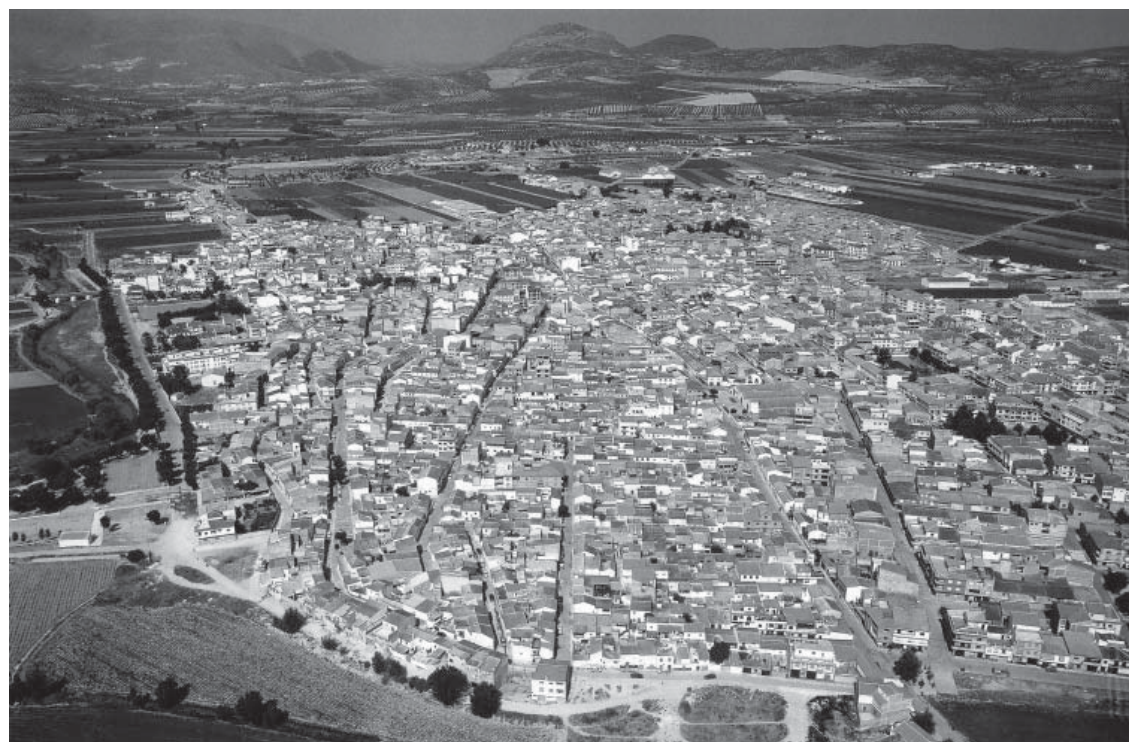


4



0 500 1km

I emplazamiento
II geometrias parcelarias
III itinerarios



5



6

Los tres esquemas de la izquierda muestran de una forma sintética los rasgos principales del emplazamiento, la diversidad de las geometrias parcelarias y lo itinerarios que relacionan y atraviesan este área. El primero dibuja la forma topográfica del suelo con los cursos principales del agua junto con la encrucijada central fundacional del asentamiento principal del valle en esta zona. En el segundo podemos distinguir las directrices singulares y los órdenes geométricos de los trazados parcelarios de las diferentes áreas. Tienen un vínculo directo con los recorridos, la topografía y el esquema de circulación, distribución y riego del entorno. El tercero y último, sitúa los itinerarios que recorren este tramo del valle del río Genil. Vemos paralelamente, a un extremo el eje fuerte de la autovía, luego la huella sinuosa del río y justo en medio el corte lineal de la traza del ferrocarril. Los caminos secundarios, así como las vías pecuarias, se van adaptando radialmente, relacionando los lugares de interés y atravesando diagonalmente el plano del valle. La suma de de estos tres niveles de lectura, junto con las imágenes aéreas y fotografías de campo, describen con gran claridad los argumentos y factores que han definido la forma y la implantación de los elementos principales urbanos y paisajísticos.



7

Este otro **área de estudio** selecciona el ámbito o franja donde se emplaza **Huétor-Tájar**. Este pueblo es el centro de un transecto del valle del río Genil en su último ensanchamiento, antes de estrangularse a su paso por el barranco de "los infiernos" y la ciudad de Loja. Esta Vega, conocida como de los "panceverdes" sin duda por su gran fertilidad y que incluye al pueblo vecino de Villanueva Mesía, es otro tramo del corredor fluvial de un enorme valor estratégico dentro del eje de desarrollo entre Loja y Granada.

La banda que se muestra en estos planos corresponde a la relación producida entre las dos rutas de recorrido importantes de este eje territorial. En un extremo se sitúa la ruta o canal de la autovía A-92, al cual se le van yuxtaponiendo ampliaciones y nuevos polígonos industriales, ocupando prácticamente toda la franja del borde de la carretera, donde previamente se situaba la pedanía de Las Ventas, antigua parada de posta en el camino hacia Málaga. Su valor estratégico es debido también a su posición, a menos de una hora de Granada y Málaga -con su puerto- y a la amplitud del valle de la que dispone este área.

El otro extremo es el inicio y extremo del valle, marcado por el arroyo Vilano, paralelo al asentamiento lineal de La Fábrica y junto a la venta Cuatro Caminos, en su intersección con una antigua cañada real.

Muy próxima se sitúa también la Barriada de la Estación, que es el punto donde se cruza el eje del valle Vilano, perpendicular al río Genil, con el corredor interior producido por el entrelazamiento del FFCC y la carretera local que va uniéndose más de una docena de pueblos entre Loja y Granada, y que mostraremos más adelante.

Como exponíamos en la introducción, los centros y municipios rurales, como es el caso de Huétor-Tájar, trasladan sus pequeñas y medianas empresas a *micropolígonos* situados en la periferia, trasera del pueblo con respecto al acceso principal de la A-92, normalmente inferiores a 3 hectáreas de superficie y con la dificultad de no poder incorporar servicios y equipamientos complementarios rentabilizables en ellos.

Este asentamiento es paradigmático y representativo de como aparece el fenómeno urbano a lo largo del valle del Genil. Es muy explícito el origen como encrucijada próxima al río y como baricentro del área o *dominio* cultivable (pagos). Las extensiones de su morfología y trazado interno se producen a través de una adaptación del suelo agrícola a urbano, predominando una contigüidad natural en el tejido edificado. Recientemente, aparecen micropolígonos industriales que conviven con recintos de borde anteriores como el cementerio, equipamientos -feria-parque- y servicios, y que ahora se ven incluidos en los ensanches sucesivos. Un viario de contorno inicia una reconfiguración de sus límites pero sin proponer espacios claros de transición y articulación entre el espacio urbano y el agrícola.

Hemos querido destacar, además de los elementos singulares del tejido urbano, las áreas de proyecto asociadas a los nuevos lugares metropolitanos que vinculan la escala local del asentamiento medio-pequeño con las fuerzas territoriales que recorren estos ejes de desarrollo regional. En el caso de este área de estudio, hemos resaltado la importancia que adquieren aquí la sucesión de accesos y bordes urbanos situados en el contacto con las infraestructuras de transporte y entre ellas y los espacios habitados o cultivados, además de los rasgos particulares de la geografía del lugar, como pueden ser las fachadas al río o arroyo, encrucijadas, inflexiones topográficas, promontorios,...

1-2 Paseo de la Acequia, entre La Veguilla y los Morales dirección hacia la fachada Norte de Huétor-Tájar y hacia la Estación.

3 Arroyo Vilano y Cañada Real, entre Los Lapachares y Berinjales.

4 Vista de Huétor-Tájar desde la Cañada Real.

5 Huétor-Tájar. Vistas desde los caminos próximos a la Barriada de la estación y foto aérea (J. Todó / TAVISIA).

6 Ortofoto con sección transversal del valle, resaltando las bandas de transición, entre la Autovía, la franja de inflexión de la zona del polígono industrial de "la catalana" y la pedanía de Las Ventas en contacto con el valle fértil y cultivado del río Genil. Al otro lado de Huétor-Tájar la traza del FFCC atraviesa el valle cortándolo en dos.

7 Vista de Huétor-Tájar desde la carretera GR-NO-17

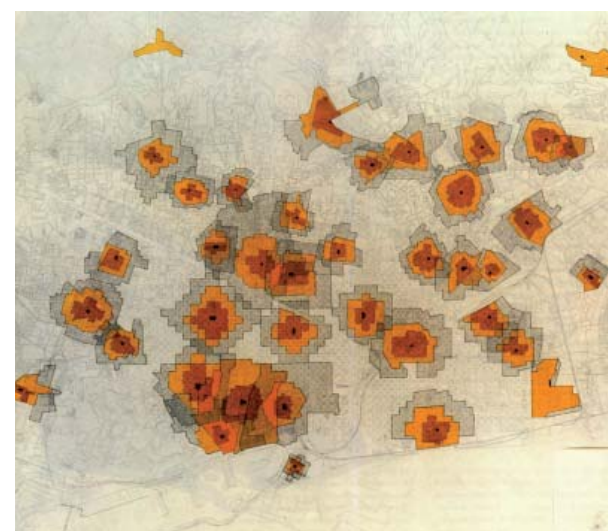
unidades territoriales de transformación

107 | áreas de influencia
109 | espacios de confluencia
111 | lugares de oportunidad
115 | test a la ciudad región de Granada

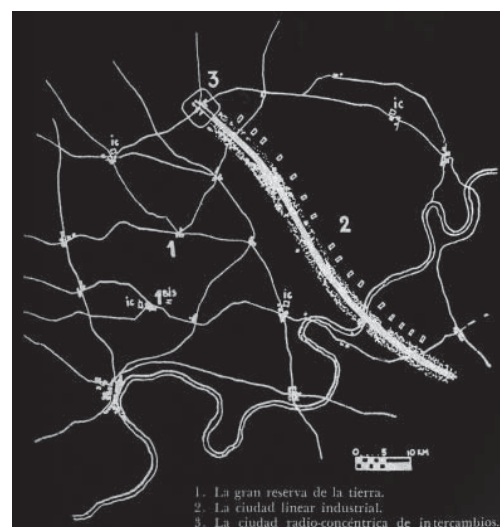
unidades territoriales de transformación

Éste es un subcapítulo sobre la consistencia territorial –su estructura interna, su lógica, sus connotaciones, comportamientos y cualidades...- de determinadas áreas en las que se desarrollan las actividades humanas. Las unidades territoriales de transformación son recintos dinámicos con delimitaciones más o menos variables, asociados a ciertos procesos de uso y significado. Poseen una relación directa con el relieve y la geografía en la que se encajan. La dimensión de éstas viene condicionada por las principales actividades que soportan y el grado de cohesión que existe entre cada uno de sus elementos¹.

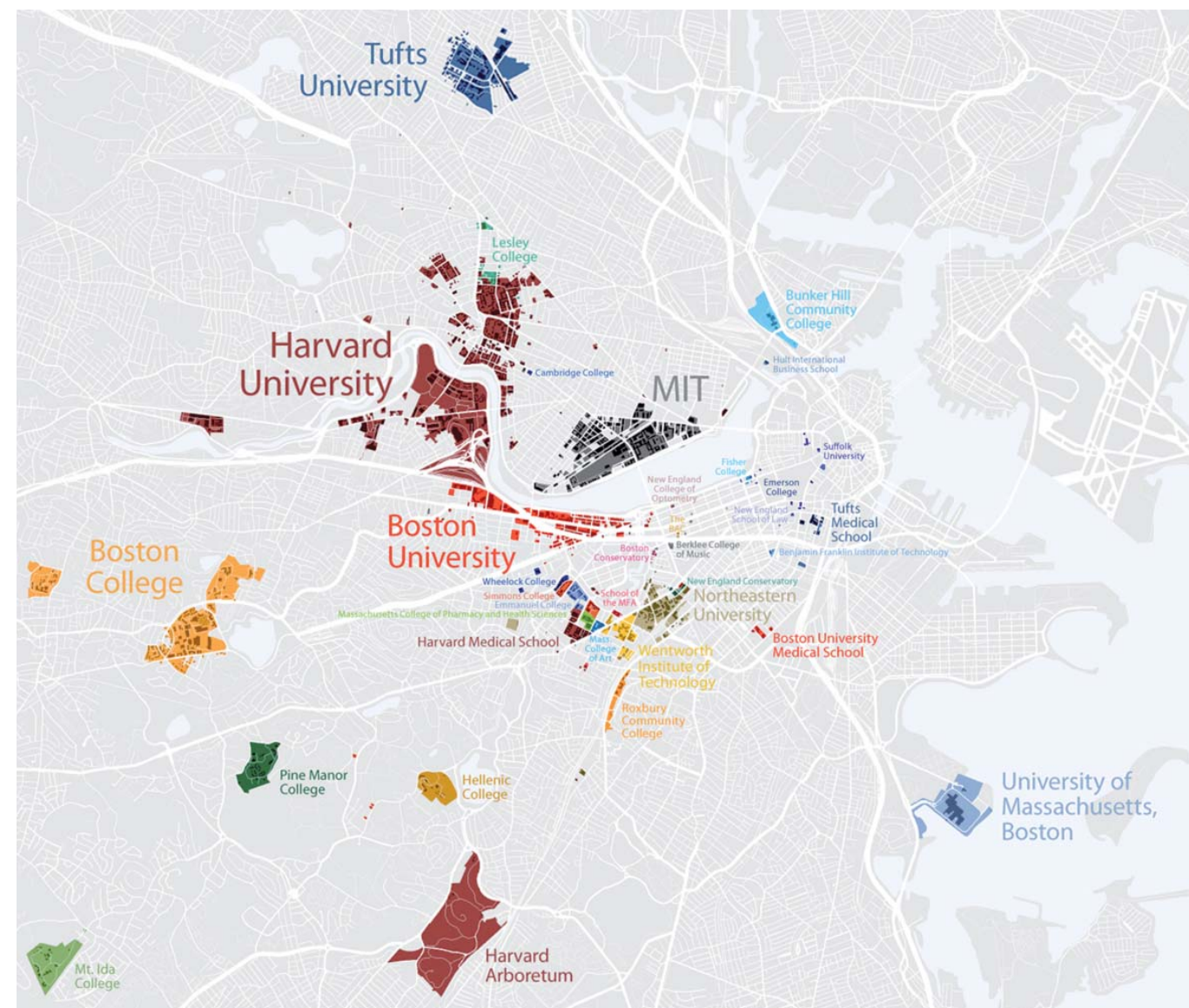
Según analicemos sus cualidades en un sentido exógeno o endógeno, hablaremos de áreas de influencia o áreas de confluencia. Una noción intermedia, en la que se producen unas condiciones óptimas pero incompletas previas a la creación de un entorno urbano, son las que llamamos áreas de oportunidad. El proyecto urbano será el que dará forma a estos lugares de urbanidad potencial, resolviendo diversas situaciones de contacto o aspectos esenciales producidos por la integración de diferentes relaciones de proximidad.



1



2



3

¹ HASSINGER, H. (Viena, 1910) afirmaba ya entonces que, lo que caracteriza la ciudad desde un punto de vista general de las relaciones interzonales es la existencia de una red terciaria compleja y polinuclear, y que sólo conociendo su estructura y su situación podremos conocer su papel particular.

² Existen investigaciones lingüísticas que pueden mostrar los estratos más profundos de la estructura de la realidad urbana. Por ejemplo, en la expresión vienesa Heimatbezirk, la noción de barrio se identifica con la de patria y con el concepto de espacio vital.

³ El término lingüístico de demarcación Pago, del latín Pagus (país), es la denominación tradicional dada a territorios relativamente pequeños (sus áreas suelen abarcar desde unas hectáreas a no más de 5.000 km²). Caracteriza y distingue a los pagos, el ser el territorio periférico rural de una localidad, o el poseer determinados límites (con frecuencia naturales, por ejemplo ríos, montañas, humedales etc.) o determinadas características ecológicas.

⁴ WEBBER. M. M. "los grupos sociales no están basados en la proximidad espacial, sino más bien en la comunidad de intereses".

1 Mercados zonales de Barcelona sus áreas de influencia. Al igual que las parroquias o las mezquitas, los mercados urbanos han sido lugares de confluencia de actividad cotidiana común en la ciudad. Esta imagen quiere mostrar el área de influencia en forma de gradiente, que significa las diferentes zonas que abarca la cantidad de usuarios habituales y potenciales de cada mercado. Actualmente estos lugares de confluencia social se encuentran polarizados en forma de grandes parques comerciales multiuso a lo largo de las infraestructuras de transporte, creándose áreas de influencia (de potenciales clientes) de mayor extensión y una mayor desconexión entre el espacio urbano residencial y la comercial. (Corporación Metropolitana de Barcelona. "Proyectar la ciudad metropolitana").

2 Los tres establecimientos humanos. Se presentan tres formas sintéticas de colonización con los que el hombre podría habitar y cubrir un territorio diverso. Estas tres formas urbanas básicas generan diferentes áreas de influencia, tales como las lineales (asociadas a canales de flujos o infraestructuras como el tren, la carretera o un río), las radioconcéntricas (lugares de confluencia metropolitana intensa), y las puntuales de "la gran reserva de la tierra", que serían unidades mínimas de asentamiento ligadas (Le Corbusier).

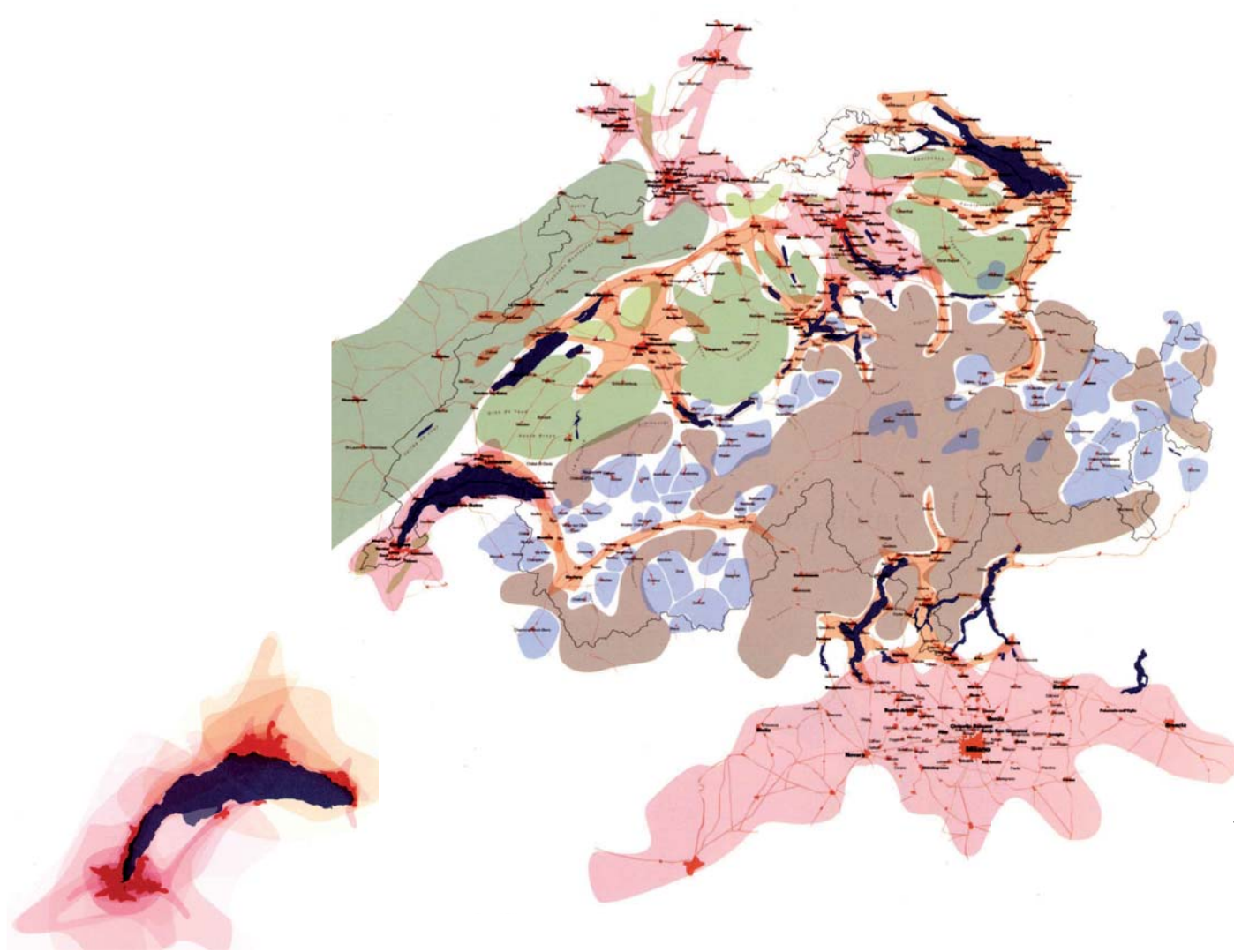
3 Campus universitarios de la ciudad de Boston. Este es otro ejemplo en el que se puede ver la enorme presencia universitaria, cultura y de ocio que concentra la ciudad de Boston (Harvard, Boston College, MIT,...). Su proximidad produce una amplificación de sus influencias como conjunto relacionado y especializado. Observamos a su vez, como este conjunto de elementos urbanos singulares se sitúan en lugares referenciales y de confluencia de la ciudad; próximos al río, junto a áreas naturales y lagos,... (Bill Rankin, 2007, COLLEGE TOWN, 2009, www.radicalcartography.net).



5



6



7

5 London Social and Functional Analysis. Patrick Abercrombie, 1945. Esta imagen dibuja la ciudad como si de un conjunto de células u organismos se tratara. Se dibujan los barrios a modo de corpúsculos ameboides incluidos dentro de distritos urbanos mayores.

6 Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia, 1953. Similar y posterior al anterior, se simplifica la relación de cohesión entre las piezas urbanas y la posición de sus respectivos núcleos representativos.

7 Áreas de influencia y relaciones de proximidad. Norte de Italia y Suiza. Detalle en el lago de Genève, con la relación de de áreas de influencia entre Genève y Lausanne. Parecido a los anteriores, esta vez referido a campos urbanos con una dimensión territorial. Las áreas de influencia de las regiones metropolitanas adquieren áreas menos precisas y definidas. Son entornos que incorporarán en su estructura relaciones de conectividad, visibilidad, dependencia de servicios públicos... (Biennale de Venezia, 2006).

Áreas de influencia

Toda área de influencia viene determinada por los elementos que la generan y los tipos de relación que se establecen entre ellos.

La ciudad es un objeto organizado de personas y actividades, más o menos eficiente. Cada individuo y cada función, genera con su presencia un conjunto de repercusiones en su entorno.

Existe una relación entre la cultura urbana y el medio en el que se desarrolla. Los asentamientos agrícolas, por ejemplo, poseen un “dominio” o área de influencia² -“pagos”³- proporcional a la capacidad de sus habitantes de cultivarlos, en función de las distancias (peatonales, en tractor, etc.) los recursos naturales, la fertilidad...; los primeros asentamientos industriales también estaban fuertemente ligados a unos recursos y una población concreta del entorno inmediato. Esta autorregulación natural de los procesos urbanos se ha producido a lo largo de la historia de una manera más o menos consciente y estable.

Hoy en día, la terciarización avanzada –y en otro grado, la relación entre ciudades capitales, impulsada por la globalización- es la que está cambiando los principios de organización de los crecimientos y transformaciones metropolitanas, que responden a otras lógicas y oportunidades de mayor alcance, y deterioran, en muchas ocasiones, procesos arraigados anteriores.

El turismo y el ocio, en todas sus variantes, unidos a sus crecimientos residenciales asociados, podrían ser considerados factores impulsores muy transformadores en este sentido de las realidades urbanas y paisajísticas pre-existentes.

Aún en los fenómenos regionales, el transporte en superficie es el que determina principalmente la estructura interna de la red de relaciones urbanas. Por eso que, la forma y la localización de las infraestructuras generan áreas alargadas o en red, dependiendo de la atracción lineal o local que produzcan.

Podemos entender que cada elemento urbano genera diferentes tipos de áreas de influencia: visuales, económicas, funcionales, administrativas...; que componen el conjunto de fuerzas subyacentes a la región⁴.

La buena arquitectura del territorio permite una mayor eficiencia del sistema urbano y de su relación con el entorno. La resonancia o vibración de estos elementos urbanos se materializa en el principio de organización-relación que establece con la estructura consistente de su territorio.

Los **campos urbanos** son un sistema de elementos con una estructura definida y un carácter común que los identifica. Son conjuntos, agrupaciones diferenciadas de elementos relacionados entre sí por sus características físicas, tamaño, cantidad, forma, continuidad, uso, actividad, espacio, topografía,...

En la experiencia de la ciudad, las imágenes que reconocemos más rápidamente son los conjuntos urbanos dotados de mayor cohesión y unidad. Los tamaños grandes, podríamos pensar que necesitan de estructuras grandes, y las estructuras pequeñas relaciones más próximas.

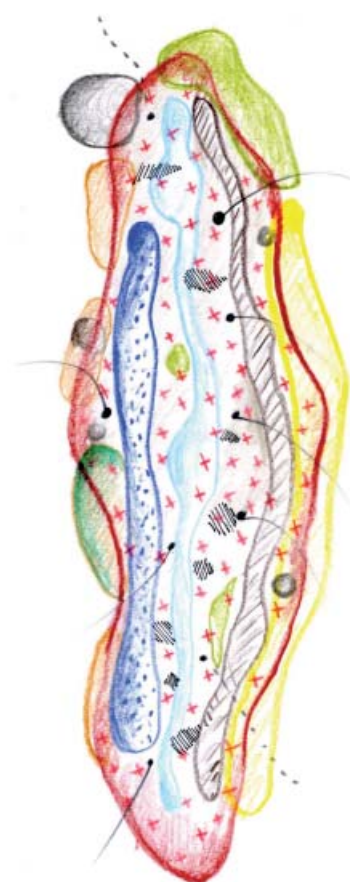
Los límites pueden ser diversos y variables, y normalmente existirá un núcleo fuerte. No suelen estar aislados, sino que se muestran relacionados, unos en contraposición con otros. Generan un mosaico, con la fuerza temática de cada una de las piezas.

Los campos urbanos, entre los que podemos incluir los diferentes modelos del paisaje natural, son sistemas dinámicos de relaciones estructurales sobre el territorio.

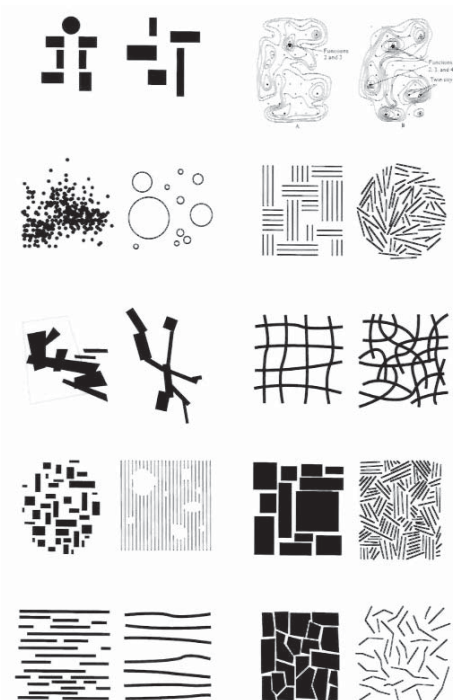
El concepto de campo urbano, nos permite proyectar una mirada sin prejuicios sobre la ciudad contemporánea, no sólo como hecho colectivo, sino como secuencia de realidades físicas o entornos diversos. Con esta nueva perspectiva, el papel del edificio ya no resulta predominante. Otros elementos, a escalas diferentes, a menudo inferiores, resultan más significativos para la resolución de problemas.

La localización de cada una de estas piezas o manchas, por ejemplo, puede ser beneficiosa o perjudicial para el funcionamiento de un paisaje, si hablamos de habitats vegetales por ejemplo, "las manchas que forman pequeños retazos de bosque localizadas entre grandes reservas de una matriz agrícola, pueden ser beneficiosas. En contraste, un vertedero localizado junto a un humedal frágil puede tener un impacto negativo en la salud ecológica del paisaje" (Forman, T. T.).

En esta noción de campo urbano es necesario introducir también el concepto de tiempo, como experiencia del espectador en el espacio o como instrumento de proyecto o intervención. La noción de tiempo es otro factor que atenúa también la distinción entre construcción y entorno.



1

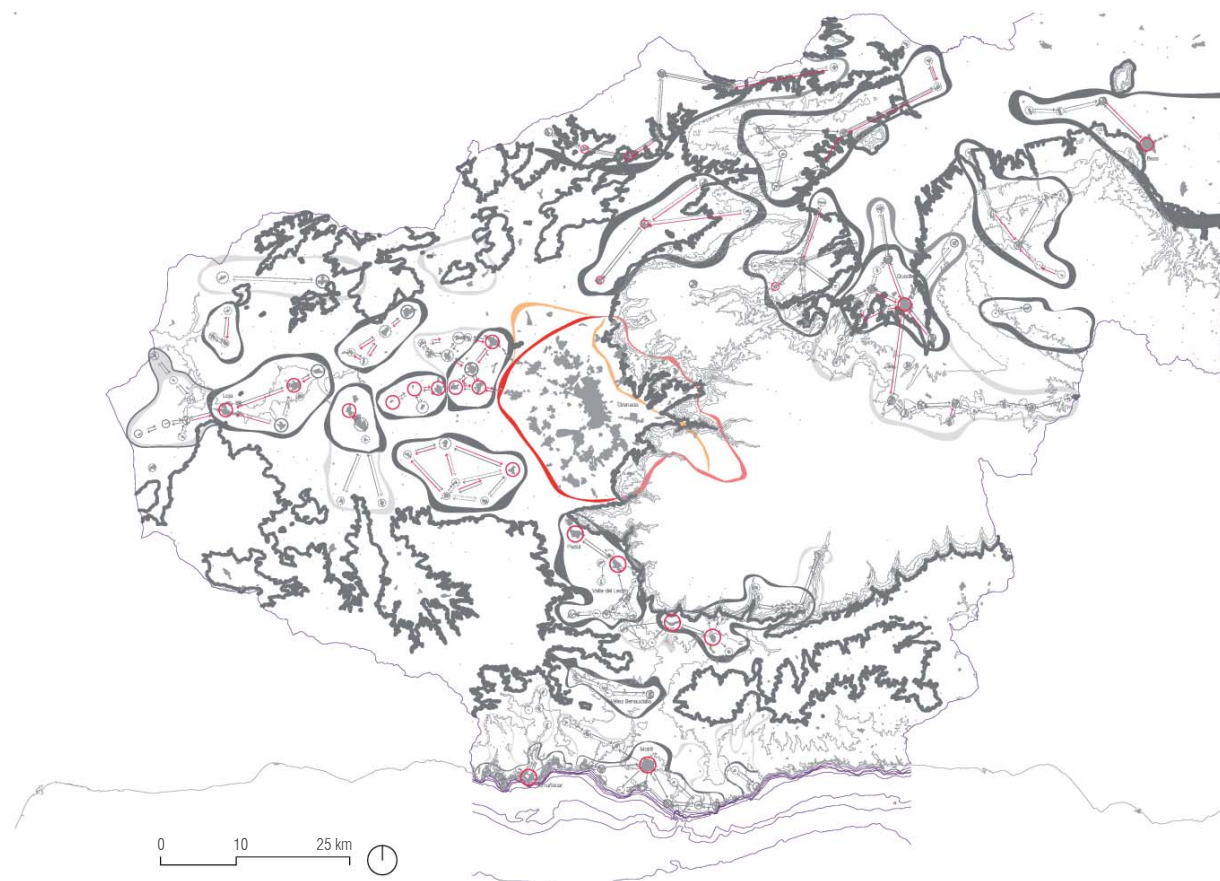
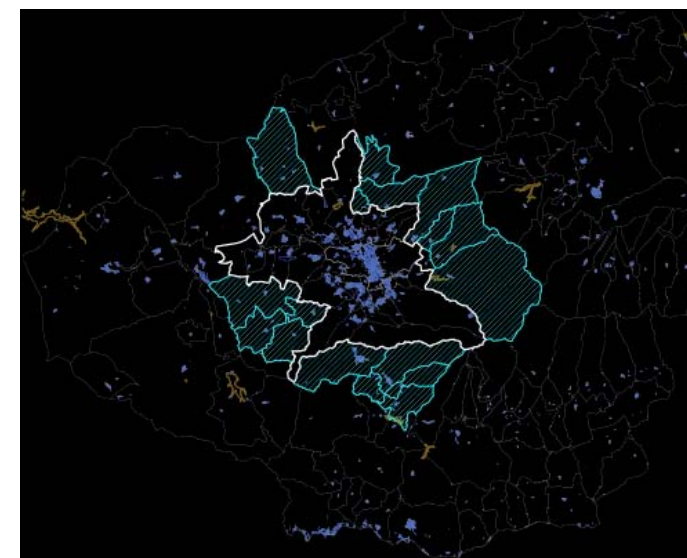


2

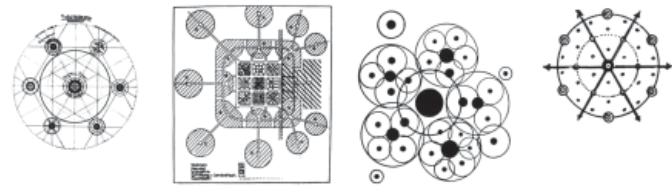
1 Diagrama de campos urbanos
2 Field conditions diagram (Stan Allen)

Ampliación propuesta por el Observatorio Territorial de Andalucía (OTEa) para la nueva delimitación del ámbito para el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG), 2009.

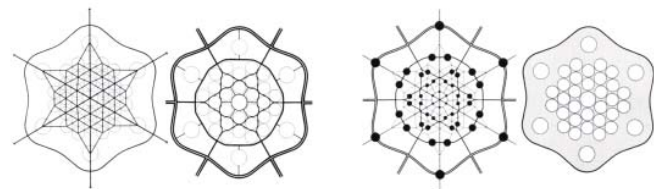
Es un suceso significativo que confirma la mayor intensidad real de las relaciones territoriales que se vienen produciendo, superando la actual delimitación de la aglomeración urbana de Granada. Este ámbito administrativo está siendo determinado, más que por la potencial cohesión y desarrollo territorial de los ejes, por las circunstancias políticas que direccionan y posibilitan la creación de infraestructuras y el soporte necesario para dar impulso a estos ámbitos. Estas circunstancias son muy diversas: la denominación o la distinción que se le da a los fenómenos urbanos (área metropolitana, aglomeración urbana,...), la delimitación o el nº de habitantes incluidos, la extensión, los desplazamientos cotidianos, etc.; todas ellas son imprescindibles para la obtención de recursos e inversiones internacionales, estatales o regionales que ayudarán a su fortalecimiento y mejora. Son factores que inciden directamente en su equidad y desarrollo territorial.



Relaciones vecinales de proximidad en la provincia de Granada. Aunque la mayoría de los pueblos establecen algún tipo de vínculo con la ciudad capital, y en menor medida con otros pueblos, se quiere mostrar en este dibujo las relaciones de dependencia y proximidad que se producen entre los diferentes sistemas de asentamientos en torno a los tres ejes de desarrollo que señalamos. Vemos que los asentamientos más pequeños se relacionan principalmente con los medianos creando subsistemas urbanos locales de ámbito geográfico reconocible. A su vez, los asentamientos medianos que están más próximos a las vías de comunicación de los ejes de desarrollo, establecen una relación más intensa con la ciudad capital y con su área metropolitana (círculos rojos). Se identifican así dos campos urbanos básicos de límites abiertos de las relaciones locales entre conjuntos de asentamientos, y las relaciones de ámbito mayor, principalmente con la capital provincial.



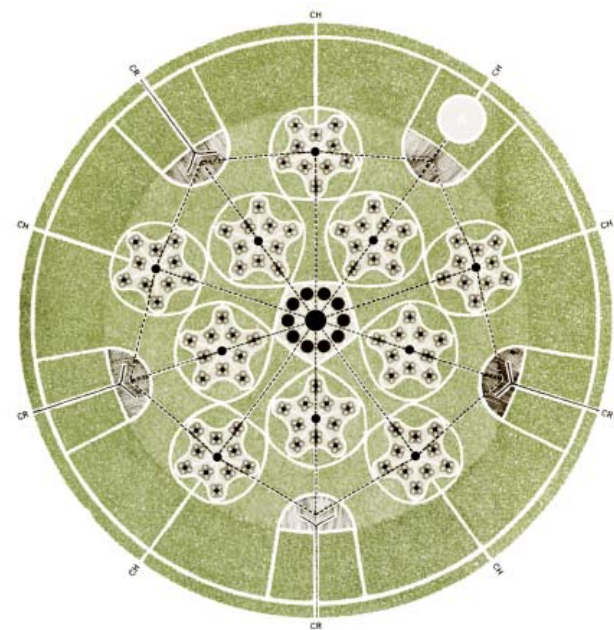
1



2



3



5



4



6

VICTOR GRUEN (WALL, A. 2005)

Estas imágenes muestran las referencias teóricas en las que se apoya Gruen para el desarrollo de Grandes Centros Comerciales o Malls, a modo de grandes condados sociales, lugares de confluencia de la vida suburbana norteamericana, extensiva y carente de espacios colectivos urbanos.

1 **Cellular Metropolis.** Sistemas planetarios como metáfora del crecimiento urbano: un motivo repetido a lo largo del s. XX. Cuatro precedentes: 1) Ebenezer Howard, Garden City (1908); 2) sketch of a city, Raymond Unwin (1922); 3) Estructura celular de la ciudad de Gaston Bardet (1940); y 4) Teoría de lugares centrales de Robert Cristaller (1930).

2 **Cellular Metropolis.** La metrópolis celular, cuatro diagramas de movimiento y espacio: 1) transporte público – pasando siempre por los centros comunitarios; 2) transporte privado – moviéndose siempre alrededor de las comunidades; 3) Estaciones de transfe-

rencia park and ride (área interior), y centros de intercambio de mercancía (área exterior); y 4) relación entre elementos urbanos construidos y espacios verdes (bosques, prados, y espacios abiertos de recreo).

3 **Foto aérea de Northlands Pinwheel.** Paisaje suburbano americano. Tejido y Monumento, 1950.

4 **Planta de Northlands Pinwheel.** , Delaware Township 1959-61. Reproduce el ambiente tropical asiático.

5 **Cellular Metropolis.** La metrópolis celular del mañana de *El corazón de Nuestras ciudades* (1964). El ideograma geométrico plantea tres principios generales de organización: La transición entre el transporte público y privado, los modelos del espacio construido y el no construido, y el ritmo de alta y baja densidad.

6 **Entornos parroquiales de Granada.** Este es un diagrama que muestra el vínculo existente entre la población residente de Granada y la parroquia a la que pertenecen. Históricamente, las iglesias católicas, al pertenecer a la religión mayoritaria, sirvieron durante mucho tiempo de referente para el censo poblacional. Constituyen en sí mismas el núcleo y lugar de congregación de un nº limitado de almas de una ciudad. Generan un área de influencia entre el párroco y sus fieles, y son lugares de reunión. Geografía Urbana de Granada, (J. Bosque Maurel).

espacios de confluencia

La superposición de áreas de influencia y la aparición de encrucijadas de desplazamientos a través de las infraestructuras, motivan el surgimiento de lugares de intersección, en los que confluyen diversos tipos de relaciones y actividades.

La ciudad es un área de confluencia por excelencia. En ella se entrecruzan rutas mercantiles, infraestructuras, acontecimientos, personas... y se expresan y dirimen los conflictos.

El crecimiento de las ciudades y la mejora de las infraestructuras han ocasionado la aparición de nuevas áreas de confluencia en el territorio. Estas son nuevas áreas de urbanidad intensa que cambian completamente la dirección de los flujos y la acentuación de las actividades. Son lugares destino, o nuevas centralidades, en los que se apoya y equilibra el nuevo sistema de ciudades.

Surgen como una tendencia, o una respuesta a una necesidad de aglutinar flujos y energías.

Un ejemplo claro en este sentido fue la creación y desarrollo en los años 50, por parte de impulsores como Victor Gruen, de los malls o centros comerciales; concebidos como los oasis referenciales hacia los que se dirigía toda la población residencial diseminada en kilómetros a la redonda, carente de un lugar agradable para encontrarse. Se aprovechó esta carencia urbana, ligándola al consumo y haciéndola rentable, ya que los individuos no supieron construir otro lugar con otros principios o valores urbanos.

La hegemonía del coche había separado a la gente, bajo falsas promesas de status y calidad de vida, y lo que en un inicio había sido un símbolo de libertad, ahora se había convertido en el objeto de su condena, al haber hecho la vida totalmente dependiente del automóvil. Además, la concepción privada, segregada y de baja densidad, de los nuevos asentamientos hace inviable cualquier servicio de utilidad pública que ahorrara energía, tiempo y esfuerzo –transporte público, limpieza,...- y además vincule a las personas. La libertad individual se olvida de la libertad colectiva.

Sin embargo, en relación con la movilidad y accesibilidad incremental a que nos vemos sometidos, se elaboran hoy proyectos urbanos que tratan de configurar áreas donde confluyen no solo los desplazamientos habituales, sino también actividades colectivas que permiten construir nuevos lugares metropolitanos, referenciales para los desarrollos urbanos actuales. Estos lugares poseen normalmente una dimensión geográfica. Por ejemplo, los ríos que atraviesan ciudades importantes



Ordenación de Madrid Río Manzanares (Burgos/Garrido/West8).

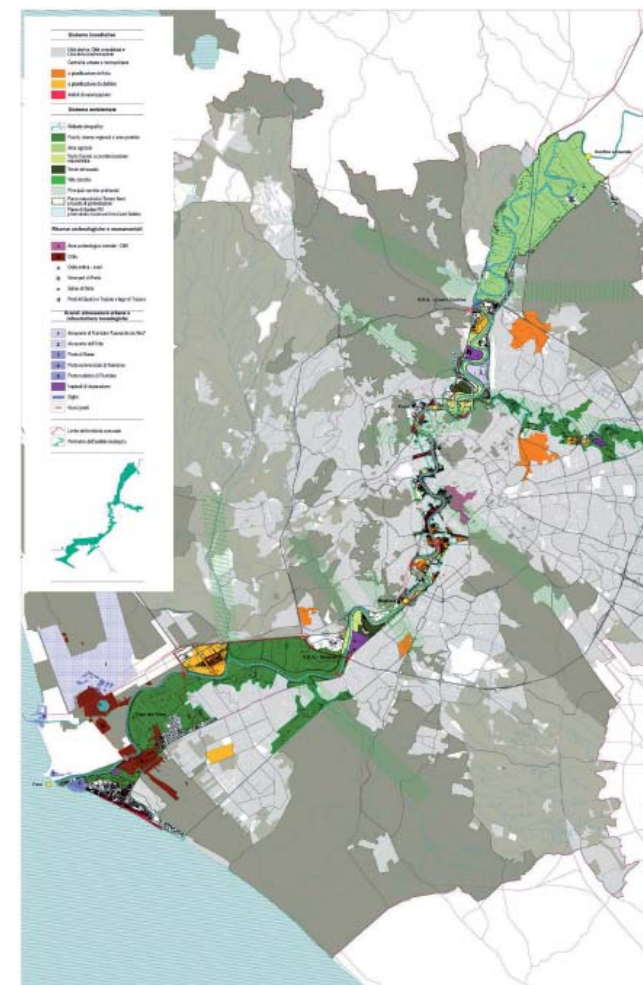
Aprovecha la incorporación de los terrenos ganados por el soterramiento de la vía de circunvalación de la M-30, se ha convertido en la oportunidad urbana para Madrid de configurar un elemento vertebrador de la ciudad.

La propuesta trata de dar continuidad, como unidad geográfica completa, a los ámbitos naturales Norte y Sur recomponiendo la estructura ecológica de un territorio fragmentado y destruido por el abandono y las infraestructuras. El proyecto se convierte en una sucesión de cerca de 50 propuestas concretas de mejora, integración e intensificación urbana.

De otras propuestas se han valoraron aspectos concretos que posiblemente tengan cabida al integrarse en el proyecto del conjunto. Una pasarela cubierta de flores (Herzog & de Meuron) que conecta el centro de la ciudad con el Palacio Real (centro turístico) y la Casa de Campo (lugar típico de esparcimiento madrileño), la ordenación del área del Matadero como espacio cultural (Juan Navarro Baldeweg) o la integración del río en el entorno urbano (Dominique Perrault) a través de la conexión de los ejes viarios y peatonales.

capitales, pongamos los casos de Madrid o Roma, son proyectos que buscan no sólo resolver problemas de comunicación, sino crear también una nueva estructura metropolitana referencial para la nueva ciudad. El río, en este caso, como dispositivo urbano continuo y de confluencia, adquiere un carácter central en la transformación a escala geográfica de la metrópoli. También lo tendrán los nuevos bordes metropolitanos singulares como las fachadas marítimas. Para algunas ciudades el proyecto de estas áreas ha significado una transformación completa de la ciudad, tal ha sido el caso de Bilbao, Hamburgo -HafenCity-, Oslo, Amsterdam, Rotterdam, Marsella,...

Mirando más cerca, un ejemplo de confluencia urbana en Granada, se podría reconocer con el proyecto para la incorporación del metro ligero en la ciudad, conectándola con su área metropolitana; y a otro nivel más territorial o geográfico, es el entorno del río Genil, con sus muchos afluentes y asentamientos que acompañan su curso a lo largo del valle y la Vega, el que de una forma extensiva y abierta configura potencialmente el característico paisaje metropolitano de Granada.

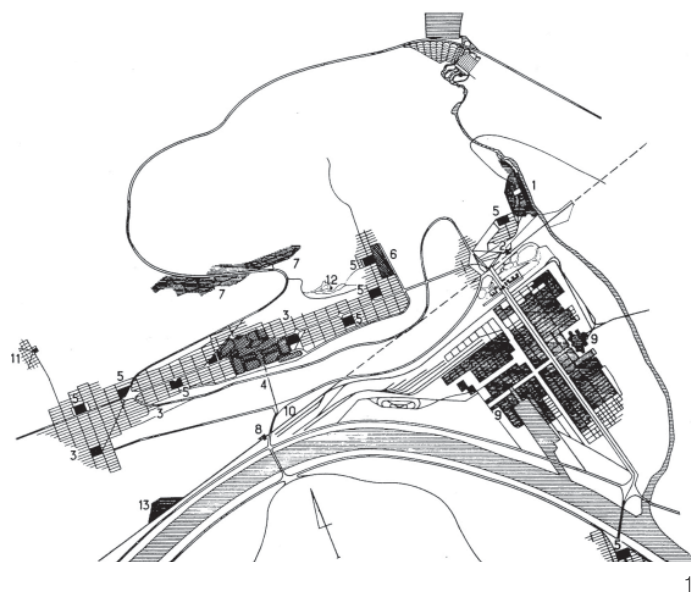


Programmazione Strategica Tevere. (Comune di Roma, 2003).

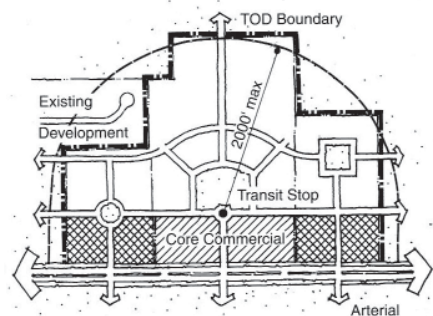
Los objetivos son la regeneración ambiental, histórico patrimonial, como espacio lúdico y representativo de Roma y parte fundamental de la red ecológica.

Tíber - Aventino. El Tíber es una de las 5 áreas de planificación estratégica y promueve una política de preservación y valorización de la ciudad histórica. Transforma el río en un recurso para la ciudad, con nuevas relaciones espaciales, funcionales, de la infraestructura y del medio ambiente. El redescubrimiento del río como un importante corredor ecológico permite la rehabilitación de algunas de las principales transversales de conexión física y funcional frente a la fragmentación y el correspondiente aumento de la invasión del río entre la cruz Aventino / Porta Portese. Se plantean proyectos como: el margen izquierdo de la desembocadura del Tíber, nuevas medidas para el puerto de Ostia, regeneración urbana, valorización del área arqueológica y su relación y accesibilidad al núcleo urbano, y la protección frente a las inundaciones y compatibilización de las zonas inundables para ocio.

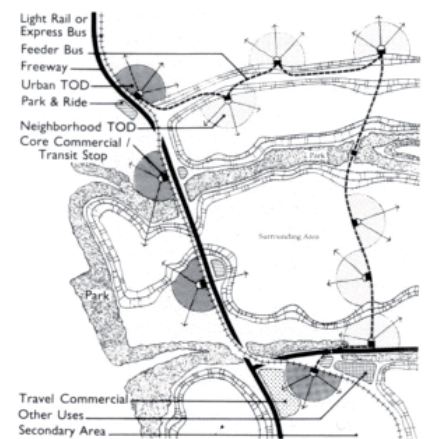




1



2



3

1 Ciudad Industrial, Tony Garnier. 1. Ciudad antigua, 2. Estación Central, 3. Barrios residenciales, 4. Centro de la ciudad, 5. Escuelas primarias, 6. Agrupación de escuelas profesionales, 7. Establecimientos Sanitarios, 8. Estación de la ciudad, 9. Complejo industrial, 10. Estación de la fábrica, 11. Cementerio, 12. Viejo castillo y parque público, 13. Mataderos.

2-3 TOD (Transit Oriented Development) Esquemas de organización urbana ligada al transporte público y con una área de influencia peatonal de cada barrio y estación. Se trata de una estrategia de dispersión con cohesión (New Urbanism. Duany, Plater&Zyberk)

¹ CABRERA, D. "Campos urbanos", en *Un curso de Urbanismo 2002-03*. Granada. Ver también "la ciudad no es un árbol" de Alexander, Chr.

² ROWE, C.; Koetter, F. en su libro *Collage City*, dicen: "a partir de la mitad del siglo s. XX la matriz urbana experimenta una radical transformación topológica del espacio urbano, se pasa del "sólido continuo" a una construcción basada en objetos aislados y convexos que generan un "vacío continuo".

³ Esta doble escala básica suele estar ligada a nuestra percepción corporal de lo cercano y nuestra relación visual con aquello que no podemos alcanzar y confirmar de inmediato. La conjunción de ambas, asociadas a la experiencia y el movimiento, constituyen la imagen global del lugar en la memoria.

LASSUS, B. "El jardín nos resulta próximo y el paisaje lejano, a escala táctil y a escala visual, respectivamente; en el primero la mano y el pie pueden verificar lo visual, incluso lo anticipan, lo "hacen crecer", y en el segundo la información es sólo visual, no verificable, siempre relegada al horizonte". En *Landscape +, 100 palabras para habitarlo*, Colafranceschi, D. Ed. GG. España. 2007.

⁴ KEPES, G. escribe al respecto "Las necesidades de las sociedades cambian, y la imagen total de la ciudad se desdibuja, la ciudad es difícil de contemplar y asimilar en su conjunto, la gente comparte el espacio pero no el espíritu. Los sistemas de observación de la realidad, a gran escala y a pequeña escala, han cambiado también nuestra forma de imaginar y entender la vida como un mundo interdependiente".

⁵ La separación y delimitación trata de evitar el conflicto, pero también impide el enriquecimiento que permite el encuentro con lo diverso.

lugares de oportunidad

El concepto de área urbana se puede interpretar como el ámbito espacial de un conjunto de elementos que han funcionado como núcleos agrupados. La relación de estos elementos constituye la estructura física de la ciudad. Estas relaciones no siempre se producen desde la contigüidad y la unión cercana. Estamos acostumbrados a pensar que basta que no existan vacíos grandes entre los elementos para que pueda constituirse la zona o superficie homogénea y continua. Al estirarse y extenderse los vínculos en el territorio, las áreas adquieren otro grado de consistencia, ligado a la distancia y a su capacidad de vincularse con otros niveles de actividad que atraviesan el mismo lugar.

La organización funcional de las ciudades, desarrollada inicialmente por Tony Garnier con su proyecto de *Une Cité Industrielle*, plantea una de las primeras visiones más claras y referentes para la teoría del urbanismo desde principios del siglo XX. A pesar de la reducción funcional que se realiza de la ciudad, se destaca de este proyecto el cuidadoso emplazamiento que se lleva a cabo de los usos y la relación establecida entre los mismos.

"Normalmente se da la necesidad, como mecanismo conceptual, de unificar, agrupar y categorizar con rigidez los modelos físicos que aparecen en el territorio. Esta innata intolerancia a la ambigüedad hace que nos enfrentemos a las organizaciones complejas que produce la ciudad, en términos de unidades no superpuestas, reorganizándolas como estructuras mucho más simples.

*Esta forma de percibir y concebir nuestras ciudades aporta una visión incompleta de los fenómenos urbanos. A su vez, condiciona directamente al diseño de la ciudad, produciendo formas urbanas con las mismas cualidades fijas iniciales. Ejemplos: separación peatón-vehículos, Universidad-ciudad, trabajo-vivienda, ocio-ciudad, etc."*¹

La ciudad no puede, por naturaleza, ser pensada y reducida a una sola idea base, ya que es una creación nacida de numerosos momentos de formación. Pero también posee un sistema espacial de diferentes zonas urbanas con cierta homogeneidad física y social.

La continuidad espacial² de la ciudad se vuelve menos reconocible en el territorio, al coexistir la escala próxima con la escala lejana³, y aumentar las posibilidades de desplazamiento. A pesar de esto, el mundo se sigue pudiendo organizar, y entender, desde referencias o puntos focales, dividiéndolo en regiones determinadas, o iden-

tificando itinerarios singulares.

La copresencia de estas múltiples escalas sobre los lugares, incorpora nuevas formas de concebir y tratar los espacios, desde su contacto y uso directo, o desde su percepción visual y en movimiento⁴.

Podríamos decir que se producen tres funciones principales en el territorio: la residencia, las actividades singulares y la circulación. Las áreas de oportunidad tendrán lugar especialmente en estos márgenes o cambios de fase entre las diferentes escalas de estas tres funciones básicas. Los aspectos colectivos parecen ser el sentido y el origen de todo asentamiento humano perdurable. Por tanto, la relación entre los elementos y la distinción entre la esfera pública y la esfera privada, de la que habitualmente hablan los sociólogos, son los mecanismos característicos para la formación de la ciudad. Cuando se carece de estos atributos, la ciudad —como entidad urbana colectiva, y no como mera agregación independiente de individuos— desaparece. La preservación de la cultura urbana pasa por el mantenimiento de un equilibrio entre la tendencia a la segregación⁵ y la necesidad de congregación y encuentro entre los individuos o componentes.

La continua transformación del entorno metropolitano ha generado huecos o lugares inconclusos con un enorme potencial para el reforzamiento de la estructura urbana. La posición estratégica con respecto a las infraestructuras, la forma del suelo, el relieve, su referencia visual, los recursos materiales y sociales, la intensidad de diversidad concentrada..., son los atributos importantes para el proyecto de estos espacios urbanos futuros.

¹ (LEY 1/1994, de 11 de enero de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía)

Art. 10. Los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional establecen los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en su ámbito, siendo el marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas así como para las actividades de los particulares.

Art. 11. 1. Los Planes de Ordenación del Territorio POT de ámbito subregional tendrán el siguiente contenido:

a) Los objetivos territoriales a alcanzar y las propuestas a desarrollar durante la vigencia del plan.

b) El esquema de las infraestructuras básicas y la distribución de los equipamientos y servicios de ámbito o carácter supramunicipal necesarios para el desarrollo de los objetivos propuestos.

c) La indicación de las zonas para la ordenación y compatibilización de los usos del territorio y para la protección y mejora del paisaje, de los recursos naturales y del patrimonio histórico y cultural, estableciendo los criterios y las medidas que hayan de ser desarrolladas por los distintos órganos de las Administraciones Públicas.

d) Las determinaciones de los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio y de los Planes Urbanísticos vigentes en su ámbito que deban ser objeto de adaptación justificando las alteraciones propuestas para los mismos.

e) La concreción de aquellas determinaciones del plan cuya alteración precisará su revisión a los efectos del artículo 26 apartado 2.

f) Las previsiones para el desarrollo, seguimiento y ejecución del plan.

g) Los demás aspectos que el Consejo de Gobierno considere necesario incluir para la consecución de los objetivos del plan.

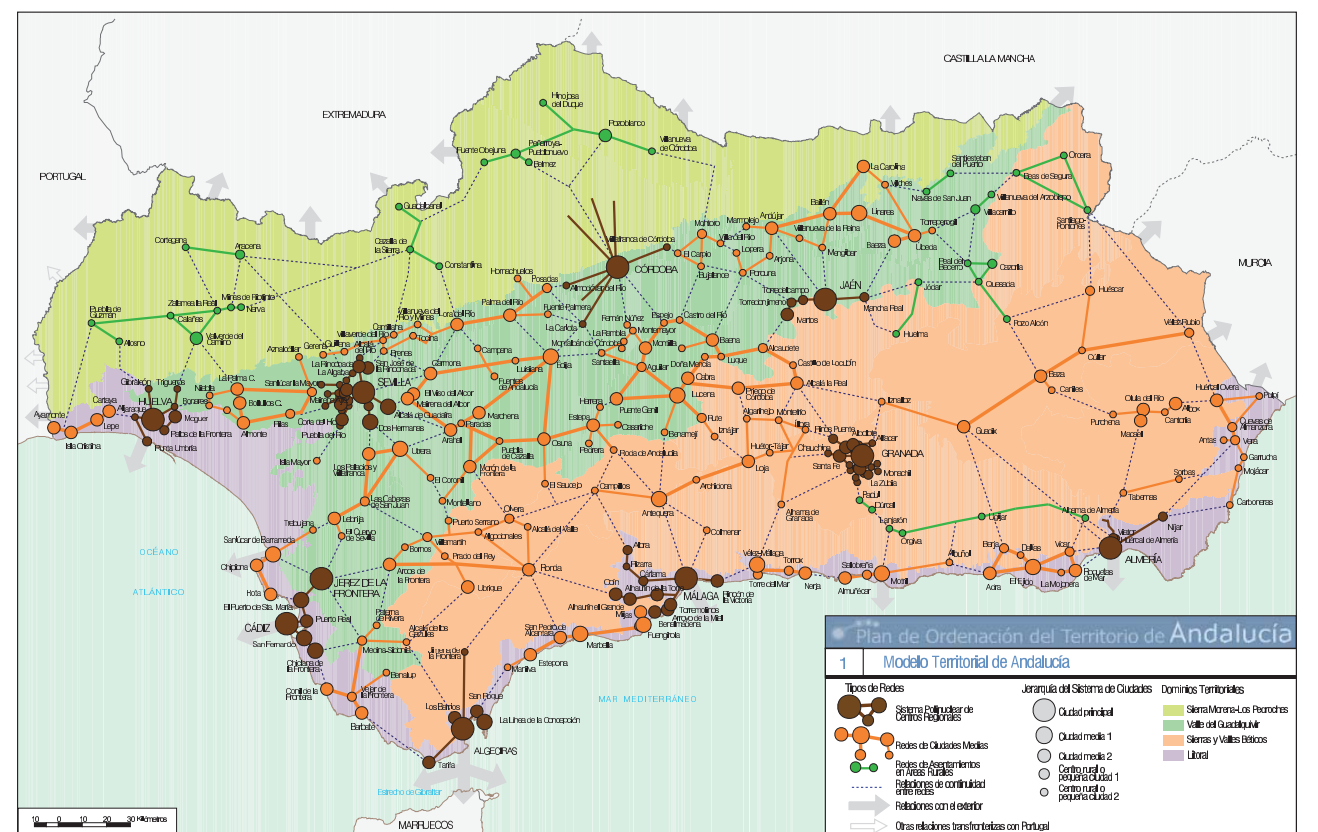
Se considera que los POT y los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio podrían avanzar con mayor profundidad en el desarrollo de los proyectos-planes urbanos y territoriales, y no solo quedarse en objetivos y determinaciones esquemáticas (infraestructuras, nuevas centralidades...) con elementos básicos para la organización y la estructura del territorio. Los POT son, principalmente, descripciones de valores generales e indicaciones para su protección-delimitación, que luego resultan muy difíciles de defender.

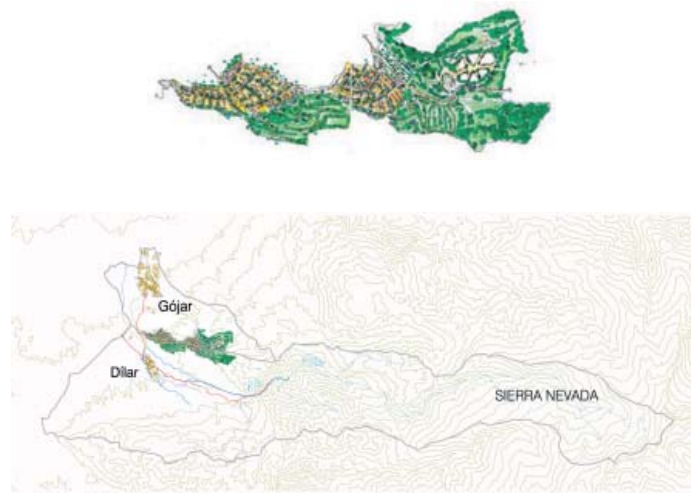
² En el *planeamiento general*, además de los PGOU y los POI, también están los Planes de Sectorización (PS), que conllevan automáticamente la modificación del PGOU, y los Proyectos de Delimitación de Suelo Urbano (DSU), que es la figura mínima de ordenación para los municipios sin planeamiento general.

³ En los llamados planes de desarrollo, además del PE, está el Plan Parcial (PP) y el Estudio de Detalle (ED), regula las figuras de los Catálogos y las Determinaciones Complementarias sobre otras áreas y sectores, como las Unidades de Ejecución (UE). El PP se utiliza para el desarrollo de sectores del Suelo urbanizable sectorizado (SUS) o de sectores del Suelo Urbano No Consolidado (SUNC), delimitados por el PGOU o POI y PS. Es una ordenación detallada y precisa para la ejecución de los sectores. Entre sus determinaciones contendrá las redes generales y locales del sector y sus enlaces, las zonas de ordenación, la regulación de los usos pormenorizados y tipologías edificatorias, las reservas de dotaciones, el plan de etapas y la evaluación económica de sus actuaciones (art.13, LOUA).

⁴ Observamos que la planificación territorial a esta escala es una tarea muy bien encuadrada en los objetivos y directrices del POT (Plan de Ordenación del Territorio Andaluz): Así, en su cap. I, sección 4ª, dedicada a ORIENTACIÓN Y CONTROL DE LOS PROCESOS DE URBANIZACIÓN Y LA CALIDAD URBANA, en el punto 49, se atiende a los espacios libres de carácter metropolitano o supralocal; en el 57 se valoran los recursos patrimoniales; en el 58, la sostenibilidad del sistema urbano, haciendo una mención específica de los sistemas fluviales... y en el 60 se destaca la calidad ambiental en el medio urbano. En el cap.II, sección 4ª, se refiere a los SISTEMAS HIDROLÓGICO-HIDRÁULICOS, destacando las políticas y acciones de ordenación territorial del regadío. En el apartado PROGRAMAS, son varios los que pueden servir de marco al trabajo propuesto para el valle del Genil:

- El programa regional de espacios públicos de interés supramunicipal.
- Programas Agua-Territorio.
- Programa de sostenibilidad ambiental.
- Programa coordinado sobre el paisaje.
- Estrategias, planificación y gestión integrada del patrimonio territorial.





2

Según el marco legal territorial actual sabemos que en Andalucía, la *Ordenación Regional* (POTA, Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía) también establece *dominios* -grandes ámbitos geográficos- y **unidades territoriales** -estructuras urbanas singulares, por sus características físicas, orientaciones productivas o tendencias de transformación-. Esta delimitación de unidades es un referente orientativo, no rígido, que apuesta por la articulación, la integración y la cooperación territorial, principalmente, entre unidades, y trata de establecer un contexto de coherencia territorial. Cada ámbito, por tanto, tiene que ser considerado en su relación con el conjunto y, en especial, con los ámbitos más próximos. Los principios orientadores vemos que se basan en criterios muy básicos y genéricos para articular el territorio, separándolos y clasificándolos de la siguiente manera:

- Centros Regionales. Malla básica de relaciones del territorio andaluz.
- Sistema urbano de Franja Litoral.
- Redes de Ciudades Medias del Interior en grandes ejes de conexión regional.
- Áreas rurales de montaña.

Aunque podemos dar por supuesto que prácticamente todos los fenómenos urbanos pueden ser incluidos en estos cuatro grupos, pensamos que existe una diversidad mayor de unidades territoriales y de sistemas urbanos específicos que requieren una atención especial y personalizada, ajustando sus rasgos geográficos y urbanos particulares.

Sabemos también que la *Ordenación Subregional*, además de los planes territoriales (POT)¹ para las Aglomeraciones Urbanas, distingue el *Planeamiento General* con los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU), e introduce también la figura de Plan de Ordenación Intermunicipal (POI) cuyo objeto es establecer la ordenación de ámbitos concretos, “continuos” y “exclusivos”, aunque funcionan como islas de planeamiento pertenecientes a más de un municipio². “El alcance de las determinaciones del POI es, dentro de los del PGOU, limitado a las referidas, exclusivamente, a los terrenos objeto de ordenación y a los objetivos del Plan, comportando la menor incidencia en el resto de la ordenación. Pueden derivarse de las previsiones de los PGOU o de los POT, o de forma independiente”.

Este es el ámbito, y resulta un instrumento apropiado para dar respuesta a los problemas planteados a nivel

territorial e intermunicipal. Pero se observa muy poca autonomía en este instrumento, debido a que está subordinado a la fuerza ordenadora de los PGOUs municipales y sujeto a la aprobación por parte de la Comunidad Autónoma. En Granada se conoce el intento fallido del POI entre Dílar y Gójar, en el que se trataba de utilizar esta figura de planeamiento para llevar a cabo un único proyecto de gran envergadura, un parque temático ligado a una promoción de 3.500 viviendas. A pesar de que el encargo se realizara al prestigioso Richard Rogers -probablemente intencionado por ser gran impulsor de la sostenibilidad urbana-, plataformas ciudadanas se opondrían enérgicamente, y la propia Junta de Andalucía finalmente lo desaprobó.

Actualmente los PGOU son los instrumentos más fuertes para la ordenación urbanística de los municipios y la organización de su gestión. Se basan principalmente en las inercias y urgencias de los procesos de ocupación, más que en las características potenciales de desarrollo del municipio, con relación al marco territorial del que participa. Son, sin embargo, los planes de rango superior (POTA, POT y POI) en su sentido práctico y positivo, los más débiles e incapacitados.

Dentro de los *planes de desarrollo*², la figura de planeamiento más apropiada para las propuestas de los nuevos lugares metropolitanos y sus áreas de influencia es el **Plan Especial** (PE) de carácter territorial. Es una figura legal intermedia que se centra en entornos concretos de escala local, aunque puede conseguir un alcance y relevancia territorial. Puede convertirse en el catalizador de elementos locales y generales, y en impulsor de dinámicas metropolitanas de mayor amplitud. Según la ley, el PE es de utilización flexible y desarrolla algunas previsiones del planeamiento general o del territorial. Su ámbito puede ser inframunicipal, municipal o supramunicipal. La Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA) prevé una tipología muy amplia de Planes Especiales y entre sus propósitos está:

- Establecer, desarrollar, definir, ejecutar o proteger infraestructuras o equipamientos, considerados tanto sistemas locales o generales.
- Implantar Actuaciones de Interés Público en suelo no urbanizable.
- Conservar, proteger o mejorar el medio urbano o el medio rural.
- Vincular el destino de terrenos o construcciones a viviendas protegidas.
- Establecer reservas de terrenos para el patrimonio pú-

blico de suelo.

-Cualesquiera otras finalidades análogas. Es posible también la redacción de PE en ausencia de planeamiento territorial y general o sin que estos lo prevean expresamente. Su formulación y aprobación definitiva corresponden a los Municipios, salvo cuando por su objeto, naturaleza o entidad, tenga incidencia o interés supramunicipal que la aprobación definitiva corresponda a la Comunidad Autónoma (art. 14, LOUA). Y de una forma complementaria podría incorporar también Estudio de Detalle y Catálogo³.

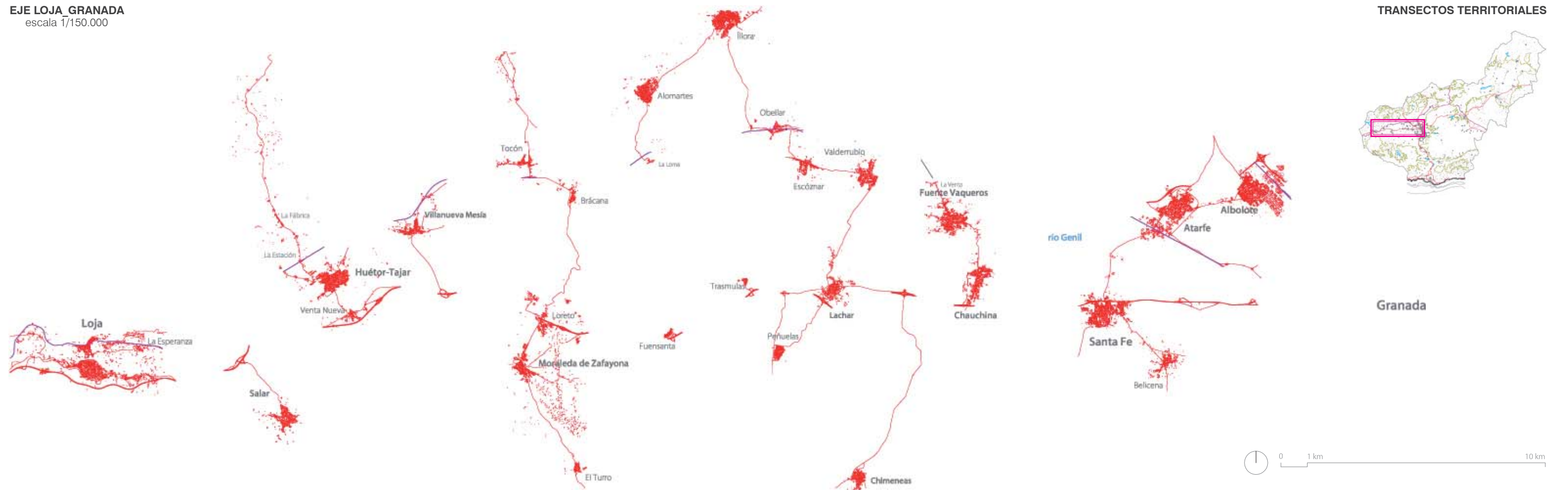
La visión integrada y la asociación de escalas necesarias para dar respuestas más óptimas a los territorios locales y específicos, tienen un escaso soporte y una reducida experiencia legal para desarrollarse con agilidad, pertinencia y flexibilidad.

Se puede observar que los proyectos urbanos y metropolitanos de los que hablamos tienen difícil su desarrollo con la legislación vigente.

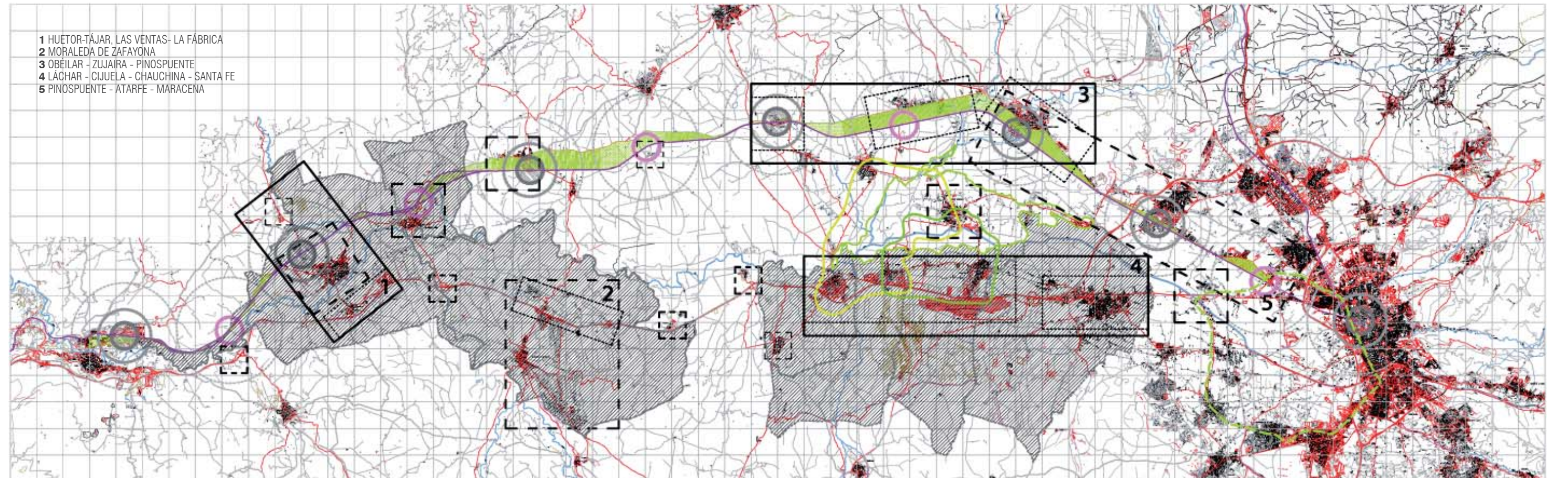
Los Planes Especiales y los Planes de Ordenación Intermunicipales, con el apoyo de los Planes de Ordenación Territorial y con sus considerables limitaciones de detalle, son actualmente los instrumentos básicos para el proyecto de la ciudad en el territorio.

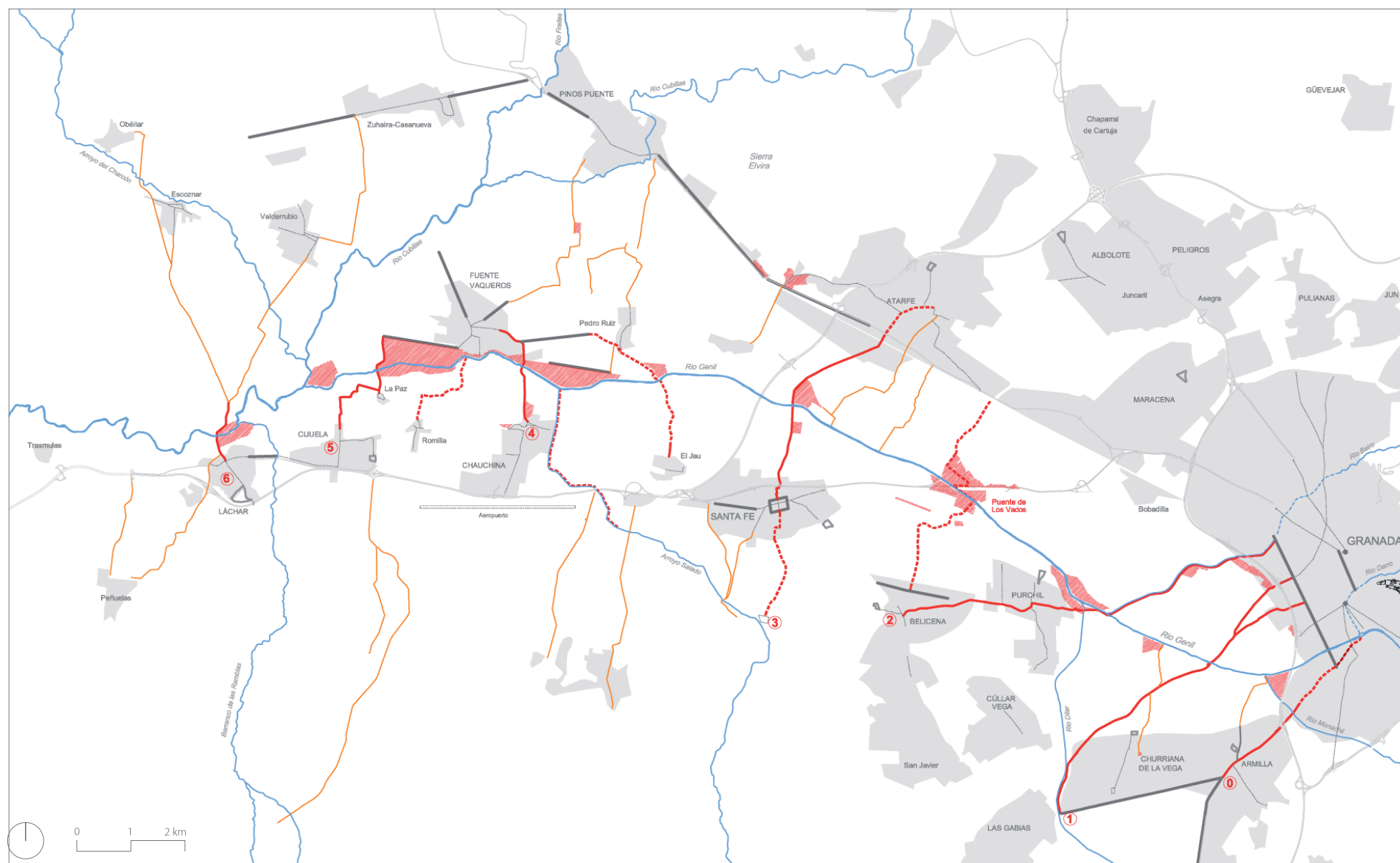
¹ Modelo Territorial, POTA (Plan de Ordenación del territorio de Andalucía)

² Milenarium. Croquis iniciales del Proyecto de Richard Rogers entre los municipios de Dílar y Gójar, en las faldas de Sierra Nevada. Es el único ejemplo de Plan de Ordenación Intermunicipal en la provincia de Granada, desaprobado y no ejecutado finalmente.



- 1 HUETOR-TÁJAR, LAS VENTAS- LA FÁBRICA
- 2 MORALEDA DE ZAFAYONA
- 3 OBÉILAR - ZUJAIRA - PINOSPUENTE
- 4 LÁCHAR - CIJUELA - CHAUCHINA - SANTA FE
- 5 PINOSPUENTE - ATARFE - MARACENA





test a la ciudad región de Granada

La imagen de la izquierda muestra un conjunto de **áreas de oportunidad** en relación a itinerarios transversales que enlazan lugares singulares a un lado y otro del cauce del río Genil. Son posibles itinerarios territoriales que enlazan transversalmente los asentamientos y lugares singulares de la Vega, permitiendo reforzar también la relación de éstos con el río, y haciendo que el cauce se convierta en un verdadero espacio intermediario y vertebrador de todo este territorio.

Cada uno de estos itinerarios, con cualidades diversas, se localiza paulatinamente a lo largo del desarrollo del cauce, y revela un conjunto de lugares y áreas potenciales de proyecto. Estas áreas han sido seleccionadas, como espacios susceptibles de posteriores estudios y propuestas de intervención. Tienen un valor estratégico por diferentes motivos como su localización, accesibilidad, estado de abandono, cualidades naturales, cualidades paisajísticas, cualidades arquitectónicas, etc.

Se presta una particular atención a los espacios intersticiales de las infraestructuras en su relación con el río, como lugares idóneos para la intervención. Estos espacios pueden aumentar su valor y significación, dando un mayor énfasis a este entorno.

Un posible Plan Especial para el Valle del Genil que incluya ámbitos plurimunicipales puede dar forma a proyectos específicos sobre:

Caminos

- Culturales/patrimoniales/recreativos/paisajísticos
- Intervenciones puntuales aisladas, en los cruces...
- Secciones
- Antiguos caminos tranvía/ferrocarril/canal
- Accesos al río desde los distintos núcleos
- Recorridos de márgenes.

Zonas / Equipamientos

- Zonas de recreo y baños
- Zonas de merendero
- Zonas de explotación ganadera.
- Zonas de retención de aguas de lluvia
- Zonas de actividad (tecnológica/agraria/industrial/vigilancia-observación ambiental/deportiva/ocio...)

Políticas

- Estrategias de coordinación sectorial de diferentes políticas
- Sobre zonas a fomentar cambio de uso
- Sobre zonas a expropiar

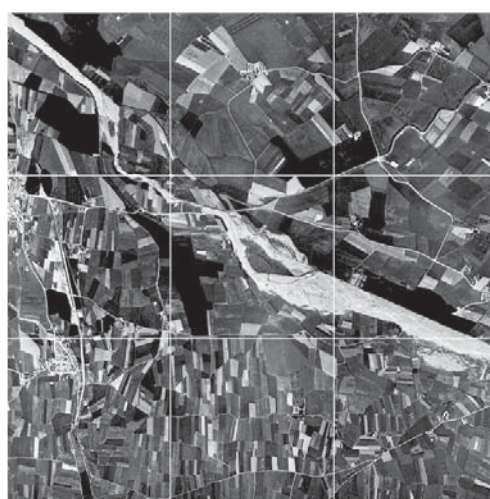
En este último punto, cabe sugerir la conveniencia de una actitud decidida, constante y paulatina de reapropiación pública y expropiación -o de indemnización a los propietarios por destinarlas a pastos, a ganadería y a balsas de retención de avenidas- de riberas y áreas de oportunidad estratégicas a lo largo del cauce, que configuren a largo plazo unos corredores naturales y geográficos, referencias de continuidad para parques metropolitanos.

A otra escala menor, las acequias siempre han tenido un camino contiguo, que, en muchos casos, ha desaparecido o ha sido privatizado. Se podría ir reconquistando también, poco a poco, ese suelo relacional perdido, consiguiendo una red de itinerarios lúdicos y prácticos de gran interés para los asentamientos más próximos. Esta propuesta podría ir asociada, de manera importante, a la restauración de las acequias y la disminución de pérdidas de agua.

1 Comparación Ortofotos del 1956 y 2003, junto al pueblo de Purchil, Granada. Se observa como el río Genil tenía, en el meandro próximo a Purchil, una traza histórica diferente antes de su encauzamiento, que posteriormente ha sido ocupada por la propiedad privada agrícola y residencial. Particularmente esta zona aún se llama "los arenales", por haber sido una zona inundable y de aluvión del río (vuelo americano-ICA).

2 Acequia Tarramonta, entre Churriana de la Vega y el río Genil. Discontinuidad de paseo público por privatización de espacio de borde de acequia en tramo intermedio (Bing, LiveSearchMaps, 2009).

3 Trazas históricas de los meandros del valle aluvial del bajo Mississippi Son un maravilloso subconsciente del río que se extiende desde el sur de Illinois a Louisiana del Sur (Harold Fisk, 1944).

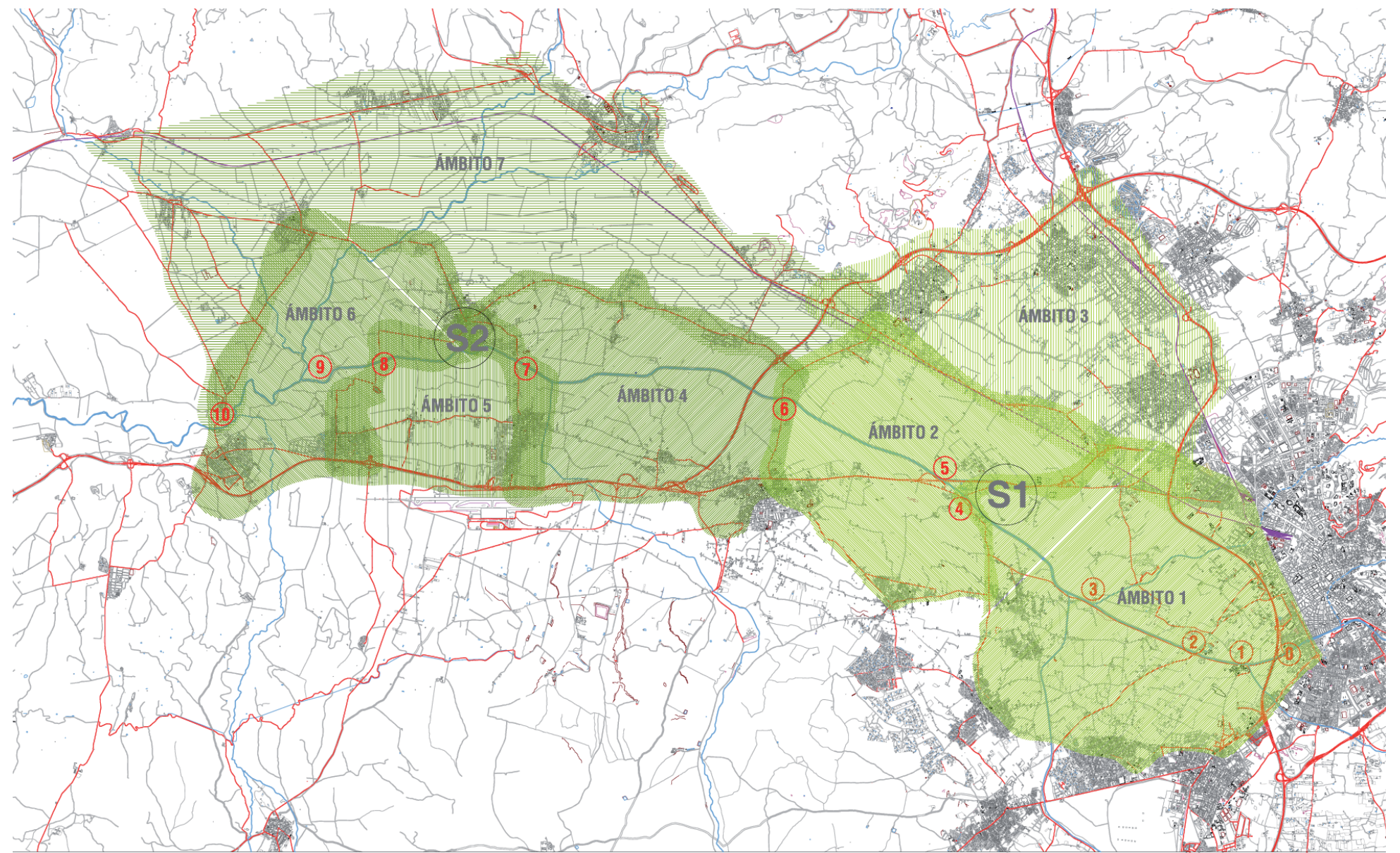


El análisis revela las excelentes oportunidades que este territorio ofrece para una planificación supramunicipal, de la que se beneficiarían Granada y muchos municipios próximos, potenciando, para uso de los ciudadanos una zona de alto valor histórico y patrimonial, de gran potencial identitario, de gran valor ecológico y de alta centralidad para usos productivos y terciarios, además de los agrícolas.

La extensión de este área de estudio del Valle Metropolitano del río Genil, hace aconsejable la división en tramos o ámbitos, que permitan su lectura, comprensión y valoración individual, aún siendo considerados globalmente. Los criterios de definición del alcance de estos ámbitos se producen desde la atención, principalmente a los relaciones internas de mayor relevancia de esta llanura y a la proximidad de estas áreas de interés a los núcleos urbanos más próximos. La valoración de este ámbito fluvial se realiza en función de sus cualidades como espacio natural, y también como espacio social y cultural preparado para acoger actividades urbanas lúdicas y productivas compatibles con la preservación y el desarrollo de los valores actuales.

Algunos lugares claves, en una primera valoración general del marco de estudio, se han centrado en aquellos que se producen a lo largo del cauce principal (en verde), debido a que son los espacios potenciales de mayor relación entre la dinámica urbana y la dinámica fluvial, directriz geográfica de este territorio. Coinciden, en la mayoría de los casos, en el espacio de intersección de estos ámbitos fluviales o unidades territoriales de transformación. Esto se debe a que, normalmente, se sitúan en torno a encrucijadas de tejido menor que conecta el territorio y pone en relación los asentamientos de ambas riberas del cauce.

Estos lugares se asocian a puentes singulares, vados, uniones con afluentes del río Genil (río Beiro, Monachil, Dilar, Cubillas, Arroyo Salado), lugares de gran proximidad urbana al río (Fuentevaqueros, Láchar...) y lugares de confluencia estratégica (cruce del Puente de los Vados) donde se cruzan autovía, vías locales y río; y coinciden diversas y numerosas actividades (camping, picaderos, fábricas y almacenes, conjuntos residenciales...).



UNIDADES TERRITORIALES DE TRANSFORMACIÓN



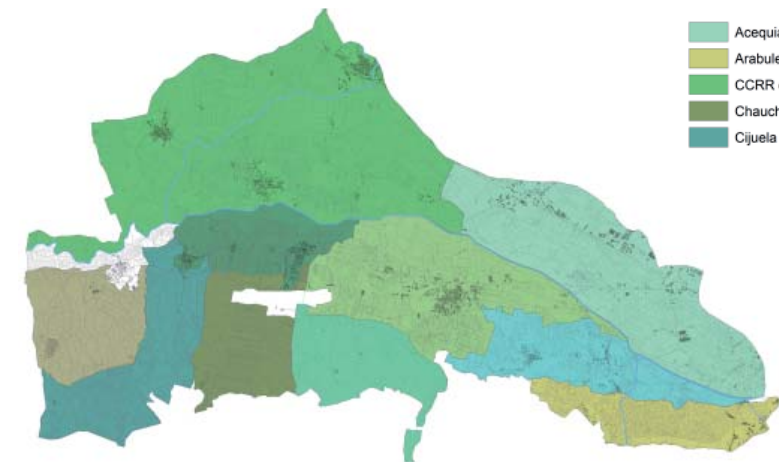
1



2

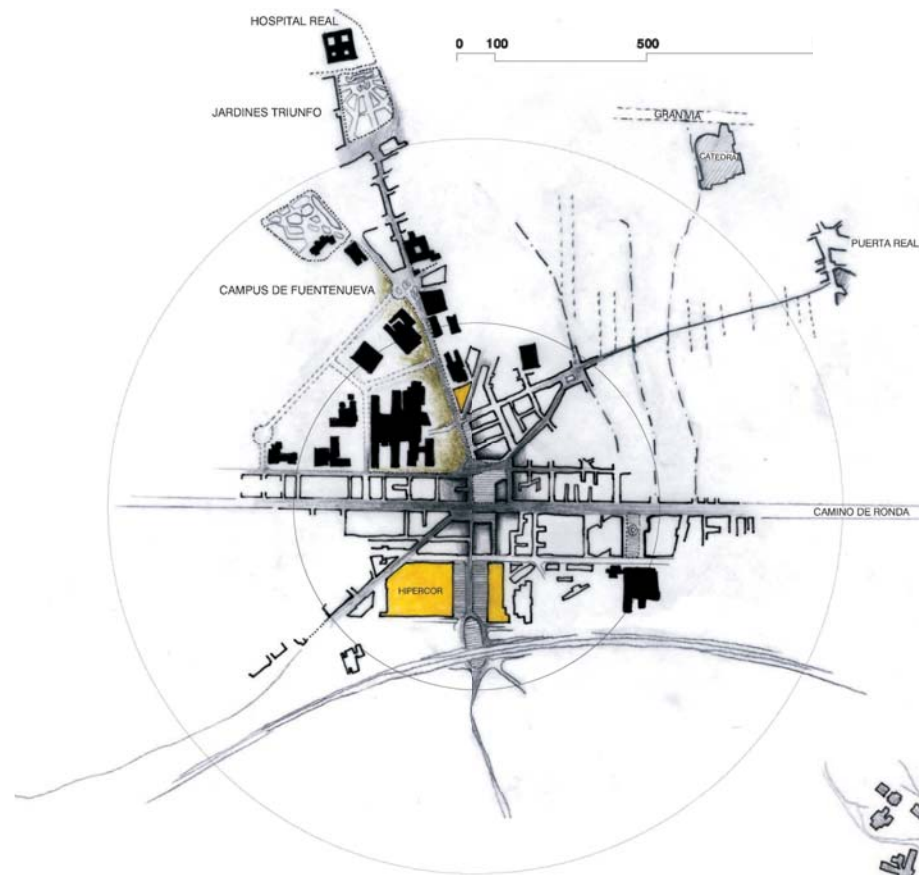


3



- | | |
|---|--|
| Acequia gorda | Ciudad de Santa Fe |
| Arabuleila | Fuente de la Reina |
| CCRR del Colomera-Cubillas | Láchar |
| Chauchina | Señor de la Salud de Santa Fe |
| Cijuela | Tarramonta |

4



- 1 Ortofoto sobre un meandro del río Genil, junto al encuentro con el río Dílar y el puente de los Franceses, en el acceso a Purchil, Vegas del Genil. Reconocemos la ocupación de antiguos suelos inundables por parcelas residenciales privadas (Google Earth, 2007)
- 2 Puente de los Franceses. Primer tercio del siglo XIX. Sobre el antiguo cauce del río Genil junto al afluente río Dílar, límite entre los municipios de Granada y Purchil, ÁMBITO 1.
- 3 Puente de los Vados. Localizado en el centro del Sécotor S1 entre el ÁMBITO 1 y 2. En este lugar se sitúan una antigua Azucarera del Genil, un EDAR, campings, el Cortijos del Rector, del Marqués, la Merced, Picadero y Urbanización Canto Grande.
- 4 Áreas de Riego y Comunidades de Regantes. Esta es otra subdivisión funcional y organizativa del uso agrícola del suelo, que será importante incluir y tener en cuenta en la ordenación y propuestas generales (Laboratorio de Urbanismo de Granada, 2009)
- 5 ÁREAS E ITINERARIOS URBANOS DE CONFLUENCIA. Montaje fotográfico y esquemas de estudio para el Metro ligero en Granada

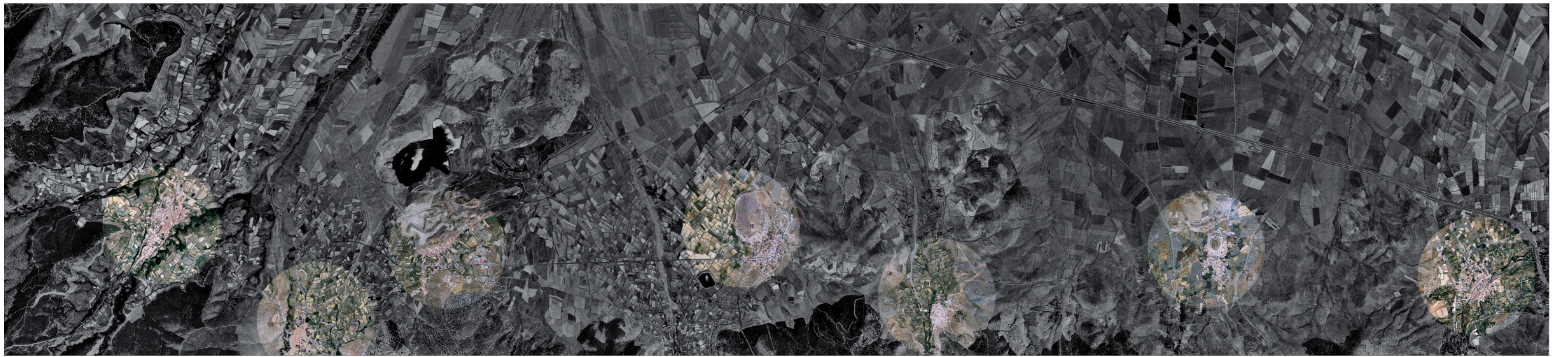
A escala urbana, las futuras estaciones de metro ligero que se localizaran en los accesos de Calle Recogidas y Calle Severo Ochoa de la ciudad de Granada, constituyen nodos de confluencia y de intercambio de diferentes modos desplazamiento para la ciudad (peatonal, autobús, metro ligero y coche principalmente). Vemos que la proximidad y la relación de flujos metropolitanos se unen, desde los nudos de la circunvalación, a estos dos itinerarios principales para la ciudad, con lo que permite una relación de accesibilidad rodada directa desde el resto de ciudades del territorio y la región.

En el dibujo de la izquierda presentamos un estudio del área y los elementos urbanos que confluyen en la posible Estación Severo Ochoa. La proximidad física y peatonal a estos lugares de actividad de la ciudad hacen de esta posición estratégica un lugar de un alto potencial de atracción o irradiación de actividad urbana. Su aparición modificaría enormemente el escenario urbano anterior, intensificándolo. Vemos que a menos de una milla de distancia, diez minutos a pie, se puede alcanzar el centro histórico y los lugares de mayor actividad y significación de la ciudad.

En el plano inferior mostramos una valoración de itinerarios de confluencia urbana principales del centro de la ciudad asociados a las dos estaciones de intercambio del metro ligero más importantes para la ciudad. La Estación 1, de Severo Ochoa, enlaza un importante acceso metropolitano con el nudo de la circunvalación, área comercial, Campus Universitario de Fuentenueva, Zona hospitalaria y de oficinas, y por último el campus de Cartuja. Se convierte en la puerta principal metropolitana del eje universitario-sanitario que secciona la ciudad transversalmente desde las colinas de Cartuja hasta la Vega. La Estación 2, de la calle Recogidas y puerta Neptuno, enlaza otro acceso importante de la circunvalación con el itinerario terciario principal de la ciudad y la zona con patrimonio histórico-cultural más turístico de la ciudad (Albaicín y Alhambra).

Con estas imágenes queremos mostrar hasta que punto los lugares donde se sitúan las estaciones de transporte público, pueden convertirse en áreas de oportunidad y amplificadores que multipliquen las relaciones urbanas en la ciudad. Confirman y refuerzan relaciones existentes, revalorizando y motivando de nuevos flujos y actividades.

0 100 1000 m



2

3

4

5

6

7

8



9



10

Marquesado del Zenete

Este sistema de pueblos del Marquesado del Zenete constituyen una unidad territorial de transformación de una gran singularidad urbana y paisajística en la ciudad región de Granada. Distanciados entre sí a media legua aproximadamente (2-3 Km.) y situados en la inflexión topográfica de Sierra Nevada y el Valle del Zalabí entre la cota 1200 y 1300 m, presentan una diversidad de emplazamientos asociados a pequeñas colinas y estribaciones de la zona. Cada uno posee su propio dominio agrícola próximo, protegiéndose de los vientos del norte y aprovechando el soleamiento de la orientación sur.

El castillo del pueblo de La Calahorra, situado en lo alto de una colina dominando todo el valle, y las minas a cielo abierto del pueblo de Alquife, actualmente abandonadas, confieren a este conjunto unos rasgos de identidad territorial de una enorme atracción y significación paisajística.

Cabe observar en la estructura urbana de estos pueblos, pequeñas extensiones hacia los accesos de la carretera que conecta este sistema urbano, así crecimientos sueltos en torno a la misma.

Actualmente, estos pueblos se encuentran en declive demográfico debido a su aislamiento regional, su reducida accesibilidad y la falta de industria y servicios diversificados en la zona. Sin embargo, están empezando a surgir usos de gran impacto y relevancia para zona (instalaciones eólicas y plataformas solares de enorme extensión, o el parque turístico y cultural de "Minas de Alquife", con hoteles, campo de golf,... que está asociado a un Plan de Ordenación Intermunicipal entre Alquife, Lanteira y Aldeire, con cuarenta hectáreas de explotación total) que transformarán en poco tiempo este área. Si en pocos años se confirma la posición estratégica de Guadix como puerta hacia Levante y Almería (ver apartado "infraestructuras" en el capítulo primero de introducción, pp. 29 y 16-17), con la inclusión del ferrocarril en este área, este sistema urbano discontinuo, y la comarca de Guadix en su conjunto, experimentará posiblemente una gran transformación y desarrollo a nivel regional.



11



12



13



1 Sistema de asentamientos del Marquesado del Zenete, en la comarca de Guadix. Cabe observar la equidistancia (media legua aproximadamente) de los emplazamientos particulares de cada núcleo en relación a las estribaciones de la falda norte de Sierra Nevada, situándose en las inflexiones topográficas y dominando un área agrícola de influencia por contigüidad (Google Earth, 2007).

2 Jerez del Marquesado (J. Todó / TAVISA)

3 Lanteira (J. Todó / TAVISA)

4 Alquife y Poblado Minero (J. Todó / TAVISA)

5 La Calahorra (J. Todó / TAVISA)

6 Ferreira (J. Todó / TAVISA)

7 Dólar (J. Todó / TAVISA)

8 Huéneja (J. Todó / TAVISA)

9 Castillo de la Calahorra (Ayto. La Calahorra)

10 Plataforma solar (Andasol S.L.)

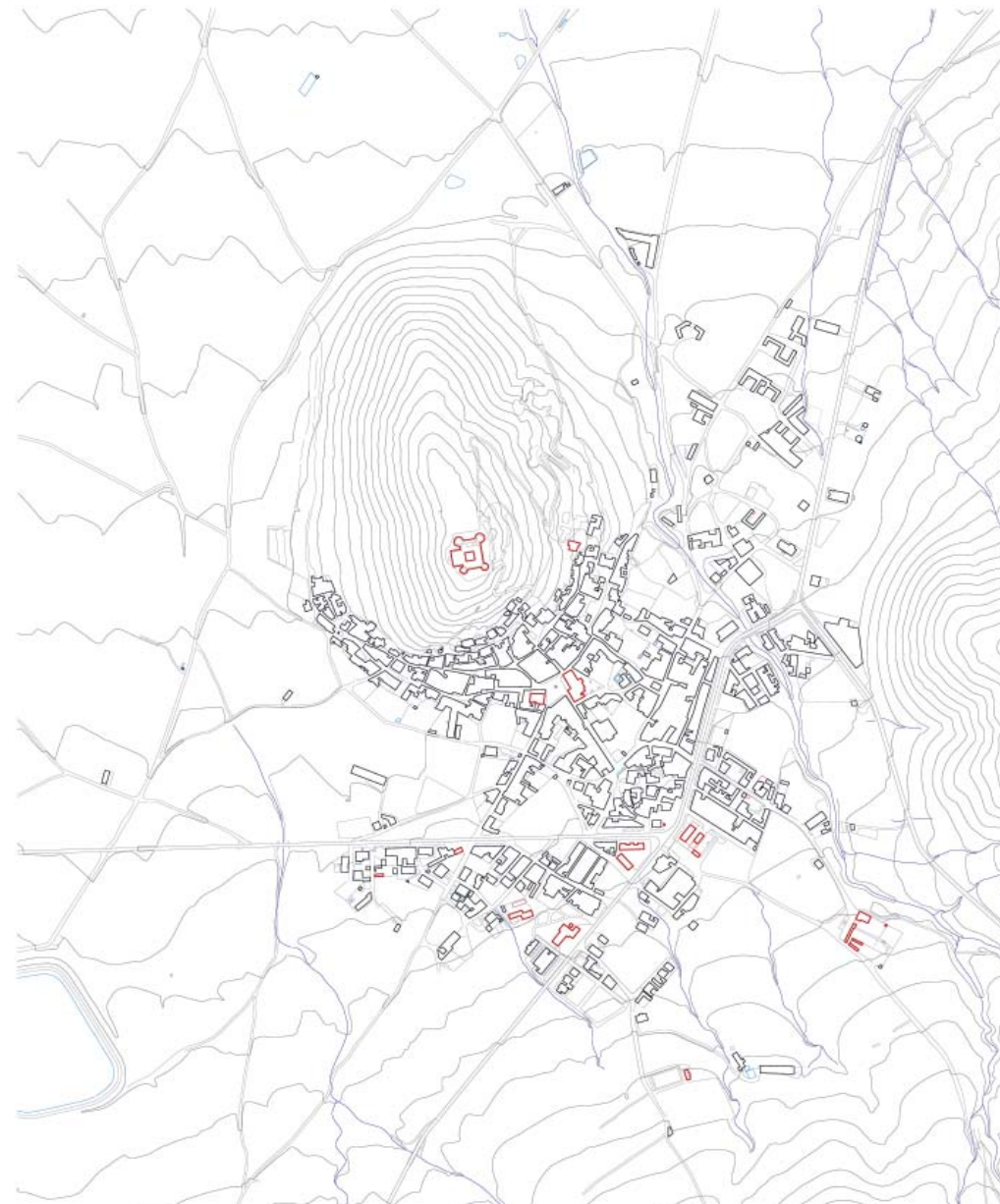
11 Minas y Poblado de Alquife (Property Development A.G.)

12 Vista aérea de las Minas de Alquife, 1988 (Foto propiedad de FOAT)

13 Vista de La Calahorra y relación territorial con Ferreira (Ayto. La Calahorra)

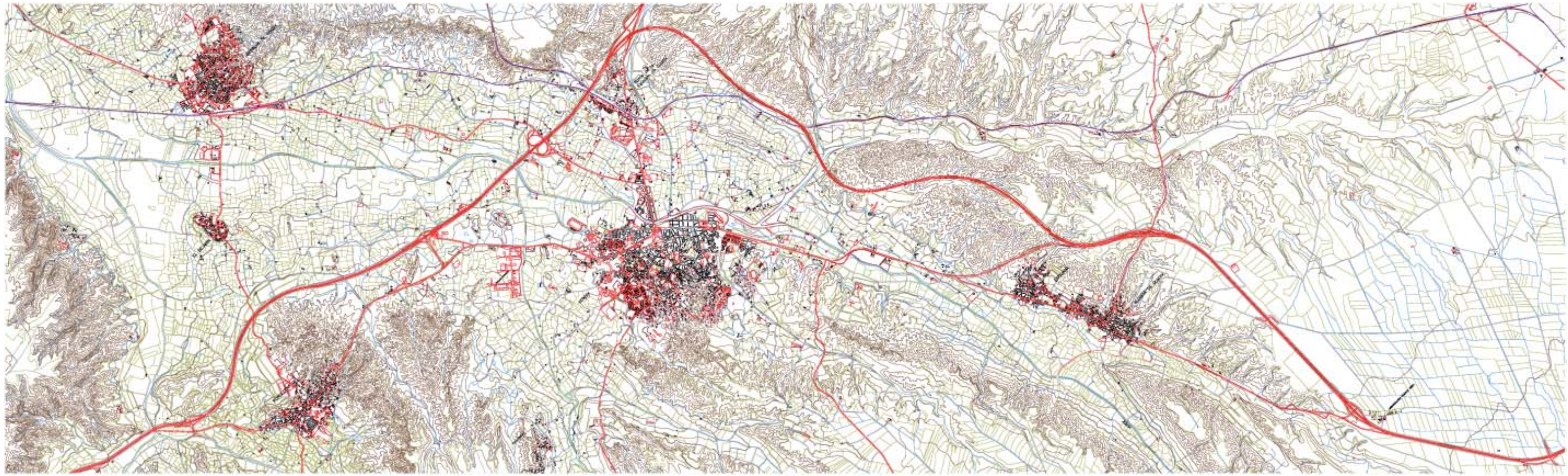


Alquife



La Calahorra

0 100 1000 m



1

2

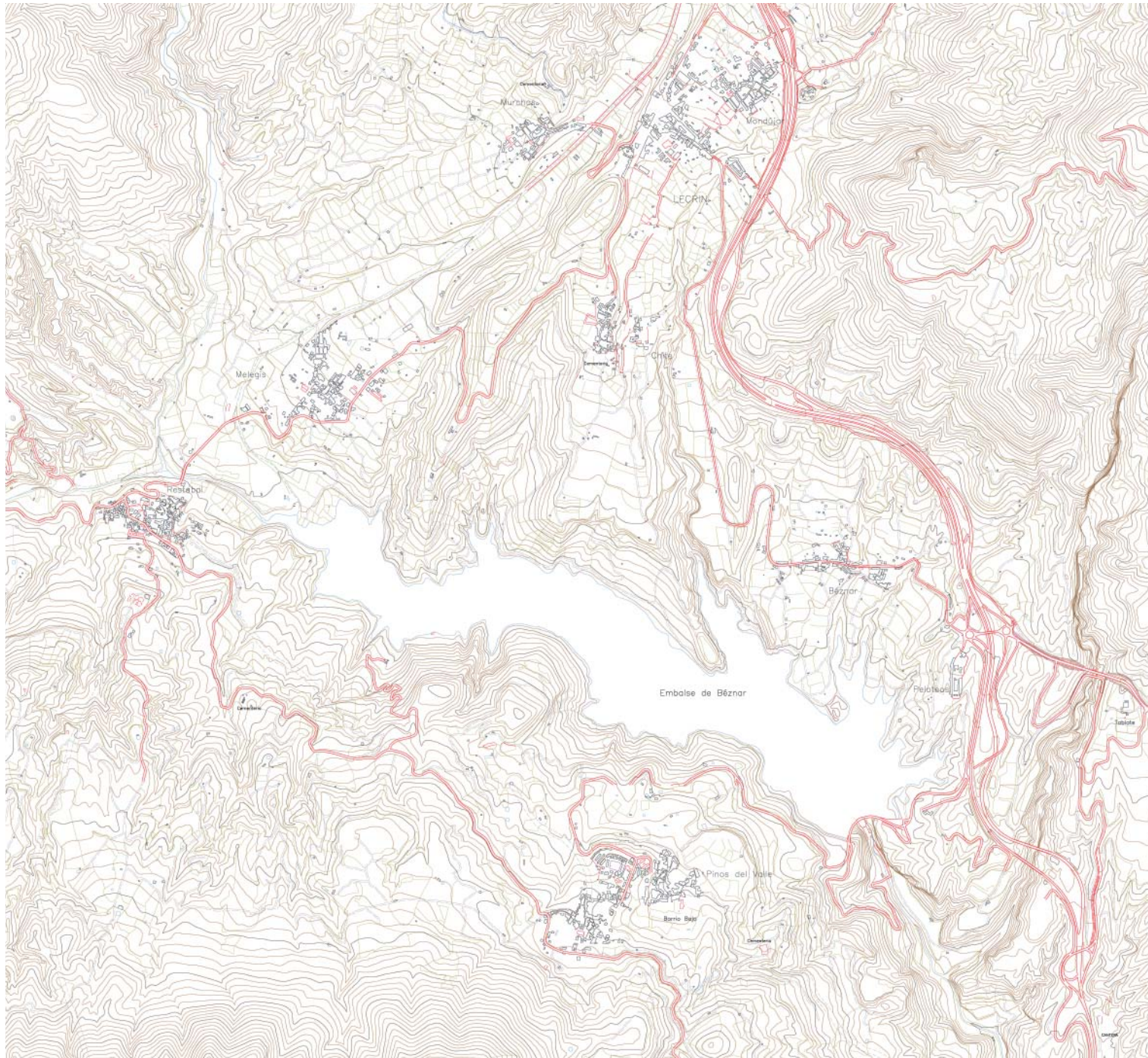
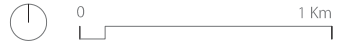
3

4

Este encuadre destaca la relación entre los asentamientos en torno a la Hoya de Guadix. Esta es una llanura natural formada por las cuencas de los ríos Fardes y Guadix. Hoy día, los sedimentos de los ríos han hecho de la Hoya de Guadix una fértil zona de regadío donde el uso del suelo va desde los frutales (abunda el cultivo del melocotón) hasta la explotación maderera (choperas), pasando por cereales, leguminosas y hortalizas. Los asentamientos se emplazan en las primeras inflexiones topográficas, lo más cerca posible de las zonas cultivables. Se establecen también relaciones urbanas reflejo, enfrentándose a un lado y otro del valle y relacionándose también a través de travesías e itinerarios cruzando los valles. La futura estación de ferrocarril de alta velocidad y mercancías hace prever grandes transformaciones urbanas en este entorno, motivo por el cual tratamos aquí de mostrar y explorar la estructura metropolitana subyacente ahora. Actualmente las mayores transformaciones previstas se producen entre la autovía, la estación y Guadix, y con mayor impacto en la ventana anterior del Marquesado del Zenete (plantas termosolares, instalaciones eólicas, parques temáticos...)

- 1 Benalúa de Guadix (J. Todó / TAVISA)
- 2 Purullena (J. Todó / TAVISA)
- 3 Guadix (J. Todó / TAVISA)
- 4 Alcudia de Guadix (J. Todó / TAVISA)

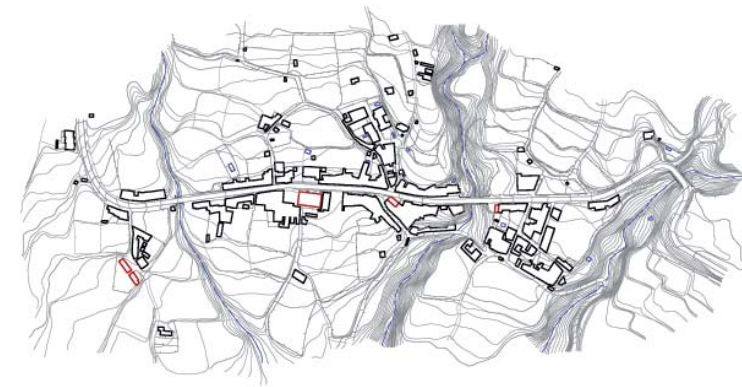
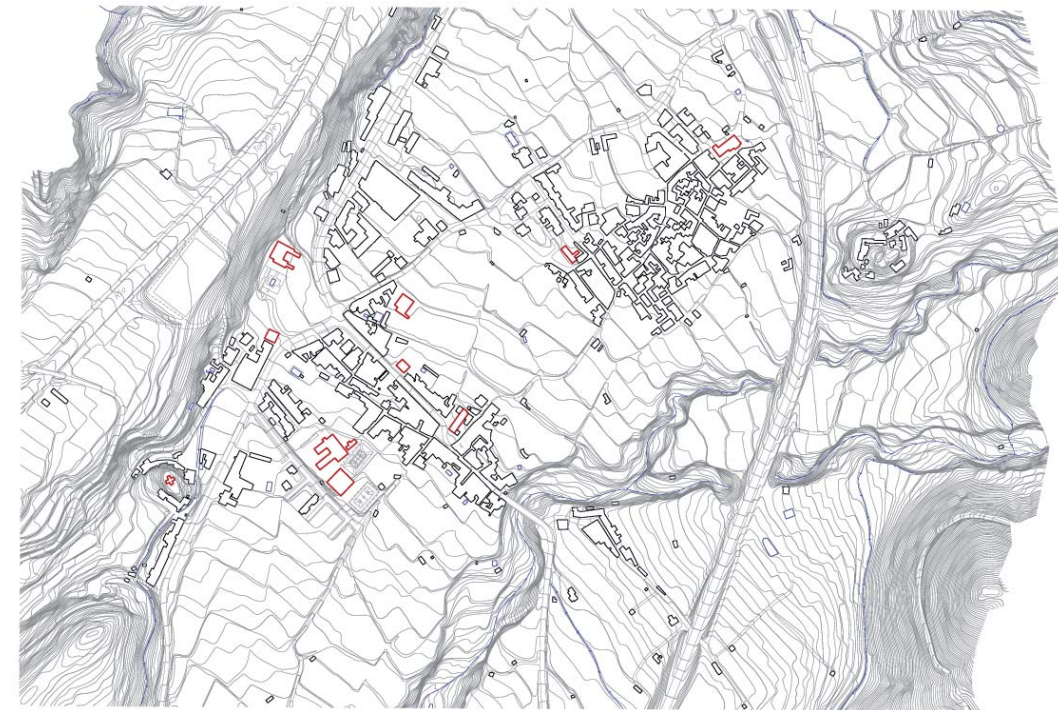




Valle de Lecrín. Entorno del Embalse de Béznar.



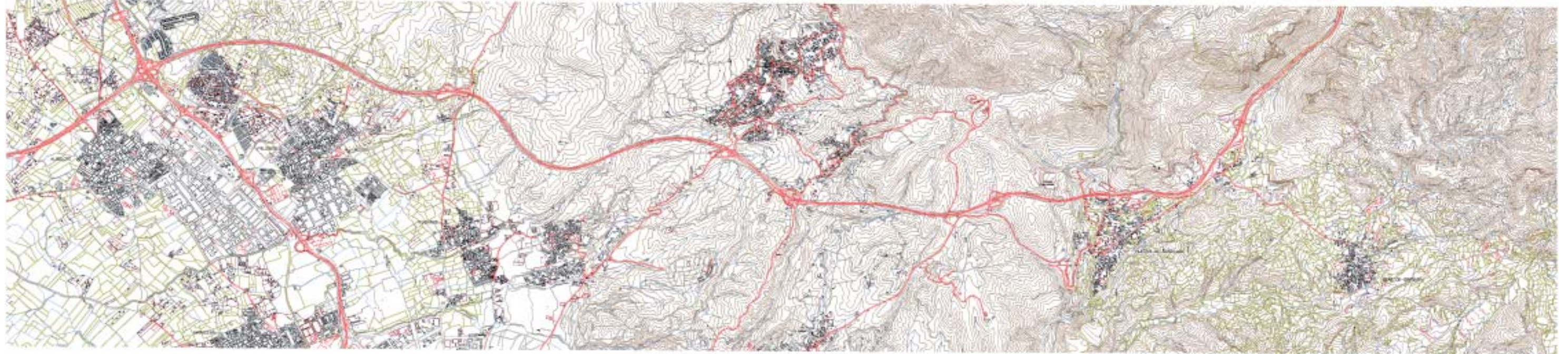
Lecrín y Mondújar. Estos núcleos urbanos entre el río Torrente y la autovía A-44, a la cual tiene acceso directo, se encuentran a 25 km de la ciudad de Granada. Constituyen el acceso norte a este sistema de asentamientos en torno al embalse de Béznar. Su morfología urbana se va adaptando al desnivel medio de la ladera donde se emplazan, estableciendo una relación directa con las huertas (cítricos) que se van ordenando en terrazas perpendicularmente a la traza del río. La nueva carretera de acceso a la autovía ha desplazado inmediatamente la dirección del crecimiento de ambos núcleos hacia la misma. Antes la relación se producía más en el sentido contrario, más hacia Béznar y la entrada a las Alpujarras por Lanjarón. Esta proximidad y accesibilidad repentina a la red regional con la autovía, confiere a estos asentamientos un gran potencial metropolitano, sumado, en contraste con los procesos lentos de un crecimiento local débil y pausado. Consideramos de gran interés el prestar atención a estos entornos de contacto y encuentro entre las fuerzas regionales de transformación y las dinámicas y desarrollos locales.



Béznar (Lecrín). Asentamiento lineal entre barrancos y a media ladera, con nuevo acceso a la A-44.



0 100 1000 m



Salidad de Granada hacia Guadix, Polígono Juncaril en torno a la A-44. Queremos mostrar aquí el contraste singular entre los desarrollos metropolitanos intensos producidos a la salida de Granada y los pueblos a la entrada de la Sierra de Huétor (Alfacar, Viznar, Beas de Granada, Huétor Santillán), paso intermedio previo a la llegada de la Hoya de Guadix, y trasera interior del área de influencia más directa de la ciudad de Granada al norte de la misma (marjafolde, 2009).

configuraciones de los lugares

124 | figuras y geometrías del territorio
125 | líneas y alineamientos
127 | itinerarios de desarrollo urbano
134 | tejidos y trazados
140 | arquitecturas y recintos

configuración de los lugares

figuras y geometrías en el territorio

La forma es una cualidad de los lugares físicos que estructura un desarrollo espacial concreto, y por otro lado, la imagen es una cualidad inseparable de los lugares que se habitan, así como factor esencial para recordarlos.

Partiendo de que existe un estrecho vínculo entre arquitectura, ciudad y territorio, queremos plantear aquí, que la consideración de la dimensión arquitectónica del territorio es una condición indispensable –necesaria y no suficiente- para la *correcta formulación de una teoría de los hechos urbanos* contemporáneos. Se habla de la arquitectura como una dimensión esencial de la ciudad en el territorio. Se entiende la arquitectura como la conformación del espacio en un lugar habitado, no sólo como pura construcción parcial e independiente de edificios ensamblados.

Ya a principios del siglo XX, Poincaré (Ciencia e hipótesis, 1902) reflexionaba sobre el carácter convencional de la geometría y escribía literalmente que “los axiomas geométricos no son, pues, ni juicios sintéticos a priori ni hechos experimentales; son convenciones” y que “la experiencia nos guía en la elección de la geometría que no nos impone y no nos hace reconocer cuál es la geometría más verdadera, sino cuál es la más cómoda”.

El territorio se ha configurado construyendo formas urbanas a lo largo del tiempo. Estas transformaciones del entorno físico se han apoyado en órdenes y geometrías que van cambiando y adaptándose permanentemente. Se puede observar una evolución continua, a través de las múltiples intervenciones que se han ido sumando y añadiendo a las situaciones preexistentes.

La geometría ha sido habitualmente un recurso útil en la concepción y construcción de la ciudad, gracias a su capacidad de crear formas concisas y elementales frente al exceso de estímulos que nos rodean o que percibimos. También en la parcelación del suelo reconocemos el preciso poder de la geometría para resolver la forma de los sitios.

Mies Van de Rohe llegaba a decir que la labor del arquitecto contemporáneo es crear orden en la desesperada confusión de nuestra época. Por eso en este tiempo, la arquitectura se puede concebir como un objeto y un medio de valoración y comprensión del entorno que habitamos, y es por tanto fundamental la creación de relaciones armónicas con las situaciones previas.

Valéry escribe en su libro “Eupalinos o el arquitecto” que “mientras el resto de los artistas se apresuran a tratar la naturaleza, los geómetras la substituyen por una naturaleza más o menos extraída de la primera, pero cuya forma y ser no son al final sino actos del espíritu”. Aquí

la geometría es una herramienta cognitiva y creativa que nos ayuda a transformar y dar forma a la estructura del entorno dado.

Le Corbusier explica también que “el trabajo humano sólo existe bajo forma de rectas, verticales, horizontales, etc. Y es así como se trazan las ciudades y como se hacen las casas, bajo el reinado del ángulo recto”. “La geometría simple es el medio que nos hemos otorgado para percibir nuestro entorno y para expresarnos”, y “es el soporte de los símbolos que representan lo divino”.

“Los conceptos de la geometría, o una especial habilidad para la representación mental geométrica del mundo exterior son innatos”¹, subrayaba Platón, y también que “La belleza es la resultante de las relaciones que se encuentran en las figuras geométricas simples”².

Pero también, a veces, es excesiva la identificación que asocia belleza con orden. Como dice Joaquim Español, en la simplicidad que aporta la geometría vemos algo más, creamos marcos de referencia a través de los cuales miramos el mundo y nos orientamos en el espacio. Poseen la capacidad de organizar el espacio y nos ayudan a percibir las relaciones invisibles (centro, diagonal, vértices, simetría, líneas imaginarias), a través de la interacción de la vista con la memoria y la capacidad deductiva, y algunos arquetipos como la igualdad, el paralelismo, la ortogonalidad o la equidistancia.

En definitiva, el urbanismo ha tratado esencialmente de organizar la tierra con el fin de hallar el máximo de habitabilidad, y para ello se ha apoyado -y lo seguirá haciendo de un forma natural- en diversas técnicas y campos de conocimiento para conseguirlo.

¹ (Sócrates en “Menon”).

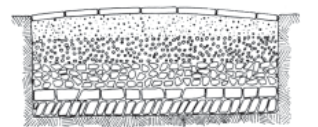
² (Sócrates en “Filebo”).



1



2



3



4



5

1 Vista de Vía Apia

2 Mapa de la Red Viaria del Imperio Romano (Benévolo, L.)

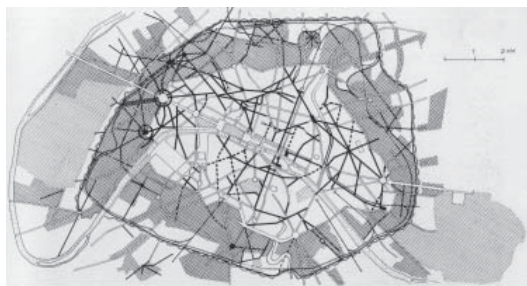
3 Sección constructiva de una vía romana (Benévolo, L.)

4 Evolución del camino a la calle urbana

5 Fragmento sur del Mapa de Postas de España. (Bernardo Espinalt y García, 1787, SGE 49).



1



2



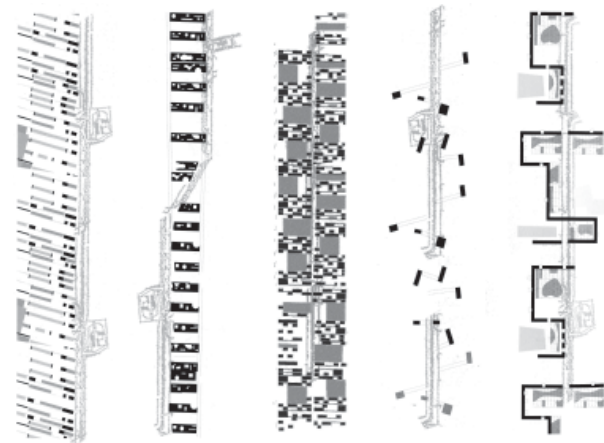
3



4



5



6

1 Roma, Sixto V. Apertura de ejes significativos de la ciudad, a veces en forma de tridente, uniendo y reforzando la relación entre plazas e iglesias, como la Piazza del Popolo y el Castello Sant' Angelo (Benévolo, L.)

2 Esquema de los grandes trabajos de Haussmann en París: en negro las nuevas calles, en líneas cruzadas los nuevos barrios, en líneas paralelas los grandes parques periféricos: el Bois de Boulogne (izq.) y el Bois de Vincennes (der.).

3 Ciudad Lineal, Madrid. (Arturo Soria)

4 Vista de asentamientos urbanos y agrícolas en Holanda. Son característicos estos alineamientos urbanos a caminos, de parcelas alargadas y geometrías rectilíneas, resultado de la ordenación de los terrenos ganados al agua y de topografía plana (Google Earth, 2007).

5-6 Filament City. Plano esquemático de las agrupaciones y alineamientos a caminos de uso y densidad variable. Ejemplos de bandas de densidad diferenciada a modo de códigos genéticos metropolitanos.

¹ Jay Appleton: "Nuestro placer estético actual ante el paisaje sigue teniendo que ver con la necesidad primaria de explorar el mundo para alimentarnos".

² Ver en cap. "Las geografías del emplazamiento". Se cree que la Tabula se basa en "itinerarios", o listas de destinos a lo largo de las calzadas romanas. Los viajeros necesitaban saber lo que tenían por delante en la calzada y a cuanto quedaba. La Tabula representa estas calzadas como una serie de líneas paralelas a lo largo de las cuales se han marcado los destinos.

líneas y alineamientos

Sg. R.A.E.

línea. (Del lat. *linea*). 1. f. Geom. Sucesión continua e indefinida de puntos en la sola dimensión de la longitud.

- abierta. La que posee extremos, por lo que es preciso retroceder para volver al punto de partida.

- cerrada. La que carece de extremos, por lo que, sin retroceder, se puede llegar al punto de partida.

Una sucesión continua de puntos, aunque siga cualquier criterio, se denomina línea. Puede ser:

Línea recta, la sucesión continua de puntos en una misma dirección.

Línea curva, de formas redondeadas, con uno o varios centros de curvatura.

Línea quebrada o poligonal, formada por segmentos rectos consecutivos no alineados, presentando puntos angulosos.

poligonal abierta, si no están unidos el primero y último segmentos.

poligonal cerrada, si cada segmento está unido a otros dos.

Línea mixta, una combinación de las anteriores.

Los fenómenos urbanos producen series, sucesiones de elementos que se alinean en el territorio. La continuidad de éstos muestra a veces patrones de repetición y variaciones con ciertas lógicas internas. En sí mismas, estas líneas van conformando y asentando huellas y rastros en el espacio a lo largo del tiempo. Su persistencia dibuja las trazas de su desarrollo en la historia.

Podríamos decir que las primeras líneas aparecen con el tránsito de las personas al recorrer el mundo en busca de alimento¹. En esta necesidad de subsistencia y de exploración, la humanidad ha ido descubriendo lugares idóneos o emotivos en los que quedarse transitoriamente. Estos lugares singulares han ido localizando y acomodando espacios que han tomado sentido y significado mediante su uso continuado en el tiempo. Esos encuentros y esa actividad ha generado "rutas" entre los lugares marcados y han confirmado la relación entre ellos.

Es interesante ver como los desplazamientos, provocados principalmente por la voluntad de intercambio –material o simbólico–, han ido consolidándose y adhiriéndose, reforzando cada vez más su valor como vínculos entre las personas y los sitios.

Su materialidad en algunos casos es el reflejo de unas relaciones más sólidas y reales que el camino en sí. El sendero, por tanto, surge como una huella del vínculo establecido entre lugares separados.

La Tabla Peutinger² es un ejemplo de representación muy elocuente de la red de "Caminos del Imperio Romano", que enlazaban y pautaban los asentamientos de un mundo conocido y romanizado en esa época.

Las líneas existentes en el territorio, no son sólo las provocadas por los itinerarios persistentes y los desplazamientos buscados. Cuando el ser humano decide "quedarse" y funda un lugar –adecuado a sus necesidades– se

ve obligado a dar forma a ese entorno físico, adaptándolo, construyéndolo, cultivándolo³, ordenándolo; para así poder organizarse en el espacio.

La parcelación-troceamiento del suelo, delimita el suelo usado, ahora convertido en propiedad. Se trazan líneas sembrando y delimitando superficies asociadas a usos concretos.

Estos elementos constituyen referencias para el territorio y la ciudad. Como dice Marcel Poëte, las ciudades nos muestran “líneas generatrices” sobre las cuales se apoya y desarrolla su construcción. En el territorio existen líneas sobre las que se asienta la historia y la construcción de su futuro. La importancia de su significado radica en la huella persistente que consolida nuestra manera de organizar el espacio.

Hay líneas que expresan la forma y la parcelación del suelo. Hay líneas que definen límites y bordes. Hay líneas que ponen en relación diversos lugares o cosas, construyendo un espacio como sistema de caminos y lugares.

Tanto los límites de la propiedad del suelo como los caminos o calles que se extienden por él, han configurado a lo largo del tiempo el dibujo de la organización del espacio habitado.

La repetición y la continuidad han sido aspectos que han cualificado las formas urbanas y su relevancia, en función de su dimensión y tipo de linealidad (recta, curva, quebrada,...). Cuantos más elementos –personas y cosas- se “alinean” o ponen en relación, mayor es la importancia y capacidad de permanencia que adquieren o atesoran.

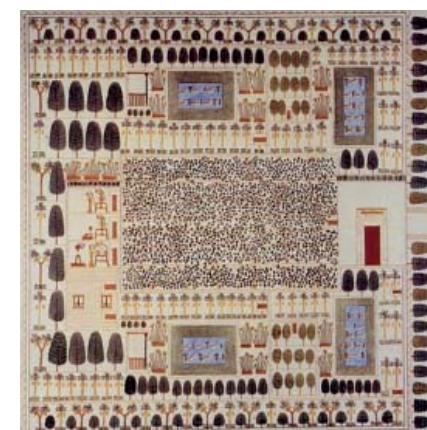
El relieve ha influido directamente en la aparición de un tipo u otro de linealidad en los elementos. Los lugares planos han tenido una predisposición mayor a lo rectilíneo, en cambio los paisajes ondulados o escarpados muestran tendencias habituales más irregulares –curvas o poligonales-. También otros factores como el viento o el soleamiento han determinado formas y líneas más orgánicas o fragmentadas.

Hace más de tres mil años, los “geómetras” del Valle del Nilo, en Egipto, ya usaban líneas ortogonales (mediante triángulos de proporciones 3-4-5, que luego Pitágoras haría suyo posteriormente) para ordenar y dar forma al suelo edificable o cultivable. Con la intervención, se establecía la reorganización del espacio adecuándolo a su posterior uso y apoyándose en una geometría “capaz”.



“Los hombres que por primera vez trazaron un camino entre dos lugares llevaron a cabo una de las más grandes realizaciones humanas. Debieron haber recorrido a menudo la distancia entre el aquí y el allá y, con ello, por así decirlo, haberlos enlazado subjetivamente: sólo en tanto que estamparon el camino de forma visible sobre la superficie de la tierra fueron ligados objetivamente los lugares; la voluntad de ligazón se convirtió en una configuración de las cosas”. (Simmel, G. 1909).

“Sin embargo, quizá, la ciudad dejará de ser un eje, una perspectiva interior, para ser un horizonte, lo que no es tan inverosímil en nuestra capacidad actual de lectura del movimiento, en velocidad y puntos de vista” (Barba, R., 1994)



³ CATTANEO, Carlo. “la lengua alemana designa con una misma voz el arte de edificar y el arte de cultivar; el nombre de la agricultura (Ackerbau) no suena “cultivo”, sino “construcción”; el labrador es un edificador (Bauer). Así, un pueblo debe edificar sus campos como sus ciudades”.

No hace distinción entre ciudad y campo en cuanto que todo el conjunto de los lugares habitados es obra del hombre. “toda región se distingue de las salvajes en eso en que es un inmenso depósito de fatigas. Aquella tierra, pues, no es obra de la naturaleza; es obra de nuestras manos, es una patria artificial”.

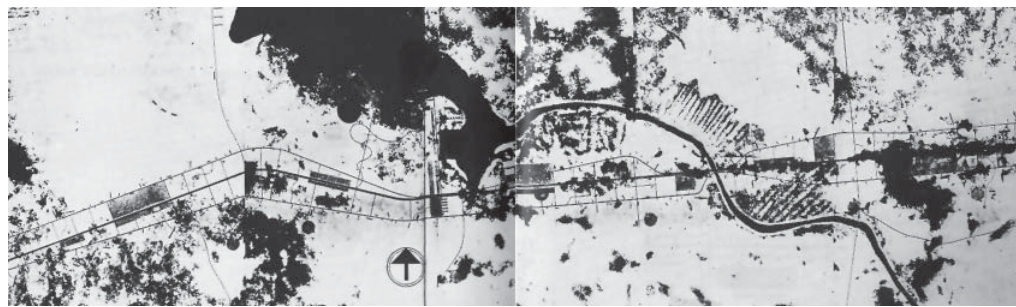
La claridad de este planteamiento hace de Cattaneo uno de los primeros urbanistas en sentido actual cuando se aplica a los problemas del territorio.

1 Parcelación agrícola del Nilo. Google Earth, 2009. Desde el lago Victoria hasta el Mediterráneo podemos distinguir un uso preciso de la geometría en el trazado y reparto del suelo fértil, así como de las canalizaciones que paralelamente la distribuyen a lo largo del valle. Los asentamientos urbanos, ligados también al trazado útil del suelo, se sitúan principalmente en la franja de transferencia o límite entre el desierto y las zonas de explotación agrícola, y a lo largo de los caminos que acompañan el curso del agua. A veces también ocuparán fragmentos concretos de este mosaico de subsistencia.

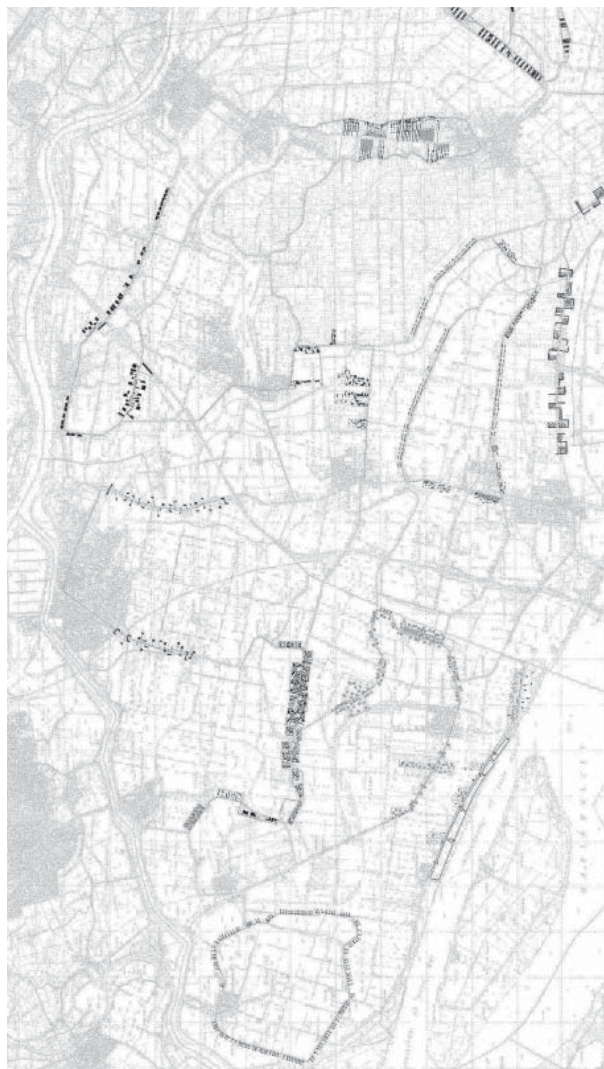
2 Imagen de jardín egipcio (en planta y perspectiva). Plano de un jardín-huerto del Antiguo Egipto, con un gran rectángulo enarrado en medio, alineaciones de altos sicomoros, palmeras datíferas, y otras palmeras bifurcadas, grupitos de papiros y estanques. (De la tumba de Sennefer, en Tebas Oeste, hacia el año 1410 a.c.). Aquí se convierte en un símbolo de referencia y nos sirve para entender que en la cultura egipcia, el jardín como metáfora del paraíso, está relacionado directamente a la geometría y el orden.



1



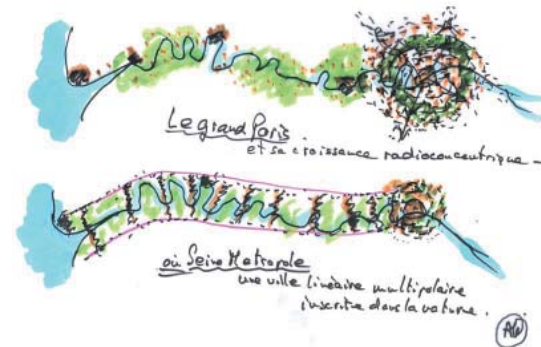
2



3



4



5

- 1 Ciudad lineal de Magnitogorsk. (J.J. Leonidov y grupo O.S.A., 1929)
- 2 Ciudad Cinta, esquema demostrativo de los desurbanistas soviéticos (Ginzburg, M. 1930)
- 3 Filament City. Boeri&Lanzani
- 4 Fibercity. Plan para Tokyo 2050. Estrategias de intervención: Green Finger, Green Partition, Green Web, Urban Wrinkle. Cuatro estrategias lineales de desarrollo para una megápolis (<http://www.fibercity2050.net/>)
- 5 Seine Metropole. Alternativa a la encrucijada radioconcentrica de Le Grand Paris 2030, a través de una ciudad lineal multipolar inscrita en la naturaleza, entre Le Havre y Paris (Grumbach, A., 2009).

¹ BOERI, Stefano, 1999. "Filament City", Rotterdam. Lotus n°107, 2000, pp. 128-131.

² "El París de Haussmann posee el valor de límite: es el desenlace de una tradición y el punto de partida de otra. Por primera vez se trata el conjunto de los espacios heterogéneos de la capital como una entidad única a la que un plan global dotará de isotropía. Este plan, que transformó los París de Balzac en la metrópolis de Zola permitió de modo particular tres logros fundamentales e inseparables. Hizo la de la ciudad un sistema de comunicaciones. Como corolario, la escala de la ciudad aumentó, al conjugar operaciones quirúrgicas (aberturas, ensanches) e injertos (integración de todos los espacios libres intra muros). Finalmente, la dotó de unas instalaciones sanitarias concebidas en forma de redes técnicas isomorfas y de un sistema respiratorio de espacios verdes."

El ensanchamiento de la escala de las vías, de las parcelas y de los edificios rompió el marco de relaciones de proximidad característico de la ciudad preindustrial, pero sólo para sustituirlo por un nuevo marco de convivencia". Françoise Choay. "Nueva Babel. El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad". Arquitectura Viva 34.

itinerarios de desarrollo urbano

Las ciudades nacen y permanecen sobre ejes de desarrollo o "generatrices" del territorio, como afirmaba Lavedan, y especialmente Marcel Poète con su teoría de las permanencias, mantienen la posición de sus trazados, crecen según la dirección y con el significado de hechos más antiguos que los actuales. La permanencia más significativa en el territorio está dada así por los caminos o calles, canales y soportes de vida para la generación de ciudad. El plano, representación física de la acumulación de tiempos, permanece bajo niveles diversos, a menudo se deforma, pero básicamente no cambia de sitio. Pero en el territorio no todo permanece. Además de elementos catalizadores que se adhieren al lugar multiplicando sus valores y relaciones, también aparecen a menudo otros, de carácter invasivo y desestabilizador que tienden a crear situaciones de rechazo -modificándolos o haciéndolos desaparecer con el tiempo-.

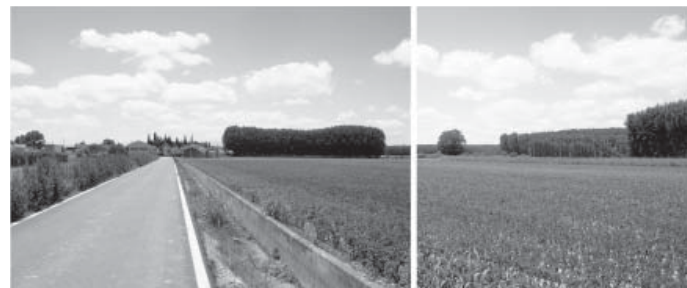
Surgen también proyectos sustentados en itinerarios metropolitanos, asumiendo los diferentes tiempos de construcción de los nuevos desarrollos y guiando su evolución sin predeterminedarla. Buscan reforzar la complementariedad lineal entre las actividades emergentes a través de mecanismos de regulación, mezcla e intensificación funcional¹. El uso, la densidad y la extensión constituyen el código genético de cada filamento urbano que recorre el territorio.

Antes de nada, debemos entender que la reflexión sobre los límites de la ciudad siempre ha estado ligada a la idea de ciudad. Por eso, tanto la propuesta de Haussmann² para el París de mediados del s. XIX, como la Ciudad Lineal en 1.882 de Arturo Soria y Mata, pueden entenderse como experiencias que se cuestionaron cuáles eran los límites en la ciudad y cuáles podrían ser las formas de su crecimiento. El barón Haussmann plantea una regeneración desde dentro, confiriendo una nueva estructura a la ciudad, capaz de generar una repercusión hacia el exterior de una mayor escala. El visionario urbanista español, sin embargo rompe la idea de ciudad compacta y homogénea concibiendo una forma puramente lineal apoyada básicamente en el convencimiento de que la comunicación era el futuro del mundo.

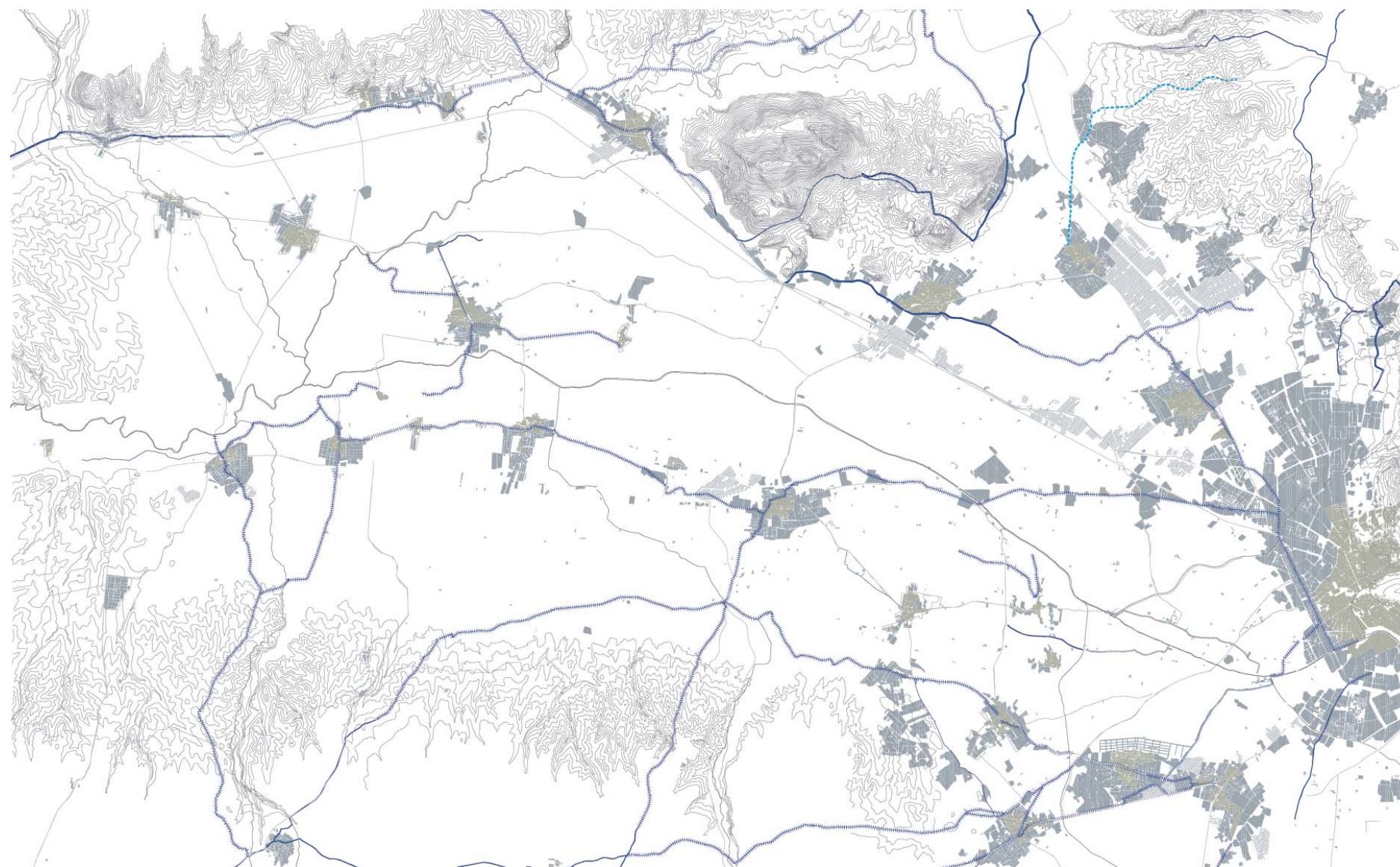
Finalmente, la ciudad de hoy, como explica Rosa Barba, será seguramente menos una ciudad de ejes que un espacio de tejidos y corredores (naturales-artificiales) porque los ejes invisibles se reconocen en nodos, pero los ejes aún cuentan para establecer los centros y definir éstos como uno de los lugares más específicos de nuestra manera de vivir.

Este plano clarifica y localiza los distintos tipos de **itinerarios pecuarios**, en relación a los núcleos y sus emplazamientos topográficos. Son espacios diversos de un enorme valor conectivo y natural. Poseen la memoria de los recorridos agropecuarios que son los más originales o fundacionales del territorio. Hoy sin embargo, son las vías más frágiles y con más desatención a pesar de su permanencia.

Pueden ser un sistema de espacios lineales de un gran interés paisajístico y estructurador del territorio, funcional y formalmente.



Vía pecuaria próxima a Fuentevaqueros, ahora asfaltada y manteniendo la traza de la acequia paralela al camino

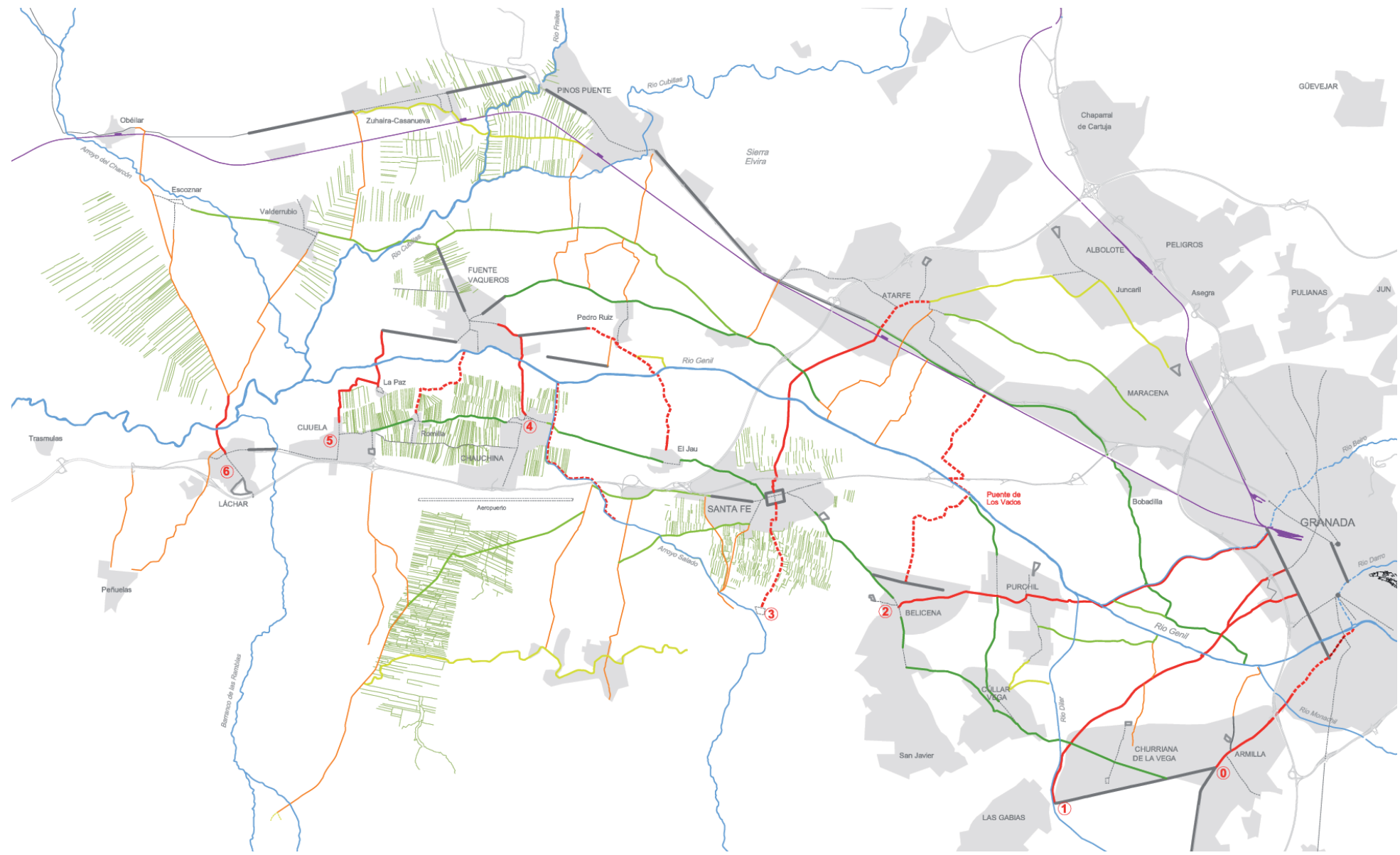


VÍAS PECUARIAS. CLASIFICACIÓN

- CAÑADA REAL
- ⋯ COLADA / REALENGA
- VEREDA
- ⋯ CORDEL
- CARRETERA LOCAL SINGULAR
- INDUSTRIA
- TEJIDO RESIDENCIAL DESPUES DE 1956
- URBANIZACIONES
- TEJIDO RESIDENCIAL ANTERIOR A 1956
- ~ RIOS



- 1 Vista desde un camino próximo a La Loma
- 2 Ortofoto del entorno de Las Lomas (elaboración propia a partir de capturas de GoogleEarth, 2009)
- 3 Plano de trazado parcelario del entorno de Las Lomas. Podemos observar la superposición geométrica ortogonal del trazado parcelario sobre la topografía ondulada del lugar. Además, la aldea de Las Lomas es el centro del haz de caminos radiales que se distribuyen en este área, superpuesta a la trama agrícola anterior. La proximidad de este núcleo al enlace metropolitano superior que relaciona Loja con Granada, lo dota de un especial interés como unidad territorial identificable dentro del sistema lineal metropolitano que se describe posteriormente.



TRAZAS GENERATRICES SINGULARES

itinerarios metropolitanos en granada

Este plano sintetiza de una forma general las **trazas generatrices** más singulares del ámbito del valle del Genil. Muestra la jerarquía diversa del territorio que constituye un espacio metropolitano en red de intensidad urbana variable.

No se trata tanto de evidenciar las grandes autopistas que atraviesan esta área, sino más bien, de mostrar y articular el rico tejido de caminos menores que riegan y conectan los lugares en esta magnífica llanura.

Estas huellas o trazados históricos, urbanos y rurales, exponen unas relaciones y una forma de usar este territorio, de un enorme valor acumulado y preexistente. Son a la vez infraestructuras funcionales, sociales y culturales; y añaden un valor local de distribución y escala de relación de proximidad con el entorno.

Se dibujan los Enlaces del territorio, como un mapa potencial de relación y acción, fijando así sus potenciales líneas de fuerza. Poseen atributos y geometrías características. Definen superficies pluridireccionales, más que ejes, constituyendo una red de espacios que potencian nuestra sensación de diversidad, presencia y contacto.

También aparecen rectas características asociadas a itinerarios, con arbolados o sin ellos, que tensan recorridos y visuales dentro del valle.

Elaboran un paisaje fluvial como suma-sucesión de "lugares" potenciales apoyados a estas microinfraestructuras de soporte.

Se apoyan en las persistencias (materiales y simbólicas) y elementos geográficos que sirven de instrumento estructurador de esta ciudad-territorio del Valle del Genil. Son elementos espaciales (puntos, líneas y superficies) y elementos del paisaje (atributos y variaciones), que refuerzan el valor de conexión y retroalimentación entre estructuras y funciones.



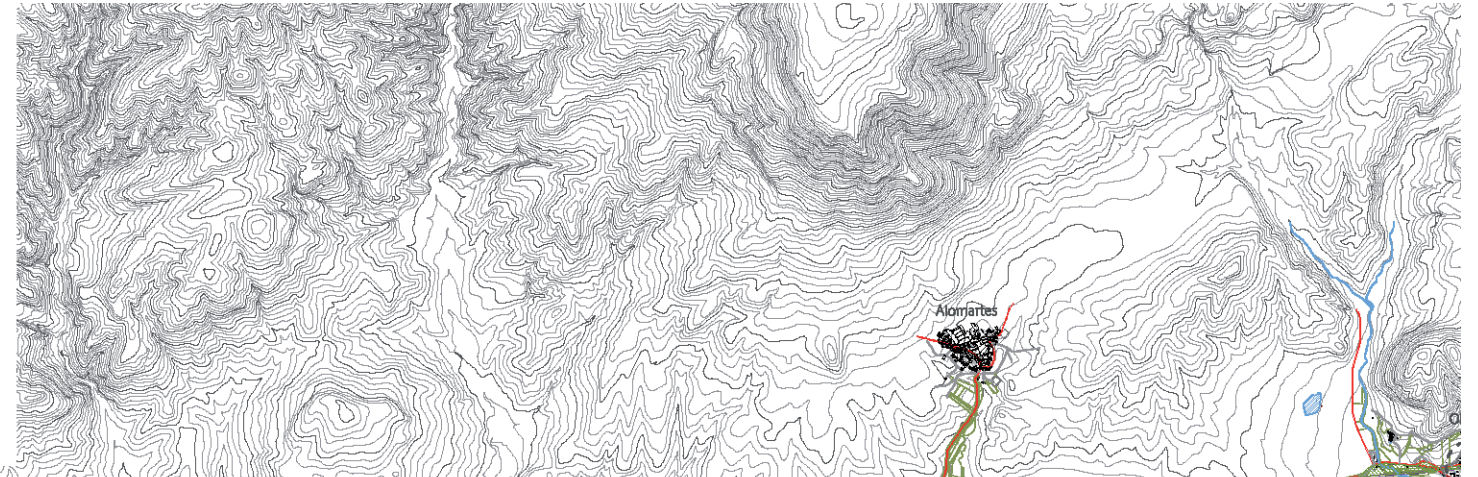
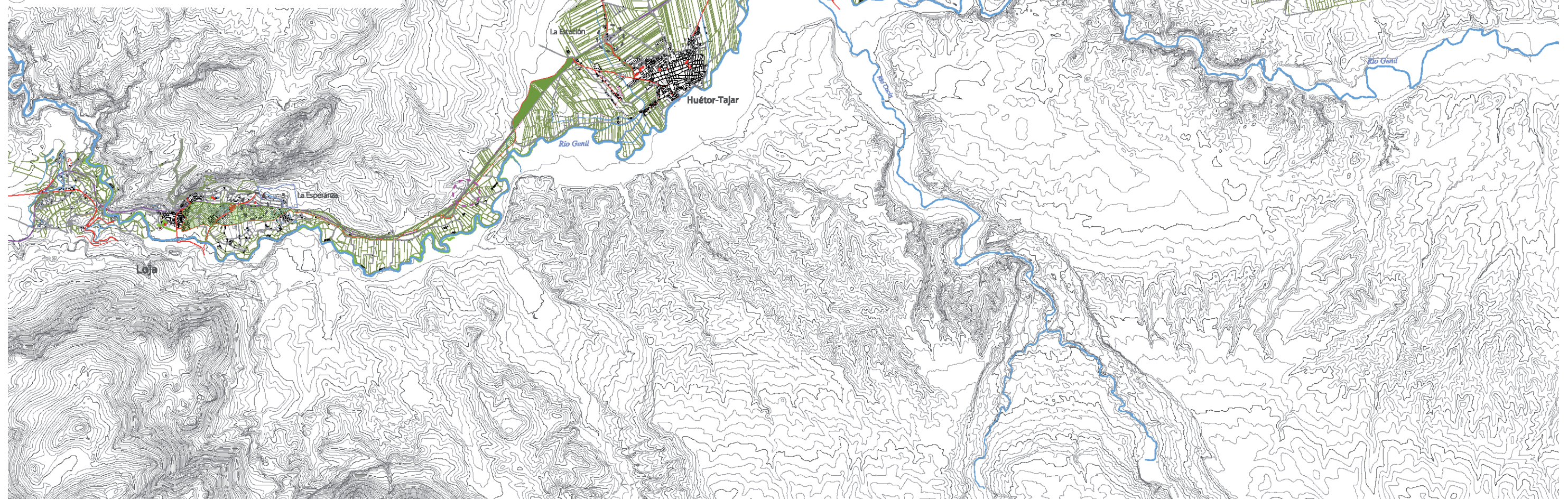


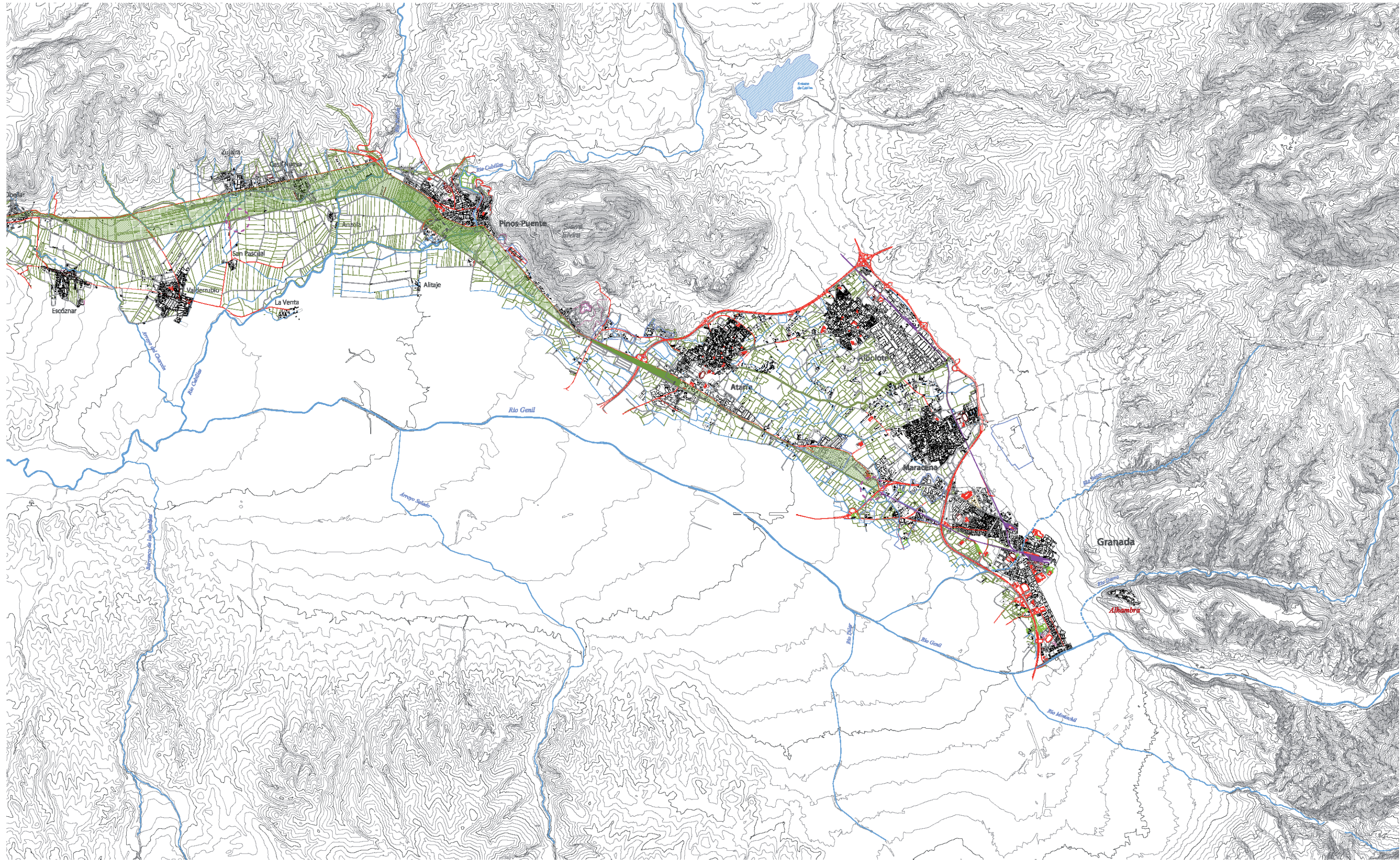
Entre las imágenes de las dos páginas siguientes y éstas, se observa un incipiente sistema paralelo de dos ejes de desarrollo metropolitano, enlazando este-oeste, Loja y Granada, y los pueblos intermedios. Actualmente los crecimientos urbanos más intensos se producen, próximos a la vía rápida principal A-92, gracias a que el transporte privado predominante presenta más facilidades de uso, independiente horarios o servicios. Sin embargo, el enlace secundario superior, dotado de un sistema de caminos más débil y lentos, también posee la línea de fcc, que en un futuro incorporará el AVE, y un servicio de cercanías, aún no definido, que ya conecta Loja y Granada en menos de 30 min. aunque todavía con pocas frecuencias y paradas intermedias. Se han marcado, en color gris y magenta, las paradas existentes -inutilizadas actualmente- y las posibles nuevas paradas intermedias, resultando un sistema urbano lineal con estaciones de transporte público a cada legua, es decir entre 4 y 7 Km. aproximadamente, que equivalen a 1 hora a pie, 20 min. en bicicleta, 5 min. en coche,... Esta banda de ancho variable producida por el viario, la línea de fcc y los asentamientos existentes, deja entrever un sistema metropolitano alternativo, que planteado a nivel territorial, puede convertirse en un eje de cohesión provincial muy importante.



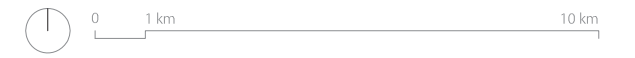
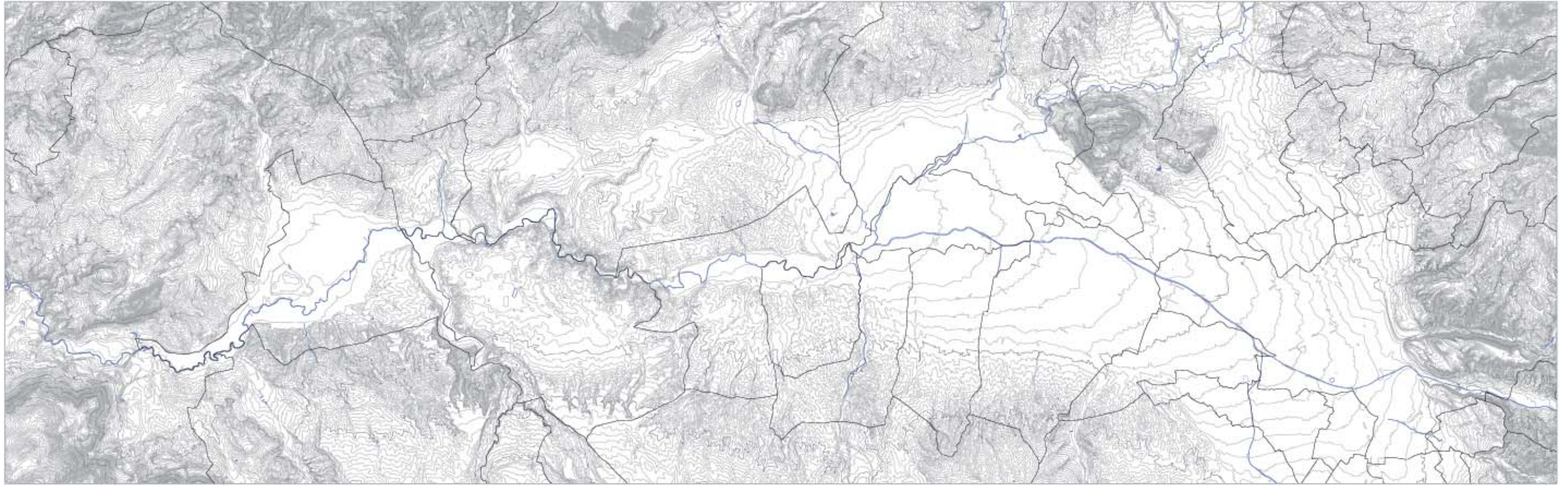
Vista desde el tren Loja-Granada, hacia Pinos Puente y la fábrica Harinera de las Mercedes, con Sierra Elvira y Sierra Nevada de fondo (marjalofde, 2009).
 Vistas de las estaciones de Illora-Láchar y Atarfe-Santa Fe. Modelo arquitectónico tipo, repetido a lo largo de toda la línea.

0 1 km 5 km escala 1 / 75.000

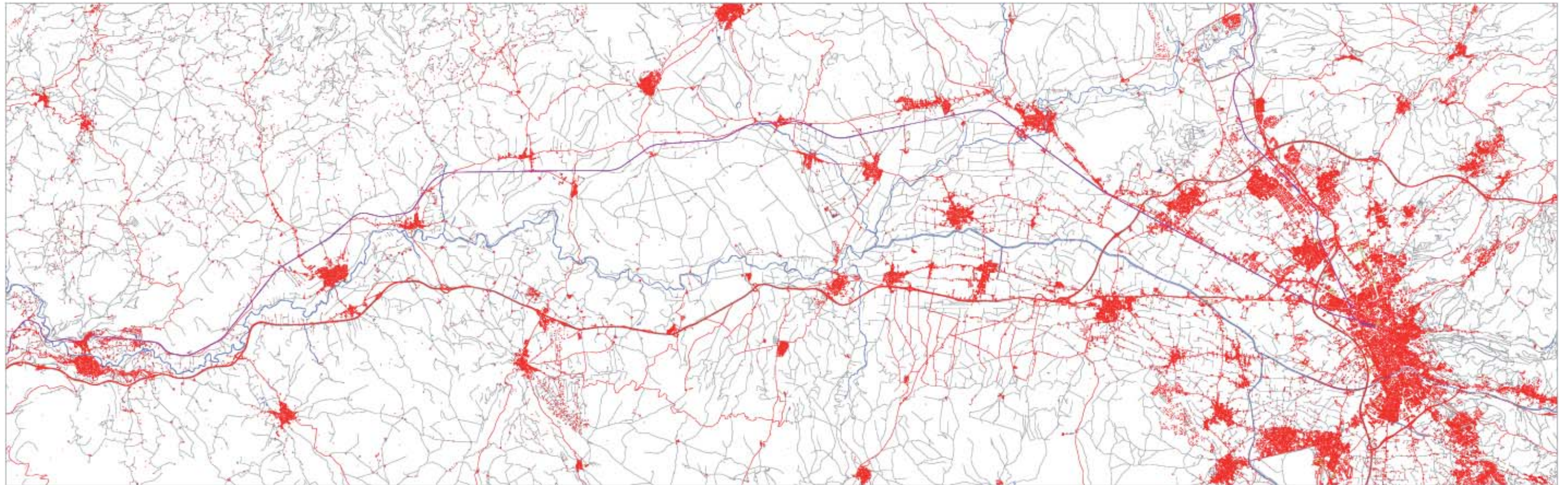




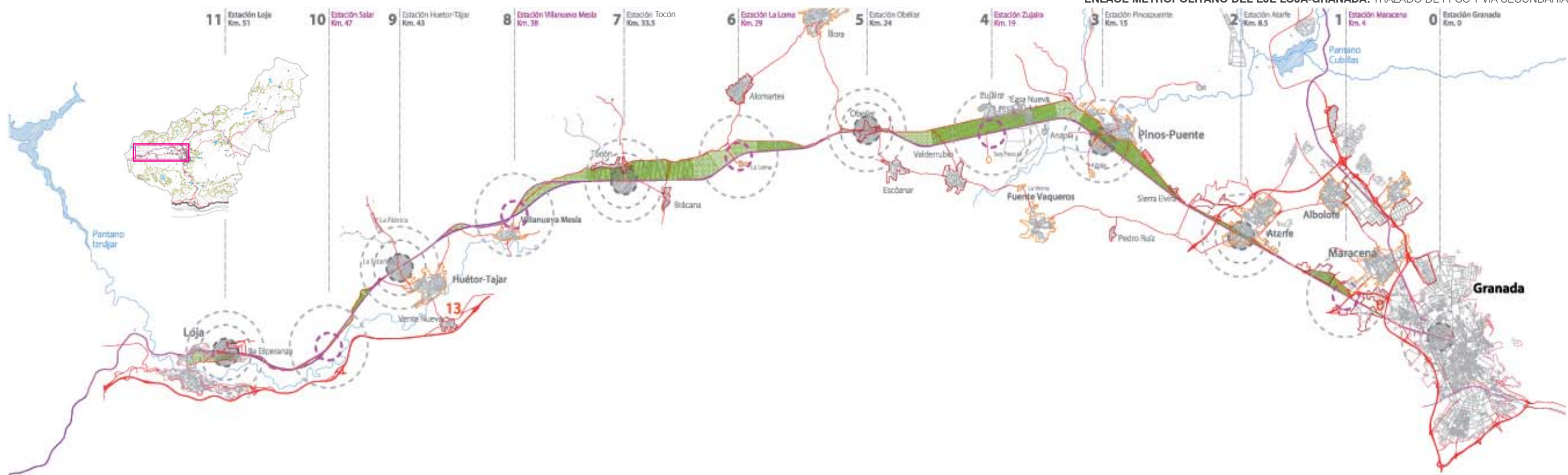
ENCUADRE GEOGRÁFICO Y DELIMITACIÓN MUNICIPAL



OCUPACIÓN Y TRAZADO



ENLACE METROPOLITANO DEL EJE LOJA-GRANADA. TRAZADO DE FFCC Y VIA SECUNDARIA



1



2



3



4



5



6

- 1 Vista del Apeadero de la Estación de Loja, Barriada San Francisco.
- 2 Vista de la Estación de la Esperanza, Barriada La Esperanza, Loja.
- 3 Vista de la Estación Tocón-Brácana, con el Silo adjunto.
- 4 Vista desde acceso a Brácana, hacia la Sierra Parapanda y el pueblo Alomartes.
- 5 Vista de la salida de Obéilar, hacia el Cortijo Lagar del Duque.
- 6 Vista de Anzola y Pinospuente, con Granada y Sierra Nevada al fondo (ADIF)

ENLACE METROPOLITANO. VIA PRINCIPAL



tejidos y trazados

Los trazados o tejidos urbanos dibujan sobre el plano de desarrollo urbano, los materiales fundamentales y los lugares más favorables para la comprensión de la forma del territorio. Es posible observar en ellos tanto la idea como los obstáculos a la idea y la forma de responder ante ellos.

Nos interesa resaltar aquí el valor del trazado como soporte geométrico o matriz, capaz de crear pautas de desarrollo, y advertir, con sus rasgos concretos, la mayor o menor idoneidad a las circunstancias específicas que aportan en su relación con la topografía, la parcelación, las tipologías arquitectónicas domésticas y públicas, la circulación, etc.

El trazado originario o “plano”, es una cualidad con respecto al entorno, un elemento referencial como puede ser un puente, una puerta o un templo; o como los primeros núcleos que inician el proceso urbano, o que lo caracterizan.

La utilización de formas geométricas supone la inclusión implícita de los ejes de simetría de dichas formas. Aunque la pluralidad de funciones de cualquier territorio hace inviable el mantenimiento de simetrías simples, sin embargo la combinación de ciertos ejes y la perturbación o alteración de la correspondencia entre ellos puede aportar una gran riqueza espacial a su ordenación.

El plano, que siempre es una abstracción ideal de la realidad, nunca puede dar una solución espacial definitiva a la ciudad. Tiene mucho más sentido entenderlo como instrumento, brújula o dispositivo para la transformación en el tiempo; ya que sus procesos son heterogéneos y no es una creación que pueda ser reducida a una idea única.

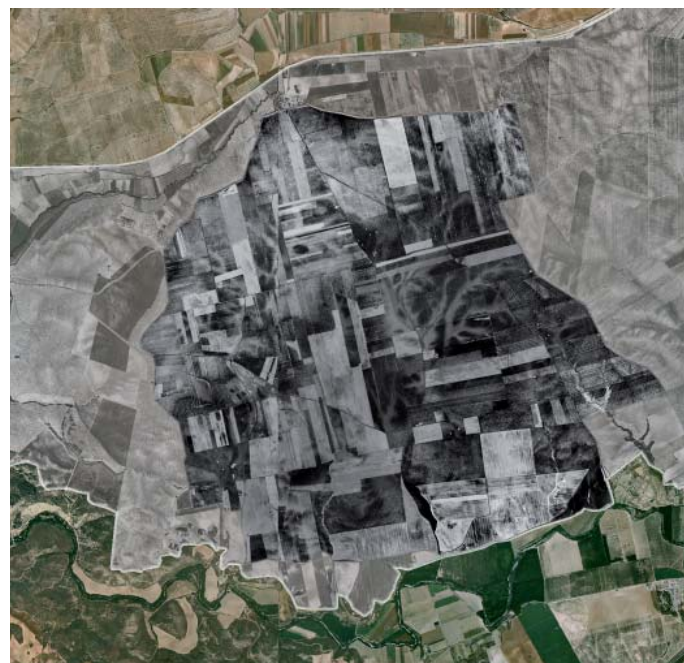
También, desde una perspectiva visual, la cuadrícula es interesante, a pesar de su implacable monotonía, por su capacidad de desintegrarse en los límites (McLean, A.). La cuadrícula del ensanche Cerdá en Barcelona es un claro ejemplo de la fuerza de convicción y consenso que es capaz de generar una imagen geométrica de referencia como esquema motor del desarrollo urbano¹.

Serres escribía: “La geometría en el sentido griego, o sea, en el verdadero sentido, no necesita en absoluto de las formas perfectas en el arte o en la Naturaleza: razona, como se dice, con rigor sobre cualquier trazado. Con necesidad, no con precisión. Platón tiene razón cuando rechaza el término geo-metría”².

Le Corbusier también aclara que la voluntad funcional de ordenar geoméricamente el espacio no es un acto superfluo e inconsciente, diciendo que “no se crean rec-



1



2



3



2

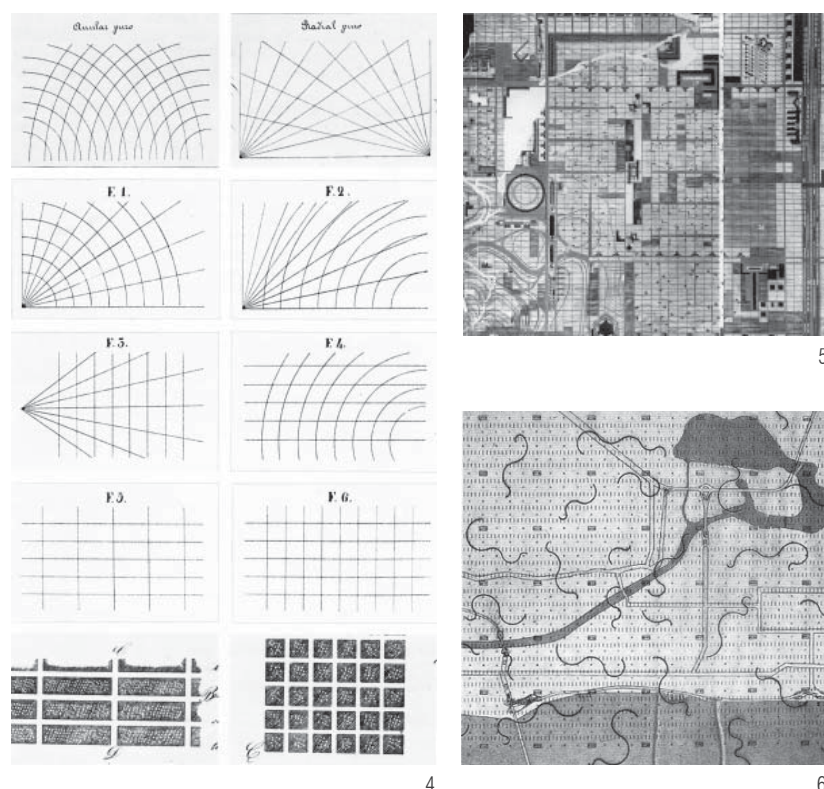
“La idea de como dibujar la ciudad para establecerla y construirla, se puede leer lejos en el pasado. Cardo y Decumanus, son las líneas que fundan la ciudad romana, las que fijan la idea de ciudad como centro de un territorio, mientras que otra línea, la muralla, la separa de él. (Barba, R.)”



3

² Centuriatio. Centuriatio de Minturno, tal como fuera en el libro de los “Gromatici veteres” (Benévolo, L.).

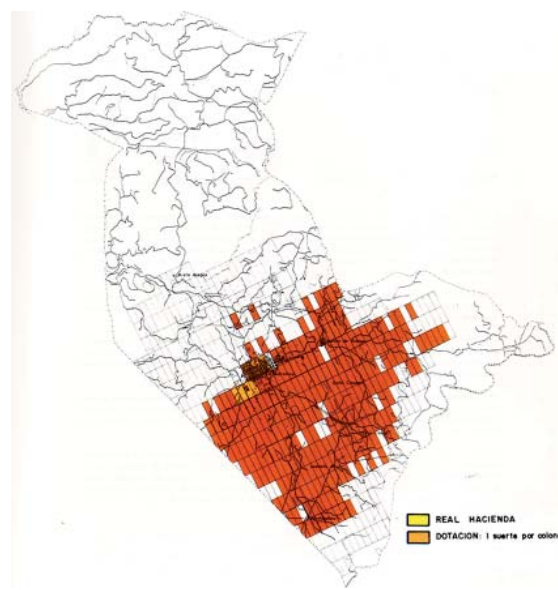
³ Groma. Servía para trazar las alineaciones perpendiculares de la “centuriatio” y de los planos de la ciudad. Estaba formada por cuatro listones de madera, de una longitud aproximada de 45 cm, que sostenían cuatro plomadas; el asta que los sostenía era plantada en el terreno de modo que el centro se encontrara en la vertical del círculo grabado en la piedra (Benévolo, L.).



4

5

6



7

4 Deducción de la cuadrícula como mejor sistema de trazado viario (Teoría de la Vialidad Urbana, 1861), Cerdá en Ensanche de Barcelona

5 Broadacre City, F.L.I. Wright. Planta esquemática

6 Non-stop city. (Archizoom)

7 La Carolina. Nueva población s. XVIII. Relación y ampliación de la parcelación urbana en la rural (AA.VV. "La Carolina. Evolución del modelo territorial de la colonización". Ed. COPT).

¹ Cerdá estudió el sentido filosófico de las tramas que conforman los tejidos de las ciudades y los diferentes esquemas resultantes. Los clasifica en cuatro grupos: radioconcéntricos, anulares, reticulares y laberínticos. Analiza sus combinaciones y deduce que: "El sistema radial encierra grandes defectos, gravísimos inconvenientes y hasta injusticias manifiestas, que rarísimas veces, tal vez nunca se contrarrestarán por las ventajas que proporcione" y "no es sorprendente que el sistema ortogonal se haya impuesto, ya que es el tipo de proyecto más económico de trazar; más rápido de construir y más fácil de comprender". Además la isotropía topológica resultante permitía una jerarquía distributiva generada por la localización de los elementos urbanos y no por la forma estructural de partida que condicionara el espacio y su valor de posición.

² SERRES, M.: El paso del Nordeste, Ed. Debate, Madrid, 1991.

³ LE CORBUSIER: la ciudad del futuro. Ed. Infinito, Buenos Aires, 1971.

⁴ Aunque el motivo más remoto de su origen cabe asociarlo más al uso de figuras o símbolos en las artes mágicas, más antiguas aún, como intento de expresión del mundo, con sus misterios y temores. El gesto intuitivo, por ejemplo, que usamos para nombrar a "todo" cuanto hay a nuestro alrededor, es una línea cerrada, convertida en símbolo del universo, y que en su posterior necesidad de simplicidad y armonía, adquirirá las propiedades geométricas del círculo. Si le añadimos la cruz en su interior se convierte en el símbolo de la ciudad, como lugar o universo concreto y delimitado.

Ver de RYKWERT, Joseph, "La idea de ciudad" Ediciones Sígueme, Salamanca 2002.

⁵ Euclides. *Elementos*. Editorial Gredos S. A. 1991

⁶ Ver Lotus nº24 pag 115-119, Guidoni, E..

⁷ Se dice que la parcelación del suelo agrícola se hizo repartiendo la propiedad entre 150 peones y 50 caballeros, siendo las parcelas de estos de doble tamaño y de superficies 10,20 y 90 marjales según se destinasen a viñas u olivos, huerta o cereal (A. Espinosa). Se observa en el plano la disposición del parcelario en franjas estrechas y con orientación Norte-Sur, la más adecuada para el riego y el drenaje, con una proporción ente los lados del rectángulo entre 1/4 y 1/6. Las parcelas más pequeñas miden del orden de 40 x 150 m. (aprox. 10 marjales) y las medianas, de 20 marjales, entre 40 x 300 y 50 x 250 m. La dimensión mayor es del orden de la anchura de la cuadrícula de la Ciudad central como puede verse en el gráfico tomando del libro de Espinosa que se adjunta. Cabe resaltar la particular relevancia y cuidado paisajístico de la Acequia Real, discurriendo al sur de la cuadrícula fundacional.

⁸ OLIVERAS Samitier, Jordi. *Nuevas poblaciones*. Colección Arquithesis nº2, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 1998.

⁹ Pablo de Olavide crea "Ley Agraria" entre 1766-1777, para el aumento, fomento y arraigo de la población rural. Articula un "Código" que entre otras cosas decía: las suertes serán de un tamaño igual o superior a 50 fanegas (33 Ha aprox.) y no superior a 200, obligando a construir una casa y sembrar la mitad de todos los años, con un precio estimado por los peñitos. Un particular también podía adquirir 2.000 fanegas y en un año tenía que repartirlos a 40 braceros. No pudiendo pasar a "manos muertas" los baldíos desamortizados. Había un "Canon Anual" de las tierras vendidas que pasaría a las arcas de la "Caja Provincial" que se emplearía en beneficio público.

¹⁰ El ilustrado Conde Lerena diría: "la igualdad en la división" de las provincias es el cimiento de la buena administración".

tas deliberadamente. Se llega a la recta cuando se tiene fuerza suficiente, firmeza suficiente, armas suficientes y lucidez suficiente para querer y poder trazar rectas"³.

Los orígenes de la geometría se asocian normalmente al antiguo Egipto⁴, donde el agua, en los períodos de inundación del río Nilo, borraba todo signo de propiedad y sus delimitaciones. Esto originó la necesidad de representar los terrenos, a modo de catastro, realizado por los llamados harpedonautas, primeros geómetras, que permitiera señalar los contornos de los distintos campos y parcelas pertenecientes a los distintos clanes familiares, apareciendo dibujos de rectángulos, cuadrados o trapecios: las primeras figuras geométricas elementales⁵.

Las "centuriatio"⁶ romanas (malla de 709x709m.), trazadas por agrimensores con parecido objetivo de orden práctico, adoptan también la regularidad de la cuadrícula, un procedimiento no muy distinto del que se utilizaba para establecer los campamentos militares o castrum y, por extensión, las nuevas colonias del imperio a lo largo de las Vías o calzadas romanas. Incluso algunas teorías defienden el origen visigodo del nombre de Andalucía, proveniente de *lan(d) alaut*, haciendo referencia a una tierra muy parcelada, especialmente tras la presencia romana en la península.

Un ejemplo paradigmático podemos encontrarlo en el asentamiento cristiano fundacional de Santa Fe, en el centro de la Vega de Granada, en el que aún se puede observar su ordenación original y la clara relación que existía entre el orden interno del campamento (calles, plazas, puertas y cava de delimitación) y el orden del territorio agrícola circundante (pagos)⁷. Las Leyes de Indias de Felipe II, con la que se llevarían a cabo las fundaciones hispanoamericanas, tomarían como referencia este modelo urbano fundacional y sus precedentes medievales.

En la 2ª mitad del s. XVIII, con el reinado de Carlos III, el crecimiento desmesurado de algunas ciudades españolas y el despoblamiento del campo generaron graves desequilibrios territoriales en el país. Se pretendió conseguir un reequilibrio entre todas sus partes y una mayor homogeneización, a la vez que una extensión de la riqueza por todo el territorio, aprovechando los recursos disponibles y fundando "nuevas poblaciones"⁸. Se creía también necesario un adecuado sistema de infraestructuras (camino, canales y puertos) que permitiera la circulación isotrópica de recursos, así como una correspondencia entre la orde-

nación territorial y la organización administrativa para un mejor gobierno político⁹ y social de la población¹⁰. Y es aquí, cuando la colonización en España empieza a adquirir un sentido moderno.

Se reconoció que las “formas urbanas ideales” eran más fáciles de implantar en comunidades nuevas con formas geométricas simples¹¹ con formas eurítmicas y simetrías axiales (población caminera), el “crucero”, “cuadrantes”, “centuriato”,... y hubo también un intento claro de poner límites a las ciudades (físicos además de cuantitativos) mediante plantaciones de árboles o creación de bulevares.

Los ejemplos más destacados se llevaron a cabo en Sierra Morena y Andalucía, y en el caso concreto de la nueva población de “La Carolina”, el reparto en suertes del suelo rural y el trazado urbano se estableció en ambos a partir de cuadrantes, facilitando así la creación de los barrios y la distribución de las parcelas agrícolas. Las calles de la población venían a ser una intensificación de la malla de todo el territorio.

Se produce una coetánea correspondencia con ejemplos americanos como Savannah (1733) y Pittsfield (1736), y también el “Land Ordinance”¹²(1785) de Thomas Jefferson, con el que se adapta este sistema para la división de EEUU en estados confederados, haciéndolos coincidir con los meridianos y paralelos que había propuesto Mercator en el s. XVI, y parcelando las ciudades y el campo en una cuadrícula abstracta de 6 x 6 millas, subdivisibles a su vez las parcelas en acres (1 milla cuadrada es igual a 640 acres). La propuesta visionaria de Wright “Broadacre City”¹³ heredaría y se fundamentaría a su vez, en esta ordenación cuadrangular por acres asignados a unidades de habitación y producción familiar.

Podemos observar por tanto que, “en efecto, también la geometría contiene en sus formas reconocibles atributos de orden funcional, constructivo, simbólico y compositivo, por lo que no solamente nos ayuda a pensar, a entender y a formalizar el espacio, sino también a facilitar la solución integrada del conjunto de problemas heterogéneos –o de una parte importante de ellos- que se plantean en la síntesis arquitectónica. Por tanto, las figuras geométricas no son sólo un repertorio de formas bellas, sino un sistema de resolución unitaria y flexible de la pluralidad de solicitaciones arquitectónicas”¹⁴.

Tenemos básicamente tres sistemas principales de construir la ciudad, decía Camilo Sitte¹⁵: el sistema ortogonal, el sistema radial, y el circular; y la fusión de estos tres modelos genera infinidad de variantes como resultado. Esta reducción, a la hora de referirnos al territorio, se convierte en inadecuada, ya que el sistema general



1



2



3



4



5



6

A rod is 16 1/2 feet.
A chain is 66 feet or 4 rods.
A mile is 320 rods, 80 chains or 5,280 ft.
A square rod is 272 1/4 square feet.
An acre contains 43,560 square feet.
 " " " 160 square rods.
 " " " is about 208 1/2 feet square.
 " " " is 8 rods wide by 20 rods long,
 or any two numbers (of rods) whose
 product is 160.
 25,125 feet equals .5717 of an acre.

40 rods.	10 chains.	220 ft.
	8 acres, 8 acres.	
20 acres.	8 ch. 30 rods.	
	10 ch. 30 acres.	160 ft.
40 acres.	800 feet.	10 chains.
	40 acres.	160 ft.
	1,200 feet.	

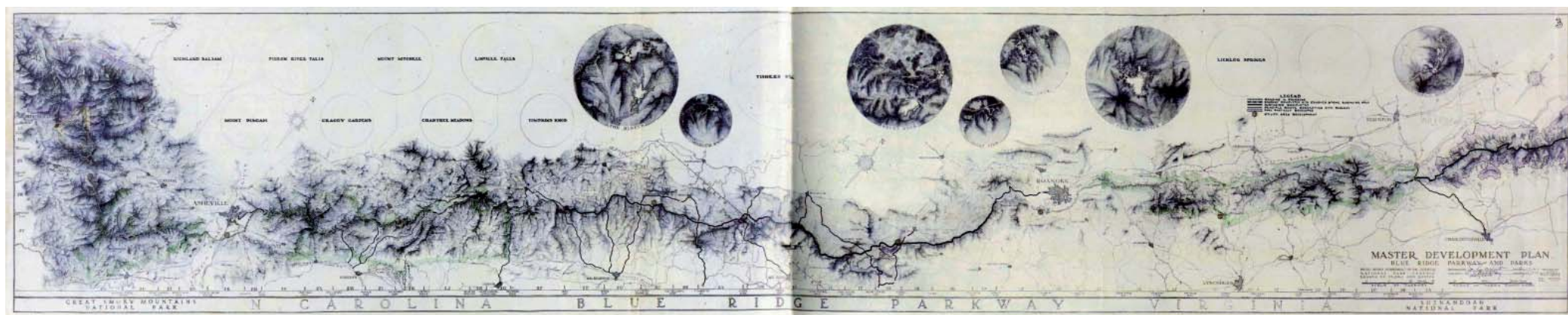
CENTER OF SECTION.

06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

SECTION.

40 chains, 160 rods or 2,560 feet.

6



10

¹¹ Apoyados por textos como "Evangelio en triunfo" de Pablo de Olavide, y "Sinapia" de Campomanes, obras con ideas reformistas ilustradas.

¹² TREWARTHA, Glenn T. "types of rural Settlement in Colonial America" Geographical Review (1946) pag. 568-596.

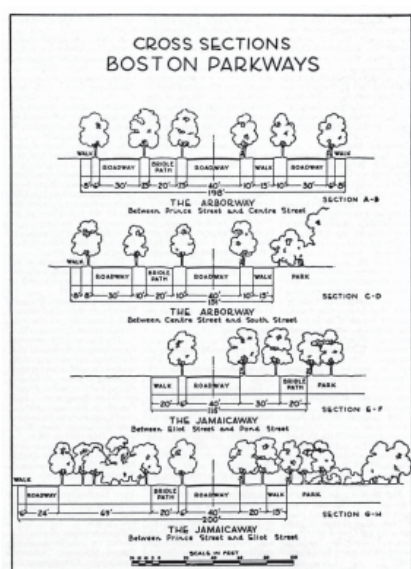
¹³ WRIGHT, Frank Lloyd. The Disappearing City. New York, W. F. Payson, 1932

¹⁴ ESPAÑOL, Joaquim. "El orden frágil de la arquitectura" Colección Arquithesis nº9, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 2001.

¹⁵ SITTE, Camillo, Camillo Sitte y el nacimiento del urbanismo moderno / George R. Collins y Christiane C. Collins. Construcción de ciudades según principios artísticos / Camillo Sitte, Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 1980.

¹⁶ MONOD, J. "El azar y la necesidad". Barcelona: Tusquets, 1988.

¹⁷ BERNOULLI, Hans. La ciudad y su territorio. Editorial de Arquitectura, Erlenbach 1943. Ha estudiado la relación de la ciudad y la división de la propiedad del suelo. Afirma que episodios históricos como la Revolución Francesa de 1789 hicieron que el monopolio del suelo pasara a la propiedad privada, condicionando en consecuencia el desarrollo racional y colectivo de la ciudad y de los campos.



8



9



7

1 Santa Fe. Ortofoto aérea del Centro Histórico Fundacional de Santa Fe, 1997.

2 División parcelaria. Santa Fe (Espinosa, A.)

3 Antigua relación con el entorno agrícola. Santa Fe (Espinosa, A.)

4 Relación morfológica entre parcelario agrícola y urbano. Direccionalidad hacia el río Genil.

5 Ortofoto de Saline, Nebraska, EEUU. Ejemplo del resultado de la aplicación de la Land Ordinance de Jefferson (GoogleEarth, 2009).

6 Esquema gráfico de la Land Ordinance (Benévolo, L.)

7 Parkways. N. Carolina Blue Ridge Parkway Virginia. (ZAPATKA, Christian. "L'architettura del paesaggio americano" LOTUS QUADERNI. A cura di MIRKO ZARDINI. ELECTA)

8-9 Parkways. Sección de ejemplos en Boston y vistas de su tratamiento fuera de la ciudad (Zapatka, Ch.)

10 Tejidos Urbanos y Agrarios. (Yann Arthus Bertrand). El Ejido, Lanzarote, Argelia, Mali.

que lo estructura es por naturaleza multidireccional y no atiende a geometrías simples, a pesar de que pueda contenerlas.

También Sitte afirma que sólo es artísticamente importante lo que puede ser abarcado con la vista; así pues, la calle concreta, la plaza concreta, al contrario que una red viaria, que sirve únicamente para la circulación y no suele ser una obra de arte, por no ser captada por los sentidos y abarcada de una sola vez si no es sobre el plano. Estas apreciaciones están basadas en la percepción de la ciudad y el arte, como figura estática y en armonía. El cine, el tren o el automóvil han incorporado una visión de la ciudad y el paisaje como experiencia dinámica y narrativa, disfrutando de un mayor protagonismo el ritmo y la relación entre los componentes.

La comodidad y calidad de cualquier asentamiento urbano, (o de cualquier edificio, según el tratadista Milizia), ha atendido normalmente, a tres objetivos principales: su situación, su forma y su distribución. La conformación geográfica va guiando la posición de los caminos, que se extienden y distribuyen adaptándose a las pendientes, y consiguiendo ligar los lugares de manera apropiada. El resultado es un diálogo irregular de unión con el terreno, en el que conviven el deseo y la necesidad¹⁶ en la mayoría de los casos.

El historiador Lavedan escribe, con respecto al origen de la ciudad, que "trátese de una ciudad espontánea o de una ciudad planificada, el trazado de su planta y el diseño de sus calles no le es debido al azar. Existe una obediencia a las reglas. Sea inconscientemente en el primer caso, sea consciente o abiertamente en el segundo. Existe siempre el elemento generador del plano".

El trazado parcelario y su evolución histórica catastral, ofrece una imagen instantánea de las organizaciones sociales y tendencias económicas configuradoras del territorio. El tamaño y fraccionamiento del suelo están también unidos al uso y calidad del mismo. Sus propietarios, ya sean pequeños o grandes, determinan la localización, magnitud y efectos de las actividades sobre dicho suelo. Podrán aparecer microparcelaciones de propietarios modestos y economías limitadas, o podrán darse la ocupación de grandes propiedades de fuertes empresas vinculadas a usos terciarios intensivos.

Los fenómenos de desarrollo urbano están, por tanto, relacionados directamente con la forma, caracterización y transformación de la propiedad del suelo¹⁷ y el trazado en el territorio.

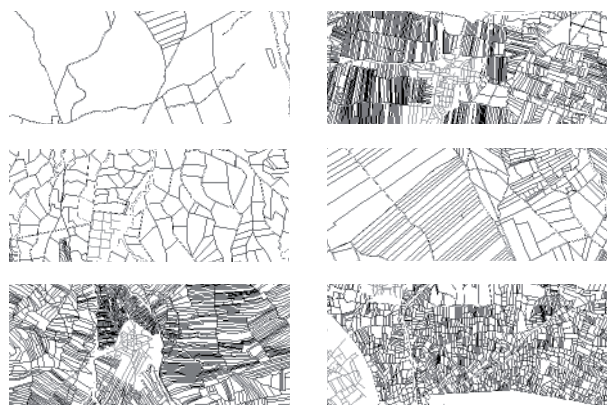
tejidos y trazados en Granada

Este plano diferencia los tejidos o líneas de parcelación rural y su vinculación con la tejido urbano general, a través del trazado viario esquemático.

La parcelación del suelo, delimita el suelo usado, y su forma geométrica y catastral nos muestra una prueba física de cómo ha cambiado la estructura social y económica de la zona (emplazamientos, orientación, fragmentación parcelaria, etc.). Estos rasgos característicos del suelo ordenado y usado constituyen referencias para el territorio y la ciudad. Las ciudades de este marco seleccionado de la Vega de Granada, nos muestran las "líneas generatrices" sobre las cuales se apoya y desarrolla su construcción. La importancia de su significado radica en la marca permanente que consolida nuestra manera de organizar y repartir el espacio.

Vemos como la repetición y la continuidad de los tejidos parcelarios son aspectos que cualifican las formas urbanas en el territorio, siendo también relevante su dimensión y geometría -recta, curva, quebrada,...-. Son a su vez constituyentes y cualificadores del paisaje característico de este lugar.

El relieve ha influido directamente en la aparición de un tipo u otro de linealidad en los elementos que organizan el entorno (acequias, caminos, desniveles y taludes...). Los lugares planos han tenido una predisposición mayor a las trazas rectas, en cambio los paisajes ondulados o escarpados muestran tendencias habituales de parcelación más irregulares -curvas o poligonales-. También otros factores como el viento o el soleamiento pueden ser determinantes de formas y líneas más orgánicas o fragmentadas.



TEJIDOS



1 2 3 4

- 1 Hazas de a Nueve. Cortijo del Francés. Tejido parcelario tras el aeropuerto (Google Earth, 2007)
- 2 Vega alta. Tejido parcelario entre Romilla y Chauchina (Google Earth, 2007)
- 3 Arabuleila. Tejido parcelario entre camino del Baño y Puente del Palo, al norte de Churriana de la Vega y junto a la acequia Arabuleila (Google Earth, 2007)
- 4 Las Madres de Rau. Tejido parcelario al norte del río Genil entre Santa Fe y el Puente de los Vados (Google Earth, 2007)



TRAZADOS



1

2

3

4

Se propone con esta cartografía, el reconocimiento la diversidad del trazado viario y de FFCC, que articula actualmente este ámbito de estudio.

Podemos distinguir el contraste entre la envergadura de los trazados primarios (autovías) y la riqueza distributiva y rizomática que pone en relación el viario menor de los múltiples asentamientos y lugares del área metropolitana.

De alguna forma, es la cristalización o las marcas de los desplazamientos habituales de los habitantes de este entorno, en el que se produce una fuerte imbricación entre espacio rural y urbano.

Las continuidades aportadas por los caminos dibujan los itinerarios visuales y funcionales de la gran plataforma natural de la Vega. Son los vectores de relación, espacios narrativos lineales que articulan el mosaico de parcelas y cultivos diversos que se suceden a lo largo de sus recorridos característicos.

Son los espacios adaptados y el soporte físico a través de los cuales se producen los desplazamientos. Este sistema en red interactúa directamente con las actividades en el territorio y su localización.

Estos caminos que unen sitios, actividades y personas, han ido adaptándose a las distintas maneras y velocidades de recorrer las distancias. Esto ha dado lugar a un evidente peligro de incompatibilidad en los modos de desplazamiento (andando, a caballo, en coche, en bicicleta...), creándose una red más compleja en la que los itinerarios son múltiples y diversos. Existen muchas maneras de llegar a los sitios y una posibilidad mayor de itinerarios combinados y conectados.

Será así, necesaria la adecuación y la integración de las diferentes velocidades con los variados ambientes urbanos y naturales (residenciales, parques, reservas naturales, polígonos industriales, equipamientos...).

La descongestión y reajuste de determinados tramos o redes concretas, incide en la evolución y el desarrollo de los diferentes campos urbanos a los que están asociados.

Estos elementos constituyen las "líneas generatrices" sobre las cuales se apoya y se desarrolla el territorio. La importancia de significado radica en la huella persistente que consolida nuestra manera de organizar el espacio.

"La definición de lugar se consigue gracias a la coincidencia del lugar simbólico mítico y el espacio físico natural. Las "rutas míticas" también son "anclajes" o puntos de referencia" (Rappoport).



- 1 Trazado del FFCC. Entorno entre Brácan y Tocón.
- 2 Pista junto al río Genil hacia Sierra Nevada. Cerca de Santa Fe.
- 3 Carretera junto a la acequia del Puente. En dirección a Alitaje y Sierra Elvira.
- 4 Autovía A-92 . Acceso al Polígono de la Fuente de Fuentevaqueros y junto al río Genil, entre Atarfe y Santa Fe (Live Search Maps, 2007).

arquitecturas y recintos

Es sabido que la arquitectura posee un gran valor simbólico, así como una fuerte capacidad integradora y adaptativa, rasgo característico también de las sociedades que evolucionan lentamente. En ocasiones, ciertas formas urbanas adquieren una capacidad sintética que les permite asumir diversas funciones ampliando sus posibilidades y reduciendo el número de elementos.

Se cuenta que con el final de la Pax romana, muchas ciudades se delimitaron y se protegieron con murallas, reclusándose en su núcleo y abandonando zonas populosas y monumentos que quedarían fuera. Por ejemplo, el anfiteatro de Arles se transformó en el siglo XVII en una pequeña ciudad y en una fortaleza. Posteriormente, dicha ciudad comenzaría a crecer de nuevo alrededor de este monumento.

La forma precisa e inequívoca de la arquitectura puede trascender su propia función en el tiempo.

También se conoce que llegó a existir un proyecto para la transformación del Coliseo en una hilandería de lana¹, pensado como un gran barrio-fábrica racionalista y lugar de habitación.

Estos hechos o episodios urbanos, a pesar de su aparente dimensión reducida, nos muestran la condición elástica y adaptable de la relación entre forma y función de la ciudad y su arquitectura a lo largo de la historia.

En su origen, la arquitectura singular normalmente se ha identificado con una sola función fija y referencial, pero pronto ha incorporado un valor más significativo para su entorno. Estos elementos urbanos destacados no siempre tienen que ser elementos construidos. Pueden ser también un enclave o el lugar de un acontecimiento, que desde su importancia o individualidad, consiga dar origen a transformaciones espaciales más importantes.

Por tanto, la arquitectura es el momento último de este proceso y es también lo destacable físicamente en la compleja estructura urbana. La cohesión formal es alcanzada con la acentuación de la forma, la homogeneidad y la continuidad, es decir, en el predominio de una misma condición, imagen o material, en cualquier punto del conjunto urbano.

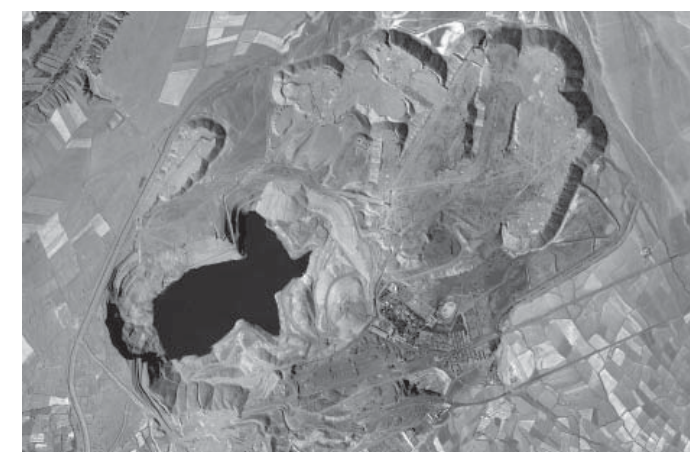
En cambio, conocemos que desde el movimiento moderno, se ha tendido más a especializar las formas y a separar y articular los elementos urbanos; añadiendo un riesgo que cuestiona hoy las ventajas de la ciudad contigua y entrelazada. Un resultado ha sido la creciente tendencia al aislamiento de las zonas residenciales. La zonificación funcional especializada de las “gated communities”, así como la sectorización² temática del territorio vinculado a infraestructuras de servicio, son ejemplos de

las tendencias segregativas actuales.

La nueva “privatización” urbanística, condena de la verdadera condición urbana y negación de toda responsabilidad urbanística como empresa colectiva, es, a escala de barrio o de pueblo, “el fermento que alimenta el parroquialismo municipal y el engañoso soberanismo de los ayuntamientos aún hoy autónomos que circundan la ciudad central, con la que comparten, indiscutiblemente, infraestructuras, vida cotidiana, imagen pública y marca exterior” (Rossi, A.).

Igual que el lenguaje evoluciona a través del uso colectivo, como código de signos compartidos re combinados y declinados –adaptaciones de la acción o verbo–, capaz de incorporar aforismos –como un minimum en la extensión y el número de signos, y un maximum en la energía de estos signos (Nietzsche)–, la arquitectura en ocasiones también surge como un conjunto de unidades mínimas (Barba, R.) o construcciones sintéticas que consiguen integrar o vincular con armonía un gran número de elementos del territorio.

Queremos resaltar en este punto que esta dimensión significativa y de relación, es el rasgo formal arquitectónico y urbano que proporciona mayor utilidad y belleza a la acción de construir lugares en el territorio.



1 Alquite, Granada. Foto aérea de la relación del pueblo con la mina (IDEAL, 2004) de su posición en la inflexión de la montaña con el llano y ortofoto del enclave con el poblado minero abandonado (Instituto Cartográfico de Andalucía, 2003)

2 La Calahorra, Granada. Vista de la relación del pueblo con la colina y el castillo, Foto aérea (IDEAL, 2004) de su posición dominante sobre los llanos del Marquesado y ortofoto (Instituto Cartográfico de Andalucía, 2003).

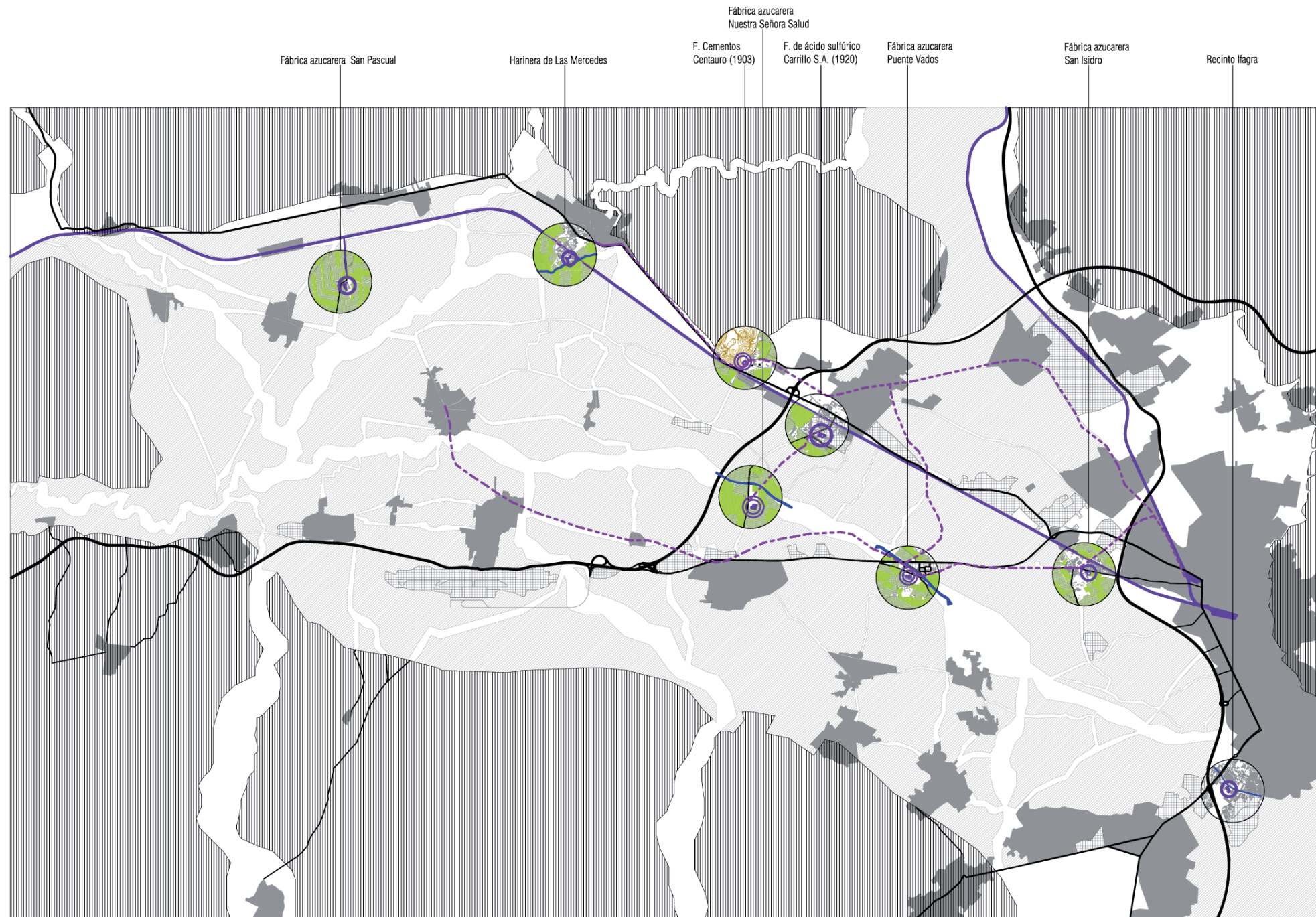
3 Cortijo de Tafia. Vista desde el camino junto al río Genil hacia Sierra Elvira junto al puente de los Vados.

4 Cortijo del Rector. Vista oblicua (LiveSearchMaps2009).

5 Fábrica azucarera San Pascual, patrimonio industrial de Pinospuente.

¹ En la época de Sixto V, se realizó un proyecto destinándose la planta baja para talleres y los pisos superiores para las habitaciones de los obreros.

² MANGIN, David. La ville Franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine. Editions de la Villette, Paris, 2004.

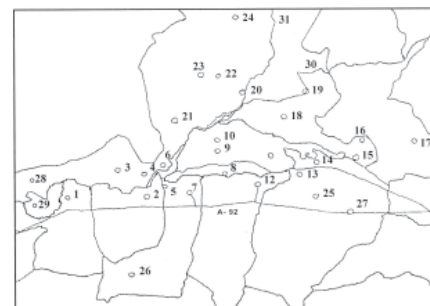


elementos arquitectónicos y paisajísticos de especial interés



Antiguos Cortijos o Lugares de la Vega.

1. Trasmulas, 2. Láchar, 3. Daragoleja, 4. Daimucejo, 5. Río Genil, 6. Daimuz Alto, 7. Cijuela, 8. Torre de Roma y Romilla, 9. Velaumin, 10. Daranayar, 11. Galafe, 12. Chauchina, 13. Aynalabrax, 14. Juceyla, 15. Torre Abeco, 16. Abdón, 17. Atarfe, 18. Alitaje, 19. Pinos Puente, 20. Ánsola, 21. Ascorosa, 22. Daragedid (Casanueva), 23. Zujaira, 24. Búcor, 25. El Jau, 26. Bordonar, 27. Santa Fe, 28. Chozuelas, 29. Gualeja Dalbaca, Aben Zaide o Las Piedras, 30. Río Cubillas, 31. Río Velillos. (Peinado Santaella, R.G.).



3



4



5

elementos arquitectónicos singulares en Granada

Dentro de una valoración general de una de las áreas de estudio seleccionadas para esta investigación, se han elaborado una serie de planos en los que se dibujan áreas y elementos singulares del territorio, a partir de una descripción previa y análisis anteriores. Se muestra aquí un ejemplo con este encuadre representativo y particular.

El objetivo es iniciar una aproximación, previa a la valoración de detalle, que trata de conocer y mostrar una visión global del valor de las áreas de estudio y sus elementos importantes.

Se tratan de evidenciar ciertos espacios recuperables y potenciables, de acuerdo a sus valores territoriales (urbanos, naturales, sociales, paisajísticos...) y sus posibilidades estratégicas.

La intención de éste apartado es identificar y localizar elementos arquitectónicos y paisajísticos de especial interés en este entorno metropolitano. Se han estudiado los elementos de patrimonio arquitectónico y paisajístico de la Vega, catalogados por el POTAU y por el Plan Especial de Protección de la Vega (Cortijos, Huertas, caserías, yacimientos arqueológicos, secaderos y los diferentes ámbitos de protección del planeamiento -excepcional, alto y medio valor productivo-, soto, unidades de paisaje,...), y otras áreas y conjuntos arquitectónicos que hemos considerado de interés por su singularidad. Pero este plano se ha centrado principalmente en la relevancia que tiene el patrimonio industrial arquitectónico a escala territorial para este entorno, como iconos de identidad para el lugar y catalizadores de posibles actividades futuras de la ciudad región de Granada.



composición de la metrópolis

144 | ritmos y repeticiones
149 | fragmentos y discontinuidades
151 | cosas y espacios con vida

composición de la metrópolis

ritmos y repeticiones

Normalmente, al observar el territorio, contemplamos sucesos que se repiten con cierta regularidad. Con los siguientes argumentos que se plantean a continuación, veremos que este aspecto es una característica y un hecho habitual en la construcción de la ciudad, y a su vez, es un dispositivo de agregación y estructuración en el proyecto del paisaje y la metrópolis.

Asimismo, los fenómenos urbanos a menudo producen series, sucesiones de elementos que se alinean y se relacionan en el territorio. La propia lógica de la producción, no sólo de arquitectura o de ciudad¹, tiende a repetir y ahorrar energía a través de la mecanización de sus componentes. La propia reproducción, distribución y organización de las piezas, responde a pautas funcionales, de eficiencia y orden que influyen en el resultado y su forma. Los motivos pueden ser la movilidad, accesibilidad, la proximidad, la compatibilidad, la orientación, las vistas, etc.

En la planificación urbana, la ordenanza ha sido históricamente el instrumento de orden genérico que ha tratado de dar unidad a los diseños y solucionar los problemas surgidos de la agregación desorganizada². Surgidas desde la necesidad como Ley en Inglaterra tras el gran incendio en el s. XVII (New Ordinance) han dado respuesta a problemas como la sanidad (ventilación, iluminación,...) la seguridad (técnico-constructiva,...), económica, estéticas,...

Aunque la proximidad es la condición más simple de organización, la repetición armónica requiere no sólo la presencia de los elementos, sino una regla o alma repetidora que regule cómo se repiten³.

Por ello, aunque el diseño suele ser entendido como la invención o creación de objetos, sin embargo, para diseñar objetos con propiedades holísticas complejas, es necesario inventar *sistemas generadores*⁴ y no tanto objetos aislados y definidos.

Un sistema generador no es la visión de una cosa única y concreta. Es un conjunto de partes con normas que regulan el modo en que esas partes pueden combinarse.

Hay ocasiones en las que se produce una buena disposición y correspondencia entre las diversas partes⁵, pero *“el acrecentamiento sorprendente de nuestros medios, la flexibilidad y la precisión que éstos alcanzan, las ideas y costumbres que introducen, nos aseguran respecto de cambios próximos y profundos en la antigua industria de lo Bello. En todas las artes hay una parte física que no puede ser tratada como antaño, que no puede sustraerse a la acometividad del conocimiento y la fuerza modernos. Ni la materia, ni el espacio, ni el tiempo son, desde hace veinte años, lo*

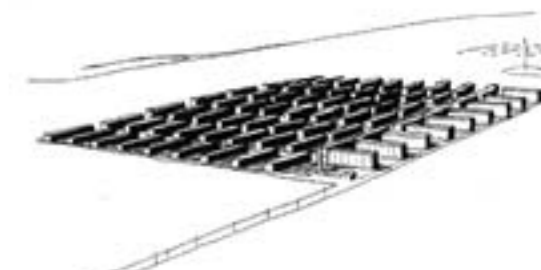
*que han venido siendo desde siempre”*⁶.

La repetición genera un orden físico y temporal suspendido, que trasciende el lugar y su experiencia. Es interesante ver las correspondencias que se producen con la obra escultórica de Miquel Navarro y sus metáforas urbanas. David Hume afirmaba en este sentido que, “la repetición no modifica nada en el objeto que se repite, pero cambia algo en el espíritu del que la contempla”, y también E. Gombrich⁷ que “la Naturaleza⁸ palpita en ritmos complejos, y en el hombre, las reacciones corporales más primitivas van asociadas a dichos ritmos”. De hecho, también en la literatura ha habido una identificación del ritmo con la belleza. M. Proust decía que, es *“la superposición de dos sistemas, pensamiento y ritmo, es el primer elemento de la complejidad ordenada, es decir, la belleza”*.

Igualmente, el crecimiento recurrente por polígonos y volúmenes de geometrías simples, ha sido una de las formas específicas de construcción de la ciudad moderna. Con la oposición admitida a la manzana cerrada y la calle corredor, desde la primera mitad del siglo XX, se han repetido edificios en serie, ordenados rítmicamente en el espacio y con una gama reducida de tipologías, tales como el bloque lineal, la torre o la hilera de viviendas unifamiliares. La repetición se utilizaría en numerosos proyectos desde las bases del orden funcional y los criterios de la urbanística racional, frecuentemente más preocupados por la mejora de los estándares mínimos de habitación, las circulaciones, las vistas, la ventilación, el soleamiento o la aplicación de las nuevas tecnologías para conseguir un coste más reducido. Algunas de las experiencias más paradigmáticas hemos podido reconocerlas en la construcción de las *siedlungen* del periodo de entre guerras (Westhausen, Siemensstadt,...).

La mayor amplitud del mercado actual y el aumento de la producción en masa para rentabilizar la fabricación de objetos y arquitecturas, refuerza, también hoy, la tendencia a estandarizar, prefabricar y construir a base de fragmentos y sus correspondientes patentes individuales.

La atención se ha volcado, en el último siglo, en la eficiencia de la arquitectura como objeto-máquina distribuida ordenadamente, y se ha incorporado el “intervalo” entre edificios como un espacio poco tratado o secundario. Donde vivimos ahora es el resultado incierto de un conjunto de espacios abiertos, poco ajustados en dimensión y carácter. Recientemente, sin embargo, unido a la emergente conciencia medioambiental generalizada, ha brotado otro interés por cuidar, valorar y proyectar estos “espacios negativos” (De Geyter, X.) o espa-



¹ BENJAMIN, Walter (1936), “La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica” (Ficha) en Discursos interrumpidos I, Taurus, Buenos Aires, 1989.

² Sabaté, J., El Proyecto de la calle sin nombre: los reglamentos urbanos de la edificación París-Barcelona. Ed. Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 1999.

³ Deleuze en su obra “diferencia y repetición” escribe: “entre estos elementos discretos, entre estos objetos repetidos, debemos distinguir un sujeto secreto que se repite a través de ellos, verdadero sujeto de la repetición... Pues no hay repetición sin repetidos, nada repetido sin alma repetidora”.

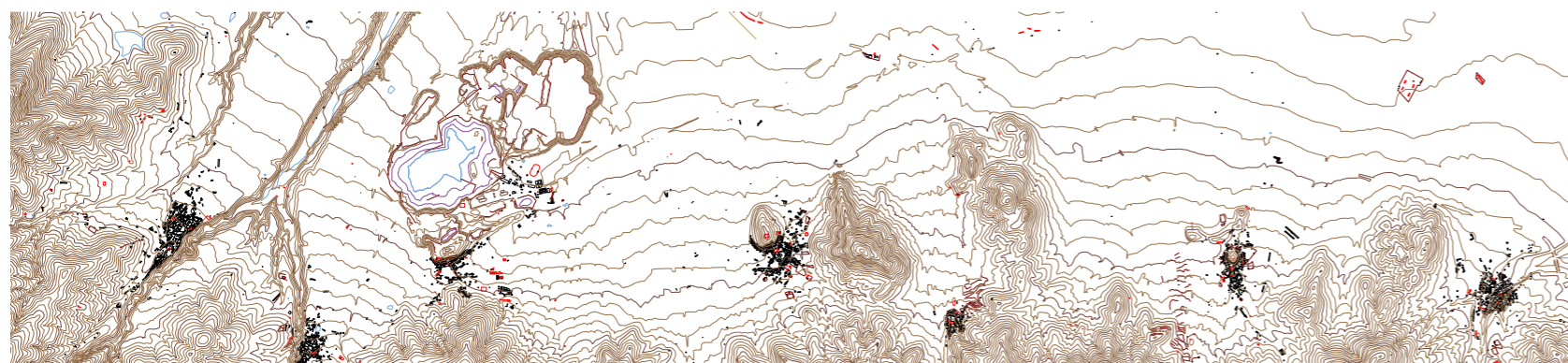
⁴ Necesitamos un tipo de sistema de construcción nuevo, más sutil, que no se limite a generar edificios, sino que genere edificios con garantías de funcionamiento como sistemas holísticos en el sentido social y humano (Alexander, Ch., 1971).

⁵ Euritmia (RAE): Ritmo armonioso. Regularidad de pulso.

⁶ VALÉRY, Paul, Pièces sur l'art («La conquête de l'ubiquité»), 1928.

⁷ Deleuze refiriéndose a Hume añadía que “el tiempo no se constituye más que en la síntesis originaria que apunta a la repetición de los instantes”.

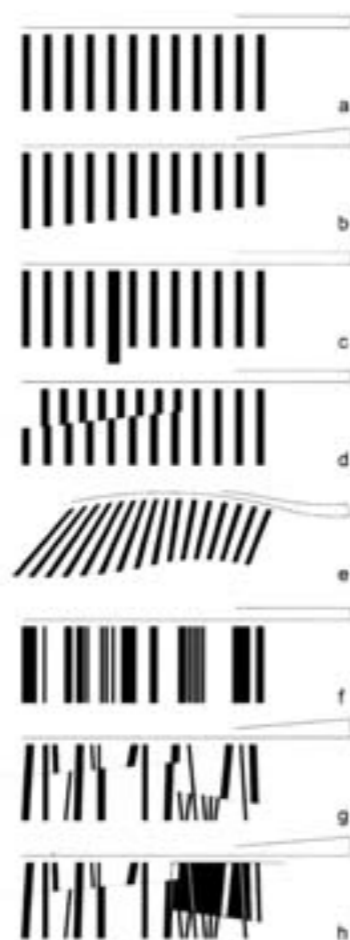
“Y ciertamente, es más fácil caminar con música que sin ella. Por supuesto, es tan fácil caminar conversando durante una tormenta, cuando el acto de caminar desaparece de nuestra conciencia” (Viktor Shklovsky).



5



6



7

- 1 Ciudad Roja (Miquel Navarro)
- 2 Fluido de la urbe II (Miquel Navarro)
- 3 Siemensstad, Siedlungen en Berlin (W. Gropius, H. Scharoun et al.)
- 4 Westhausen, Siedlungen en Frankfurt (Ernst May et al.)
- 5 Asentamientos y equidistancias, Marquesado del Zenete. De oeste a este, Jerez del Marquesado, Lanteira, Alquife, Poblado de Minas del Marquesado, Aldeire, La Cahorra, Ferreira, Dólar y Huéneja. Ver más detalles de apartado "unidades territoriales de transformación".
- 6 Ohne Tite Stack, 1968-69 (Donald Judd)
- 7 Esquemas de series en peine (Joaquim Español)

⁸ MONOD, Jacques. *El azar y la necesidad*. Dice que la Naturaleza es objetiva y no proyectiva. Sin embargo, los artefactos, productos del arte y de la industria, son los "objetos extraños" que combinan lo natural y lo artificial. Si examinamos la estructura y forma de ciertos objetos, prescindiendo inicialmente de su función eventual, los criterios fundamentales a emplear serán:

- 1.- regularidad. Los objetos naturales, no presentan casi nunca geometrías simples, los artefactos sí (aunque sean rudimentarios).
 - 2.- repetición. Es el criterio más decisivo. Materializando un proyecto, artefactos homólogos, destinados al mismo uso, reproducen renovadamente, de modo muy aproximado, las intenciones constantes de su creador. Bajo este punto de vista, el descubrimiento de numerosos objetos de formas bastante bien definidas sería pues muy significativo. Serían los criterios generales utilizables. Testimonios de una actividad organizada, creadora de artefactos. Dificultad de definir la distinción entre objetos "naturales" y "artificiales".
 - 3.- Reproducción invariante. Invariación. El poder de reproducir y transmitir la información correspondiente a su propia estructura. Información muy rica, ya que describe una organización excesivamente compleja, pero integralmente conservada de una generación a la otra.
- ⁹ Recurrencia (RAE) Propiedad de aquellas secuencias en las que cualquier término se puede calcular conociendo los precedentes.
 Serie recurrente: aquella en la que cada uno de sus términos es una función de los términos inmediatamente anteriores.

cios "vacíos" de atención anteriores.

La interrelación entre las partes, en las estructuras ritmadas, es un instrumento compositivo y un atributo característico de las formas abiertas o fragmentadas en el espacio. Asimismo, la extensión de la ciudad y el aumento de los desplazamientos en el territorio, ha reforzado el significado y el valor asociado a los itinerarios y la experiencia de los recorridos, como podrá observarse en el siguiente apartado que profundizará más sobre los lugares metropolitanos de articulación.

La repetición y la disposición en filas, el apartarse mutuo de los elementos en perspectiva nos muestran el camino, nos conducen a través del dibujo de su trayectoria. Los espacios hacia los que somos dirigidos adquieren el valor de objetivos o extremos con significado, estableciéndose una fuerte relación entre la sucesión de ejes o finales de perspectiva y el carácter del recorrido entre ellos.

La repetición rítmica ha sido una manera de construir estructuras formales en el territorio, como sistemas de elementos interdependientes visualmente relacionados, o como conjuntos de componentes parecidos, ordenados según regularidades perceptibles. La relación entre los pueblos del Marquesado del Zenete y la posición ordenada y estratégicamente separadas y equidistantes (media legua aproximadamente), ocupando la ladera y los valles del Norte de Sierra Nevada.

A nivel formal, el ritmo espacial abre la posibilidad de la repetición a lo largo de diferentes directrices o pautas de correlación, mediante ocasionales geometrías rectilíneas, ortogonales, poligonales, curvas simples o complejas. El ritmo puede ser el esqueleto de la obra total y, simultáneamente, afectar a algunas partes secundarias de dicha obra a través de frecuencias más pequeñas de escala menor. En consecuencia, la estructura del conjunto es el resultado y el proceso de agregación de subestructuras más pequeñas, cada una de ellas armada por otros esquemas rítmicos relacionados.

El ritmo introduce en el crecimiento un factor de relación, dando un sentido y una cualidad a la proliferación de construcciones y objetos desintegrados. Puede ser entendido como rasgo de unión entre las cosas, y formalmente puede ser un instrumento capaz de adaptarse en la composición de conjuntos agregados y creativos. Puede producirse una recurrencia⁸ regular a distintas escalas o niveles dentro de la estructura de la forma. Asimismo, reconocemos que la unidad a pequeña escala puede garantizar la coherencia del conjunto, a pesar de que los enlaces sean débiles entre las subestructuras ritmadas (Español, J.), ya que a veces comprobamos que

el orden también emerge del detalle y posteriormente se proyecta al resto del sistema.

La exploración de variaciones en las series rítmicas regulares nos muestra complejas y hermosas estructuras compositivas, como las desplegadas por diversos proyectos urbanos y arquitectónicos del TEAM X en la segunda mitad del siglo pasado, influidos por los sistemas orgánicos y las formas mediterráneas adaptativas y modulares (Bakema, Van Eyck, Woods...). Se utilizaban unas unidades de agregación arquitectónica y urbana básicas, mediante diversas escalas de asociación. Esto permitiría dar respuesta a las necesidades de habitación de una forma más flexible y variada, más adecuada para la escala humana que los resultados obtenidos en las experiencias del funcionalismo anterior.

Las posibilidades de la repetición se abren extraordinariamente cuando la estructura surge de recurrencias irregulares de elementos parecidos o vinculados.

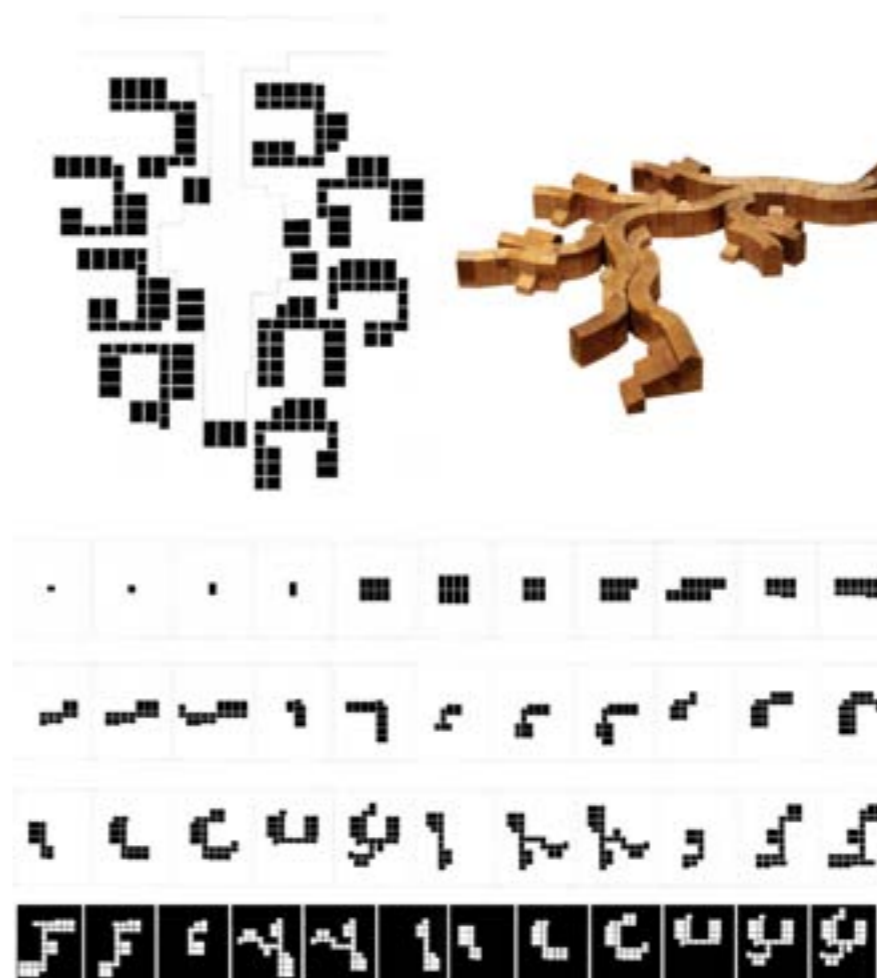
La repetición irregular de elementos similares sabemos que es otro procedimiento generador de un tipo de orden básico observado comúnmente en las ciudades no planificadas que se han ido construyendo poco a poco en el tiempo. Esta forma de ciudad, de crecimiento natural, fruto de una inteligencia colectiva y de una experiencia acumulada, se ajusta a las necesidades inmediatas y cotidianas, en la que cada elemento urbano participa y se reconoce dentro del sistema general. Hoy, sin embargo, este modelo de crecimiento evolutivo está obligado a convivir mayormente con otras fuerzas urbanas externas, de mayor escala y de mayor capacidad de transformación, que quiebran o impiden un desarrollo pausado y armónico. Las lógicas de crecimiento ahora, son más un producto de la oportunidad y la indiferencia a las relaciones y entornos próximos, agregados y suma de voluntades individuales globalmente descoordinadas. Al contrario de lo que ocurría en las ciudades antiguas, que al integrar civilizaciones relativamente estáticas, mostraban una superposición de órdenes a distintas escalas con un alto grado de complejidad y cohesión interna.

Además del ritmo espacial, otro aspecto importante es el ritmo temporal, es decir, la sucesión de experiencias o la construcción a través de fases sucesivas, que puede entenderse como otra manera de crear formas dotadas de orden. La aparición de un germen o componente embrionario y propulsor, así como una serie de acciones continuadas, puede conseguir generar una pauta de relación perceptible y una consistencia en la estructura general.

Sin embargo, observamos que el arte ha evolucionado progresivamente hacia la complejidad -recordemos por



1



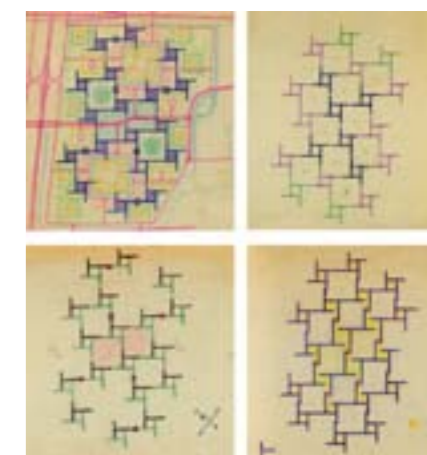
2

“Expansiva”

En diversos proyectos, tanto de mobiliario y de equipamientos públicos como de agregaciones residenciales, conocemos que Utzon estuvo explorando desde sus proyectos más tempranos, a través de la noción “expansiva”, la forma mediante la cual una serie pequeña de elementos o dispositivos arquitectónicos polivalentes, compuestos con unas lógicas funcionales básicas, podían conseguir soluciones muy diversas adecuándose con mucha flexibilidad a diferentes contextos. Lo interesante aquí no es sólo la riqueza compositiva, sino la compleja red de situaciones y vínculos urbanos que es capaz de generar este modelo de proyectación. Aprovecha la economía de la repetición y la síntesis formal, sin olvidarse de la infinidad de ricas relaciones y posibilidades que puede aportar la organización intencionada y articulada globalmente. Aunque el diseño constructivo mecánico prefiere soluciones rectilíneas y ortogonales, vemos que la ordenación variada mediante unidades mínimas de composición, puede obtener resultados de una enorme belleza orgánica y armonía compositiva. Reconocemos también que es tan importante, la relación entre las piezas y las diferentes escalas de asociación generadas, como las piezas en sí. A nivel arquitectónico, cuenta tanto el objeto y la suma de objetos proyectados, como la diversidad de espacios creados entre ellos, interiores y exteriores, privados o comunes, autónomos o agrupados. Es interesante también, de esta línea de trabajo planteado como proceso abierto, la utilidad y la capacidad polivalente y adaptativa de este sistema, a formas curvas, accidentes topográficos variados, contingencias, obstáculos, extensión, fases, etc.



3



4

- 1 Fredersborg terraces (Utzon, J., 1962-63)
- 2 Expansiva y Silkeborg Art Museum II, 1971. Maqueta (Utzon, J.)
- 3 Pendrecht (Bakema, J., 1949)
- 4 Buikslotermeer (Van Eyck, Aldo)



5



6



7



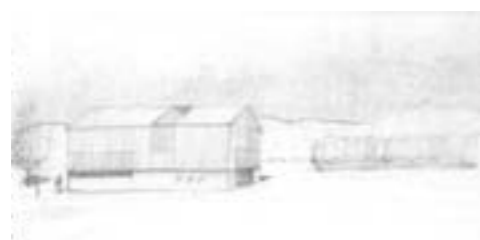
7



8

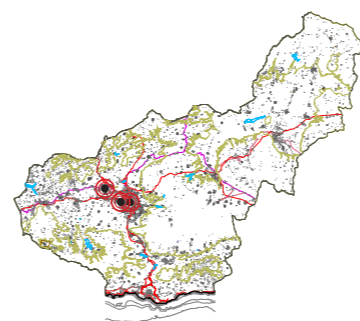


9



10

- 5 Tejido industrial de invernaderos en El Ejido, Almería.
- 6 Tejido urbano-rural de la Vega del municipio de Granada, a dos km. del centro histórico de la ciudad.
- 7 Vista de objetos arquitectónicos insertos en el paisaje. Secaderos próximos al Alitaje, junto a Pinospuente, Granada.
- 8 Ritmo y repetición. Camino del cementerio de Belicena, Granada.
- 9 Estructura de elementos en el espacio agrícola. Al norte de Belicena, Granada.
- 10 Croquis de Secadero. Elemento arquitectónico característico de la Vega de Granada



ejemplo, los esfuerzos del cubismo por incorporar la dimensión temporal a la imagen-, en contra de los principios básicos de la Gestalt⁹, que contemplaba los fenómenos en su globalidad y analizaba las relaciones entre ellos. Según la ley de la forma buena se decía que las formas más organizadas y sencillas son las más favorables a nuestro sistema perceptivo y que existe una tendencia innata de los organismos hacia la reducción de la tensión.

“Una increíble complejidad es, ciertamente, característica de la forma orgánica. Las artes como reflejo de la existencia humana en su expresión más elevada han satisfecho espontáneamente esta exigencia de plenitud. Ningún estilo maduro de arte, en ninguna cultura, ha sido nunca simple” (Wertheimer, M.).

El desarrollo psíquico, no obstante, requiere estímulos nuevos, lo que abre la mente hacia una mayor aceptación de la complejidad. Tanto Rappoport, A. como Kantor, R.E. dirían que “la preferencia por la complejidad y la ambigüedad no es ilimitada...; los estímulos demasiado simples conducen rápidamente al aburrimiento; y aquellos que son excesivamente complejos crean confusión y evasión. Esto sugiere la idea de que existe una tasa perceptiva óptima para cada persona”.

Podemos observar que las formas biológicas derivan de principios modulares (C.H. Waddington) y que en la compleja transformación de la naturaleza a veces aparecen maravillosas semejanzas.

El interés irresistible que despiertan las formas y los colores siempre cambiantes de las llamas o los dibujos y reflejos rítmicos de las olas en el agua tiene un significado revelador. Nunca nos cansamos de estas transformaciones ópticas que, a pesar de todas las variaciones, conservan su unidad (Kepes, G.).

Otra invariante perceptiva que queremos resaltar en la construcción del territorio también serán la semejanza y las variaciones.

Es común la tendencia a pensar que existen leyes geométricas y matemáticas ideales tras los acontecimientos genuinos de la naturaleza y sus formas. Ejemplos como el número de oro, o creaciones como el Modulor de Le Corbusier, no dejan de ser invenciones que tratan de ligar de forma ideal al ser humano con su deseo de imaginar y aprehender el entorno en el que habita y piensa.

Vemos que la monotonía y el caos, aparentemente contradictorios, son rasgos característicos de la pérdida progresiva de la noción de lugar, presentes sin embargo, en la arquitectura más reciente que carece de una idea de ciudad.

Sin embargo, la multiplicación de objetos separados y la

⁹ (“Forma”), Es una corriente de la psicología moderna, surgida a primeros del siglo XX en Alemania, que dice que la mente configura, a través de ciertas leyes, los elementos que llegan a ella a través de los canales sensoriales (percepción) o de la memoria (pensamiento, inteligencia y resolución de problemas). En nuestra experiencia del medio ambiente, esta configuración tiene un carácter primario sobre los elementos que la conforman, y la suma de estos últimos por sí solos no podría llevarnos, por tanto, a la comprensión del funcionamiento mental. Este planteamiento se ilustra con el axioma el todo es más que la suma de sus partes, con el cual se ha identificado con mayor frecuencia a esta escuela psicológica. Sus leyes fundamentales serán las de pregnancia, cierre, proximidad, simetría, semejanza y continuidad.

emergencia de multitud de nuevos centros no tiene por qué oponerse a la búsqueda de una mayor cohesión urbana. Para ello, supuestamente, deben darse prioridad a la calidad heterogénea de los elementos, y las relaciones que establecen entre ellos y el entorno. Por eso, las repeticiones, reforzadas por las diferencias de las situaciones específicas con las que se trabajan, serán un motivo fundamental a tratar en la construcción y valoración de los territorios habitados. La experiencia de Amsterdam, a principios del siglo pasado, impulsada principalmente por C. Van Eesteren y la AUP, planteó un sistema de trabajo en este sentido. Este sistema de composición urbana, empleaba una técnica serial¹⁰, que permite pasar de una repetición por traslación a otra continuidad urbana basada más en la variación de un patrón (unidad mínima de composición) que facilita desarrollar vínculos y ajustes sensibles entre elementos físicamente discontinuos. Se define como la ordenación surgida a partir de series¹¹ compuestas por los elementos mínimos que, combinados de maneras diversas, dan pie a una variación continuada. Es un proceso simple y repetitivo, y una experiencia siempre abierta al cambio. Lo interesante de esta forma de intervención es que permite trabajar las más diversas combinaciones de elementos urbanos manteniendo la unidad de la obra -armonía formal y funcional adaptable-, gracias a las asociaciones que establecen las series con un mismo origen. Así, con la intensificación de los extremos, convertidos ahora en nodos o articulaciones, y la integración de diferentes escalas de asociación, se hace desaparecer el dominio compositivo del eje urbano, adquiriéndose una mayor capacidad de integración y continuidad espacial.

Hay también otros mecanismos favorables de diseño urbano en su incorporación dentro del territorio, como son el contrapunto o el retruécano¹², que permiten adecuaciones más precisas ante situaciones determinadas, jugando con la alternancia, la inversión y la contraposición de edificios y espacios libres con distintas funciones y caracteres. Experiencias proyectuales como las de R. Collová en la periferia de Palermo han sido ejemplares a la hora de mostrar las enormes posibilidades de la inserción urbana en espacios abiertos y discontinuos, generando esquinas y lugares significativos.



1



2



3



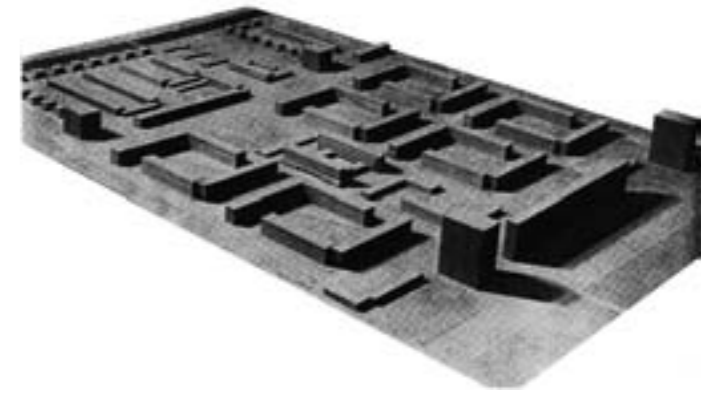
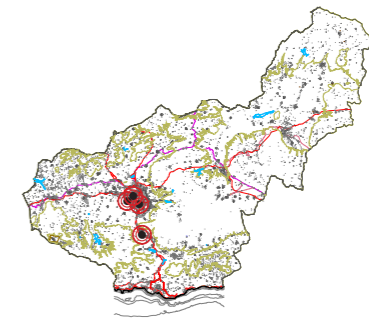
4



5



6



7

- 1 Belicena, Vegas del Genil (Google Earth, 2007)
- 2 Hajar, Las Gabias. Destacamos el bulevar central interrumpido (Google Earth, 2007).
- 3 Purchil, Vegas del Genil (Google Earth, 2007)
- 4 El Ventorrillo, Cúllar Vega (Google Earth, 2007)
- 5 Ambroz, Vegas del Genil (Google Earth, 2007)
- 6 Churriana de la Vega (Google Earth, 2007)
- 7 Maqueta de la unidad vecinal de Buitenveldert, Amsterdam (AUP, C. Van Eesteren)



fragmentos y discontinuidades

El carácter discontinuo y fragmentado de la ciudad y del proyecto urbano moderno plantea la imposibilidad de una idea estable de lugar. El fragmento se vincula al lugar, con su autonomía y su significado, incorporándose como elemento constitutivo del propio lugar.

Solo a partir del fragmento y de la discontinuidad se puede reflejar y reconstruir el mundo contemporáneo, de infinitas interconexiones e interpretaciones posibles, atando así los mundos de la imaginación social y arquitectónica.

Fragmentación significa producir excepcionales y autónomos objetos arquitectónicos, pero también producir una malla de relaciones y sistemas donde la arquitectura ya no está presente.

La excesiva autonomía de las asociaciones funcionales, junto con la utilización del bloque lineal y las repetidas series lineales de viviendas unifamiliares empaquetadas en promociones independientes, ha provocado una clara fragmentación del tejido urbano y como consecuencia una segregación y atomización de la ciudad que la asemejan más a un collage (Rowe, C.) que a un organismo.

La ciudad moderna hecha de partes confusamente dispuestas, de fragmentos y discontinuidades ha sugerido esta imagen del collage - a veces también puzzle, mosaico...-, que esta unida a una estructura de lo complejo que no entendemos inmediatamente. Y el collage se distingue de lo amorfo precisamente en el reconocimiento de los fragmentos que lo componen. Esta facilidad en la distinción de las partes va en detrimento de los vínculos posibles que puedan establecerse entre los fragmentos. A pesar de ello, a través del collage se puede iniciar un diálogo entre los fragmentos y los lugares.

También la propuesta de ciudad por partes de C. Aymonino se ha basado en la imposibilidad de desarrollar la ciudad contemporánea mediante un solo parámetro figurativo. Frente a la disolución de la forma global que el fragmento exige, la idea de collage recupera la noción de un orden complejo donde todavía es posible reconocer, en sus diversos niveles, una posible idea de lugar.

Campo Marzio de Piranesi es el triunfo del fragmento, utilizando el collage como método crítico y libre juego de la imaginación sobre el concepto de lugar¹³ creándose también un vacío semántico por un exceso de ruido visual. Aunque el propio contraste y la separación entre

las piezas actúa como motor de significado.

Sin embargo, una poética del fragmento no puede ser una poética de lo arbitrario, de lo siempre cambiante; sí un elemento clave en una articulación, una recomposición o una invención.

Desde un sentido desconstruccionista, P. Eisenman propone la idea de descomposición como el negativo de la composición clásica y habla de un fragmento que no tenga el carácter de lo inconcluso. Es una aproximación a una dialéctica que se funda en lo complejo y en la adición. Dice de la fábrica Fino de Scamozzi: "hay en ellos una fuerte sensación de un orden inmanente que rechaza toda interpretación que no vea en la planta más que un conjunto complejo de fragmentos" que sugieren diferencias suspendidas. Presenta esa arquitectura como atemporal (sin origen ni fin), no representacional (sin objeto) y artificial (sin razón, arbitraria), una arquitectura escrita que en vez de imágenes propone un nuevo sistema de signos que serán "huellas" ("Huella es un signo parcial o fragmentario, no tiene objetivación, implica una acción que esta en proceso").

Se diría que las ciudades crecen aprovechando oportunidades ocasionales y fragmentarias, de las condiciones especiales del momento y el lugar, construyendo así la forma de la metrópolis en base a una lógica de mosaico fortuito, como podemos ver en algunas imágenes ejemplo de la provincia de Granada en la página anterior.

Hoy muchos esfuerzos están precisamente en hacer comprensible ese puzzle, recomponiendo las piezas y las relaciones entre ellas, ya que en su acelerada construcción y aparición no fueron tenidas en cuenta la importancia de la estructura y la cohesión de los lugares y sus transiciones.

La ciudad compacta en este sentido no es más que el *interludio* en los modos de vida comunitaria y su desarrollo a lo largo de la historia.

A pesar de la desarticulación y la aparición, de pronto, de nuevas piezas o elementos, sigue existiendo la necesidad de lugares centrales, de entornos con una cierta estabilidad dinámica, de *oasis flotantes* dentro del espacio de flujos que habitamos y recorreremos día a día. Porque, además de las actitudes individuales y diferenciales de cada una de las personas, existe también una importante deseo de pertenencia a los lugares, del reconocimiento de que formamos parte de un sitio y de que ese sitio condensa algo de su entorno o su "país"¹⁴.

La periferia urbana, o el campo urbanizado, es generalmente visto como un vacío cultural indefinido. Para comprender y desentrañar la composición formal de este nuevo paisaje es necesario encontrar otras referencias o analogías como pueden ser algunas experiencias de la literatura moderna, el cine o cierta música contemporánea, más adecuadas que los intentos ineficaces de tratar de imponer orden sólo mediante arquitectura.

La arquitectura y la forma en que configura un cierto tipo de espacio urbano son sólo componentes individuales de dónde vivimos, y no determina la forma de estos paisajes como totalidad.

Por ello consideramos, que es conveniente recordar el extraordinario valor que la arquitectura puede aportar a su entorno, si desde su individualidad, es capaz de adherirse a los elementos de su alrededor integrando armónicamente las escalas diversas con las que entra en juego.

8-9 Proyectos en la periferia de Palermo de R. Collová (Rev. UR nº 10, Proyectar la periferia, 1992)

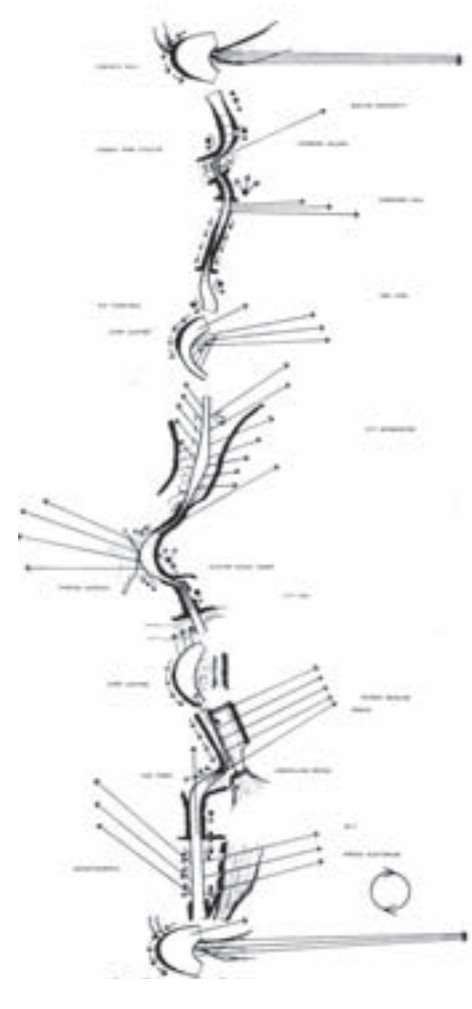
¹⁰ La técnica serial (técnica antes que pensamiento, técnica que puede implicar una visión del mundo, pero que no surge como filosofía) intenta construir nuevas realidades estructuradas, y no descubrir las eternas razones estructurales. Umberto Eco, "Pensamiento estructural y pensamiento serial". La estructura ausente, Editorial Lumen 1989, p. 367. ECO, Umberto (1962) La estructura ausente, Barcelona: Lumen, 1989 (La struttura assente, Milán: Bompiani).

¹¹ Algunas entidades matemáticas, como las series de Fourier, son ejemplos de orden generativo. Goethe también lo había intuido en sus estudios sobre la filotaxis de las plantas, en los cuales había las manifestaciones precisas de unos patrones generales abstractos que gobiernan todas las posibilidades de desarrollo (código genético). "Conociendo estos patrones" escribió Herder - "uno podría interminablemente ir inventando plantas que, aunque no existiesen, podrían existir sin ser precisamente una fantasía artística, porque tendrían una razón y una necesidad internas". Español, J. "el orden frágil de la arquitectura", Tesis doctoral, UPC 1993.

¹² (Wikipedia: En retórica, un retruécano (o conmutación), dentro de las figuras literarias, es una de las figuras de repetición. Consiste en un quiasmo al que se le ha añadido también el cruce de las funciones sintácticas de los términos implicados. En otras palabras es la reorganización diferente de los elementos de una oración, con evidente cambio de sentido. Consiste en invertir de posición los términos que se repiten. RAE: Inversión de los términos de una proposición o cláusula en otra subsiguiente para que el sentido de esta última forme contraste o antítesis con el de la anterior)

¹³ Ver apartado "incertidumbre" pp. 46.

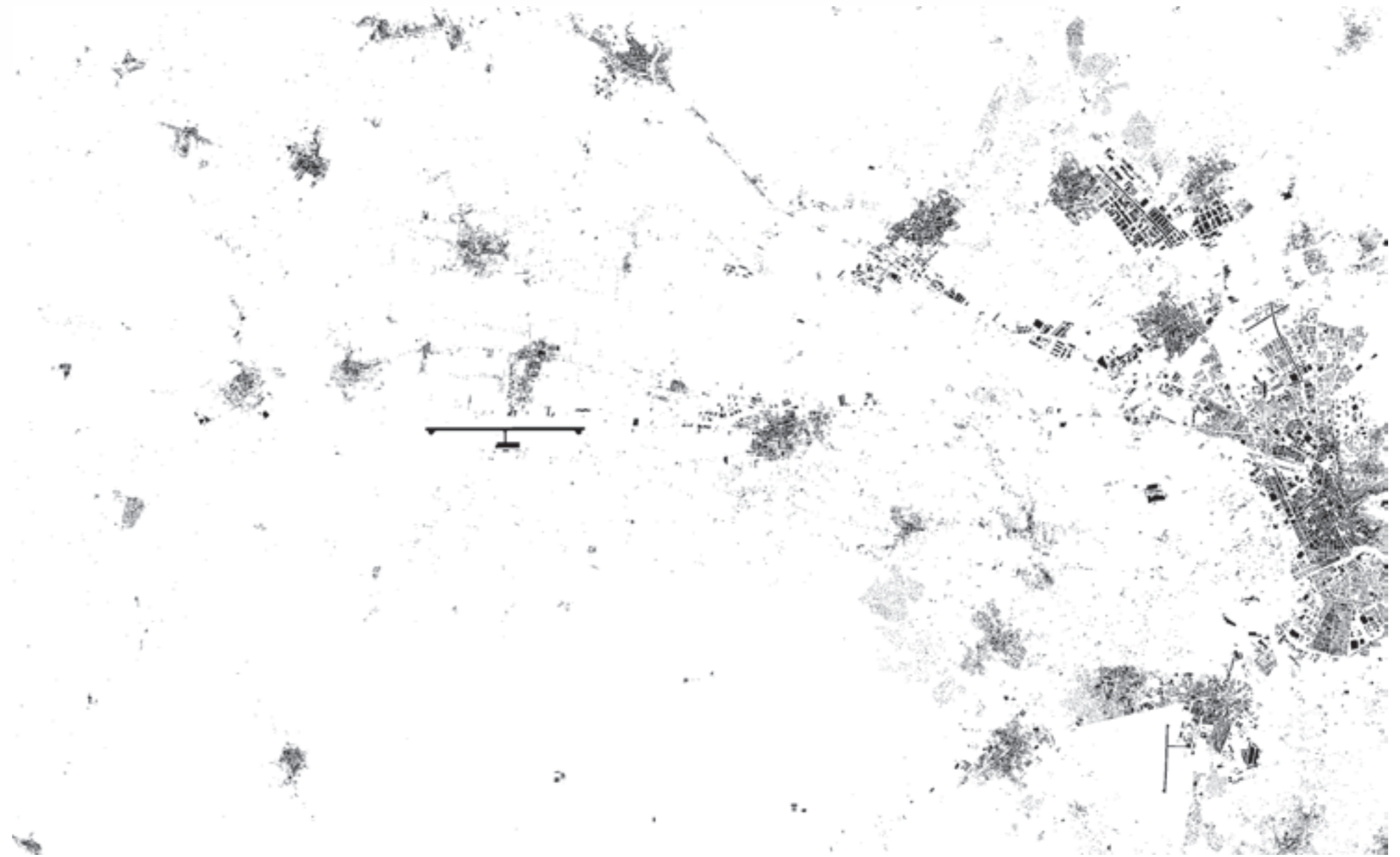
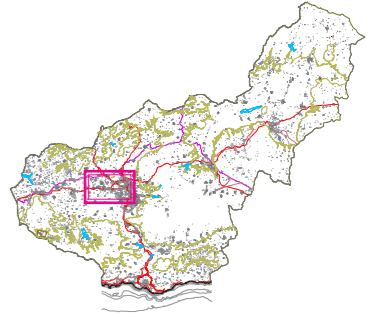
¹⁴ Ver plano "el país de Granada" de F. Navarrete en el apartado marcas del territorio pp. 78.



1



2



1 Espacio, movimiento y vistas. Esta imagen muestra la percepción desde el recorrido dinámico a través de una carretera, muy presente en los usuarios de la ciudad región y los contextos metropolitanos. Se confirma como otra forma de experiencia rítmica, espacial y en el tiempo, poniendo de relieve la escala de territorio en su reconocimiento y composición (APPLEYARD, D.; LYNCH, K. y MYER, J.R., 1966. The view from the road)
2 Ritmo y repetición urbana, en la Wilshire Blvd. de Los Ángeles (Gandelsonas, M. "Ex-urbanism").
3 Ocupación fragmentada del espacio, en un entorno metropolitano entre Láchar y Granada.

Aunque la forma es necesaria, pues también es el resumen de la cualidad física de los lugares que habitamos y que permite su uso, además de que contiene la imagen que recordamos, ¿cuál es la forma de un lugar de hoy, en dónde si bien los espacios que habitamos son distintos, aún lo son más las maneras en que los percibimos? (Alexander, Ch.)

¹³ALEXANDER, Christopher (2002) "The fifteen properties of life", *The nature of order*, vol. 1. California: The center for environmental structure.

Describimos a continuación una breve descripción de las características de estas propiedades o atributos en las cosas dotadas con vida.

NIVELES DE LA ESCALA, son el modo en que un centro fuerte se hace más fuerte, en parte por los centros fuertes más pequeños contenidos en él, y en parte por sus centros fuertes más grandes que lo contienen. Es el equilibrio de formas y tamaños que debe tener una estructura coherente y total. En la evolución de una vecindad se pueden introducir o consolidar nuevos centros, estableciendo niveles de relación escalar entre ellos.

CENTROS INTENSOS, definen la manera que un centro fuerte requiere un efecto de campo espacial, creado por otros centros, como la fuente original de su fuerza. El paisaje de un conjunto o vecindad, es construido por un consciente y cuidadoso sistema de centros.

LÍMITES DENSOS, son la manera en la cual el efecto de campo de un centro es consolidado por la creación de un centro a modo de anillo, hecha de centros más pequeños que rodeen e intensifiquen los primeros. El límite también une el centro con los centros más allá de él, consolidándolo así más lejos. En un sistema vivo, es una especie de zona de intercambio, o franja de transferencia, que remarca y fija los enlaces de interacción entre los diferentes elementos o partes.

REPETICIÓN ALTERNADA, es la manera en la cual los centros se refuerzan cuando se repiten, a través de la inserción de otros centros entre las repeticiones.

ESPACIO POSITIVO, es la manera en que un centro dado debe dibujar su fuerza, en parte, de la fuerza de otros centros inmediatamente adyacentes a él en el espacio.

BUENA FORMA, es la manera en la que la fuerza de un centro dado depende de su forma real, y la manera en que este efecto requiere que incluso la forma, su límite, y el espacio alrededor de él estén compuestos de centros fuertes.

SIMETRÍAS LOCALES, es la manera en que la intensidad de un centro dado es aumentada mediante otros centros más pequeños, contenidos en él mismo, organizándose en grupos localmente simétricos.

ENTRELAZAMIENTO Y AMBIGÜEDAD PROFUNDA, es la manera en la cual la intensidad de un centro determinado se puede aumentar si se une a los centros fuertes más próximos, a través de un tercer conjunto de centros fuertes que ambiguamente puedan pertenecer a ambos.

CONTRASTE, es la manera en que un centro es consolidado por la agudeza de la distinción entre su carácter y el carácter de los centros circundantes.

RUGOSIDAD, es la forma en que el efecto de campo de un centro dado dibuja su fuerza, necesariamente, de irregularidades en los tamaños, las formas, y la disposición de otros centros próximos.

GRADIENTES, son la manera en que un centro es consolidado por una serie graduada de centros de diferentes tamaños que "apunte" entonces al nuevo centro e intensifique su efecto de campo.

ECOS, son las formas en que la fuerza de un centro dado depende de semejanzas de ángulo y de orientación y de los sistemas de centros formando ángulos característicos, y que a su vez, forman centros más grandes, entre los centros que contiene.

VACÍO, es la manera en que la intensidad de cada centro depende de la existencia de un lugar inmóvil -un centro vacío- en alguna parte en su campo.

SIMPLICIDAD INTERNA, es la manera en que la fuerza de un centro depende de su simplicidad -en el proceso de reducir el número de diversos centros que existen en él-, mientras que aumenta la fuerza de estos centros para hacer que sea más importantes.

NO-SEPARACIÓN, es la forma en que la vida y la fuerza de un centro es suavemente combinado a veces, incluso indistinguiblemente con los centros que forman sus alrededores.



4



5



6

cosas y espacios con vida

La ciudad, la arquitectura y los objetos, poseen ciertas propiedades estructurales identificables, y esas mismas propiedades geométricas se ponen de manifiesto en repetidas ocasiones, influyendo directamente sobre su entorno. También reconocemos que existen ciertas condiciones en los lugares y las cosas urbanas (de Solá-Morales, M.), que los hacen más aptos para la incorporación de vida en ellos, independientemente de la función a la que hayan sido destinados inicialmente.

Es por ello que, tras el análisis de miles de imágenes y situaciones a lo largo de muchos años, Chr. Alexander, en su último estudio¹⁵, destaca la existencia de quince características estructurales que aparecen repetidas veces en las cosas que tienen "vida". Éstas son: *Niveles de escala, Centros fuertes, Límites, Repetición alternada, Espacio positivo, Buena forma, Simetrías locales, Entrelazamiento y ambigüedad profunda, Contraste, Gradientes, Rugosidad, Ecos, Vacío, Simplicidad interna, No-separación.*

Es normal que las diferentes situaciones del espacio pueden hacer que este carácter de vida varíe enormemente. Pero los sistemas en el espacio que tienen estas quince propiedades en un grado fuerte, admitimos que estarán vivos. Éstas propiedades incluyen la mayoría de los ejemplos de sistemas vivos naturales: desde un trozo de hierba en un pantano a un cuarto maravilloso en el palacio del palacio de la Alhambra en Granada y también los lugares o las cosas que tienen vida más ordinaria, como la terraza de una gasolinera en un área de descanso junto a una autopista.

Así, aunque estas características definen una familia extensa de posibles lugares, objetos y sistemas, reconocemos que cada uno de los miembros de esta familia de atributos tiene vida en un cierto grado.

Debemos observar que este planteamiento no es ajeno a la arquitectura y a las nuevas formas de la ciudad que vivimos actualmente. Uno no puede dejar de notar que ciertos edificios y espacios urbanos siguen descuidando sensiblemente estas características básicas para la creación de espacios con vida.

Lo interesante de este enfoque es que aún siendo rasgos esencialmente formales, trasciende a un plano conceptual desde el cual trabajar y reflexionar sobre estas nociones, permitiendo la creación de unos parámetros y unas condiciones propicias para la vida.

De alguna forma estas características son un tipo de indicadores, unas aproximaciones vastas de un "patrón" de estructura más profunda en la que aparecen y se actúan conjuntamente.

Se reconoce, sin embargo, que la noción de campo cons-

tituido por múltiples centros, es lo primario, no estas propiedades, y que las propiedades son simplemente los aspectos de campo que nos ayudan a entender en concreto cómo funciona éste.

Por eso, consideramos importante entender que existe una serie de características que suponen las formas principales mediante las cuales unos centros pueden consolidarse en sí mismos y en su relación con otros.

En definitiva, son diferentes maneras de tratar la trascendencia de los centros y los lugares con vida, en las cosas que componen el territorio que construimos.

4-5 Vista de la Alhambra.

6 Espacio positivo. Desnudo de Matisse, recorte de papel. Se toma aquí como ejemplo para mostrar esta propiedad de ciertas cosas con vida. Vemos como la blancura del espacio, alrededor de la figura, fija la figura y le da forma. Las piezas verdes (en azul en el original) van tomando forma y se hacen reconocibles enseguida. Pero las piezas del blanco, alrededor de la figura, también se forman maravillosamente y son estas piezas blancas, presionando hacia adentro para formar el verde, que crean la belleza de la figura. Podemos decir que bajo condiciones de integridad observadas, cada cosa está formada directamente por la acción de sus alrededores en ella. Esto no es una redundancia. Este principio afirma que tanto el objeto como la masa alrededor del objeto son importantes, en este caso, y se refuerzan mutuamente.

lugares metropolitanos de articulación

- 154 | transiciones urbanas
- 156 | articulaciones
- 158 | enlaces y adherencias
- 159 | travesías
- 162 | umbrales
 - bordes urbanos en Granada
 - el espacio común del territorio
 - umbrales metropolitanos
- 166 | intersecciones y enclaves
 - Puente de los Vados
 - Soto de Roma

lugares metropolitanos de articulación

transiciones urbanas

Las **transiciones** urbanas y la relación entre la ciudad y el campo -ejemplificado en las murallas y sus alrededores- han sido, históricamente, donde han tomado forma los momentos más emblemáticos de ciudades importantes y donde se inició el Renacimiento y la primera ciudad moderna, como pudieron ser entre otras Viena, París, Roma, Madrid...

Hoy también, estos lugares son los más novedosos en la proyectación metropolitana -esta vez no ligada a las infraestructuras defensivas sino a aquellas que dan soporte al desplazamiento y la conexión- y son además el resultado de la interacción entre los distintos tipos morfológicos que aparecen en el territorio. Las **circunvalaciones** que rodean innumerables ciudades del mundo son un ejemplo visible del hecho que se cita.

Los **espacios de articulación** metropolitana se localizan principalmente, en ámbitos donde se entremezclan las escalas de urbanidad local y territorial, y donde la funcionalidad habitual tiene un ámbito supramunicipal. En sí mismos, estos espacios anuncian y buscan la posibilidad de relación, aunque originalmente aparecen más bien como un espacio de dificultad o frontera.

A su vez, estas situaciones de simultaneidad escalar generan lugares significativos en los que se juntan las tramas urbanas, y adquieren recíprocamente un nuevo orden funcional y simbólico.

Si estudiamos el territorio o la ciudad como un conjunto de estructuras narrativas interactuando entre sí, observaremos que, al igual que ocurre en el proceso del lenguaje verbal, ciertos lugares de la metrópolis actúan en modo similar a las declinaciones en las palabras, como apunta Arnheim¹, al deformarse con el fin de expresar su función en la frase.

Los **límites**, y especialmente los límites dotados de una cierta densidad y consistencia, pueden desempeñar un papel importante en ayudar a la calidad y consolidación de un centro. Esto sucede porque, la condición de límite entre dos sistemas es a menudo turbulenta y confusa. Cuando la zona del límite tiene cierta dimensión, puede tomarse como una estructura intermediaria para los procesos que obran por igual del potencial interno y las zonas externas.

El límite desempeña un papel enorme en el efecto y el comportamiento de cualquier sistema y es ciertamente una de las maneras mediante la cual, un centro vivo puede conseguir su estabilidad y fuerza para obrar recíprocamente con otros sistemas². Por eso, una transformación que da entidad a una zona límite es probable que contribuya a reafirmar un lugar. La transformación

¹ ARNHEIM, Rudolf (1978), *La forma visual de la arquitectura*. Barcelona: GG, 1978.

² PERRAULT, D. dice al respecto "La ciudad antes de ser "depredadora" era ante todo un lugar protector, un lugar de nacimiento, de desarrollo, de arraigo. ¿Cómo reconciliarla con la idea de civilización? Pues a través de su relación con el lugar y con el edificio. La envoltura, como síntesis, en este aspecto, es un aspecto fundamental como transfiguración de la arquitectura y profunda modificación de la percepción de sus alrededores".

³ VENTURI, Robert y BROWN, Denise S. (1972) *Complejidad y Contradicción en la arquitectura*, Barcelona: Gustavo Gili, 1992. Ver cap. "El compromiso con el difícil conjunto".

⁴ HOLL, Steven (1992). "Edge of a City Project". *Quaderns* nº197.



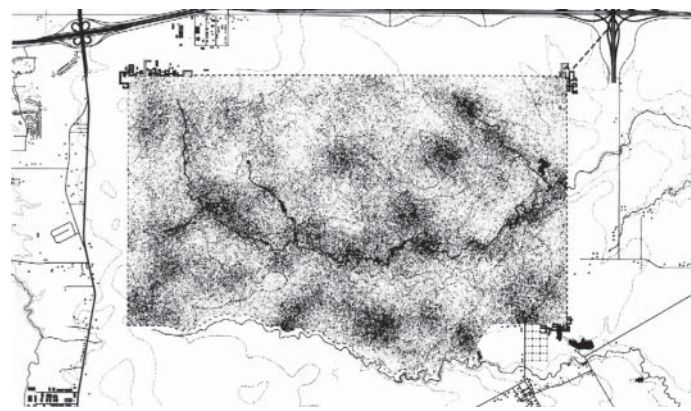
1



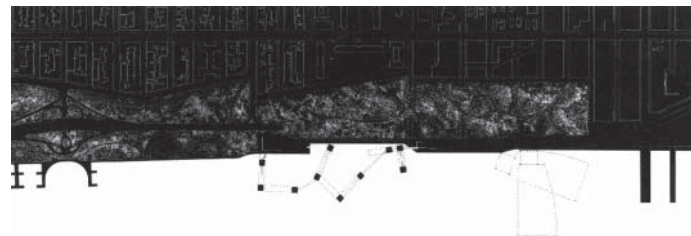
1 Interpretación de la Barcelona suburbana. (Busquets, J. y Parcerisa, J. Laboratori d'Urbanisme, ETSAB).

2 Foto aérea de periferia metropolitana, en borde urbano de Churriana de la Vega, a cinco km. de Granada (Live Search Maps).

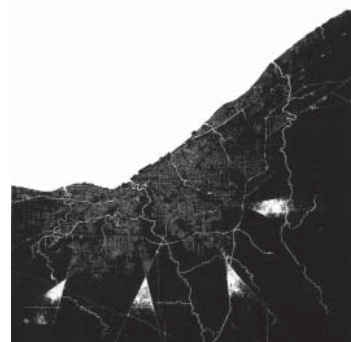
2



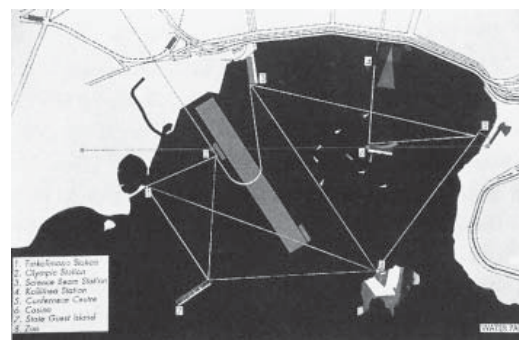
4



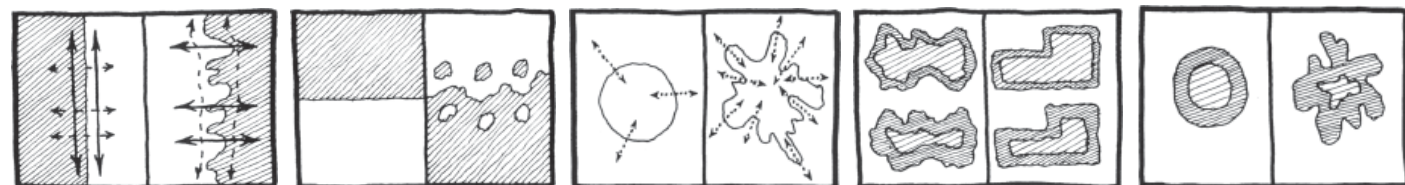
5



6



7



8

Edge of the city. Steven Holl

4 Dallas-Fort Worth (1990). Para Dallas-Fort Worth, la pradera protegida de Tejas se delimita por nuevos sectores que condensan actividades residenciales, de ocio y trabajo. Estructuras en espiral alrededor de una nueva jerarquía de espacios públicos (ligadas en una morfología continua definidora del espacio) contienen un conjunto de macroprogramas: estaciones de los sistemas de transporte público, clubes deportivos, cines, galerías, con sistemas de comunicación verticales y horizontales conectados. Los microprogramas residenciales están emplazados en estructuras adyacentes menores.

5 Cleveland (1989). En esta propuesta son cinco "X" espaciadas a lo largo del límite de Cleveland y se definen los puntos de paso precisos entre nuevas áreas urbanas y el campo. Estos espacios de nueva creación están estructurados por edificios plurifuncionales. Una de las "X" es el paso convertido en presa con funciones híbridas. En la parte urbana hay diferentes edificios, entre ellos, un hotel, un cine y un gimnasio.

En la parte rural se llevan a cabo programas públicos relacionados con la naturaleza.

6 Manhattan (1990). En Manhattan, las vías muertas existentes en la calle 72 se transformarían en un nuevo límite verde en la tradición de Frederick Law Olmsted. En el río, rasca-cielos esbeltísimos encuadran la vista y crean un nuevo tipo de espacio urbano enmarcado sobre el agua. Edificios híbridos de funciones diversas, las torres están unidas por vías horizontales submarinas.

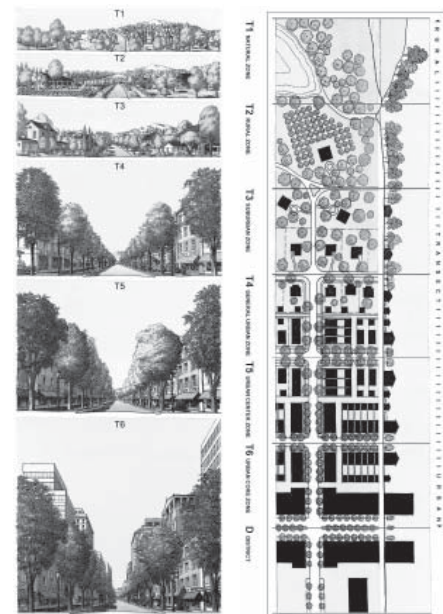
7 Liquid Island. Water Park, Elia Zenghelis, Eleni Gigantes

8 Esquemas de bordes y límites. Richard T.T. Forman

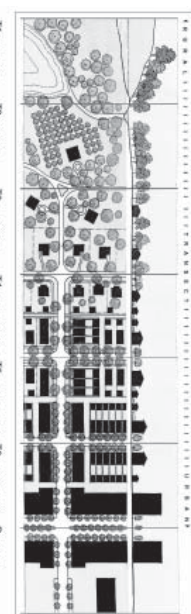
9 Diagramas de relación entre centros y umbrales sucesivos. La densidad de capas de los bordes de lugares como centros significativos, refuerza y consolida la estructura el sistema de los mismos.

10 Vistas de Secciones Tipo del Transecto urbano entre el centro de distrito y la zona natural planteado en las teorías del New Urbanism (Duany, Plater&Zyberk)

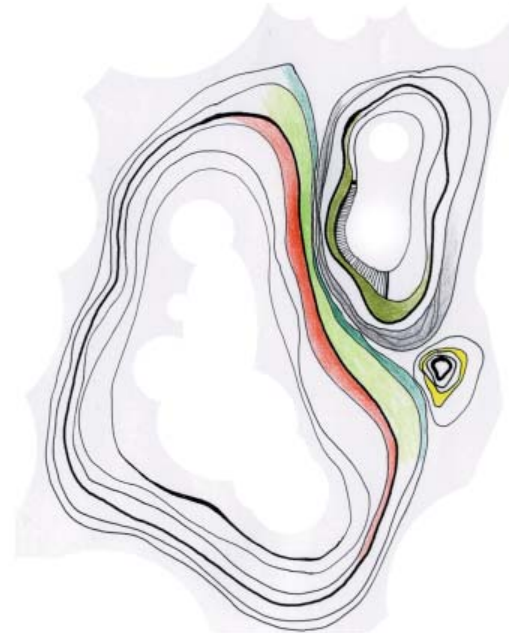
11 Planta de Transecto Tipo, (Duany, Plater&Zyberk).



10



11



9

que preserva y realza la estructura, introduciendo límites, es probable que incorpore a ella una variedad de efectos positivos. Así, el diseño urbano es una manera heurística de plantear tales transformaciones.

La **inflexión**, sin embargo, es una táctica para resolver dualidades, a pesar de que la mayoría de los tratados tratan de evitar esta dualidad. Inconscientemente se eluden creando simetrías, y esta tendencia no es más que otra manifestación de nuestro sentido de orden, ya que una dualidad irreductible no genera una estructura, no forma un sistema dotado de orden, como podemos comprobar en el uso de columnas impares y el orden simétrico en los templos griegos.

En las ciudades que evolucionan y crecen con tiempo, las inflexiones aparecen como mecanismos espontáneos de ajuste de los edificios a su contexto topográfico y urbano. Venturi³ también escribía que, "mediante la inflexión hacia alguna cosa fuera de ellas mismas, las partes consiguen sus propios lazos de unión".

Entre algunos de los diferentes enfoques, a lo largo de la historia, en el tratamiento del encuentro de la ciudad con sus límites podemos destacar entre otras muchas experiencias, la de el arquitecto Steven Holl llamada Edge of a City⁴. En este trabajo se eligen varios ejemplos americanos de lugares de diferentes cualidades como borde urbano. En cada una de ellas la respuesta también se vuelve específica. La estrategia para contrarrestar la expansión de las ciudades en las periferias es la síntesis de nuevas composiciones espaciales a través de nuevos programas y nuevas formas urbanas -no objetos- que generen un contexto intensificado. Se propone experimentar en la búsqueda de nuevos órdenes y en la proyección de nuevas relaciones sin tratar de encontrar métodos. Estos nuevos programas se centran en viviendas, trabajo, equipamientos culturales y ocio, y son planteados como nuevos condensadores sociales de los nuevos crecimientos. Es la respuesta urbana a los encuentros entre la ciudad de crecimiento desinhibido y el amplio territorio americano; que se apoya también, en la necesidad del nuevo continente por marcar de forma clara y rotunda los nuevos asentamientos en esos paisajes inasibles sin colonizar.

Articulaciones

Articular (sg. RAE) (Del lat. articulāre, de articulus, juntura). 1. tr. Unir dos o más piezas de modo que mantengan entre sí alguna libertad de movimiento. U. t. c. prnl. 2. tr. Organizar diversos elementos para lograr un conjunto coherente y eficaz.

Articulados decimos de aquellos conjuntos formados por muchas partes diferenciadas más o menos relacionadas entre sí; concepto opuesto al de homogeneidad o uniformidad formal. Es un recurso compositivo consistente en proyectar unos elementos arquitectónicos o urbanos que tienen, por un lado, una lógica formal propia, y por otro, la capacidad de enlazar dos o más elementos dispares.

Las articulaciones espaciales, como escribe Venturi, son este tercer elemento o nexo dominante que relaciona una dualidad.

Los ejes urbanos de las ciudades barrocas, que perciben el espacio como figura, constituyen ejemplos muy elocuentes de nexos dominantes o articulaciones a gran escala. En el territorio son lugares de intercambio social de dimensión variada e influencia geográfica. Algunos casos singulares de calles o plazas también generan espacios que articulan tejidos urbanos diversos, actuando como mecanismos de mediación.

La articulación puede aparecer a cualquier escala, ya que construye un orden entre diferentes componentes, aunque es más reconocible a la escala visual humana, es decir, arquitectónica principalmente. En muchos casos, la invisibilidad directa del paseante, no impide que ciertos proyectos urbanos de gran envergadura, posean la capacidad de posibilitar ricas relaciones. Ejemplos paradigmático son el diseño de Regent Street (Nash, 1811) en el centro de Londres, uniendo dos importantes parques; o la sucesión de situaciones urbanas generadas por la adecuación articulada de las rondas de grandes ciudades, como es el singular caso del Bulevar Périphérique de París y la sucesión de estudios de articulación urbana realizados para sus diferentes tramos.

El movimiento moderno rechazó la inflexión, y aceptó más la articulación y la separación, así como la especialización. La voluntad de orden, basada sobre todo en la geometría y en la repetición, preocupó a escala global del proyecto, pero dicha preocupación no fue acompañada de la necesidad de manifestar expresivamente los enlaces entre las partes.

Los elementos poco compatibles de la arquitectura quedarían a menudo como elementos separados o tangentes. Estas tangencias sin transición, o estas intersecciones sin inflexiones ni articulaciones, pueden encontrarse muy a menudo en la ciudad, aunque casi nunca sean el resultado deseado del proyecto.

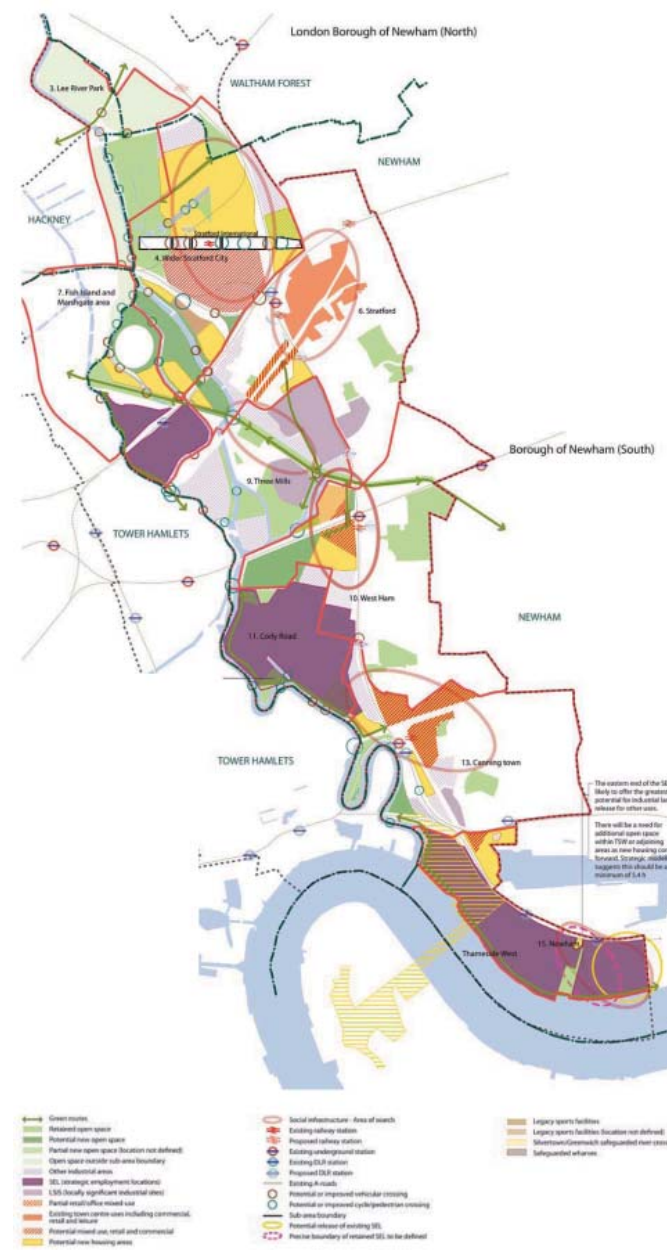


1



2

...El dibujo no existe. El cuerpo no acaba en líneas. La naturaleza comporta una sucesión de redondeces que se involucran unas en otras. Pero no hay líneas en la naturaleza, donde todo está lleno. Por eso no he fijado las líneas, sino que he esparcido los contornos...el secreto de la belleza radica en las transiciones... (Honoré de Balzac, "La obra maestra desconocida").



1 Rubi Diagram. Relación fondo-figura, lleno-vacío, copa-rostros.

2 Regent Street. J. Nash. Londres, 1811. Proyecto de calle como articulación de dos importantes parques de la ciudad, Regent's Park y St. James Park (2 km de extensión). La estrategia de Nash consistió en organizar el trazado con tramos articulados y diferenciados. La unidad se consigue a través de la sección de la calle y la tipología arquitectónica.

3 Lower Lea Valley (LLV) es actualmente uno de los proyectos de articulación y regeneración urbana de mayor envergadura en Gran Bretaña, con 8 km de extensión. Albergará las Olimpiadas del 2012 y se caracteriza por las extensas zonas industriales y de abandono. Gran parte del valle está fragmentado, contaminado y dividido por cauces fluviales, canales, carreteras y líneas de ferrocarril.

El objetivo clave del proyecto es articular el máximo número de elementos urbanos de esta parte de la ciudad y construir un nuevo lugar metropolitano de integración. Otros objetivos son: convertir esta zona en una parte de la ciudad vibrante, rica, heterogénea y de usos mezclados que se integre completamente en la construcción urbana de Londres, crear un nuevo paisaje que contenga nuevos parques cualificados, hospedar los juegos olímpicos, dotar a la zona de equipamientos deportivos, programa de vivienda y espacios para el comercio.

La inercia de los juegos demolerá infraestructuras obsoletas y proveerá otras nuevas para regenerar el valle y los cursos fluviales.

Las organizaciones locales, en colaboración con el sector privado, construirán proyectos estratégicos de nuevos servicios, infraestructuras sociales, equipamientos y red de transporte público, dotando al lugar de una nueva densidad de viviendas y trabajo.

El factor clave para la regeneración está en las directrices de un desarrollo sostenible y en la gestión y el reciclaje de las propiedades industriales.

Principios de desarrollo para la ciudad fluvial:

Ciudad del agua

- Potenciar los cursos fluviales para crear lugares fantásticos.
- Mejorar los cursos fluviales sin que esto entre en conflicto con la defensa frente a inundaciones, el potencial de transporte, el carácter del paisaje y el valor ecológico del corredor.
- Establecer una red verde, y proteger y mejorar los espacios libres existentes

Centros prósperos

- Proveer y apoyar una mezcla de usos en nodos de actividad clave (nodos de intercambio) para asegurar servicios y equipamientos en lugares accesibles
- Asegurar una red de equipamiento de educación, sanidad etc. para acomodar el crecimiento previsto del área
- Promover mezcla de usos y actividades.
- Proteger y desarrollar el carácter e identidad de los centros existentes
- El desarrollo de infraestructuras sociales se desarrollan junto con el programa de viviendas.

Habitación

- Proyectar barrios y comunidades (600 viviendas antes del 2016)
- Promover nuevos modos de habitar, tipologías variadas con énfasis en la vivienda familiar.
- Concentrar las casas en los nodos y redes de mayor accesibilidad.
- Alto nivel de diseño, calidad y sostenibilidad.
- Retener, vigilar e incentivar los lugares de empleo estratégico singular y manejar la transición del uso de suelo industrial.
- Se busca proteger la capacidad industrial del valle pero también introducir usos y actividades adicionales.
- Fomentar mezcla de empleos.
- Fomentar mezcla de comercio e industria

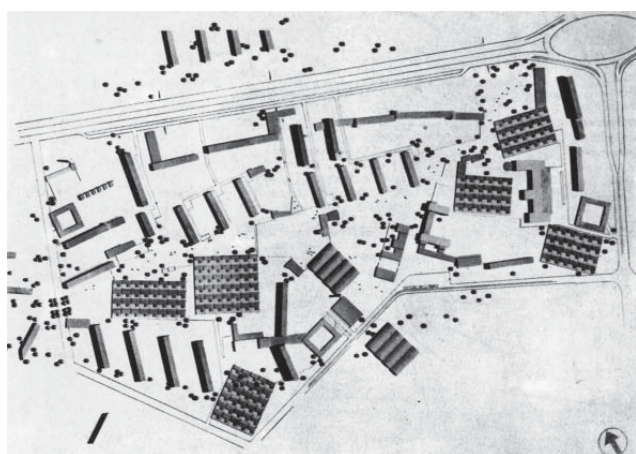
Conexiones

- Reducir impactos visuales de las infraestructuras
- Mejorar la accesibilidad e capacidad del transporte público
- Embellecer itinerarios y caminos peatonales y para bicicletas existentes.
- Establecer una estratégica de aparcamientos para coches.
- Maximizar el uso de vías de tren y agua para transporte

3



4



5



6

4 Proyecto de Hans Scharoun para Berlín Capital. Axonometría y planta. Con W. Ebert. 1958. En este concurso llamado Hauptstadt (1958) en Berlín se dice: "Berlín tiene la ventaja única de poseer un inmenso espacio verde abierto e interior -Tiergarten-. A lo largo del perímetro de esta escultura hueca, podrían situarse complejos ordenados, que pudieran experimentarse como rasgos dominantes continuos o como elementos individualmente dominantes". Queremos subrayar en este proyecto, la utilización del espacio verde abierto como elemento urbano articulador, entendido como espacio intermedio fluido, característico de Scharoun, a través de lugares y piezas urbanas ligadas entre sí.

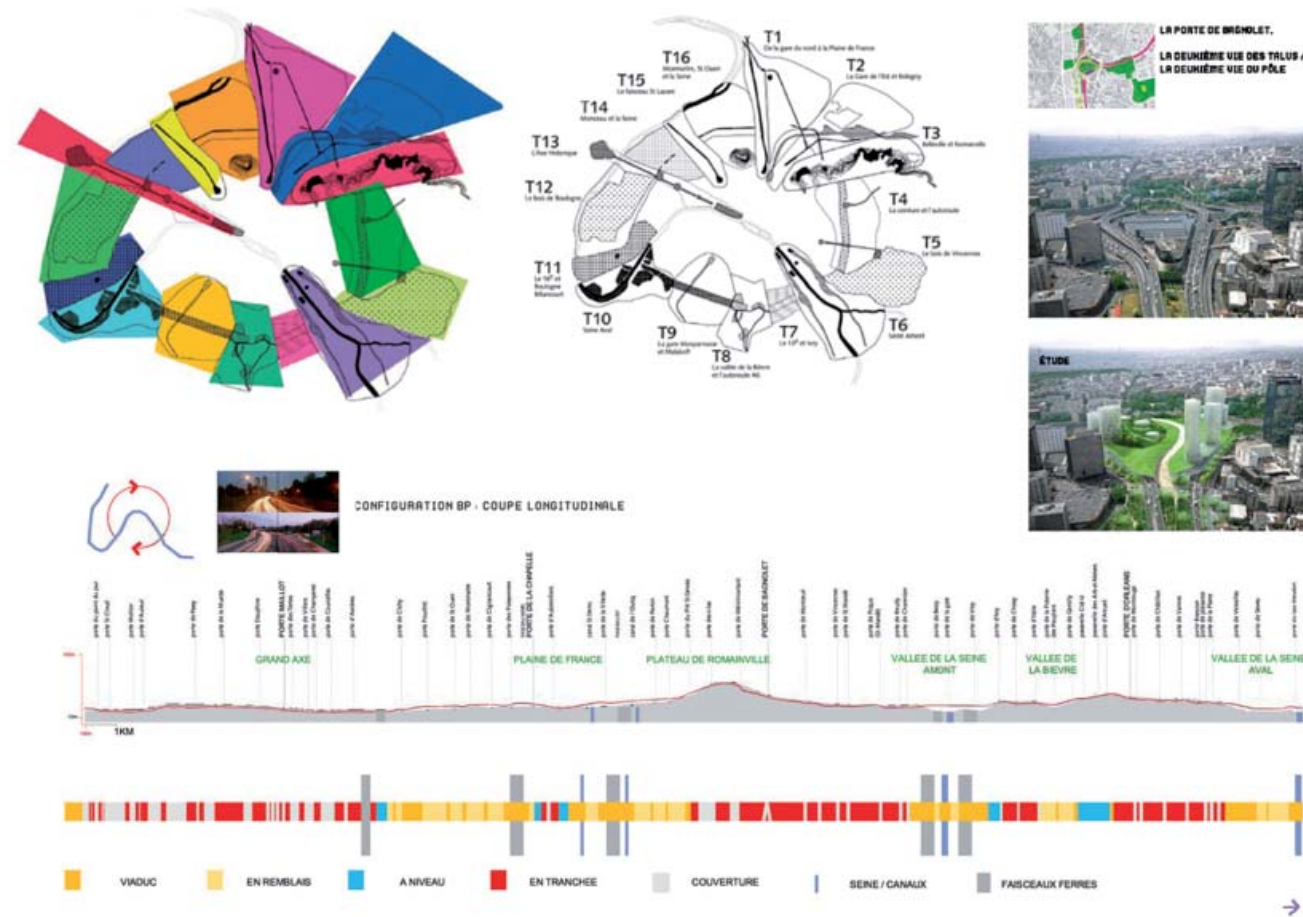
5 Proyecto de unidad vecinal Hans Scharoun en Berlín 1949. En el barrio de Friedrichshain, junto a la arteria principal de Frankfurter Alle, se diseña una unidad vecinal basada en la extrema diferenciación de los tipos arquitectónicos con alturas y usos dife-

rentes (torres, casas jardín...), y en la capacidad unificadora que posee el espacio libre y orgánico a modo de parque.

El arquitecto ofrece el "Stadtlandschaft" o ciudad-campo como la principal concepción del espacio. En sus trabajos proyecta una asociación entre intimidad e idea de paisaje, una ambigüedad entre interior y exterior a todas las escalas, revelando una topografía o una formación geológica, sembrando en ella la arquitectura.

6 Borde urbano Sur de Amsterdam. (H.P. Berlage, 1915)

7 Boulevard-Peripherique. Paris. (Tvk, 2008) Como si de un collar ce cuentas se tratara, el periférico de Paris va anudando una corona de áreas de intervención o "dovelas" que articulan y liberan la tensión entre la cité interior y los barrios periféricos de la ciudad capital. (<http://www.tvk.fr/BOULEVARD-PERIPHERIQUE-PARIS.html>)



7

Si aceptáramos que hoy en día existe una tendencia creciente a la configuración de lugares disgregados, ¿Sería posible una articulación significativa de los mismos? ¿cuáles serían los instrumentos necesarios para ello? Una ciudad articulada y plural exige un orden abierto donde la multiplicidad pueda mostrarse, y donde el conocimiento, cuyo origen está en la admiración y el afecto hacia las cosas, convierte en paisaje común el laberinto metropolitano que habitamos.

La progresiva disolución de la compacidad de la ciudad ha generado la necesidad de reconfigurar unas formas físicas que pongan en relación unas piezas con otras.

enlaces y adherencias

El *Plan de Enlaces de Barcelona y Municipios Circunvecinos* de Léon Jaussely, (1901) fue un magnífico proyecto de articulación, en el que se iniciaba la labor de dar unidad a la gran ciudad metropolitana de Barcelona, redimensionada ahora con la incorporación y adaptación de los pueblos vecinos.

Este Plan ofrecía las posibilidades de mezclar las tramas antiguas y la geometría clarividente de la ciudad nueva, además de incluir y fusionar la dimensión pequeña de lo local a la gran escala.

“Comprender que el futuro de esta variedad pasaba por asegurar la agregación, de acuerdo con una lógica superior, en una gran ciudad sobrepuesta. Es la macla de estructuras de diferente escala, la coexistencia –conflictiva, evidentemente, pero creativa- de racionalidades contrapuestas la que permite la cultura urbana” (Solá-Morales, M. de).

Se sucedían, simultáneamente, un proceso de descentralización y otro de confrontación -entre la autonomía y la coordinación de los pequeños municipios- con la gran ciudad.

La noción de *anexión* suponía la apuesta por una idea de gran ciudad superior a la de la suma fragmentada y municipalista de barrios o pueblos.

El proyecto planteaba precisamente dar respuesta y coherencia al conjunto de núcleos independientes, estableciendo los enlaces urbanos pertinentes entre los barrios, y entre éstos y la ciudad nueva. También transformaba la imagen de la ciudad introduciendo nuevas tipologías arquitectónicas, y jugando con situaciones metropolitanas y topográficas más próximas a las particularidades de la nueva escala adquirida.

Esta concepción de la propuesta como suma de lugares de ensamblaje metropolitano o de actuaciones locales de repercusión metropolitana, suponía una visión enormemente útil y actual, principalmente por su planteamiento estratégico de refuerzo táctico, tanto en el significado como en la organización global de la ciudad.

Producía una nueva triangulación interna de trazados que conseguían enlazar e integrar los asentamientos de los alrededores del núcleo de Barcelona con la geometría dura y única de la retícula ortogonal de Cerdá. Era el paso de ajuste y adecuación urbana del modelo original, atendiendo a las especificidades de los lugares y sin olvidarse de la claridad del esquema general.

Lo singular de este proyecto, motivo por el que hacemos referencia especial en este apartado, es la gran preocupación, además de la anticipación en el tiempo, de entender la relevancia estructural que tendrían estos enlaces o *uniones metropolitanas*, de los nuevos miembros con

respecto a la vertebración completa de la nueva ciudad, que aún se encontraba prácticamente en sus fases más iniciales.

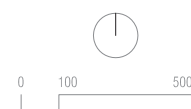
Estos enlaces son los dispositivos o focos metropolitanos de reorganización completa que permiten reequilibrar adecuadamente la dinámica de crecimiento y la inclusión continua de nuevos elementos a la ciudad total. También Granada reclama una adecuación de la estructura del sistema metropolitano que permita un crecimiento sin un colapso progresivo del núcleo central. Una alternativa a la centralización excesiva de dotaciones y equipamientos en el municipio de Granada y la inercia al crecimiento extensivo de los asentamientos de su espacio metropolitano con la creación de una infraestructura de transporte público¹ y servicios que soporte un crecimiento policéntrico y armónico.

A su vez, existe la necesidad de mirar con atención el espacio periurbano como un híbrido entre campo y ciudad, sin la oposición radical con que se suelen considerar ambos espacios. Por ello, se proponen numerosas y dispersas ventanas o puertas al gran espacio abierto y común de la Vega-Parque, así como de itinerarios de penetración y travesía al mismo, dispositivos éstos que sólo pueden ser elaborados a partir de la consideración cuidadosa de la relación de cada uno de los municipios, de la Aglomeración urbana de Granada, con la Vega. Estos núcleos urbanos vienen extendiéndose, como es lógico en general, sobre la Vega, pero haciéndolo de una manera inadecuada, según extensiones de la urbanización que configuran nuevos bordes perimetrales del casco urbano. Cabrían por tanto, ensayos de modelos alternativos como:

- formas de extensión porosas, inclusivas de espacios vacíos de vega dentro del casco. Serían tanto crecimientos hacia fuera del lleno como hacia dentro del vacío.
- rellenos de vacíos internos, tanto por la edificación como por huertos agrícolas: un *infill* ciudad-campo.
- ocupaciones lineales de filamentos urbanos con porosidad significativa transversal.

Una respuesta ante el Plan Especial que inicia ahora en esta zona, no es un Gran Parque o una concentración de servicios en un solo punto, como propone con modelo parque metropolitano Millenium, sino mil parques, es decir, una suma de miles de intervenciones tácticas repartidas estratégicamente en las miles de situaciones y encuentros entre los pueblos de Granada y la diversidad de espacios de la Vega. Es de destacar el carácter

eminente agrícola, que no jardín, de este espacio fértil y altamente productivo, y también el miedo y el consenso respecto a la no tematización y vulgarización de la identidad genuina y real de los sitios. Por eso, se observa que no hace falta llenar de nuevos equipamientos este espacio, sino más bien cuidar y mejorar las actividades existentes, y potenciar el contacto y las infiltraciones de las ciudades en el campo o del campo en las ciudades (“El Parque empieza en la Plaza de cada uno de los Pueblos de Granada”). En este sentido sería de gran relevancia el trabajo sobre los umbrales urbanos y la transformación e intensificación de itinerarios y lugares significativos que ayuden a dar cohesión a la multitud de centros posibles en esta Vega, ágora de la ciudad región de Granada.

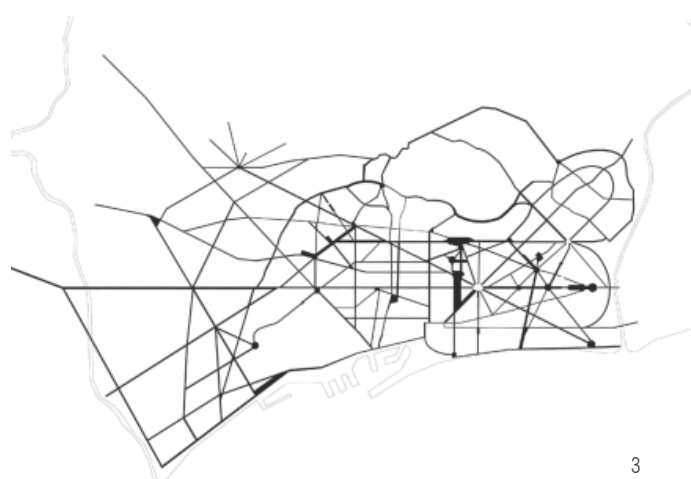


“El crecimiento urbano de la Aglomeración -no solo inevitable sino deseable- puede adoptar una estructura de concentración descentralizada y de una compacidad porosa en la que lo importante no es el diseño de frentes-fachadas separadores de ciudad y vega sino la multiplicación de perímetros de contacto y membranas porosas. De manera que la penetración de la urbanidad en la vega, adoptando patrones difusos, de concentraciones lineales porosas o de extensiones compactas plenas de vacíos potentes. Interpenetraciones entre arquitecturas y agriculturas en una nueva urbanidad que constituye un paisaje mixto, polifuncional, fragmentado y de creciente perímetro de contacto entre la ciudad rurizada y un campo urbanizado” (Gómez, J.L.).

¹Se resalta la importancia, la urgencia y la oportunidad de revisar y ajustar, desde el Plan Especial, las infraestructuras y el modelo territorial planteado por el POTAug hace ya una década, permitiendo así concretar y poner en valor las innumerables situaciones locales específicas que convergen en este área extensa con más de 30 municipios, y que el planeamiento subregional no incorporó más que de una forma ruda e indicativa.



2



3



4



5



6



7

1 Adherencias y enlaces metropolitanos. Se sugiere con el dibujo las infiltraciones y entre campo y ciudad, a la izquierda entre Cúllar Vega, Ambroz y el río Dílar, y a su derecha entre Churriana de la Vega y el río Genil.

2 Cintas verdes. Sistema de espacios libres del Pla Jausseley. (Fiol Costa, C. Tesis 2007).

3 Matriz formal del Plan de Enlaces de Jausseley para Barcelona. (Fiol Costa, C. Tesis 2007).

4 Travesía. Vista de tramo sinuoso de con área de descanso y mirador en su lateral. Junto a las laderas del valle del río Fardes, próximo a Guadix.

5 Paseo de la Virgen. Salida Norte de Fuentevaqueros, Granada.

6 Avenida de América, salida oeste de Santa Fe, Granada.

7 Calle Real y Plaza de España, en el centro de Santa Fe.

travesías

Los caminos se trazaron para unir lugares, marcando recorridos y dando forma a un espacio relacionado. Las ciudades eran el resultado de una turbulencia al anudarse en un punto y hacer de los caminos, caminos habitados. Estos caminos habitados, que unen sitios, actividades y personas, han ido cambiando su forma adaptándose a las distintas maneras y velocidades de recorrer las distancias de separación. Esto ha dado lugar a una dificultad creciente para compatibilizar los modos de desplazamiento. Creándose una red más compleja en la que los itinerarios son intercambiables -al poder elegir en casi cualquier momento la forma de recorrerlo-, múltiples y diferenciados, a lo largo de todo su desarrollo. Esto ocurre porque ya no hay una sola manera de llegar a los sitios. Las travesías presentan otras posibilidades dentro de un conjunto de itinerarios combinados, conectados y entrelazados. Se ofrecen como una experiencia espacial diversa al atravesar linealmente un territorio urbano y cambiante. Podrían apoyarse tanto en una infraestructura potente y veloz, como en un trayecto débil y lento. Las percepciones acontecidas varían en contrastes acelerados creándose una yuxtaposición de elementos diferentes.

Estos ejes o itinerarios metropolitanos se polarizan modificando y transformando irregularmente los ámbitos adyacentes. Por eso, las infraestructuras de estas nuevas urbanidades de mayor escala remueven y golpean con fuerza la tranquilidad de los pueblos y paisajes lentos y olvidados. Van de la mano de la arrolladora potencia de las grandes ciudades y sus numerosos y poderosos habitantes. El encuentro entre la movilidad y la edificación es inevitable. Lo que si puede ser evitable es la torpeza con la que se han solucionado estos primeros contactos. Para ello se debe desarrollar una nueva conciencia del espacio y de su uso estático o en movimiento. Será necesaria la adecuación y la integración de las diferentes velocidades con los variados ambientes urbanos y naturales -residenciales, parques, reservas naturales, polígonos industriales, equipamientos...-. El surgimiento de actividades que requieren más espacio, más económico, más accesible y mejor conectado con la gente -por ejemplo, nuevos estadios de fútbol, centros comerciales, aeropuertos, nuevas áreas residenciales,...) ha superpuesto nuevas redes a las existentes alejando usos importantes de los centros urbanos tradicionales y creando nuevos centros o polaridades. Este alejamiento y extensión mayor de los "campos urbanos" ha generado necesariamente velocidades mayores a la hora de moverse en el territorio y modalidades de transporte más adecuadas con el

fin de economizar tiempo y gasto (transporte público - bus, metro-, evitando atascos, costes de combustible, accidentes...).

El mapa de uso cotidiano del ciudadano actual ya no es un espacio continuo y compacto. Son un conjunto de itinerarios, discontinuos o a saltos, más parecidos a los diagramas de transporte de metro. En éstos, la experiencia no es secuencial sino que los enlaces se producen de forma asociativa, como los links de la web. Son tránsitos en los que la velocidad y la preferencia del objetivo-lugar a alcanzar, anula la experiencia del espacio-tiempo intermedio y sus posibilidades de intercambio con los entornos cercanos. El paseo lineal y relajado del "flâneur" del siglo XIX, pasa a convertirse en la deriva metropolitana contemporánea que enlaza y conecta los puntos de nuestras necesidades diarias. Ahora, que duda cabe, las travesías son mayores y, la conciencia del deseo y la dificultad de movernos en el territorio aumenta. Esto enfatiza aún más la posición de los lugares propios, oscureciendo e ignorando el resto. La unidad espacial y física de la ciudad pasa a ser más conceptual y geográfica, aunque ambas percepciones se superponen y son simultáneas.

Las nuevas cartografías de la metrópolis han generado numerosos espacios de abandono desarticulados y descalificados que, con el tiempo, han empezado a resolverse con proyectos que los han puesto en valor, organizándolos y articulándolos en el sistema de espacios libres de la ciudad. Estos espacios de abandono son espacios desconcertantes de un gran atractivo, en los que a veces ocurren cosas interesantes, aunque no siempre es así. Sabemos que el atractivo de lo extraño no tiene por qué convertirse en una justificación del abandono y el deterioro. Tampoco el exceso de control y diseño de los lugares intermedios es la solución más acertada. Los proyectos en estas áreas de contacto no deben condicionar ni ir en contra de la indeterminación de los procesos urbanos adyacentes, sino apostar por estrategias y formas que permitan la integración de las partes, permitiéndoles adaptarse sin dejar de ser posibles y válidos para el conjunto. Reforzar la ambigüedad, en algunos casos, ha sido la opción.

La práctica del urbanismo más adecuado es aquella que alimenta en la gente la sensación de valor y proximidad hacia los lugares. La riqueza de una ciudad está, no sólo en la cantidad y la diversidad de los elementos que la constituyen (actividades, lugares, acontecimientos...) sino en la facilidad que tenga el mayor número posible de personas de poder participar de ellos, modificándolos, creándolos y afirmándolos.



1



2



3



4



5



6



7



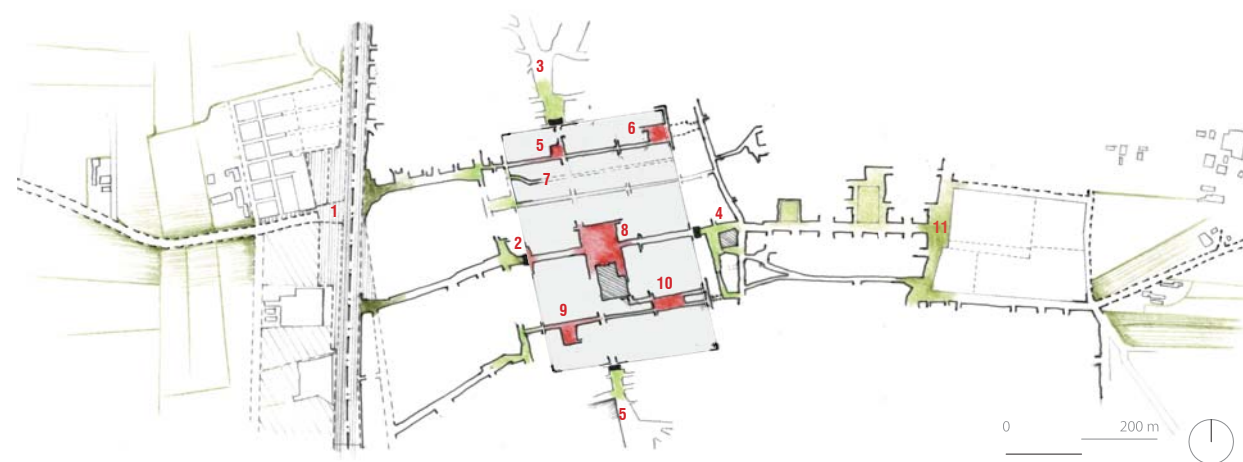
8



9



10



- 1 Umbral.** Área de transición urbana de Santa Fe a la Vega, coincide con el soterramiento de la A-92 y la integración del borde industrial y residencial de la zona norte.
- 2 Puerta Norte** (Jaén) del Centro Histórico fundacional. Existe toda una franja en torno a esta trama, coincidente con la antigua Cava, o foso de protección.
- 3 Puerta Este** (Granada). Existe un área de influencia en torno a la puerta y que se amplía hacia la avenida de las Américas.
- 4 Puerta Sur** (Sevilla). Área de influencia y entorno del mercado del pueblo.
- 5-6 Plaza Ceferino Isla y Plaza Pacheco.** Se produce un eje de relación entre plazas como prolongación del camino a Atarfe.
- 7 Singular y única curvatura de una calle interna al centro histórico coincidente con la traza del antiguo camino a Atarfe.**
- 8 Plaza central de Santa Fe** (de España) configurada por la Iglesia la Encarnación, el Ayto., la Curia, Museo, Pósito y antiguamente también la cárcel. Santa Fe aún es centro de su propio partido judicial.
- 9-10 Plaza Garcilaso y Plaza San Agustín.** Segundo eje de relación entre plazas norte-sur, dándose una cierta continuidad natural entre la Vega, la ciudad y el río Genil.
- 11 Lugar de articulación,** entre la primera corona de ensanche del centro de Santa Fe y la última banda sur de servicios y equipamientos culturales-deportivos, en contacto con la Vega Sur del pueblo.

- 1 Ermita de los tres Juanes.** Junto con el Parque de la Naturaleza de Sierra Elvira y las Canteras de Piedra, esta travesía se presenta aquí como comienzo en este Hito-Observatorio, desde el cual se domina visualmente el "País" de Granada, citando a Fernández Navarrete. (en el plano de la derecha aparecen localizadas las imágenes citadas en esta serie).
- 2 Cementerio de Atarfe.** Se muestra aquí el estrem de la calle que conectaba las afueras del pueblo con la iglesia de la Encarnación en el centro del pueblo, junto a la que podría ser considerada la calle mayor.
- 3 Cruce con de la travesía con la carretera a Pinospuente-Córdoba y la traza y la estación del ff.cc.** Puerta o acceso de servicio y transporte para el pueblo. Localización de diversas fábricas, industrias y almacenes (Muebles, ácido sulfúrico, áridos, cementos, Laboratorios agrarios, materiales de construcción,...)
- 4 Barriada de la estación y zona industrial de transición urbana con la Vega,** dirección hacia Santa Fe.
- 5 Área de abandono.** Usado provisionalmente de escombrera al borde justo del municipio de Atarfe y escondido entre plantaciones de chopos (supuestamente erial propiedad pública y antigua zona inundable). Tiene de unas veinte hectáreas aproximadamente.
- 6 Actividades en torno al río Genil.** Matadero de Aves, Antiguo Aserradero de la Vega de Granada, Vivero, Cortijo de la Cantina (antigua Fábrica del Señor de la Salud de Santa Fe), Restaurante y club de Jazz "Alexis Viernes". Puede ser considerado un lugar central dentro del recorrido del río a lo largo de la Vega.
- 7 Lugar de articulación al norte de la ciudad de Santa Fe con la Vega.** Actualmente se encuentra realizándose un soterramiento de la autovía A-92 (Granada-Málaga-Sevilla) que permitirá reconsiderar este borde urbano con la Vega. Se observa un frente discontinuo de residencia e industria, principalmente.
- 8 Centro histórico de Santa Fe.** Podemos reconocer la cruceta central, con las puertas norte, sur, este y oeste, y la plaza central. Es un núcleo central y compacto atravesado por caminos calles de orientación principal norte-sur perpendicular a la traza del río Genil.
- 9 Borde urbano sur de Santa Fe.** Es la posición de grandes equipamientos deportivos y culturales que no tienen cabida en el núcleo histórico central.
- 10 Cortijo de Santa Teresa.** Es un extremo singular de la travesía que se cita en la siguiente página a unos dos km. al Sur de Santa Fe.
- 11 Azucarera Nuestro Señor de la Salud en Santa Fe,** desde donde partía "La Maquinilla" hacia la estación de ferrocarril de Atarfe, a modo de lanzadera industrial de mercancía. Aún permanece la traza y algunas construcciones asociadas sin uso. Ver apartado infraestructuras en el capítulo de Introducción (Archivo: A.CASTILLO).
- 12 Recorte del Plano de Ferrocarriles y tranvías de Granada de 1930.** Podemos ver la traza de la citada "Maquinilla" desde la estación de Atarfe a la Azucarera Nuestro Señor de la Salud al norte de Santa Fe.



travesía de articulación metropolitana entre la ermita de los Tres Juanes y el Cortijo de Santa Teresa (Atarfe-Santa Fe)

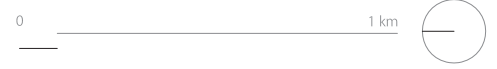
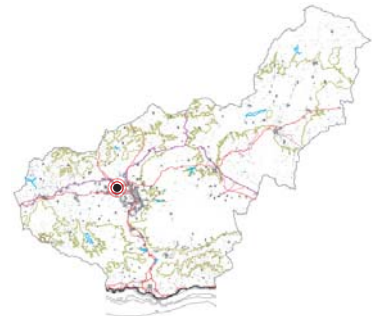


11



12

- residencial
- equipamiento
- espacios libres
- Industrial
- enlace menor
- áreas de transición y abandono
- ÁREA DE PROYECTO URBANO
- ÁREA DE PROYECTO URBANO-PAISAJÍSTICO
- manzanas singulares
- cortijos singulares



umbrales

Si nos referimos a los bordes que presenta hoy la ciudad, podríamos entender que el umbral en el territorio es, esa porción externa del área urbana que difiere significativamente de lo que se entiende como ciudad. El umbral más complejo y repetido es el que pone en contacto campo y ciudad. Hoy en día, es difícil decir cuando la ciudad deja de ser ciudad, ya que de alguna manera, el campo y el paisaje ha pasado a formar una parte importante de lo urbano.

La ciudad ha dejado de ser una mancha urbanizada continua y compacta en oposición a la naturaleza salvaje, productiva o lúdica; en parte motivada por la capacidad de desplazamiento sobre el territorio. Las infraestructuras son generadoras de nuevas puertas y nuevas barreras, al entrar en contacto con los aglomerados urbanos y distorsionar el valor de los terrenos y las áreas.

Este cambio brusco de tamaño, forma y escala de la ciudad, ha multiplicado la superficie de contorno y la aparición de vacíos urbanos carentes de identidad propia, frágiles, espectantes y proclives al abandono.

Por eso existe una creciente necesidad de reconocer y estructurar nuestros contornos metropolitanos como un amplio marco de referencias organizador de las actividades comunes. Es una condición decisiva para el uso y reconocimiento de la ciudad contemporánea, si se entiende ésta como una sucesión de formas urbanas de contornos muy diversos.

Podemos observar también que la continuidad física, y la legibilidad clara de las formas básicas urbanas, permite que las personas tengan un papel activo en la elaboración de su imagen de la ciudad¹. Debido a esto, la consistencia de estos espacios umbral será esencial en la definición del territorio y su lugares (el contraste, los elementos distintivos...).

Los umbrales del territorio son, por tanto, el límite de dos campos urbanos diferentes entre los que se establece algún tipo de proximidad y relación. Por eso los podemos reconocer con claridad en los encuentros de los tejidos urbanos con el espacio agrícola, con un frente costero, o con los ámbitos fluviales de la geografía metropolitana. También en el proceso extendido de urbanización y de resistencia –o respeto– de ciertos espacios a ser urbanizados. Como rasgo particular, normalmente los umbrales naturales suelen ser curvos y rugosos, mientras que los artificiales, creados por el hombre, suelen ser más lineales. Asimismo, son bordes más o menos anchos y penetrables, que separan una área de otra y que, cuando las áreas ligadas no son de carácter opuesto, resulta difícil distinguir los lados del borde y conocer

cuando se está dentro o cuando se está fuera. Sin embargo, Heidegger lo plantearía de otro modo; los límites no son donde una cosa acaba, sino aquellos donde una cosa comienza su propia presencia. Los umbrales expresan aquí una diferencia y por eso, caracterizan un lugar concreto o una cosa dentro de un mundo.

Por otro lado, los umbrales se establecen como las partes intermedias que reconcilian las polaridades en conflicto. Si procuramos un lugar en el que puedan intercambiarse, habremos reestablecido el fenómeno dual original. Esta es “la más grande realidad del umbral”, diría Aldo Van Eyck en el “Encuentro en Otterlo”.

Los umbrales de la metrópolis, si bien no son espacios tan usados como pueden ser los caminos o travesías entre lugares, poseen también importantes rasgos organizadores a tener en cuenta, además de generar interrelaciones entre los diferentes elementos metropolitanos y ser el espacio de contacto y transferencia.



1



2

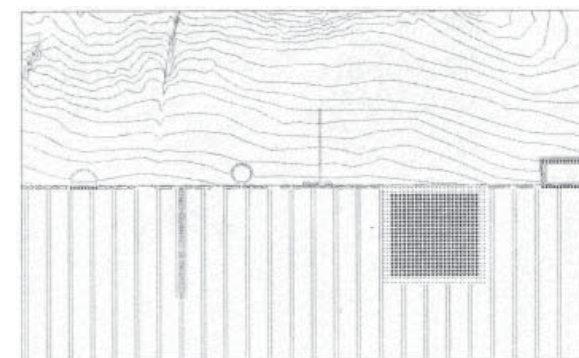


3

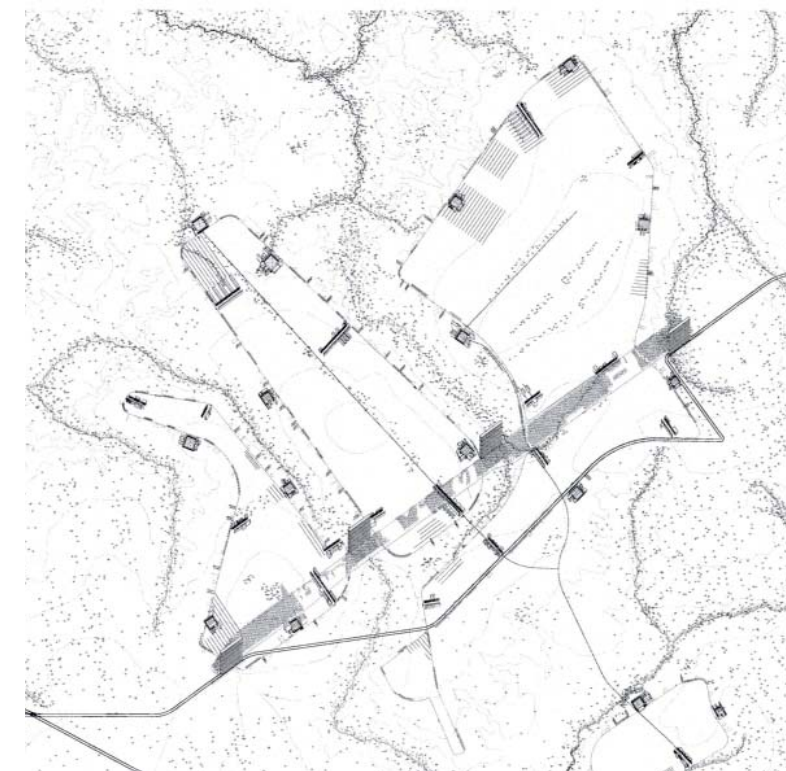
¹Haciendo frente al miedo a la pérdida de la forma y los límites. Ver artículo de Rosario Pavia “el miedo al crecimiento urbano” en el libro “Lo urbano. En 20 autores contemporáneos” de Ángel Martín Ramos, ed.



4

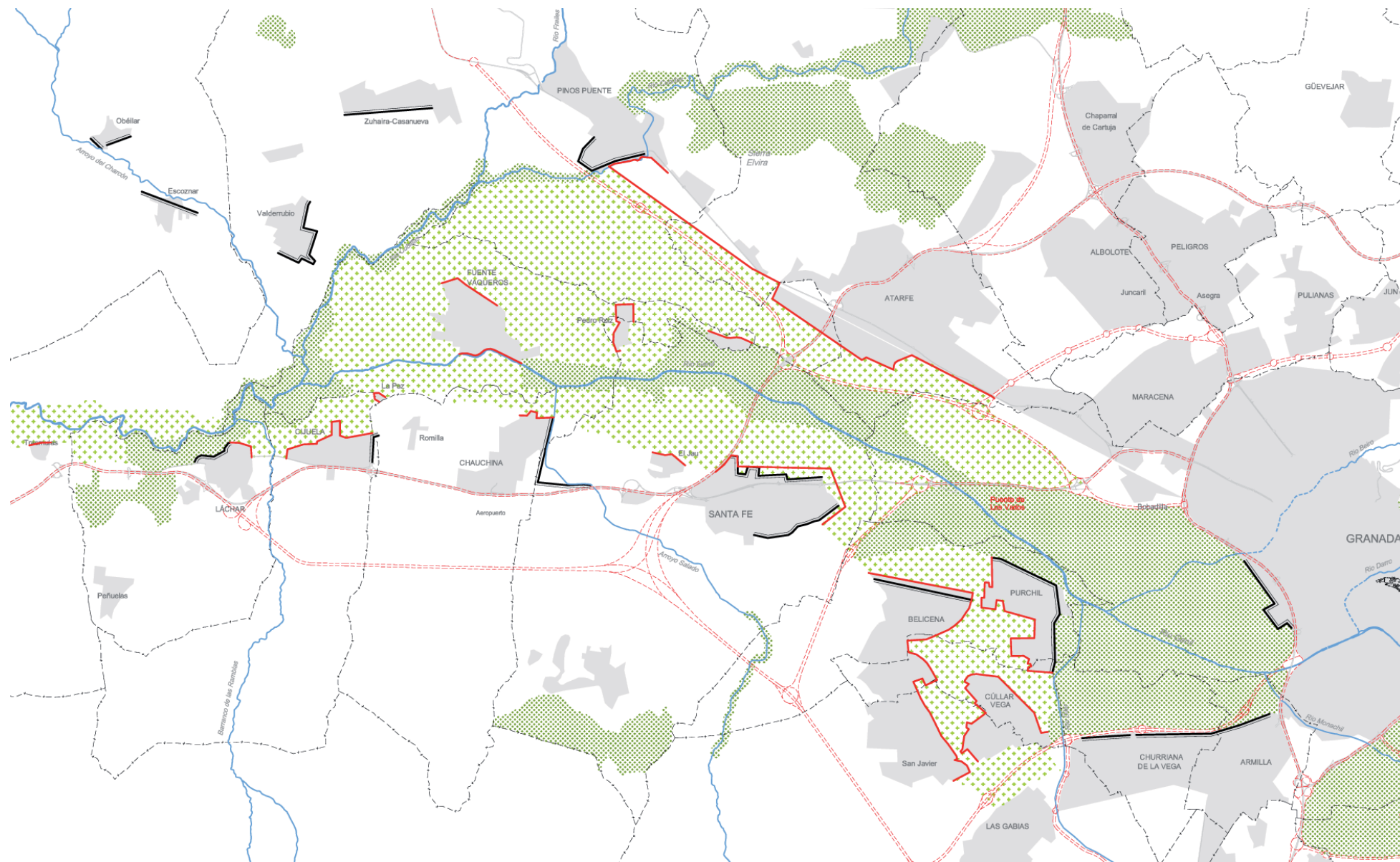


5



6

1 Relation in Space. Marina Abramovic, 1976
2 La sortie de l'usine. Lumiere, 1895. Está considerado como el primer film de la historia. Es interesante y curioso, que sea precisamente un espacio umbral el elegido.
3 Umbral. La Habana, Cuba
4-6 The Completion of Brasilia. Esta propuesta trata de completar el desarrollo metropolitano ocurrido en Brasilia y sus alrededores en las últimas décadas, a través de una estrategia de proyecto apoyada en un reforzamiento de la idea de archipiélago de las piezas urbanas, y el afianzamiento de sus bordes con nuevas infraestructuras y espacios-equipamientos referenciales. Utiliza formas arquitectónicas clásicas y reconocibles como el Patio-Plaza-Agora, el Mirador o la Galería, tratando así de cohesionar y reforzar la estructura metropolitana en relación también la naturaleza y su paisaje (Berlage Institute, 2007).



bordes urbanos en granada

Este plano quiere estudiar cuales son los nuevos márgenes urbanos y las opciones de crecimiento, que afectan directamente al espacio del área de análisis. Estos bordes urbanos son los espacios de mayor fricción y expectativa de transformación.

Se han incluido los límites singulares al crecimiento, línea gruesa roja, (art. 4.32 del Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Granada) que dispone la obligación para el Planeamiento Urbanístico General afectado, de establecer las determinaciones necesarias para impedir el crecimiento del suelo afectado al sistema de asentamientos en el exterior de dichos límites, cumpliendo así con la finalidad de proteger los suelos de excepcional valor productivo de la Vega en los que se considera que la adecuada compatibilización de los usos en el territorio obliga a primar el mantenimiento de las actividades agrícolas frente a la expansión urbana, siempre que el núcleo cuente con posibilidades de eventual crecimiento en otras direcciones. Aquí es nuevamente la Vega la protagonista al adquirir condición de gran vacío edificatorio, que aglutina valores suficientes como para ser protegida de su invasión.

Artículo 4.32. Los límites singulares al crecimiento urbano y el Planeamiento Urbanístico General.

1. El señalamiento por el presente Plan de límites singulares al crecimiento urbano implica la obligación para el Planeamiento Urbanístico General afectado, así como para sus revisiones o modificaciones en el ámbito que les afecte, de establecer las determinaciones necesarias para impedir el crecimiento del suelo afectado al sistema de asentamientos en el exterior de dichos límites.

2. Como consecuencia de lo indicado en el apartado anterior, el Planeamiento Urbanístico General no podrá clasificar suelo como urbano o urbanizable de cualquier tipo que implique la alteración del perímetro del suelo afectado al sistema de asentamientos coincidente con los límites singulares al crecimiento urbano establecidos por el presente Plan.

Junto al cauce se sitúan también otras zonas afectadas al sistema de espacios libres en categoría de espacios extensivos, con excepcional valor productivo.

También este plano quiere hacer hincapié en los bordes fluviales urbanos, que son ciertos espacios metropolitanos que poseen una singular posición y relación con el ámbito fluvial estudiado. No es tanto una condición de limitación y protección, sino de localización de lugares singulares de potencial intervención y de la articulación entre campo y ciudad que posee el propio territorio.



1 Borde urbano de Belicena hacia el norte, y hacia el cauce del río Genil y la Vega de Granada. Se considera un frente urbano hacia el espacio agrícola, como espacio singular de un enorme interés de cara a la consolidación del pueblo y el futuro espacio agrícola metropolitano.

el espacio común del territorio

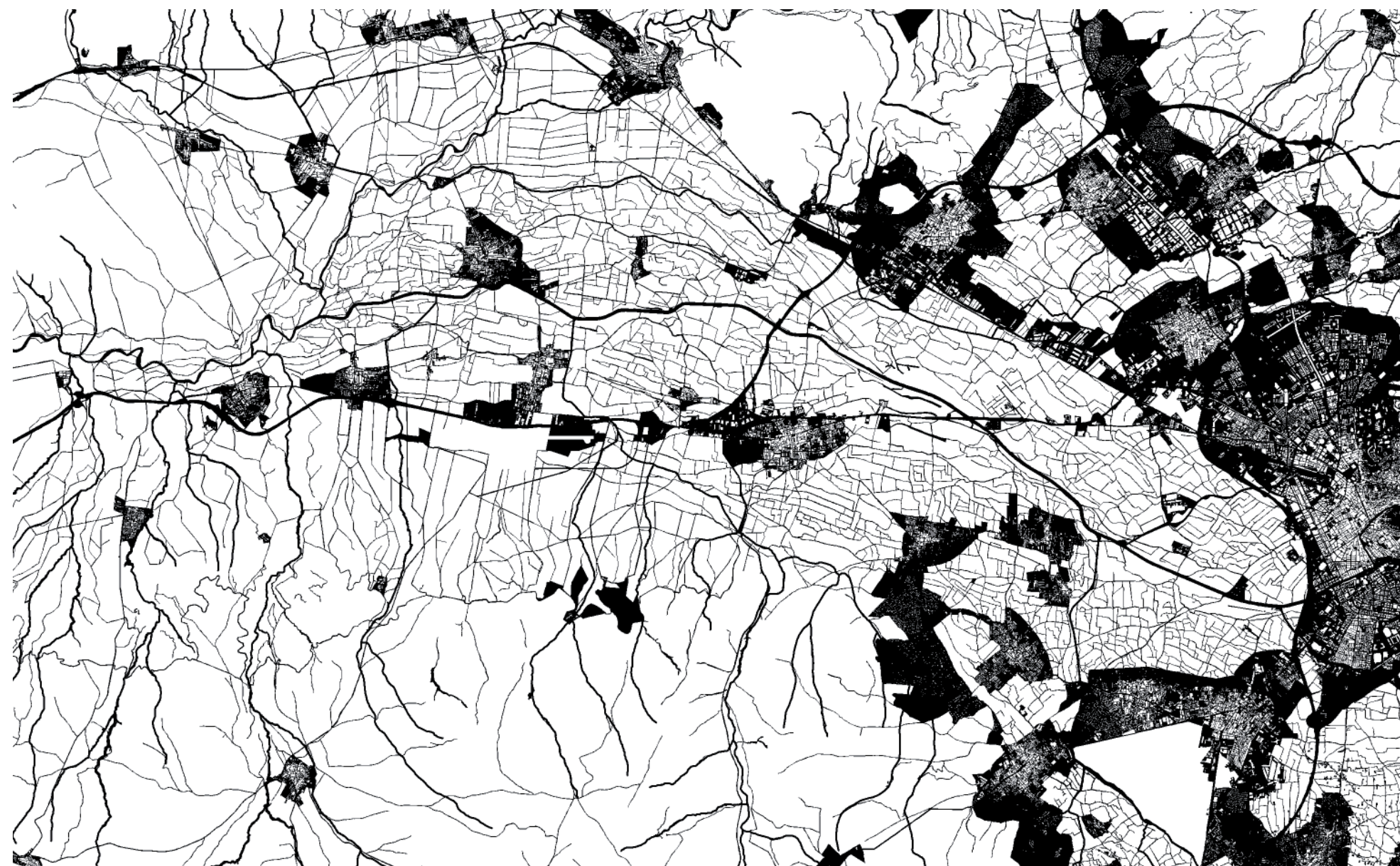
En esta imagen se muestra el espacio común del territorio original (no privado), incluyéndose también los suelos que actualmente están en una condición de desarrollo urbano. Se ha dibujado en negro todo suelo público: calles, carreteras, caminos, vías pecuarias, ramblas, acequias,... con sus respectivas superficies de servidumbre; y con previsiones de hacerse urbano, avanzando primero la reparcelación y surgiendo luego la edificación.

Desvela aquellos lugares de transferencia y flujo, extensivos o lineales, sobre los cuales se producen los desplazamientos y las estancias más habituales de los habitantes dentro de este espacio metropolitano. Es el negativo, el contrario del espacio privado. Todos aquellos lugares por donde cualquier persona podría atravesar o estar cuando lo deseara.

Sin embargo, además de conectar más y mejor esta red de espacios intersticiales, lineales normalmente, es importante dotar de densidad e intensidad a las transiciones habituales entre ambos espacios diferenciados.



1



1 Diagrama de borde. Gradiente y densificación de estratos de transición naturaleza-artificio, privado-público...
2 Imagen de borde urbano de Belicena con vista hacia Granada, la Vega y Sierra Elvira. El crecimiento acelerado por extensión de los pueblos de la Vega de Granada, crea habituales franjas de transición indefinidas y sin consolidar, perjudicando el contacto y la relación con el entorno agrícola próximo.





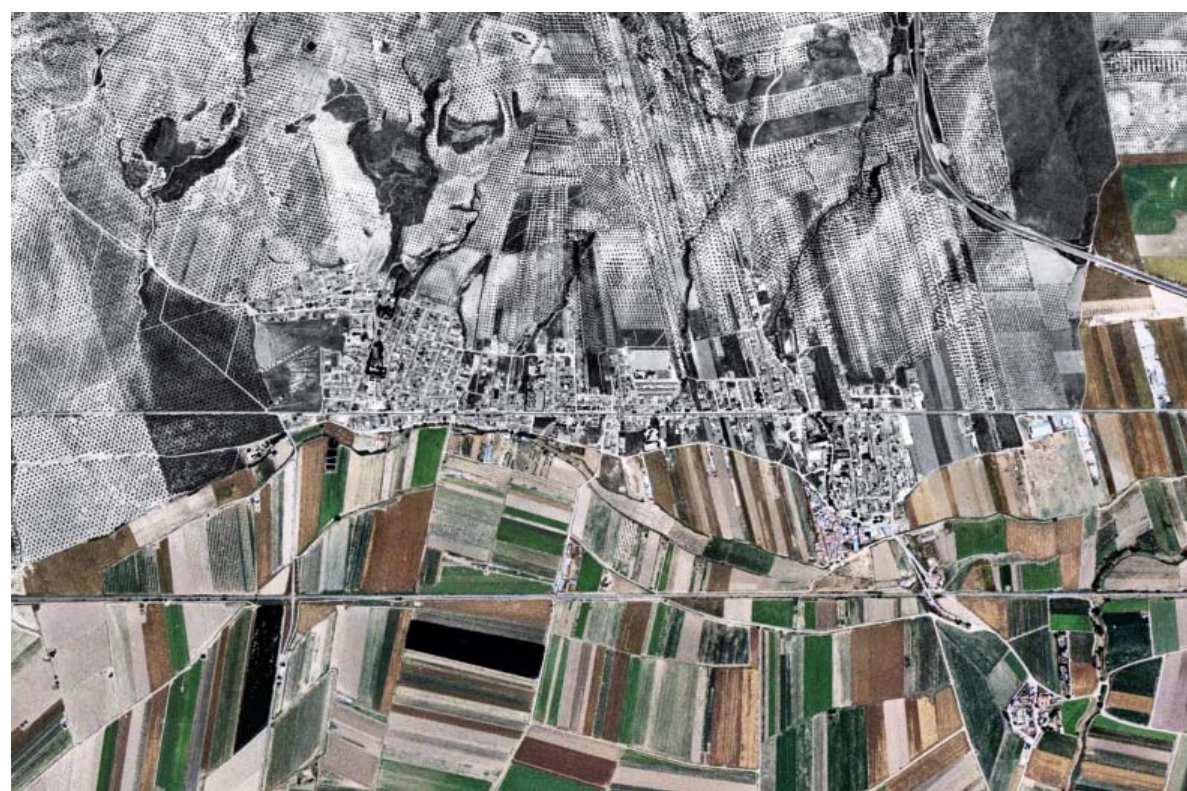
umbrales metropolitanos en Granada

Atenciones a las nuevas fachadas urbanas hacia el campo que constituyen los frentes de contacto de los asentamientos con la Vega.

Si el espacio agrario se concibe ahora como un parque abierto y diverso en actividades productivas y lúdicas, la visión que desde ellos se tenga de los pueblos será muy significativa.

El desarrollo variado y el uso esporádico de la Vega, estimula a los municipios a reconfigurar la forma de encontrarse con el campo y los nuevos lugares relacionados con el espacio agrícola, el río y su valle.

Este borde está definido principalmente por el paso de una Cañada Real que pasa justo en la zona de inflexión topográfica de la ladera donde se asientan estos poblados, surgidos del desarrollo urbano en torno a una carretera (A-336). Paralelamente a esta carretera transcurre la traza del fcc, y próximamente la del AVE. Los cauces de drenaje de esta ladera van ordenando las diferentes transversales singulares que ligan la Vega con la montaña, y en ellos se sitúan algunos espacios de referencia, como iglesias, consultorios, colegios, etc.



- 1 Análisis del umbral urbano de Zujaira, Casanueva y Anzola.
- 2 Planta de Borde urbano de Zujaira-Casanueva con la Vega.
- 3 Vista desde la carretera travesía, Zujaira.
- 4 Vista desde un paso superior sobre el fcc hacia Zujaira-Casanueva.
- 5 Umbral urbano de Belicena (Live Search Maps)

Intersecciones y enclaves

Si se entiende la travesía como un moverse a través de las líneas del territorio, los enclaves van marcando esa travesía dotándola de potenciales extremos de referencia y articulación. Las formas que adoptan estos lugares (edificados o no), suelen ser muy diversos, desde hitos arquitectónicos a lugares cargados de usos colectivos o simbólicos.

Algunos de estos enclaves serán de gran importancia estratégica, con una gran relevancia para que el sistema urbano funcione. Son foco intensivo, confluencia, cruce de intercambio entre una estructura y otra, condensación de usos. Punto de concentración e intensidad susceptible de incorporar acontecimientos.

La naturaleza no es uniforme, y la ciudad-territorio tampoco. M. de Solá-Morales escribía recientemente: “la razón y la fuerza de la ciudad reside en la intersección de personas, construcciones, movimientos y energías”. Podríamos decir que la ciudad se hace intensa cuando se cruzan o interseccionan en un mismo lugar muchas escalas de relación, cuya capacidad de repercusión consigue una resonancia muy fuerte y muy lejos.

La buena arquitectura urbana posee la potencia de tener en cuenta muchas escalas de acción, atravesándolas, sin menoscabo de su fuerza, reconociendo su singularidad en el territorio.

Son lugares estratégicos, puntos dotados de gran accesibilidad y referencia, que nos ayudan a percibir la ciudad como suma de éstos. La memoria y los acontecimientos que acumulan convierten a la ciudad y el territorio en una secuencia de realidades físicas y entornos diversos.

La ciudad y la región tienen nuevas esquinas emergentes, motivadas por las nuevas formas de actividad y movimiento. Estos nuevos ángulos urbanos o centros de atención son las nuevas potencialidades localizadas.

1 Intersecciones de calles. Muestra una serie con diferentes tipos de posibles espacios de cruce urbanos teniendo en cuenta aspectos clásicos de análisis urbano como su morfología, visibilidad, circulación... (The American Vitruvius: HEGEMANN, W.; PEETS, E., 1901)

2 Vista de Shangai. Las situaciones urbanas de máxima concentración en los ejemplos de megalópolis, como el caso de Shangai, las intersecciones adquieren una intensidad urbana y una densidad de flujos y elementos entrelazados, que integran una gran complejidad de contactos e intercambios con el entorno (Mostra Internazionale di Architettura, 10th, 2006. Venezia)

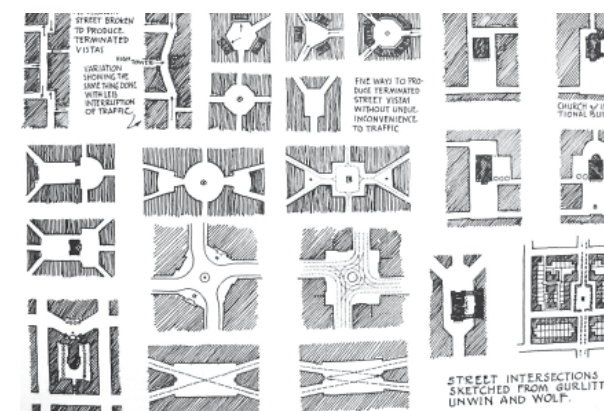
3 Acupuntura. Se establece una relación directa entre la intervención concentrada en puntos singulares del cuerpo, influyendo y transformando el estado del conjunto. En el caso del territorio, también se produce esta relación sintética y sistémica entre lugares singulares de la estructura general. Pero el carácter de los lugares y las relaciones no son fijas y predeterminadas, aunque existe una cierta continuidad en el proceso de transformación.

4 Plaza de España, Santa Fe. Es el espacio de intersección de la cruceta fundacional de la ciudad. Es una plaza rectangular donde confluyen las instituciones más emblemáticas de la ciudad, iglesia, ayuntamiento, pósito, museo, - la cárcel hasta hace unas décadas-... Sigue siendo un espacio de referencia urbano y territorial, por su claridad compositiva y su posición estratégica en el valle del río Genil.

5-6 Pueblo surgido de una intersección de caminos, Belicena. Podemos observar la capacidad de los centros de generar directrices de orden y condiciones en la ocupación progresiva del entorno. En el caso de los pueblos del área de influencia metropolitana de Granada, los pueblos más próximos incluyen crecimientos extensivos apoyados en estas débiles intersecciones urbanas de caminos. Aún suelen mantener permanencias del antiguo tejido agrario. Vemos que en el interior de estas extensiones quedan secaderos, cortijos antiguos, naves de labranza y pequeñas huertas. Se crea así un gradiente singular entre campo y núcleo urbano.



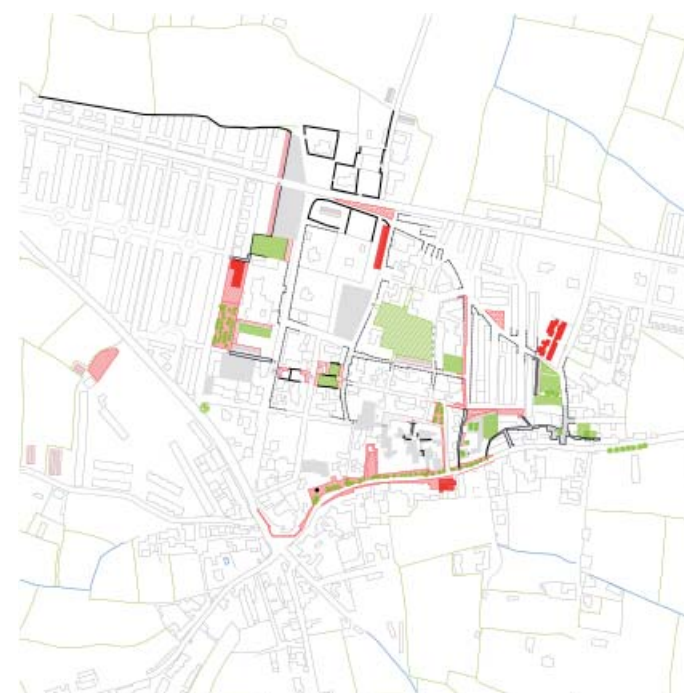
5



1



2



6



3

4





7

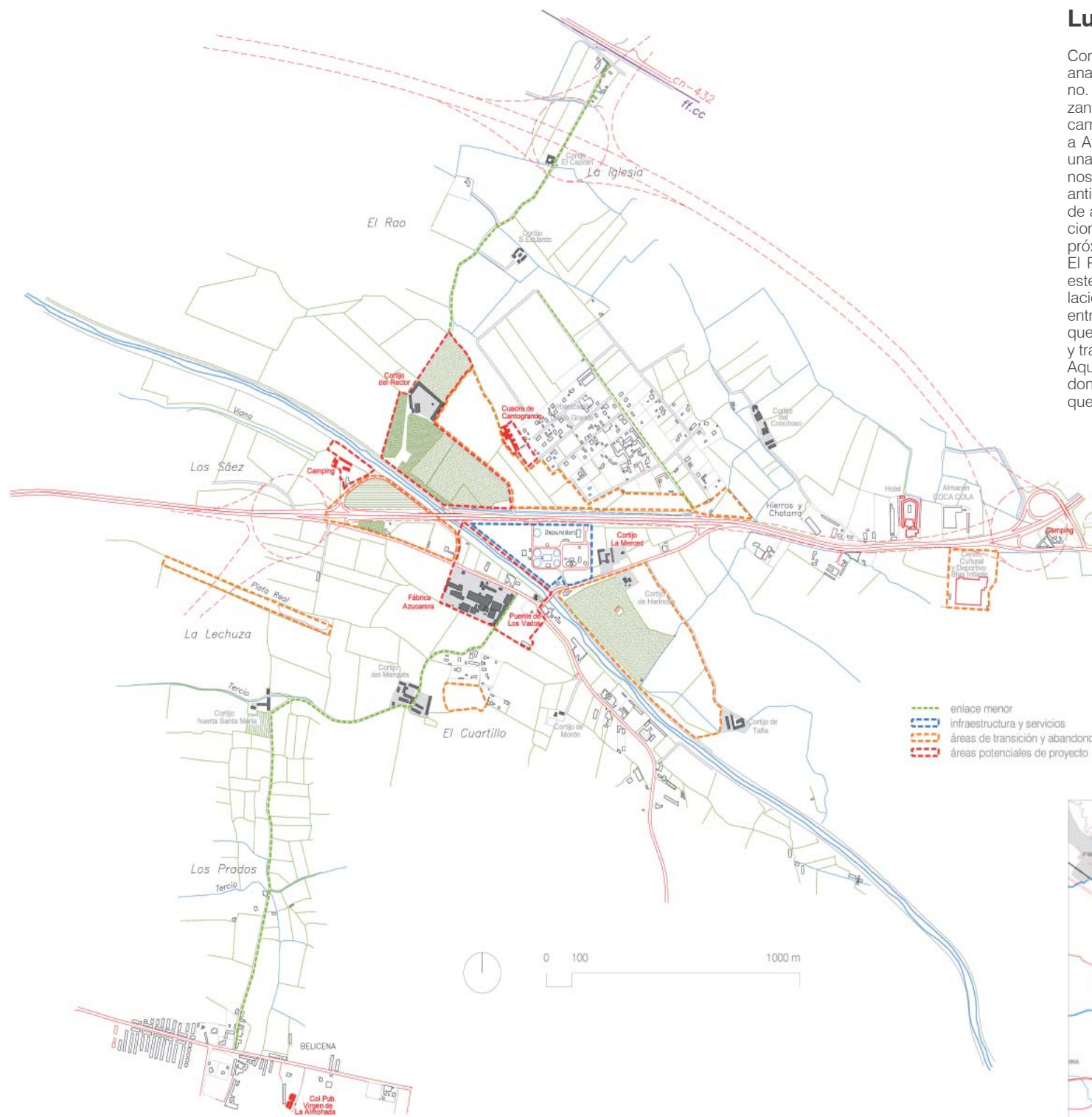


8



9

7 Enclave Puente de Los Vados. (Google Earth, 2007)
 8 Fábrica Azucarera El Genil y Cortijo del Marqués, junto al Cuartillo y Puente de Los Vados (Live Search Maps, 2009).
 9 Frente urbano de Belucena.

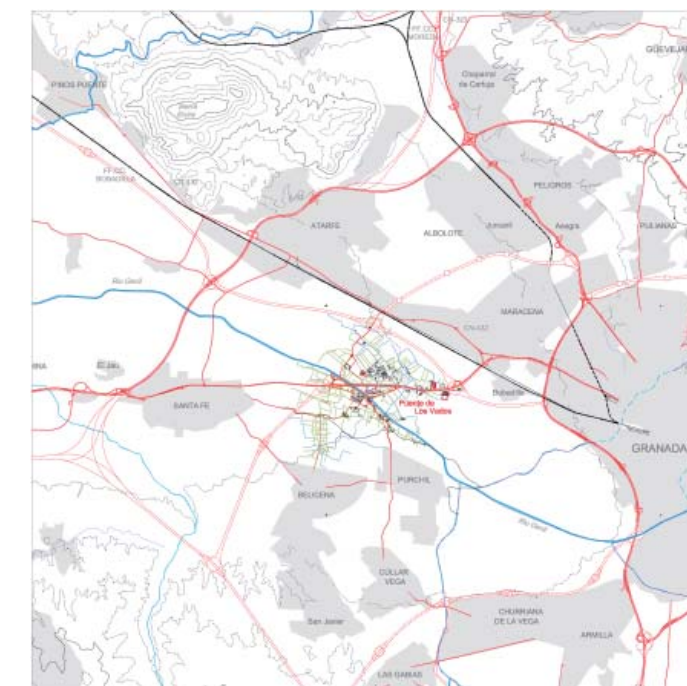


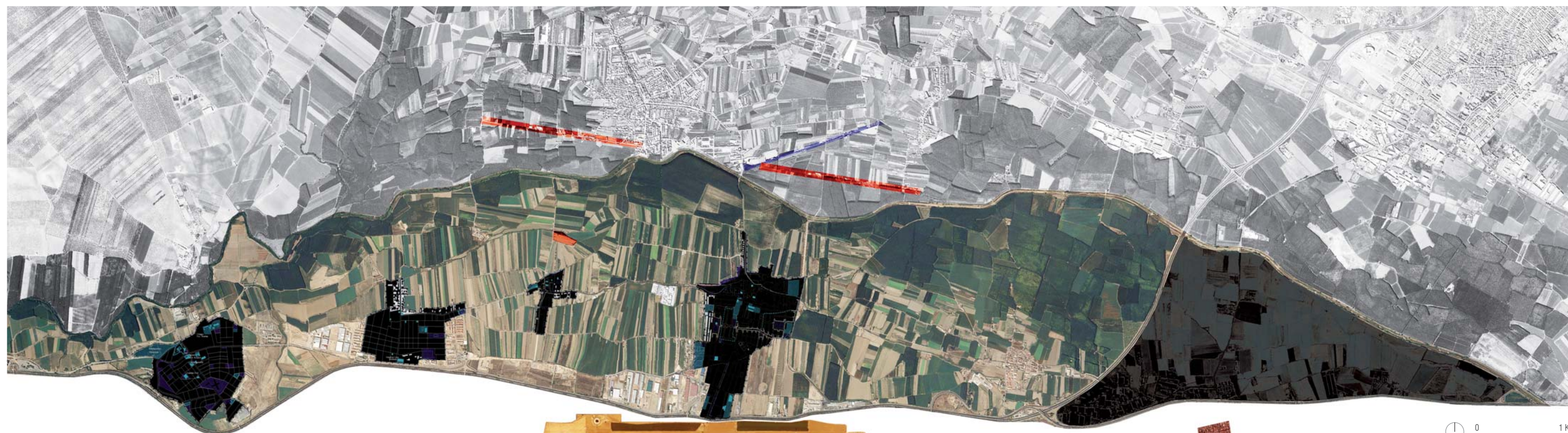
Lugar de intersección clave “Los Vados”

Como puede verse en el plano esquemático de la parte inferior, el lugar analizado posee un emplazamiento estratégico geográfico y metropolitano. Es un espacio de intersección muy singular. En él confluyen y se cruzan el cauce del río Genil “puente de Los Vados”, la autovía A-92, y los caminos locales paralelos al río y perpendiculares, como el de Belucena a Atarfe, que distan 1 legua, o 5 km aproximadamente. Existen también una gran mezcla de usos muy diferentes en una área de influencia de menos de un km, tales como la segunda Estación Depuradora de Granada, antigua fábrica azucarera el Genil -ahora mezcla de residencia y talleres de artistas y almacenes- picaderos, campings, salas de fiestas, urbanizaciones, cortijos catalogados choperas, huertos..., canales (arrancan muy próximos de aquí, el canal de los Ojos, San Juan, e Isabel).

El POTAug, preveía de forma indicativa que pasara tangencialmente a este lugar, una vía arterial importante que iría desde la segunda circunvalación, cortando el valle y montándose sobre el arroyo juncairil y pasándose entre Albolote y Maracena. Cabría reconsiderar tanto este trazado como el que bordea a Churriana de la Vega, tratando de adecuar su envergadura y tratamiento.

Aquí comienza el paraje Madres de Rau, con manantiales naturales por donde tradicionalmente ha desaguado el acuífero detrítico de la Vega y que constituyen un biotopo característico de humedales.





0 1 Km

1

Lugares de articulación REAL SITIO DE ROMA. Eje Loja-Granada

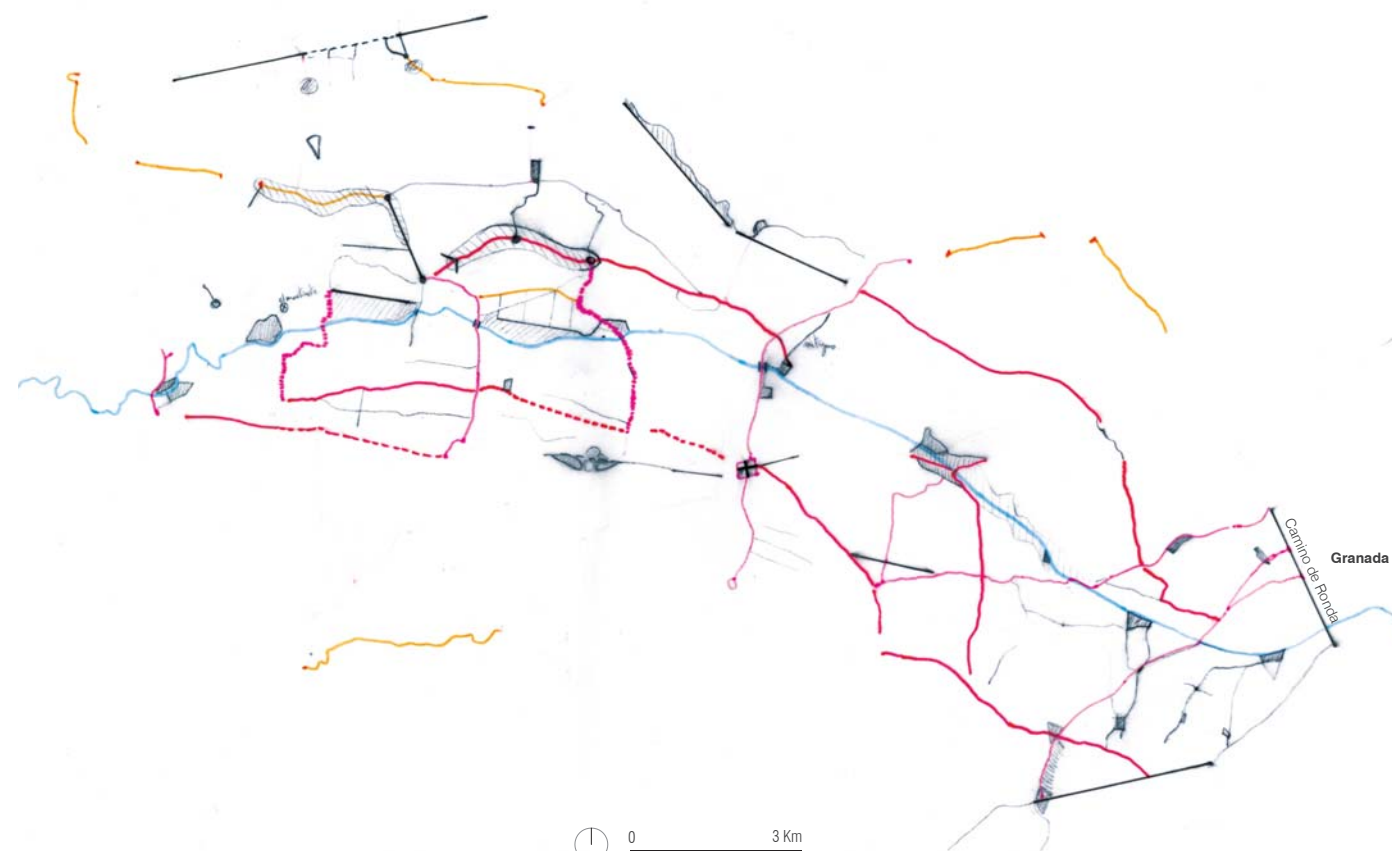
Aquí queremos exponer una valoración detallada sobre algunos ámbitos, itinerarios y lugares singulares del entorno territorial que abarca este área de estudio de la investigación. Estos itinerarios y lugares son seleccionados por sus características conectivas y su capacidad articuladora del territorio. Son normalmente espacios y recorridos históricos que vertebran el territorio local y sus elementos de interés. Actualmente son espacios que aún están en uso, pero que potencialmente poseen unas características originarias que le permitirían adquirir una enorme relevancia local y un protagonismo estructural creciente en el territorio.

Son infraestructuras o tejidos menores que poseen una gran excelencia, funcional y significativa, a pesar de haber sido desplazadas y relegadas por las de rango primario, como pueden ser las autovías.

Algunos de estos enclaves serán de gran importancia estratégica, muy importantes para que el sistema urbano en su conjunto funcione eficientemente. Son focos intensivos, espacios de confluencia, condensación de usos, cruces de intercambio entre una estructura urbana y otra. Son puntos de concentración e intensidad susceptibles de incorporar acontecimientos presentes y futuros.

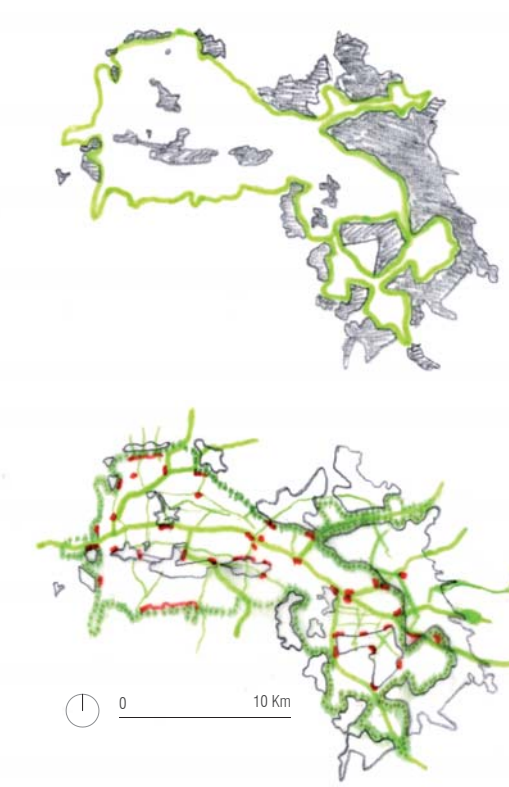
Se han trabajado también mapas de elementos de identidad, denominadores comunes en los que pueden identificarse una experiencias existentes o pasadas. Son lugares donde la gente puede reconocerse (ver apartado "configuraciones de los lugares").

Los elementos destacados serán objetos de apoyo para el proyecto, y podrán presentarse como: 1) Narrativos, porque dan sentido y valor a un conjunto de elementos, 2) Enlaces, porque se constituyen como estructuras activas entre los lugares, 3) Signos, porque concentran e irradian un significado particular que puede ser fijado en la memoria y el lugar. Pueden ser entendidos como paseos de toma de conciencia con el territorio.



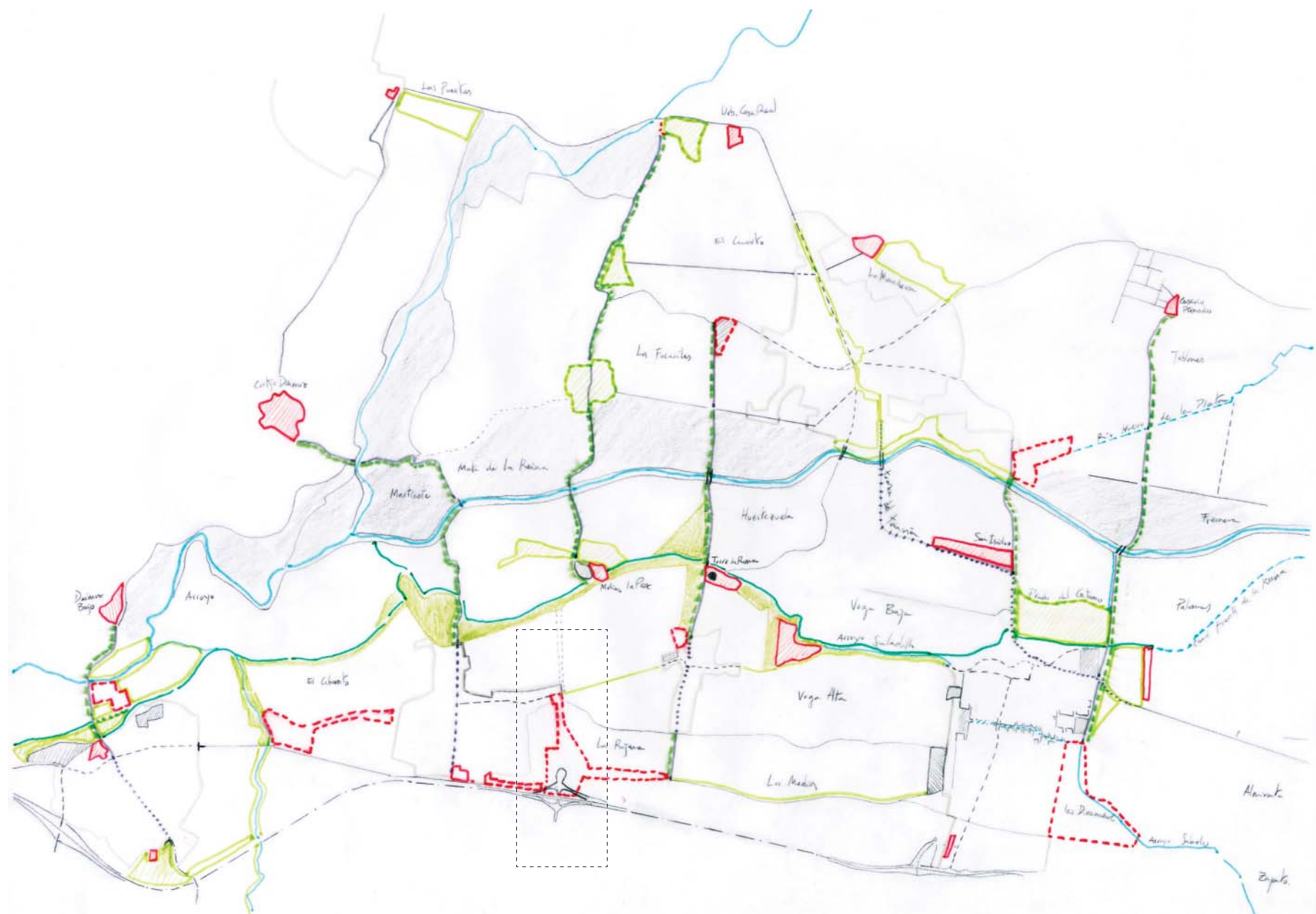
0 3 Km

2



0 10 Km

3



1 Estudio sobre la ribera izquierda del río Genil hasta el borde de la autovía A-92 y el aeropuerto.
2 Imagen inicial de estudio para acciones territoriales posibles dentro del área de marco de estudio entre Granada y Láchar.
3 Esquemas del posible ámbito del Plan Especial de la Vega de Granada y del planteamiento de intervención a través de múltiples intervenciones inscritas en los núcleos urbanos y los itinerarios naturales del territorio. Vemos, en la imagen superior, que este mismo planteamiento se puede trasladar también a ámbitos más pequeños y concretos, adecuándose los argumentos a recursos y circunstancias más precisas del territorio.

4 Borde urbano de Cijuela. Éste es un lugar singular de articulación entre el pueblo y la Vega dentro del espacio metropolitano de Granada. Configura el nuevo acceso desde la autovía A-92, junto a la posición del cementerio, que antes ocupaba una posición periférica respecto al núcleo. Se convierte en un nuevo frente urbano singular del que parten los caminos paralelos al río y las acequias, hacia los pueblos vecinos al este, Romilla y Chauchina. Hace también de articulación con la franja continua de suelo industrial, pegada a la autovía, que unirá ambos pueblos (Google Earth, 2007).
5 Vista de la Torre de Roma, hacia el sureste y Sierra Nevada. Aún posee una posición estratégica y central, en relación al Soto de Roma como lugar vigía y referencia en la red de itinerarios de este área de estudio detallado.



4

Los itinerarios y lugares clave que se muestran con estas imágenes, tratan de marcar opciones específicas y concretas, capaces de generar vías sucesivas de desarrollo y transformación para este entorno. En el territorio pueden ser planteados como mecanismos autónomos autogestionables, pudiendo establecer así, las mejores condiciones para la continuación del proceso de transformación emprendido.

En este área de estudio del Soto de Roma, en el Valle del río Genil, los enlaces sugeridos se inician desde el cauce del río y desde los lugares de mayor actividad urbana de los asentamientos próximos. En el cauce se considera viable una recuperación natural y una intensificación de actividades diversas que preserven y activen sus valores. Se piensa que desde los pueblos se debería limitar el crecimiento descontrolado de los bordes, proponiéndose acciones selectivas de mejora de los pueblos en la relación con el espacio agrícola y fluvial.

Más que transformaciones totales y completas, se enfatiza la mejora posible de relaciones y secuencias mediante sistemas espaciales puntuales y en red. Conociéndose la situación de partida de los pueblos de este área, que poseen unos recursos limitados, se busca a partir de unas energías locales más articuladas, la creación de propuestas referenciales -proyectos de acupuntura- con soluciones específicas en este espacio extenso y discontinuo.

Las posibles propuestas, dentro de estos contextos dinámicos, serán un agente transformador y un activador de nuevos paisajes sintéticos y alternativos que eviten la destrucción de estratos culturales existentes y de valor reconocido.

Se prestará especial atención a la búsqueda de usos futuros, primándose la accesibilidad del público y donde sea la imaginación y el tiempo la que los modele, creándose arquetipos comprensibles y de interpretación libre.

Se requerirá la determinación de unas condiciones básicas para iniciar procesos que asimilen la incertidumbre, con un desarrollo adaptable y en el que la interacción forma-proceso sea pertinente. Las propuestas de elementos deberían tener la capacidad de provocar y fomentar múltiples procesos, desplegando efectos y creando paisajes vivos, no sólo en términos biológicos, también programáticos, culturales, imaginativos y de experiencia. Para ello cabe la instrumentalización de la relación del hombre y la naturaleza (para una mayor conciencia y capacidad de respuesta) mediante los métodos agrícolas más circunstanciales, ciclos estacionales, intercambiabilidad de cultivos y combinaciones de especies.

De ello se podrán derivar políticas e intervenciones para la recuperación y el fomento de actividades agrarias, lúdicas, culturales..., de interés para el área en su conjunto.



5

Valoración detallada del Real Sitio Soto de Roma

Se ha querido mostrar a través del análisis detallado de esta zona, el enorme valor de cohesión que tiene la articulación de itinerarios y lugares claves dentro del entorno.

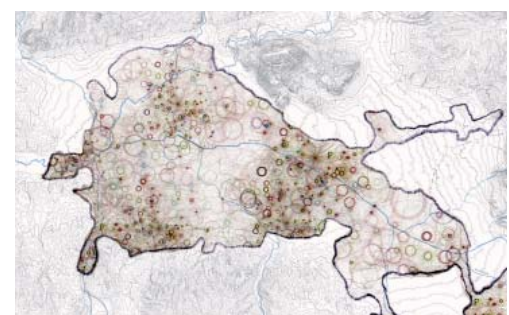
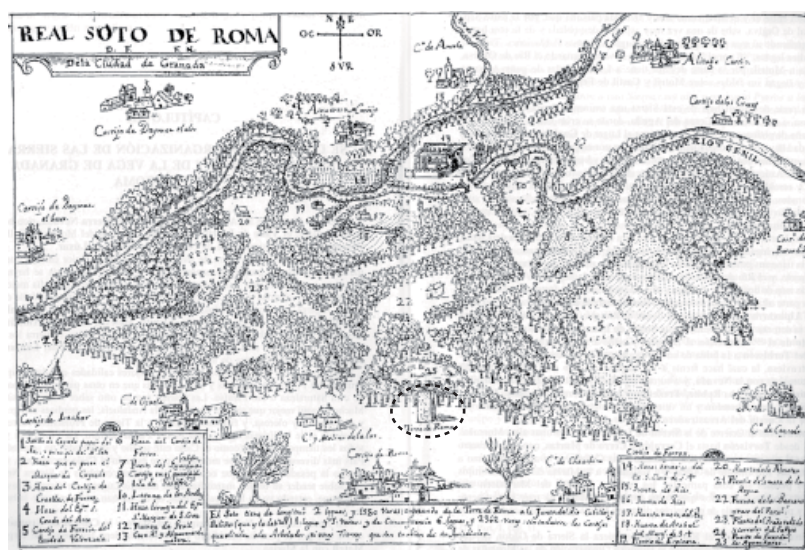
Mostramos unos posibles itinerarios longitudinales y transversales al río, apoyados en los ya existentes, que reafirman las relaciones entre los elementos de este entorno, tales como acequias generales y caminos paralelos, Molinos y cortijos singulares, centros y bordes urbanos destacados, arroyos y cauces de interés...

Reconocemos que existe una necesidad de atender con gran atención y precisión los nuevos espacios capaces de reestructurar y mejorar la relación entre estos pueblos y su entorno próximo, como alternativa a la inercia de crecimiento extensivo y a la colonización excesiva de suelo agrícola.

Destacamos los itinerarios longitudinales L1, entre Láchar y Chauchina, paralelo al antiguo cauce del Arroyo Salaillo y Salado, conectando Cijuela, La Paz, La Torre de Roma, una Casa Molino, una antigua traza del tranvía eléctrico de Granada (1930), una vía pecuaria...; y L2, que relaciona el Cortijo Daimuz (antigua casa de la familia Lorca) a través de Fuentevaqueros y el cortijo del Carrillo.

Descubrimos que desde época nazarí, la Torre de Roma (torre militar vigía de origen árabe, de unos 15 m de altura una planta de 9,5 por 7,1 m) sigue siendo, a pesar de las grandes transformaciones urbanas de la zona, un centro estratégico en la geografía y los recorridos de la zona.

Por tanto, cabe subrayar el vínculo que establecen las trazas generatrices generales de ámbitos y escalas mayores (ver también apartado "las geografías del emplazamiento") con las estructuras de relación de ámbitos y escalas menores.



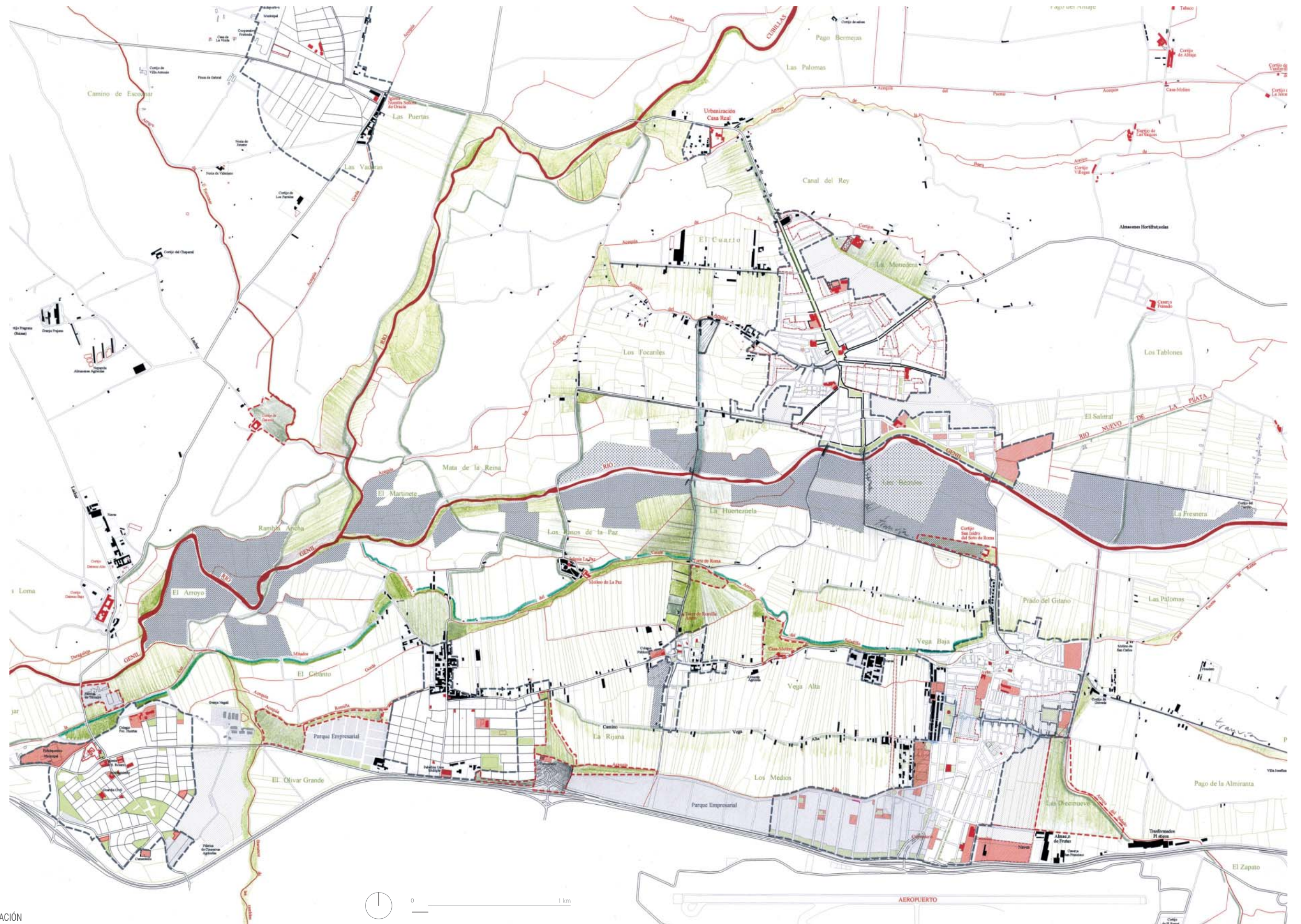
"Está edificado sobre el agua. Por todas partes cantan las acequias y crecen los altos chopos donde el viento hace sonar sus músicas suaves en el verano. En su corazón tiene una fuente que mana sin cesar..." (Federico García Lorca. Alocución al pueblo de Fuente Vaqueros).







"La parte de la Vega en que se asienta el Soto de Roma, por su natural riqueza, fue zona codiciada de lusitanos y romanos" (derrota de Lucio Emilio Paulo en el año 192 a.c. contra los lusitanos con 6.000 muertos en el campo de batalla, cerca de Licon o Láchar (La fuente Alcántara, M. Historia de Granada, 1845, t. I. pp. 138-139).

"Era [el Soto] en tiempos de los romanos, el terreno donde se sacaba el tributo correspondiente al distrito del término de Granada, para las urgencias del Estado" (Madoz, P., Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones en ultramar, Madrid, 1845-50 edic. facs., t. Granada. Valladolid, 1987, art1. Soto de Roma, p. 304.).

(CUEVAS Pérez, José (2006) El Real Sitio Soto de Roma, Granada: Caja Granada-Obra Social.)

- 1 Plano del REAL SOTO DE ROMA, 1732. (Fernandez NAVARRETE, Francisco). Hemos señalado la posición de la Torre de Roma. Cabe destacar aquí que el curso del río Genil está desplazado más al norte y la enorme masa boscosa del Soto, incorporando el río Cubillas a Norte.
- 2 Mapa del SITIO DEL SOTO DE ROMA, 1752. ARCHIVO DE SIMANCAS
- 3 Esquema inicial de itinerarios transversales y longitudinales del Soto de Roma, seleccionados para estudios posteriores de mayor detalle y caracterización. En el centro del itinerario transversal T3, se sitúa La Torre de Roma, centro estratégico del Soto de Roma, atravesado también por otro itinerario de estudio longitudinal L1, ligado a la acequia Gorda y que conecta, inicialmente desde Chauchina hasta Láchar, centros urbanos, nuevos frentes urbanos, Molinos, elementos singulares catalogados (POTAUG), etc
- 4 Esquema de múltiples acciones de escala menor dentro del posible ámbito del Plan Especial de la Vega de Granada, dentro del cual se encontraría el Soto de Roma, al oeste del mismo.



-  LÍMITE DE SUELO URBANO SEGÚN PGOU
-  ELEMENTO DE INTERÉS O EQUIPAMIENTO
-  ESPACIO PÚBLICO URBANO
-  CULTIVO SINGULAR DE CHOPERA
-  ACEQUIA GORDA Y ARROYO SALADILLO
-  ÁREA DE PROYECTO POTENCIAL DE ARTICULACIÓN

sistemas de relación

174 | escalas de asociación
178 | modelos estructurales dinámicos
181 | combinaciones

sistemas de relación

escalas de asociación

La forma de afrontar nuestra relación con el medio ha tenido muchas etapas y ha cambiado enormemente nuestra visión sobre el mundo a lo largo del tiempo. Nos encontramos en una época en la que enfocar las cosas como sistemas¹ no puede entenderse como un hecho involuntario o casual. La amplitud de relaciones, la cantidad, la cualidad y su extensión, dibuja territorios nunca vistos y cambia implícitamente el carácter particular de los ya existentes.

La ciudad, como sistema urbano, se puede entender como un conjunto de elementos, atributos y relaciones mutuamente interdependientes, tendentes a la consecución de un esquema determinado de objetivos y fines comunes, en el que sus rasgos básicos son: la visión global del mismo, la interrelación dialéctica interna y su dinámica de estado o proceso evolutivo.

Los sistemas, además de proporcionar una visión global sobre los fenómenos, son dispositivos propulsores y generadores², con pautas que regulan la manera en que esos elementos pueden combinarse. Podríamos suponer que, los sistemas se enriquecen con el incremento y la variedad de las relaciones que crean. Esto es posible cuando el sistema es abierto, es decir, cuando existe algún tipo de intercambio con el entorno.

Debemos aclarar, antes de continuar, que un sistema no es un objeto sino una abstracción, una manera de considerar el objeto como proceso de interacción entre sus partes. La definición de todo sistema sabemos que es arbitraria, ya que siempre podrá ser ampliable o reducible el grupo de subsistemas incluidos.

La forma definida de las interrelaciones constituyen una estructura, y la cuantificación y cualificación del sistema concretan un estado. En esta interdependencia entre las partes, las propiedades relacionadas con la estabilidad³ son las que toman normalmente una mayor relevancia. El arquitecto J. Español⁴ afirma que la consistencia y la cohesión entre las partículas de una masa, puede entenderse como la trabazón de los elementos de un conjunto al otorgarle el atributo de la estabilidad o equilibrio. Esta trabazón supone relación, y constituye una estructura evolutiva interna, con cambios que se apoyan en estados precedentes.

Aunque normalmente la “complejidad” se asocia a confusión, incertidumbre, desorden; el pensamiento complejo acepta la contradicción y aspira al conocimiento multidimensional. El reconocimiento de los lazos o “vínculos” que establece la arquitectura y los espacios de la ciudad deben ayudar a distinguirlos sin aislarlos entre sí. La complejidad es un tejido vivo, y en la ciudad, este

tejido es una red de relaciones⁵ en continuo proceso de cambio.

Esta noción de orden enlazado, abierto y complejo que aportan los sistemas, ha tenido precedentes históricos con enfoques muy contrapuestos, especialmente en relación al hombre y la manera de pensar su entorno. Por ejemplo, el “mito del noble salvaje” mostró la inocencia natural de la sociedad en la idealizada arcadia pastoril como condición original y modelo primario integrado dando paso posteriormente a una sociedad racional y newtoniana en el siglo XVIII.

Desde un punto de vista metodológico, también existe un dilema entre la teoría realista y la metáfora idealista, que aún pervive. Sugería Wagensberg⁶ recientemente que “*El científico, en su proceso de construir conocimiento científico debía ser, por oficio, tan objetivo y tan inteligible como sea posible, dada la complejidad de la realidad que pretende estudiar y dadas las condiciones de su investigación*”, refiriéndose a Popper. “*Pero nadie es perfecto. La objetividad y la inteligibilidad siempre tienen un límite, un límite más allá del cual el método científico rueda en el vacío, un vacío que hay que rellenar con ideología*”, recordando también a Kuhn. Si Popper mide el grado de éxito del método, Kuhn evalúa el fracaso de la empresa científica, y la suma de Popper más Kuhn resulta ser una constante para la ciencia. Es decir, que en toda disciplina científica, tema o cuestión se puede enunciar que, cuanto más Popper, menos Kuhn, y viceversa.

Esta dualidad científica, mucho tiempo presente, se debe principalmente a que el Urbanismo es, citando a Foucault, un “*saber práctico*” y al estar vinculado a un gran número de parámetro variables, tanto humanos como físicos y tecnológicos, a diferencia de las “ciencias normales”, algunos como Kuhn, prefieren enunciarla como “*ciencia extraordinaria*”.

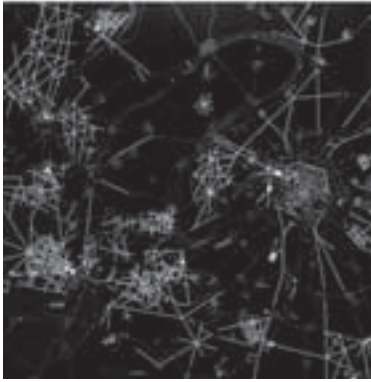
Sebastiano Serlio ilustra estas diferencias gráficamente con la Escena Cómica (mundo del acontecer casual y medieval) y la Escena Trágica (situación mucho más integrada de serio y digno comportamiento). Asimismo Piranesi, en su grabado de Via Appia congregaba estilos y tiempos, a personas y animales, en una alegoría urbana en la que la ciudad y la calle son un bazar de mitos y sueños.

Hay dos casos de arquitectura que ejemplifican muy bien esta disyunción del pensamiento y la forma de crear: uno es el proyecto de Versalles y el otro es Villa Adriana. El primero con arquitectura y diseño totales, como modelo ideal cerrado, unitario y completo; el segundo, en cambio, sin una idea final controladora, integrando múltiples estímulos y coordinando fases suce-



Son los diferentes niveles que se corresponden con las diferentes entidades físicas socialmente reconocibles como urbanas (territorio, ciudad, distrito, barrio, manzana o vivienda). A cada una le corresponde una escala de trabajo y una determinada forma de relación entre los elementos.

Cada grupo debe ser tratado según sus necesidades. Dejar que un sistema domine es inútil.



5



6

1 **Viñetas de Serlio.** Escena Cómica y Trágica, s.XVI.

2 **Via Appia.** Piranesi G. B. s. XVIII.

3-4 **Villa Adriana.** Vista de maqueta y planta

5 **Paris.** Plano esquemático del trazado de ejes urbanos en la ciudad. F.>Benévolo, L.

6 **Versalles.** Planta del trazado general. André le Nôtre.

¹ Según R.A.E. "Sistema es el conjunto de reglas o principios sobre una materia racionalmente enlazados entre sí".

² ALEXANDER, Chr. "La mayoría de diseñadores se consideran hoy en día como diseñadores de objetos. Pero para crear objetos con propiedades holísticas complejas, debemos inventar sistemas generadores que generarán objetos con las propiedades holísticas necesarias. El diseñador pasa a ser un diseñador de sistemas generadores –cada uno de ellos capaz de generar muchos objetos- y no un diseñador de objetos individuales.

Necesitamos un tipo de sistema de construcción nuevo, más sutil, que no se limite a generar edificios, sino que genere edificios con garantías de funcionamiento como sistemas holísticos en el sentido social y humano".

³ ALEXANDER, Chr. "La resistencia de un arco, el arder uniforme de una llama, el crecimiento de un animal, el equilibrio ecológico de un bosque, la corriente continua de un río, la seguridad económica de una nación, la salud de un ser humano, todos son fenómenos que, de una manera u otra, están relacionados con la estabilidad".

⁴ ESPAÑOL, J. Forma y consistencia, ed. Fundación caja de arquitectos, 2006. España.

⁵ Para comprender la ciudad no sólo se requieren los elementos sino la relación entre ellos. Son problemas de sistemas, problemas de interrelaciones entre gran número de "variables".

⁶ WAGENSBERG, Jorge. "A más Popper menos Kuhn" Artículo del Periódico El País 20/2/2002.

⁷ "Yo existo. La realidad existe. Y (la realidad) es (para mí) inteligible. Y

objetiva. La ciencia es una representación mental, objetiva e inteligible de la realidad. O sea: en el bosque los árboles se caen aunque no haya testigos y con independencia del humor de un eventual observador o pensador presente o ausente. La ciencia es una construcción universal. Eso, dicen los filósofos, se llama realismo científico. Eso, dirían los lectores de Popper, es Popper.

"Yo, digamos, existo. Y la realidad que existe es la mía, la que yo percibo, la que yo comprendo. La ciencia es una representación mental subjetiva cuya inteligibilidad depende de mi momento como individuo dentro de la historia de mi comunidad. O sea: un árbol que se cae en un bosque, no sólo se cae en un bosque, también se cae dentro de un paradigma, es decir, se cae según una particular manera de mirar y de interpretar. La ciencia es una construcción social. Eso, dicen los filósofos, se llama idealismo científico. Eso, dirían los lectores de Kuhn, es Kuhn."

El problema se aclara afirmando que "La física puede ser más objetiva e inteligible que la biología, la biología que la psicología y la psicología que la sociología. Por eso mismo la sociología contiene más ideología que la física. Pero un físico y un sociólogo pueden ser igualmente científicos si ambos apuran sus grados de objetividad e inteligibilidad al máximo, aunque tales grados sean lógicamente diferentes.

⁷ MANCUSO, Franco. "Las experiencias del zoning". En este trabajo se estudian una gran cantidad de casos de ciudades proyectadas y organizadas con las variables principales de densidad y uso diferenciado.

⁸ LE CORBUSIER, "el poema al ángulo recto".

⁹ CHILLIDA, Eduardo. "Escritos". La Fábrica Editorial, Madrid 2005.

sivas, que incluyen los fragmentos, deseos y contingencias, como componentes indiscutibles de valor. Podemos pensar, que ambos han sido modelos útiles; aunque el segundo sea más operativo y adecuado a la situación incompleta e inclusiva actual. Entendemos que los dos planteamientos condicionan directamente los resultados, expresando formas de entender y transformar los entornos, muy diferentes.

Otra circunstancia destacable en este apartado, es el periodo del determinismo en el urbanismo al inicio del siglo XX, que tuvo su efecto en la arquitectura moderna, reforzando sus ideales de cambio y generalidad, y haciendo que careciese de un significado cultural arraigado. Su revisión y crítica directa, empieza a afirmarse claramente en la segunda mitad del mismo siglo, con las aportaciones y reflexiones iniciadas por el Team X, entre otros. Se sustituye el edificio aislado, por el solapamiento de edificios y programas, se pasa de la organización funcional y espacial⁷ a la "asociación humana", y se cambia la imposición por la participación.

Cuando proyectamos nos preguntamos constantemente si lo más adecuado son acciones autoritarias y rígidas, o acciones participativas y blandas. Consideramos a través de este estudio, que la ciudad acontece como un palimpsesto vivo en el que cabe la posibilidad de elegir opciones muy diversas y flexibles.

¿Qué nos atrae más de la arquitectura y su paisaje; la curva o la recta, el ángulo recto⁸ o su negación⁹, el color o su carencia? No es una cuestión de extremos, sino de las ricas y armónicas combinaciones que puedan tener cabida en un contexto más integrado y abierto.

Se nos presenta el paradigma de una ciudad, capaz de adaptarse y reaccionar con las circunstancias y deseos de momentos diversos. La ciudad nos muestra de alguna manera, que no debemos encerrarnos en la creencia de que lo que sucede ahora va a continuar indefinidamente.

A veces el factor "juego" en el proceso de proyecto es un factor de desorden pero también de elasticidad. En los procesos de producción es posible y razonable dejar una parte de iniciativa a cada escalón y a cada elemento implicado.

Notables teóricos y arquitectos como Moneo han llegado a afirmar que: "la última arquitectura, aquella con la que el siglo despierta, parece una vez más prescindir de toda arbitrariedad, en tanto en cuanto pretende olvidar toda referencia a la forma... Construir significa hoy intervenir en el medio, en el paisaje en el que vivimos, tanto más que levantar un edificio..."¹⁰.

Todos los problemas urbanos también se entrelazan en

algún momento con la noción fenomenológica de imagen urbana. Vidal de la Blanche ha escrito: "los matorrales, los bosques, los campos cultivados, las zonas incultas se fijan en un conjunto inseparable, cuyo recuerdo el hombre lleva consigo". Este conjunto inseparable de lugares y cosas es la patria natural y artificial del hombre. Las experiencias y la memoria, se ligan a los espacios constituyendo un todo coherente y significativo. Baudelaire nos lo hacía ver a su manera con su poema "Correspondencias"¹¹.

La relación mutua que se establece entre las partes y el todo, por el mero hecho de comprenderla, es indudable que transmite una emoción o sensación de belleza implícita.

En este sentido, Gyorgy Kepes reivindica la idea de que la ciudad puede concebirse a través de una unidad dinámica y un orden que ligue el tiempo.

"La integración, la planificación y la forma son, hoy por hoy, las palabras clave en todos los esfuerzos progresivos; la meta es un nuevo orden estructural vital, una nueva forma en un plano social, en que todo el conocimiento y todas las adquisiciones tecnológicas del presente puedan funcionar sin tropiezos como totalidad... Para funcionar con toda su potencia el hombre debe restablecer la unidad de sus experiencias de modo que pueda registrar las dimensiones sensorial, emocional e intelectual del presente en un todo indivisible.

La experiencia de una imagen es así, un acto creador de integración".

Como decíamos al inicio de este punto, presenciamos hoy paradigmas nuevos, asociados a lo complejo, múltiple o inesperado, debido principalmente al mayor número, proximidad y diversidad de relaciones entre los elementos componentes.

Efectivamente, como afirma Bruno Latour, los antiguos podían estar confundidos, pero nosotros lo estamos más aún, y a una escala mucho mayor, y con muchas más entidades e instituciones a tomar en consideración.

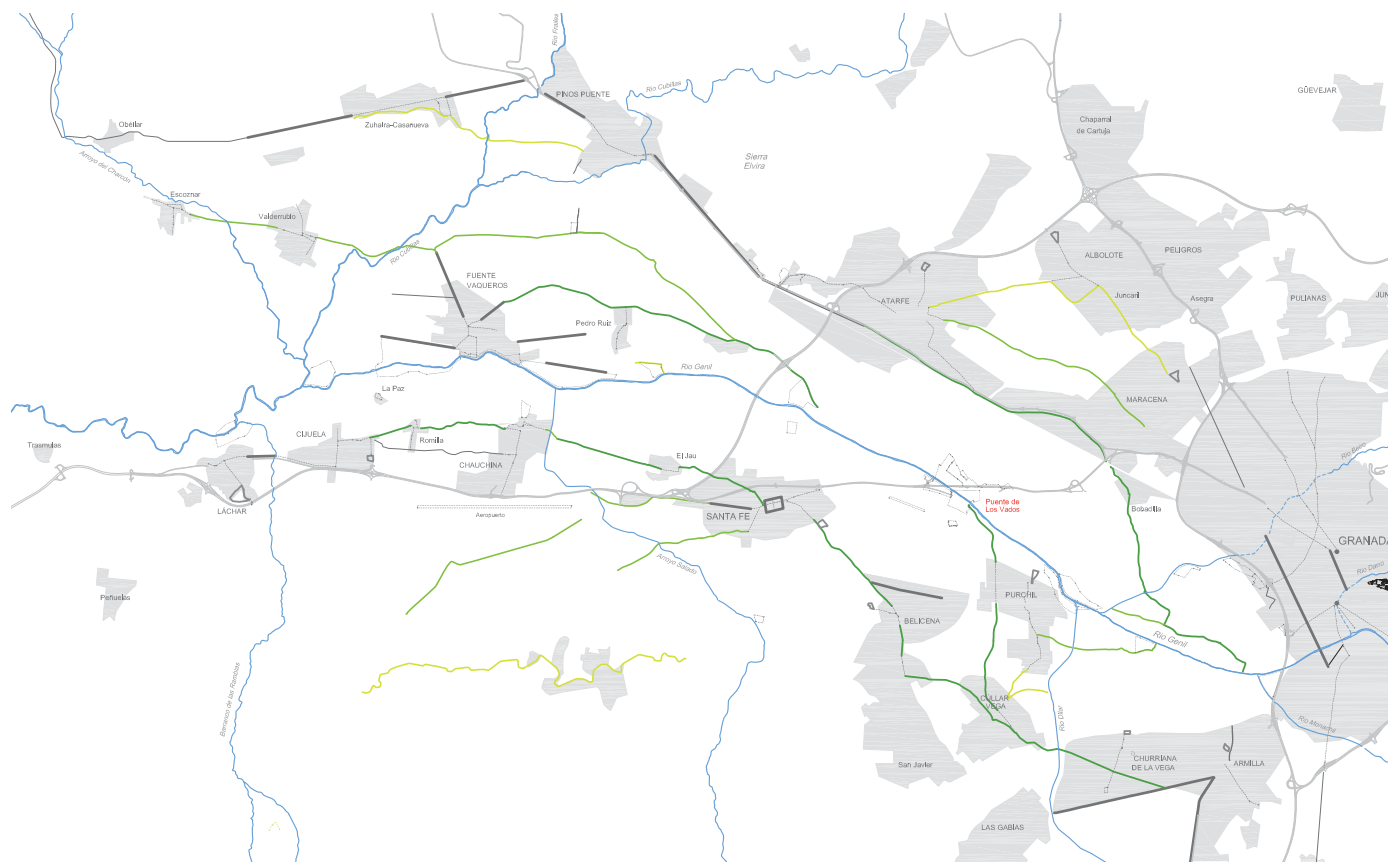
Aunque la oposición entre los elementos, arquitecturas o lugares, reafirme primeramente los caracteres y su identidad, con el exceso de diferencia también se corre el peligro de la monotonía y la indiferencia, por sobredosis de estímulo¹². Podríamos avanzar que la cultura de la congestión se apoya en el conflicto que produce la saturación, para generar mayores mezclas, estímulos y necesidades, y produciendo más. Pero esta cualidad no es suficiente para dar consistencia y calidad a las estructuras urbanas y las relaciones.

"Cautela ante el caos alegre" escribe J. Español; "No hay duda de que una sensibilidad evolucionada admite

Los **itinerarios longitudinales** son la *travesía* paralelas al cauce de las trazas generatrices, que refuerzan los valores de relación entre los asentamientos y los lugares en dirección este-oeste con intervalos de continuidad a diferentes niveles, distancias y alturas.

Son trayectos que refuerzan la geometría en red de la conectividad entre los espacios urbanos y rurales de este territorio fluvial. A su vez, son recorridos que normalmente tienen como horizonte los mayores hitos geográficos de la región, Sierra Nevada, y en menor medida pero con mayor proximidad, Sierra Elvira.

Algunos de estas líneas marcan itinerarios de inflexión entre el valle fluvial y las laderas primeras que definen el contorno topográfico del mismo. Especialmente en la ladera norte, cuyos asentamientos miran y se orientan al sur, se producen en una sucesión paralela a esta inflexión topográfica y al trazado del tren que confirma esta franja singular ligada a la extensa llanura agrícola. En las laderas sur, estos itinerarios se producen a media ladera, acompañando al canal principal del Cacin y a la irregularidad topográfica por la que circula con una leve pendiente a modo de belvedere lineal paisajístico y de riego.



Travesías metropolitanas paralelas al cauce del río Genil





Itinerario entre Fuentevaqueros y Atarfe. Vista hacia Sierra Elvira

¹⁰ BERGSON, H., añadiría al hilo de esta reflexión que "la esencia de la arquitectura no radica en su significación, sino en su capacidad para provocar en el usuario una actitud receptiva".

¹¹ BAUDELAIRE, Charles. "Las flores del mal" Ed. Losada, Buenos Aires, 1959. La Naturaleza es un templo de vivientes pilares / que dejan salir a veces confusas palabras; / el hombre lo recorre a través de bosques de símbolos / que le observan con miradas familiares.

Igual que largos ecos que a lo lejos se confunden / en una tenebrosa y profunda unidad, / vasta como la noche y como la claridad, / los perfumes, los colores y los sonidos se responden. (...)

¹² En relación a esta idea Aristóteles escribía sobre el estilo literario: "Lo inesperado es sorprendente y por esto agradable... No obstante, si el estilo consistiese solamente en términos sorprendente, al principio parecería digno de respeto, pero inmediatamente lo consideraríamos bárbaro". Kant hablando del agobio del exceso decía también que "en la belleza, nada cansa tanto como el arte trabajado advertido detrás. El esfuerzo por impresionar resulta penoso y produce sensación de fatiga".

¹³ ALEXANDER, Chr. (1976). Urbanismo y participación: el caso de la Universidad de Oregón. Ed. Gustavo Gili, Barcelona.

¹⁴ SLOTERDIJK, Peter, Normas para el parque humano, Ediciones Siruela, Madrid, 2000.



Vista de río Genil a su paso por el puente romano de los 5 ojos y esquemas de "sinapsis" de acciones urbanas en torno al Paseo del Salón. La propuesta plantea un sistema de acciones mediante construcción de un conjunto de itinerarios que atraviesan y se entrelazan con el río, conectándolo con partes singulares y distantes de la ciudad, y haciendo de este lugar, que aún mantenía su condición de borde marginal de la ciudad, se convirtiera ahora en un espacio central hacia donde confluyen muchos caminos característicos (Laboratorio de Urbanismo de Granada, 2005. 2º Premio del Concurso de Rehabilitación del Paseo del Salón, Juan L Rivas y David Cabrera)



contradicciones, supercontigüidades, roturas e intrusos cuando éstos manifiestan, no el desorden, sino el choque entre orden y desorden, la tensión y el drama (...) Las composiciones excelentes procuran ser sutiles en la manifestación de estas tensiones".

Existen diversas aproximaciones relativamente recientes que tratan de entender el hecho urbano y arquitectónico, no como un conjunto de objetos sino como red de relaciones. Encontramos en esta línea de trabajo las lecturas regionales superpuestas de niveles de información vinculante de los proyectos con la naturaleza de Ian McHarg, las políticas participativas de Chr. Alexander,¹³ los mosaicos territoriales de Richard T.T. Forman, las topografías económicas de OMA o la ecología mundial de John McHale. Estas propuestas son capaces de insertarse en una realidad compuesta no ya sólo por el entorno urbano inmediato, los sistemas de construcción industrial, el contexto cultural o los accidentes topográficos, sino por un complejo entramado de articulaciones entre proposiciones provenientes tanto del ámbito de la cultura (sociedad, política, economía, arte) como del ámbito de la naturaleza (meteorología, geología y ecología). En la construcción de esta red de vínculos con el entorno ampliado, el contexto cobra especial relevancia. Un contexto en el que el ser humano cambia radicalmente su posición frente a los objetos "que ahora se saben así y que antes fueron sabidos de otro modo o no sabidos" (Sloterdijk, P.)¹⁴. Este mayor conocimiento de la realidad que acontece nos hace ser también más conscientes de los efectos de nuestras acciones en el espacio y en el tiempo, y además ese conocimiento del mundo nos incluye siendo ambos co-protagonistas.

modelos estructurales dinámicos

La particular visión orgánica de la ciudad y el territorio que ha venido asentándose en las últimas décadas, tiene su origen en la intuición y en el deseo de concebir la ciudad como algo vivo y corpóreo, humanizado a pesar de las exigencias funcionales para poder habitarlo.

Anteriormente, los procesos urbanos de relación eran planteados como un proceso de adición de elementos sobre el soporte fijo de la ciudad y el territorio precedente. Sin embargo, ya desde experiencias singulares como la del planeamiento de Amsterdam, a mediados de los años treinta del s. XX, se inicia la comprensión del fenómeno urbano como un sistema de relaciones entre los diferentes elementos que conforman las ciudades. Se supera de esta forma la visión de la ciudad desde la idea de objeto urbano, para pasar a una noción de matriz de relaciones con diferentes escalas de asociación entre los lugares.

Al mismo tiempo, la ciudad, entendida aquí como el conjunto de personas y lugares que vivimos y experimentamos cotidianamente, ha ido incrementando sus posibilidades de relación con entornos más diversos y distantes. Este aumento real y potencial de las interacciones entre los elementos de las ciudades precedentes, ha influido también en la capacidad de transformación de ámbitos más alejados, planteándose así vínculos urbanos, a pesar de la aparente discontinuidad espacial. Obviamente, todas estas posibilidades de relación de las que se habla, también poseen unas limitaciones y condicionantes que, desde un punto de vista material y humano, van modificando y ajustando nuestros territorios y su uso. Estas unidades territoriales de transformación, como venimos explicando en subcapítulos anteriores, se acercan más a áreas geográficas y urbanas regionales, debido principalmente a la mejora física y virtual de los medios de comunicación producidos en ellas. Se superponen redes de actividades diarias, ocio o negocio, de mayor área de influencia o alcance espacial -el ratio de tiempo invertido en desplazamientos diarios obligatorios continúa siendo aproximadamente de dos horas-aunque siguen manteniéndose muchos vínculos locales, tanto funcionales como de identidad.

En el caso de la ciudad región de Granada, ya existe una espacialidad metropolitana regional, aunque se produce por ahora con una intensidad y diversidad urbana muy incipiente. A pesar de esto, se observan fenómenos de crecimiento, fruto de estas lógicas de relación que integran también la gran escala.

El *viaje*, ya sea a entornos próximos como a nivel internacional, se ha integrado en los ritmos y hábitos de vida

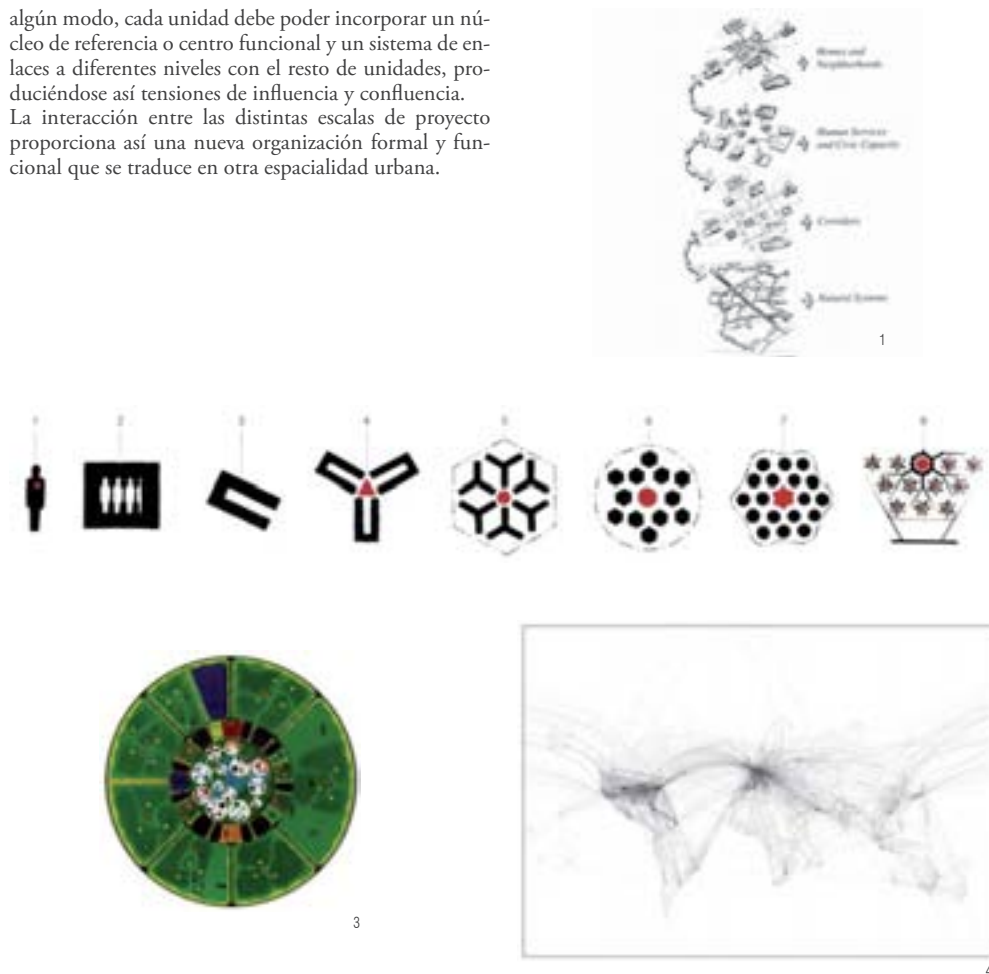
generales con una frecuencia cada vez mayor, ligándose a los periodos y agendas laborales -diarios, fines de semana, días festivos, vacaciones...- de muchas más personas¹. Por eso, debido a motivos diversos como la oferta de trabajo o el turismo principalmente, se produce un mayor número de migraciones -población, empresas, recursos...- en ciertas direcciones y ocasiones determinadas. En este panorama dinámico de personas, relaciones y cosas, el proyecto de la ciudad-región de Granada debe ser entendido como un proceso continuo, relacional y evolutivo, materializado a través de la sucesión de experiencias en el tiempo. La construcción de la ciudad es ahora un espacio abierto, dinámico y con múltiples puntos de fuga, más en consonancia con la experiencia urbana contemporánea en la que entran en juego los elementos y las potenciales relaciones que puedan establecerse entre ellos. Como apuntaba C. Van Eesteren, cualquier entidad urbana responde a varios sistemas diferentes a la vez, perteneciendo por igual a varios conjuntos de asociación.

No es aconsejable, aunque sea el orden más inmediato, concebir una estructura metropolitana desde una jerarquía rígida o en árbol². Tiene más sentido experimentar sobre ella desde la flexibilidad espacial y organizativa, como un sistema de relaciones entre categorías o asociaciones susceptibles de transformación. Esto permite positivamente, el continuo ensayo sobre el sistema de ordenación y sobre las diversas unidades urbanas con las que cabría proponer otros nuevos tejidos. Ante la indeterminación actual -política, económica, social o urbana- es útil y favorable, planear y proyectar la ciudad como un proceso que integra la complejidad y la contingencia³ como rasgo esencial de la práctica material arquitectónica. Este tipo de proceso es un modelo compatible con la atención a las necesidades sociales presentes y su herencia cultural, siendo posible dibujar unas referencias con coherencia y unidad, sin necesidad de definir las propuestas como totalidad. La dialéctica ocasional de la práctica y el proyecto con la realidad, hace evolucionar el modelo mediante su continua revisión y actualización, ya que éste, en cuanto estructura, posee una lógica interna y una cierta autonomía como sistema. Así, el modelo planteado para el proyecto de la ciudad región es un dispositivo capaz de aceptar diferentes composiciones y variaciones en su interior, modificando la naturaleza de las relaciones iniciales y manteniendo la consistencia global.

Para hacer frente a la fragmentación urbana y del territorio, es necesario poder integrar el trabajo simultáneo sobre varias escalas individualmente y en conjunto. De

algún modo, cada unidad debe poder incorporar un núcleo de referencia o centro funcional y un sistema de enlaces a diferentes niveles con el resto de unidades, produciéndose así tensiones de influencia y confluencia.

La interacción entre las distintas escalas de proyecto proporciona así una nueva organización formal y funcional que se traduce en otra espacialidad urbana.



1 Diagrama de relación entre sistemas urbanos: natural, residencial, servicios y comunicación (Duany, A., Plater-Zyberk, New Urbanism.)

2 Relationships. La escala de Victor Gruen de la formación progresiva de la comunidad: el sistema modular del cluster, o celular metrópolis: Ser humano, familia, unidad social, barrio, centro comunitario, distrito, ciudad y metrópoli (WALL, A. 2005).

3 Plano Diagrama de una nueva ciudad para 100.000 personas de V. GRUEN (WALL, A. 2005).

4 Air Lines (Mario Freese)

5 Modelo estructural de sistema de relaciones. Plan de extensión de Amsterdam 1934 (AUP) dirigido por C. Van Eesteren, ejemplifica, con la metáfora del cuadro escocés, la ciudad entendida como un sistema o matriz de relaciones (Galindo, J. "La experiencia de Amsterdam").

6 Diagrama de sistemas de relación

¹ En solo tres años, entre el año 2004 y el 2007, se triplicó aproximadamente el número de pasajeros del Aeropuerto de Granada. También en los últimos treinta años se ha aumentado el parque de vehículos turísticos en más de 5,5 veces, y la matriculación por año casi se ha triplicado. Se plantean más argumentos y datos en el primer capítulo de introducción y en el apartado de las fuerzas de la metrópolis.

² ALEXANDER, Christopher (1969), "La ciudad no es un árbol" en *Tres aspectos de matemática y diseño*, Barcelona: Tusquets, 1980.

³ ALLEN, Stan. Practice. Architecture, technique and representation. Amsterdam. G+B Arts International. 2000. / Introduction: Practice vs. Project.



5



6



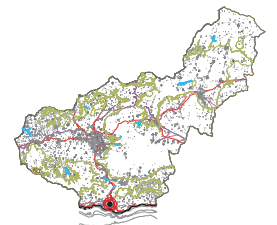
Tejidos urbanos internos. Motril. Este esquema muestra la estructura de los trazados internos y su variabilidad con respecto a la sección de las calles, continuidad, relación con usos públicos de la ciudad... Se pueden observar las discontinuidades del trazado actual que enfatiza la separación y la diferencia entre los diferentes barrios o sectores. El centro histórico, de un gris más oscuro, se ve rodeado de nuevos sectores y tejidos residenciales a modo de fragmentos confrontados. Éstos se sitúan en las partes más altas de la ladera, que también son las menos fértiles. Al sur queda la Vega.

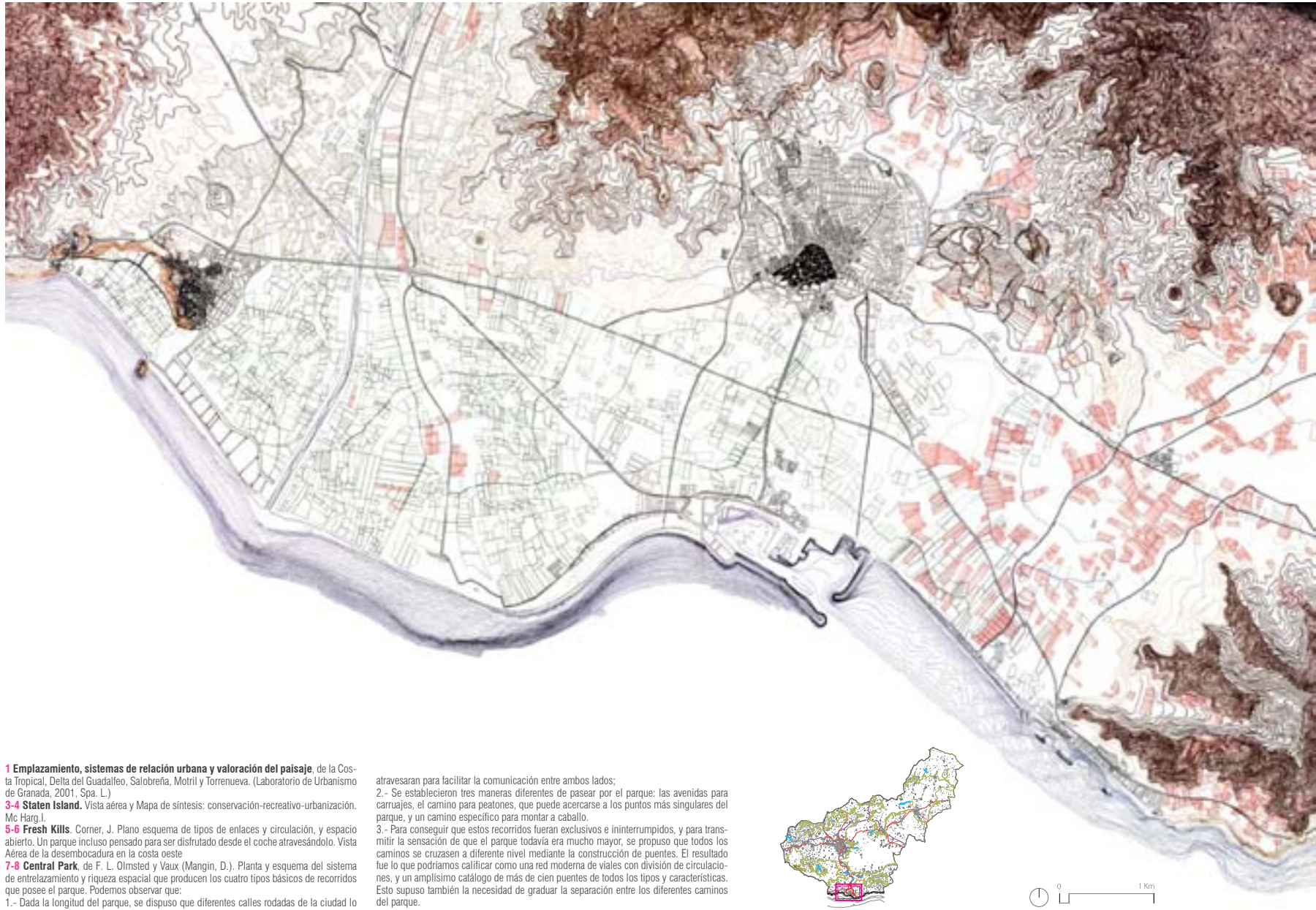


Espacio libre intermedio y de drenaje. Algunos proyectos urbanos utilizan brillantemente la geografía del emplazamiento para caracterizar y ordenar el conjunto. En este caso es el agua el protagonista, como infraestructura de abastecimiento, y como moldeador de la topografía en forma de espacio común de drenaje entre la geometría rígida y compacta de las áreas residenciales (La Malaqueira, Évora. Alvaro Siza)



Sistema de espacios intermedios urbanos. Motril. Esta ciudad media posee un crecimiento fragmentado y agregativo, bastante reconocible por su morfología interna y la discontinuidad entre áreas urbanas. Los espacios intersticiales entre dichas piezas constituyen una red de espacios o itinerarios referenciales de gran significación estructural para la forma urbana. Son los registros de las variaciones geográficas del suelo urbano y los lugares intermedios donde confluyen e interseccionan los diferentes tejidos de la ciudad.





1 Emplazamiento, sistemas de relación urbana y valoración del paisaje, de la Costa Tropical, Delta del Guadalquivir, Salobreña, Motril y Torrenueva. (Laboratorio de Urbanismo de Granada, 2001, Spa. L.)

3-4 Slaten Island. Vista aérea y Mapa de síntesis: conservación-recreativo-urbanización. Mc Harg, I.

5-6 Fresh Kills. Corner, J. Plano esquema de tipos de enlaces y circulación, y espacio abierto. Un parque incluso pensado para ser disfrutado desde el coche atravesándolo. Vista Aérea de la desembocadura en la costa oeste

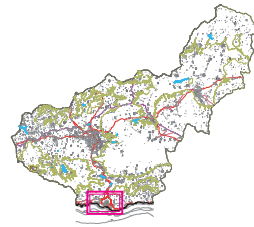
7-8 Central Park, de F. L. Olmsted y Vaux (Mangin, D.). Planta y esquema del sistema de entrelazamiento y riqueza espacial que producen los cuatro tipos básicos de recorridos que posee el parque. Podemos observar que:

1.- Dada la longitud del parque, se dispuso que diferentes calles rodadas de la ciudad lo

atravesaran para facilitar la comunicación entre ambos lados;

2.- Se establecieron tres maneras diferentes de pasear por el parque: las avenidas para carruajes, el camino para peatones, que puede acercarse a los puntos más singulares del parque, y un camino específico para montar a caballo.

3.- Para conseguir que estos recorridos fueran exclusivos e ininterrumpidos, y para transmitir la sensación de que el parque todavía era mucho mayor, se propuso que todos los caminos se cruzaran a diferente nivel mediante la construcción de puentes. El resultado fue lo que podríamos calificar como una red moderna de viales con división de circulaciones, y un amplísimo catálogo de más de cien puentes de todos los tipos y características. Esto supuso también la necesidad de graduar la separación entre los diferentes caminos del parque.





4



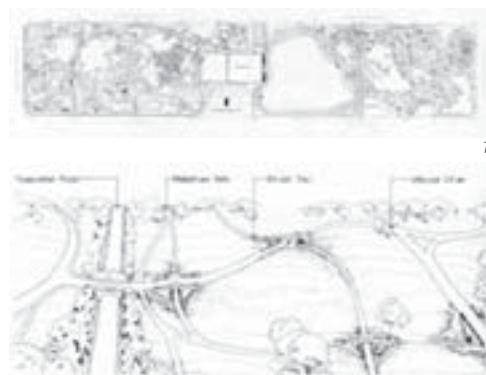
3



5



6



8

combinaciones

La construcción de un territorio como lugar no se produce de forma unidireccional. Más bien es el resultado de combinaciones propias inducidas a través de una actividad recíproca o reactiva multilateral.

Los enfoques urbanos evolucionados y alternativos, fruto del juego de asociaciones y recombinaciones de los elementos, nos pueden enseñar a mirar las cosas de un modo nuevo.

Respecto al juego de relaciones que se establecen entre las cosas Simmel escribía:

“La imagen de las cosas externas posee para nosotros la ambigüedad de que en la naturaleza externa todo puede ser considerado como estando ligado, pero también como estando separado. Las ininterrumpidas transformaciones de la materia, así como de la energía, ponen en relación todo con todo y hacen un cosmos a partir de todas las particularidades. [...] Porque el hombre es el ser que liga, que siempre debe separar y que sin separar no puede ligar [...]”¹.

Lo idóneo pocas veces va a consistir en elegir una sola posibilidad entre dos, sino más bien en la combinación de muchas de ellas.

Un lugar o una región, en este sentido, pueden ser comprendidos como suma de una serie de procesos históricos, físicos y biológicos, todos ellos dinámicos, con valores de un gran interés social. Sabemos que la presencia humana ha contribuido a modificar los procesos naturales a través del cultivo, cuidado y construcción de los lugares. La naturaleza implica continuamente oportunidades y limitaciones para el uso humano, y el conocimiento de los procesos que en ella ocurren, pueden ser entendidos como valores. El ejemplo de los estudios realizados para Staten Island, hinterland de New York, primero por McHarg, y luego por James Corner en el vertedero-parque Fresh kills, de la misma isla, muestra la necesidad y el esfuerzo de síntesis proyectual de los últimos años, para ciertos lugares forzosamente solicitados y alterados. En ambos casos se consideran necesarios los siguientes conocimientos:

- calcular la demanda de los distintos usos que admite el suelo,
- plantear las necesidades de localización y configuración de estos usos,
- determinar instrumentos para su efectiva incorporación y,
- utilizar datos científicos para que no se cometan errores serios, mediante un método racional, sensible y explícito.

La coincidencia relativa de factores positivos puede dar

lugar a la idoneidad intrínseca para el uso del suelo en cuestión.

Para evitar los problemas ocasionados por la zonificación, se pueden fomentar categorías de usos más amplios, y la noción de usos del suelo complementarios, así como la búsqueda de zonas que admitan más de un uso.

El mapa-mosaico resultante de aplicar esta práctica es una cartografía de proyecto abierta, orgánica y operativa, que pone de manifiesto la gran complejidad de la naturaleza de los lugares. La zonificación inconsciente y no apoyada en el conocimiento profundo del lugar nos impide, al contrario, ver la verdadera diversidad del medio urbano y natural interactuando.

Además de la combinación de estructuras y procesos físicos, existen otras estructuras narrativas con las que también convivimos. Estas estructuras narrativas constituyen un conjunto de valores significativos y culturales que se superponen al paisaje², creando otros ámbitos patrimoniales de interés para la construcción y el proyecto del territorio.

Por esto, observamos que la táctica de la combinación de elementos en la práctica del urbanismo actual, puede ser muy oportuna ante situaciones metropolitanas inciertas en las que no cabe soluciones estándar cerradas.

¹ SIMMEL, George (1909) “Puente y puerta” en *El individuo y la libertad*, Barcelona: Península, 1986.

² Muchas culturas tribales antiguas, como los aborígenes de Australia, sienten que algunos lugares y escenarios naturales están impregnados de acontecimientos previos, que luego se reactivan cuando caminamos a través de ellos y contamos sus historias. De esta forma, los paisajes físicos y mentales también se combinan y superponen a través de la experiencia. Ver Walkscapes de F. Careri, Ed. GG. y “el paisaje es la imaginación” de Bill Viola, en *Reasons for Knocking at an Empty House. Writings 1973-1994*. Ed. Thames&Hudson, 1995, pp. 219-225.

las fuerzas de la metropolis

184		la construcción de la ciudad
188		las fuerzas en relación a la economía global
189		las fuerzas de cohesión territorial
190		la desarticulación de ciudades medias y pequeñas
191		las fuerzas en relación al proyecto local

las fuerzas de la metrópolis

la construcción de la ciudad

La construcción de la ciudad en el tiempo se podría explicar como un campo de aplicación de diversas fuerzas cuyos efectos están relacionados con la evolución y constitución de sí misma. Podríamos también establecer que los modos de vida y las maneras de pensar se influyen de una forma recíproca. Deleuze¹ ha escrito en relación a esta correspondencia:

“Toda interpretación es determinación del sentido de un fenómeno. El sentido consiste precisamente en una relación de fuerzas, según la cual algunas ejercen acción y otras reaccionan en un conjunto complejo y jerarquizado. Sea cual fuere la complejidad de un fenómeno, distinguimos de hecho fuerzas activas, primarias, de conquista y de subyugación, y fuerzas reactivas, secundarias, de adaptación y de regulación. Esta distinción no es solamente cuantitativa, sino cualitativa y tipológica. Porque la esencia de la fuerza es estar en relación con otras fuerzas, y dentro de esa relación ella recibe su esencia o cualidad”.

La imposibilidad de conocer todas las fuerzas que entran en juego en la creación y transformación de la ciudad, no impide reconocer el valor de su comprensión, a pesar de la incertidumbre natural provocada por el deseo y la aleatoriedad urbana o humana en el tiempo.

En la elaboración de esta hipótesis, distinguimos con cierta claridad dos grandes sistemas urbanos: uno, el del territorio entendido como resultado de sistemas de actividades generadores de arquitectura y espacios urbanos diversos; y otro, el territorio como estructura espacial. El primero nace del análisis de sistemas políticos, sociales y económicos; y el segundo pertenece al campo de la geografía, con una mirada más global, y de la arquitectura, más pretendidamente física y objetiva, aunque también disciplinar e interpretativa. Éste último es el que hemos tratado de profundizar desde escalas menores (ámbitos espaciales pequeños y concretos) y atendiendo a una visión de conjunto.

En la teoría de los hechos urbanos, que por ejemplo, presenta Rossi en su estudio sobre la arquitectura de la ciudad, la ciudad manufacturada se muestra como una escena excesivamente fija de las vicisitudes del hombre, con toda la carga de sentimientos de las generaciones, de los acontecimientos públicos, de las tragedias privadas, de los hechos nuevos y antiguos. Los monumentos urbanos, materiales o inmateriales (como las ideas, los valores o los lugares simbólicos), son los puntos fijos o las referencias, más o menos permanentes, de la dinámica urbana. Estos *elementos primarios*, como él nombra, se asocian a valores colectivos y constituyen un esquema urbano que se modifica lentamente. Hoy, la velocidad de cambio, animada por fuerzas provenientes de esca-

las mayores (ámbitos espaciales mayores y generales) o niveles de relación distintos, está aumentando radicalmente, aunque todavía sigue existiendo una fuerte carga referencial hacia las “experiencias de valor” heredadas de proyectos urbanos antiguos. Estas referencias, entendidas como “históricas”, son un recurso conocido y seguro, a pesar de que este esquema o imagen de síntesis se modifique al igual que su contexto.

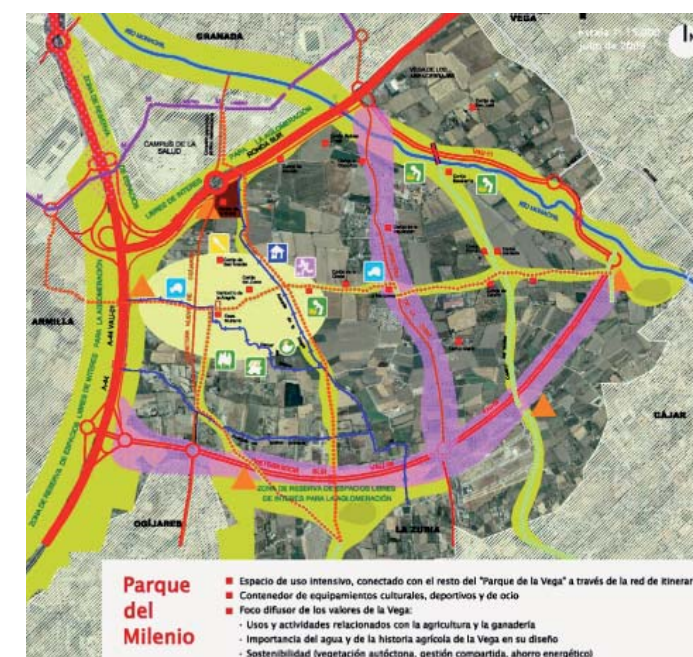
Las reformas urbanas, o simples alteraciones sobre lo construido, también responden a momentos diversos y a la conjunción de fuerzas concretas. Son fenómenos particulares y circunstanciales, a veces accidentales, como pueden ser las exposiciones universales o los conflictos, sociales o bélicos, que pueden arruinar en poco tiempo situaciones urbanas que parecían definitivas. Hay cambios, sin embargo, que pueden producirse en tiempos más largos o mediante modificaciones y etapas sucesivas. A veces en estos cambios intervienen muchas fuerzas que pueden ser de naturaleza económica, política o de otro género. Todas ellas podrían ser individualizables y evaluables, pero nunca llegarán a ser predecibles por completo.

El problema principal que aquí nos ocupa, no es tanto conocer las fuerzas en sí, sino saber cómo se aplican y cómo su aplicación produce cambios diferentes en función de los contextos donde se dan. Estos cambios dependerán, por un lado, de la naturaleza de las fuerzas, y por el otro, de la situación local, del tipo de ciudad, etc. Debemos establecer, por consiguiente, una relación entre estas fuerzas y la ciudad, y conocer los modos de la transformación posibles y deseables.

Las fuerzas activas responden a un conjunto de necesidades concretas y a unas circunstancias favorables que permiten satisfacerlas -sobre todo si la gente tiene la oportunidad de hacerlo-, en un proceso continuo de ajuste y adaptación.

Con relación al concepto de lo público, según afirmaba John Dewey, no hay ningún experto capaz de determinar las consecuencias de la fuerza y la acción colectiva; y esto está haciendo que la proliferación de controversias científicas de carácter público tienda a que la acción nunca sea una realización, ni tampoco el desarrollo de un plan, sino la exploración de consecuencias imprevistas de una versión provisional y revisable de un proyecto. Nos estamos desplazando desde la ciencia hacia la investigación, de los objetos a los proyectos, y de la aplicación a la experimentación.

El principio de precaución ante la falta de certeza, por tanto, no debe invitar a la inhibición, sino todo lo contrario, puede ser un estímulo a la exploración, la inven-



¹ DELEUZE, Gilles. “Nietzsche”, Arena libros, 2006. También añade al respecto que “se nos convida todavía a asumir “lo Real tal como es”, pero eso Real tal como es “es precisamente aquello en lo que los valores han convertido la realidad”.

² HALBWACHS, Maurice, es un sociólogo francés de la escuela durkheimiana. La Population et les tracés de voies à Paris depuis cent ans, PUF, 1928. Relacionó la ciudad con el desarrollo de los grupos sociales y remitía a un sistema más complejo, a la estructura de la memoria colectiva, la relación entre la ciudad como construcción y su comportamiento.

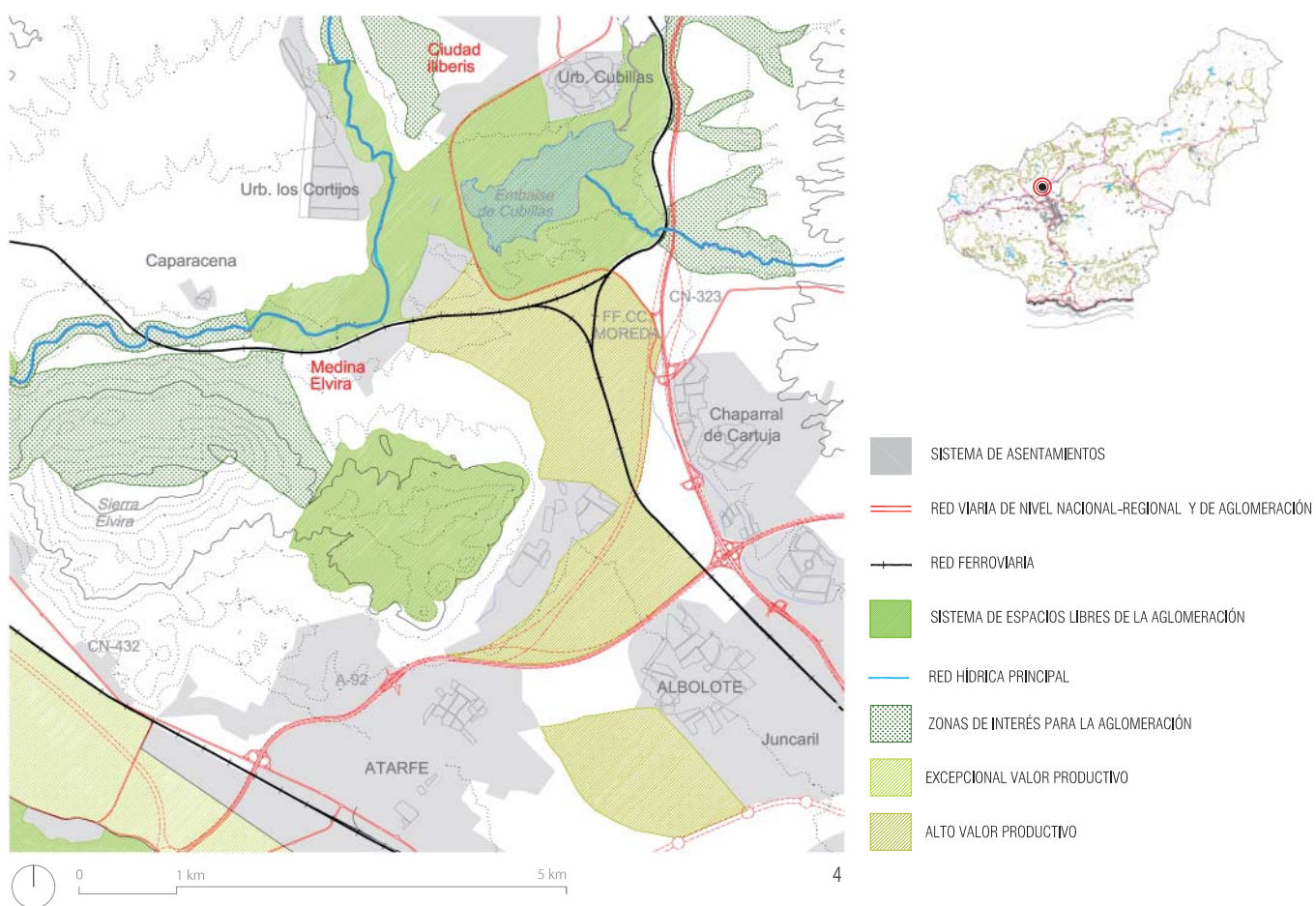
³ GANIVET, Ángel, en su libro “Granada, la bella” en el capítulo “nuestro carácter” escribe:

“Aquellos hombres no eran cabezas ni corazones, eran bocas y estómagos; allí no había ideas, sino apetitos”.

“Antes hacíamos las cosas en pequeño y con ánimo de que duraran; ahora las hacemos en grande “para dar un buen golpe” y “endosarle a otro el muerto”. No concebiremos jamás el negocio en serio, a la manera inglesa, y cuanto hagamos será transitorio, de aluvión. Nuestra fuerza está en nuestro ideal con nuestra pobreza, no en la riqueza sin ideales. Hoy que los ideales andan dando tumbos nos agarramos al negocio, para agarrarnos a alguna parte; pero nuestro instinto nos tira de los pies y así “vamos naufragando”. Curiosa manera de ir”.



3



4

1 Foto aérea de la Vega Sur del Área Metropolitana de Granada. Se puede observar la continuidad entre Granada y Armilla, con la corona de asentamientos en la ladera norte de Sierra Nevada; Huétor Vega, Monachil, Cajar, La Zubia, Ogijares, Gójar, Otura, Alhendin. En contraposición se ha creado una discontinuidad ambiental entre los espacios agrícolas de la Vega (Consejería de vivienda y ordenación del territorio. Junta de Andalucía, 2009).

2 Directrices de ordenación para la creación del Parque de la Vega de Granada (Consejería de vivienda y ordenación del territorio. Junta de Andalucía, 2009)

3 Vista del valle del río Cubillas desde el extremo sur de la urbanización Medina Elvira.

4 Plano del entorno urbanizado del embalse de Cubillas, al norte del área metropolitana de Granada en el eje hacia Jaén-Madrid. Además de las Urbanizaciones los Cortijos, Parque de Cubillas y Llanos de Silva, aparecen la Urbanización Medina Elvira (en construcción) y la Urbanización turística y residencial Ciudad Ilberis (en proyecto) (POTAUG).

ción, y por supuesto, a la asunción de riesgos. Cuantos más conflictos y riesgos asumimos, más audaces y precavidos nos volvemos. Por eso, “Lo que resulta realmente extraordinario, lo que resulta realmente incomprensible, es que los expertos modernos hayan podido imaginar durante varios siglos la idea totalmente inverosímil de que una vez que el conocimiento hubiera determinado los planes u objetivos, entonces su realización se podría llevar a cabo sin necesitar nunca más de cuidado y precaución” (Latour, B.).

Los planes y proyectos son hoy una forma precisa con que se manifiestan las fuerzas que presiden la transformación de la ciudad. Es interesante ver aquí cuáles son las relaciones entre estos hechos de diversa naturaleza social, económica, etc.; y el tipo de crecimiento de la ciudad; de qué modo, pues, la forma de la ciudad depende de esas relaciones, o en qué medida son dependientes de estas acciones.

El sociólogo Halbwachs² analizó, por ejemplo, a principios del siglo XX, cómo el carácter de las expropiaciones influyó claramente en la transformación de la ciudad. Las transformaciones llevadas a cabo en París en el s.XIX por el barón Haussmann son paradigmáticas en este sentido. Este tipo de hechos urbanos y económicos han sido, por su naturaleza, ejemplares en la manera de cambiar el curso de una ciudad.

Hoy, la naturaleza de este tipo de fenómenos incorpora otros factores. A las necesidades de salubridad, seguridad, sostenibilidad, equilibrio social, etc., se suman otras como las de proyección y visibilidad internacional, a través de la competencia por acoger eventos singulares como Olimpiadas, Expos, Festivales de todo tipo, etc., que consiguen una atracción urbana y una revalorización indirectas. Granada actualmente se encuentra trabajando en la preparación del evento internacional del “Milenio” del reino de Granada para el 2013 y la “Universiada” -olimpiada universitaria- para el 2015, que supondrán una incentivación para las inversiones públicas y privadas en la ciudad y su entorno metropolitano. Los acontecimientos urbanos de gran envergadura refuerzan e impulsan proyectos urbanos en marcha, adquiriéndose así un mayor poder de acuerdo y transformación, a pesar de que no siempre sean planteados de la forma más adecuada -por urgencia de plazos, tipo de participación, destrezas desplegadas...- ni sean los más beneficiosos para los intereses locales y colectivos.

Estos episodios muestran, también, la presencia incremental de la dimensión global de las nuevas relaciones y de la economía, que aproxima y redefine las posiciones jerárquicas y el carácter de las ciudades en el mundo.

En la participación y construcción de este “campo global de operaciones” intervienen nuevos parámetros tales como la tasa de crecimiento demográfico, la estabilidad política o la cohesión social, su potencial económico o de innovación, etc.; además de los rasgos de posición geográfica, significado y patrimonio histórico, recursos primarios, etc.

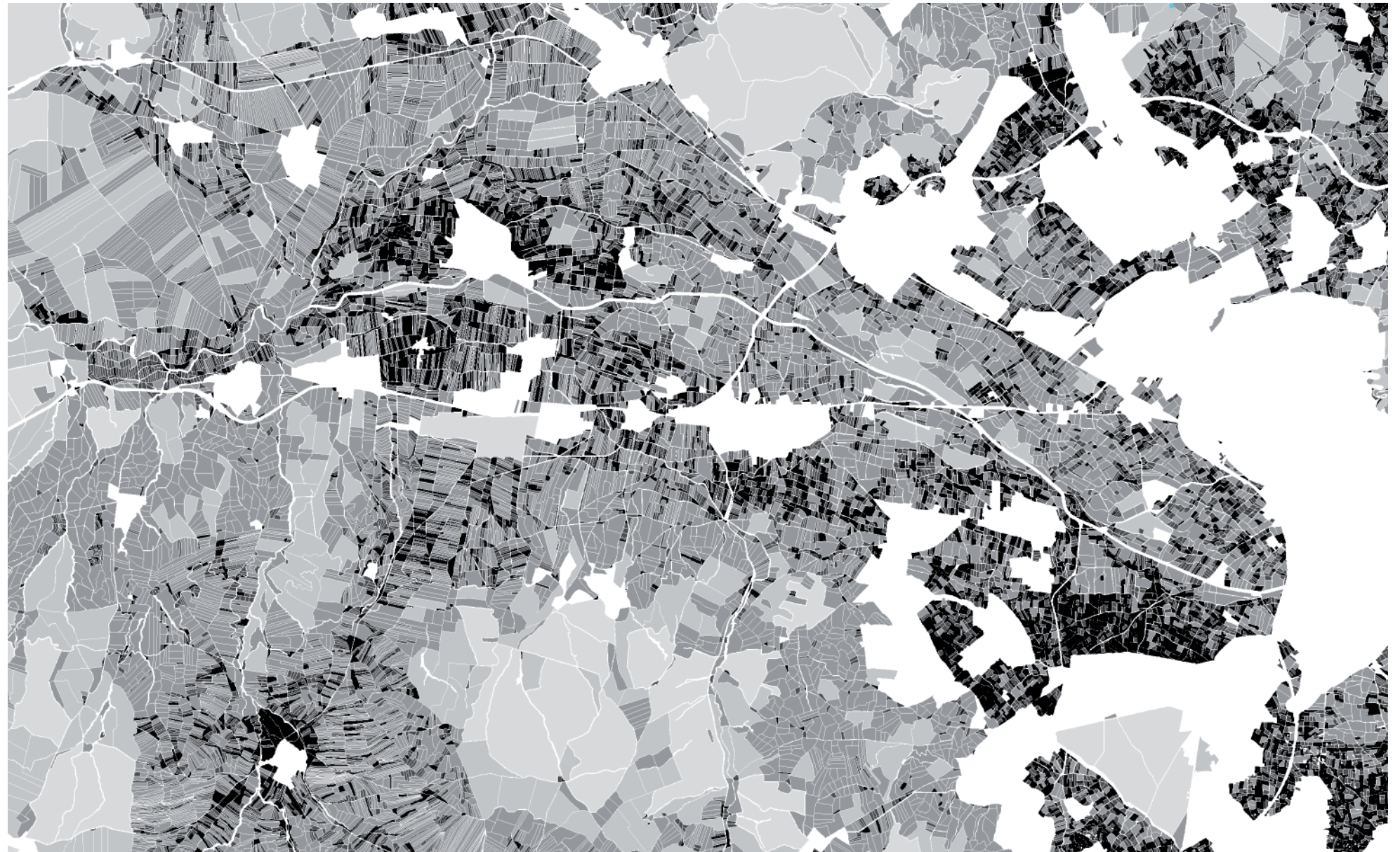
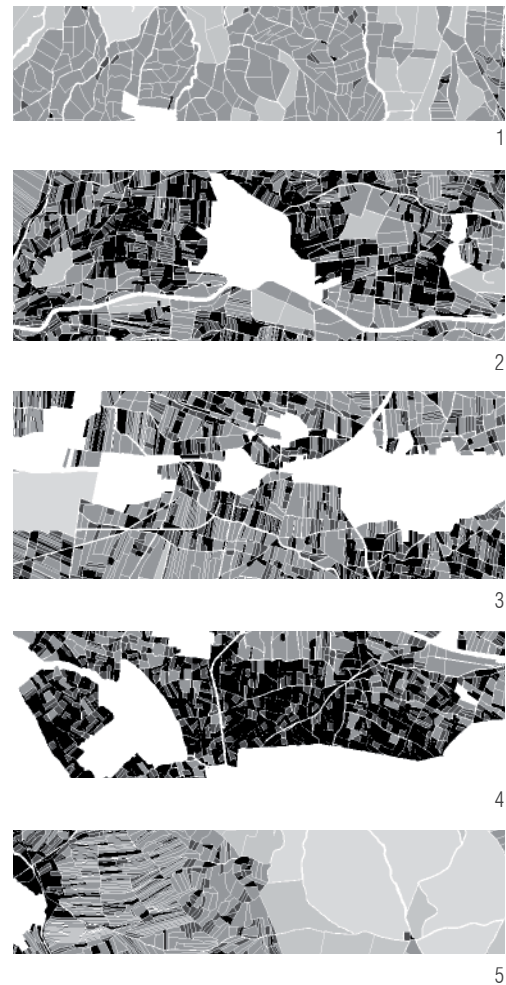
Por eso, la configuración actual de las ciudades resulta mayormente de la superposición de voluntades y acciones emprendidas por los partidos al mando -y la actitud de sus dirigentes-, por ciertas empresas y órganos representativos o de presión, como asociaciones, etc. La ciudad también, se ha dicho, es un estado de ánimo.

En todos los tiempos han habido fuerzas constantes que han llevado a construir, a adquirir y vender suelos, a emprender actividades. Pero estas fuerzas se desarrollan según direcciones concretas y se insertan en unos planes urbanos decididos y aprobados. Estas direcciones cambian bruscamente de modo a menudo imprevisible y repentino, modificando las decisiones anteriores. La intensidad de los cambios puede ser incrementada o disminuida también según los lugares, en momentos oportunos. La repetida recalificación a la que se ven sometidos gran parte de los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) municipales, es ahora, otra fuerza de evolución y transformación de la ciudad y su territorio. La asignación de nuevos usos al suelo y el incremento de su aprovechamiento económico asociado, son los pasos habituales en la *colonización* de suelos no urbanos alejados de los núcleos principales, y a los que aún se vinculan administrativamente. Existe en estas fuerzas, una tendencia centrífuga de localización de estos crecimientos urbanos discontinuos. Estos nuevos asentamientos aprovechan todos los factores de revalorización que ofrece el nuevo sistema de relaciones metropolitanas, aún no asumido íntegramente, favoreciéndose de los valores paisajísticos distintivos, accesibilidad regional, precio del suelo bajo, no actualizados aún con este cambio de valor posicional. Todo ello impulsado y ayudado por el “apetito”³ de las instituciones municipales y sus dirigentes, que ponen a disposición de los agentes privados, suelos del municipio, favorables para su ocupación, urbanización y desarrollo. Esta tendencia se refuerza también, por el menor condicionamiento que poseen estas áreas con respecto a las áreas consolidadas, normalmente de mayor densidad, menor tamaño y menor margen de maniobra para la incorporación de atributos (accesibilidad, distinción, seguridad...) y usos extensivos de carácter metropolitano (balnearios, campos de golf...).

gradiente de superficie parcelaria

Se muestra con este plano la posición y fragmentación de las parcelas agrarias del entorno oeste metropolitano de eje Loja-Granada. Podemos observar diferentes morfologías, asociadas a su adaptación o imposición topográfica, o a la influencia o fricción producida por la proximidad urbana y expectante. Es de destacar la franja de loteo pequeño al norte al municipio de Churriana en su conexión con Santa Fe, las formaciones estrechas y alargadas perpendiculares al río o caminos, como por ejemplo entre Cijuela y Chauchina...

También hemos podido comprobar una cierta relación de ratio entre tamaño de parcela, cultivo y rendimiento o beneficio anual. Según las entrevistas realizadas a usuarios y agricultores de diferentes lugares del ámbito mostrado, la superficie mínima de parcela para mantener a una familia es de 1 ha., aunque siempre está sujeta a las variaciones de los precios de los productos sembrados. Por eso vemos que hay un dominio de las parcelas de tamaños entre 1 y 10 ha., que corresponde en el plano con el gris intermedio. Las más oscuras, menores a 1 ha., normalmente están próximas a los núcleos, fruto de las segregaciones (hereditarias normalmente) y de un uso agrícola de regadío intensivo, con propietarios no vinculados laboralmente con la agricultura en su totalidad, es decir, la agricultura no constituye el único recurso económico familiar. A su vez, algunas parcelas contiguas a los núcleos son abandonadas, con la expectativa de poder ser recalificadas como suelo urbanizable con posterioridad.



- 1 Entorno de Peñuelas
- 2 Entorno de Fuentevaqueros
- 3 Entorno de Santa Fe y Chauchina
- 4 Entorno de Churriana de la Vega, Cúllar Vega y Ambroz
- 5 Entorno de Chimeneas y Santa Catalina

CIUDAD ILIBERIS

El propio avance del plan de Atarfe justifica la propuesta con los siguientes argumentos descriptivos, mostrando algunos de los rasgos propulsores de este modelo de colonización territorial, que vale la pena citar y subrayar brevemente como ejemplo representativo de este fenómeno:

- Es un territorio con oportunidades exclusivas. Su centralidad geográfica en el Área Metropolitana de Granada, próxima a un "cruce de caminos" entre la autovía a Madrid, la Costa y el Levante. Se considera que la proximidad a Granada atraerá la oferta de segunda residencia y reforzará el carácter de área turística permanente.

- Es un asentamiento turístico y urbano. Requiere la proximidad de servicios urbanos especializados (aeropuertos, clínicas, comercios, universidad...). Se plantea como una nueva ciudad, una "ciudad del descanso" y no una "ciudad dormitorio", creando habitats con referencias a Granada pero mejorando parámetros de confort, organización y equipamiento, con una oferta complementaria de servicios y dotaciones (deportivo, centro de mayores,...) enfocado no sólo a pensionistas europeos o residentes de temporada invernal, sino también a la demanda residencial de población joven. La contigüidad a Granada y Atarfe permite organizar una parte significativa de la oferta turística para la segunda residencia de población local y evitar fluctuaciones estacionales.

(sup. del sector 4.228.350,47 m², n^o máx. de 8.819 viviendas, densidad máx. 25 viv./Ha).

MEDINA ELVIRA

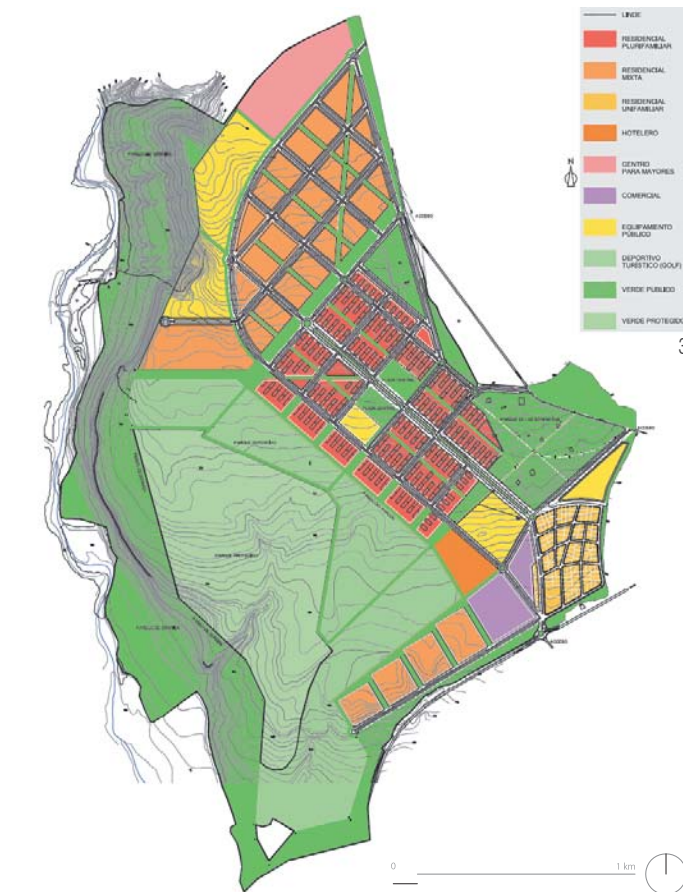
Urbanización y Campo de Golf, en el entorno del embalse de Cubillas y el valle del mismo río. Este es otro ejemplo crecimiento urbano, próximo del área metropolitana de Granada. Cabe destacar la ocupación del suelo afectado como sistema de espacios libres por un equipamiento deportivo privado Campo de Golf, que evidencia ciertas contradicciones con las restricciones de usos que impone el POTAUUG.

La urbanización en su conjunto, surge a través de un convenio urbanístico aprobado por el equipo de gobierno que modifica el planeamiento local. Aunque inicialmente se plantea como un crecimiento de baja densidad con tipologías de vivienda unifamiliar, posteriormente se cambia a través de estudios de detalle por viviendas plurifamiliares, considerando estos suelos como consolidados y en los que es cabe aplicar ordenanzas de manzana cerrada de ensanche, aún siendo un exclave del núcleo de Atarfe.

Finalmente, en el proceso de desarrollo del plan parcial para dicha urbanización, se observa un aumento de casi el doble de la edificabilidad media para el sector, fijado como máximo por el Planeamiento General, sin modificación previa del mismo.

Actualmente se encuentra denunciado por delito urbanístico y pendiente de juicio.

Ver también el caso de Alhendín CIUDAD JOVEN en el capítulo de Introducción, apartado "los procesos metropolitanos" pp. 13.



1 Foto desde el extremo norte de la urbanización Medina Elvira y el Campo de Golf anexo.

2 Fotomontaje de Ciudad Iliberis, en el término municipal de Atarfe, a quince km aproximadamente de la ciudad de Granada (PGOU, Atarfe).

3 Planta de zonificación de usos de la Ciudad Iliberis (PGOU, Atarfe).

4 Foto aérea del solar de la Urbanización Medina Elvira, junto al embalse de Cubillas y la preparación del Campo de Golf Medina Elvira (SEPRONA).

5 Planta promocional de la Urbanización Medina Elvira (Vladigolf S.L.)

Estos crecimientos, planteados como de urgencia y repentinos, para alimentar y satisfacer a un mercado -más que a una necesidad social real de habitación-, se reproducen en la mayoría de los municipios -en mayor o menor medida- en función de sus posibilidades y recursos de suelo -no aptos para otros tipos de explotación más rentable-.

Aunque la localización de la residencia depende de muchos factores geográficos, morfológicos, históricos, económicos, etc., existen cuestiones preferenciales en su elección, y los aspectos económicos siempre parecen ser los más determinantes.

El éxito de los complejos residenciales periféricos y alejados, se explica principalmente por el auge de la movilidad privada y la mejora de accesibilidad a lugares más singulares. Esto ocurre a pesar de que los servicios públicos y equipamientos colectivos cercanos sean escasos o inexistentes (transporte público, comercio, educación, ocio,...). Estos crecimientos fragmentados y discontinuos tampoco suelen atender a las históricas diferencias estructurales y morfológicas entre la ciudad mediterránea y la nórdica. Por eso las tipologías usadas responden a criterios comerciales globales mediante los cuales se rentabilice al máximo la edificabilidad asignada o adquirida.

Como escribe Th. Sieverts ("Where people Live: A nameless and indistinct space", en *Where we live Now*, 2008) los desarrollos urbanos, en la forma de la ciudad, no se deben sólo a las invenciones y avances tecnológicos, sino más bien a profundas causas históricas. Incluso antes de la llegada de estas invenciones tecnológicas, las "fuerzas" que dieron forma a la ciudad compacta y la mantuvieron unida durante 150 ó 200 generaciones -con la conjunción de las fuerzas del feudalismo o los gremios; muros y mercados, templos e iglesias, reyes y papas, monjes y caballeros,...- ya habían llegado a su fin. Debido a esta evolución de las fuerzas de cohesión urbana y social, el espacio que habitamos ahora no es ni campo ni ciudad, aunque tiene las características de ambos, sin tener un nombre preciso ni ser visualmente abarcable.

las fuerzas en relación a la economía global

Cabe observar, dentro de los nuevos procesos espaciales, una oposición dialéctica entre el “espacio de los lugares” y el “espacio de los flujos”. Al contrario de las teorías clásicas sociales sobre el dominio del tiempo sobre el espacio, Castells¹ acentúa la hipótesis de que el espacio organiza el tiempo en la sociedad red y además, existen unas pautas espaciales regidas por las funciones económicas y las prácticas sociales dominantes. Por ejemplo, el estudio Cappelin, sobre las redes de servicios de las ciudades europeas, expone la creciente interdependencia y complementariedad de las ciudades de tamaño medio de la Unión Europea. Llega a la conclusión de que:

“La importancia relativa de la relación ciudad-región parece disminuir con respecto a la importancia de las relaciones que interconectan varias ciudades de diferentes regiones y países [...]. Las nuevas actividades se concentran en polos

específicos y ello implica el incremento de disparidades entre los polos urbanos y sus respectivos entornos”.

Dentro de cada país, se aprecia que la arquitectura de las redes se reproduce en los centros regionales y locales, de tal modo que el conjunto del sistema queda interconectado a escala global y los territorios que rodean estos nodos desempeñan una función cada vez más subordinada.

Aunque la ubicación real de los centros de alto nivel en cada periodo es crucial para la distribución de la riqueza y el poder en el mundo, desde la perspectiva de la lógica espacial del nuevo sistema, lo que importa es la versatilidad de sus redes. La ciudad global no es un lugar, sino un proceso. Un proceso mediante el cual los centros de producción y consumo de servicios avanzados y sus sociedades locales auxiliares se conectan en una red global en virtud de los flujos de información, mientras

que a la vez restan importancia a las conexiones con sus entornos territoriales. Saskia Sassen también sostiene al respecto que:

“La combinación de dispersión espacial e integración global ha creado un nuevo papel estratégico para las principales ciudades. Más allá de su larga historia como centros para el comercio internacional y la banca, estas ciudades funcionan ahora de cuatro formas nuevas: primero, como puestos de mando altamente concentrados en la organización de la economía mundial; segundo, como emplazamientos clave para las finanzas y las firmas de servicios especializados [...]; tercero, como centros de producción, incluida la de innovación en los sectores punta; y cuarto, como mercados para los productos y las innovaciones producidos”.

Los principales centros metropolitanos aún ofrecen las mayores oportunidades para el realce personal, la posición social y la autosatisfacción individual de los profesio-

sionales de los niveles superiores que tanto lo necesitan, desde los buenos colegios para sus hijos hasta la pertenencia simbólica a la cumbre del consumo conspicuo, incluido el arte y el entretenimiento.

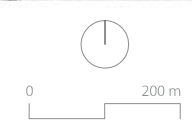
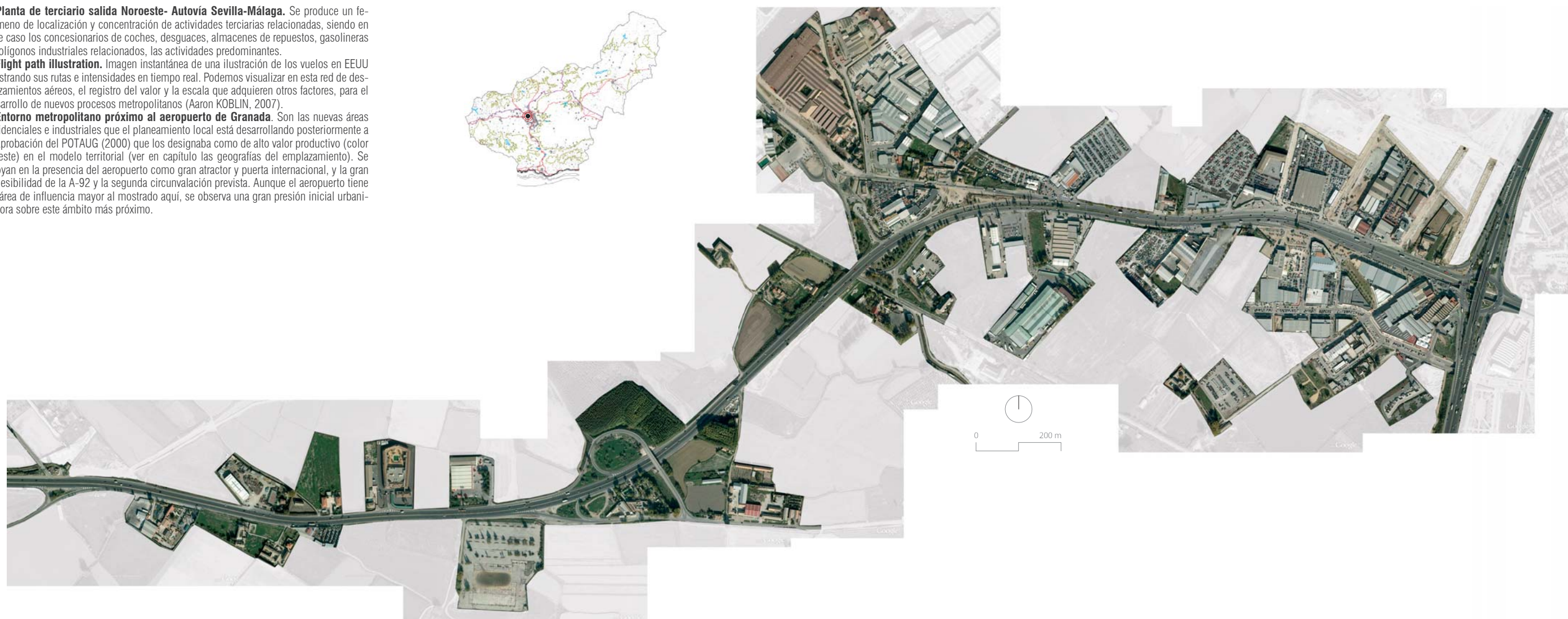
Lo que resulta significativo de este sistema espacial de actividades de servicios no es su concentración o descentralización, puesto que ambos procesos ocurren a la vez por todos los países y continentes, ni tampoco la jerarquía y el condicionamiento preciso de su geografía, ya que en realidad es tributaria de la geometría variable de los flujos de personas, dinero o información. Por eso, nos encontramos de forma generalizada con procesos urbanos sometidos a fuerzas de diversas escalas que impulsan simultáneamente la reorganización espacial y el incremento continuo de las redes de relación entre los lugares.

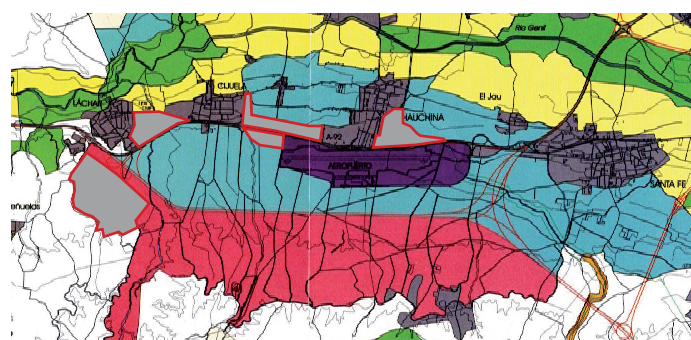
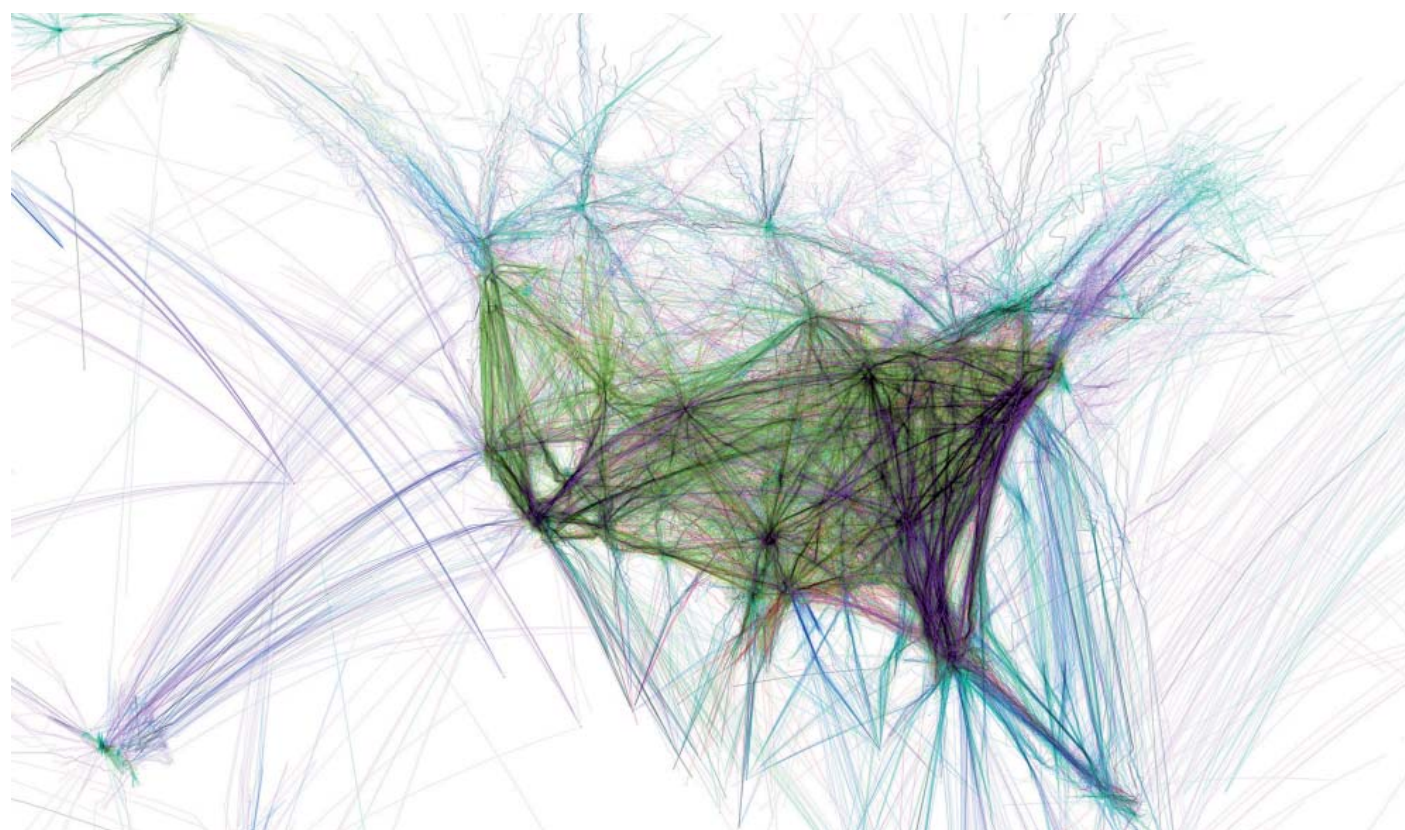
Un fenómeno común es el producido por la intensifica-

1 Planta de terciario salida Noroeste- Autovía Sevilla-Málaga. Se produce un fenómeno de localización y concentración de actividades terciarias relacionadas, siendo en este caso los concesionarios de coches, desguaces, almacenes de repuestos, gasolineras y polígonos industriales relacionados, las actividades predominantes.

2 Flight path illustration. Imagen instantánea de una ilustración de los vuelos en EEUU mostrando sus rutas e intensidades en tiempo real. Podemos visualizar en esta red de desplazamientos aéreos, el registro del valor y la escala que adquieren otros factores, para el desarrollo de nuevos procesos metropolitanos (Aaron KOBLEN, 2007).

3 Entorno metropolitano próximo al aeropuerto de Granada. Son las nuevas áreas residenciales e industriales que el planeamiento local está desarrollando posteriormente a la aprobación del POT AUG (2000) que los designaba como de alto valor productivo (color celeste) en el modelo territorial (ver en capítulo las geografías del emplazamiento). Se apoyan en la presencia del aeropuerto como gran atractor y puerta internacional, y la gran accesibilidad de la A-92 y la segunda circunvalación prevista. Aunque el aeropuerto tiene un área de influencia mayor al mostrado aquí, se observa una gran presión inicial urbanizadora sobre este ámbito más próximo.





■ Áreas industriales y residenciales en ejecución o proyecto
 ■ Sistema de asentamientos
 ■ Sistema de espacios libres de la aglomeración
 ■ Zona sometida a restricción de usos. Excepcional valor productivo.
 ■ Zona sometida a restricción de usos. Alto valor productivo.
 ■ Zona sometida a restricción de usos. Medio valor productivo.
 ■ Sistema de transportes



3

¹ CASTELLS, M. (2006), La Sociedad Red: una visión global. Madrid: Alianza Editorial, 2006.

² El Aeropuerto de Granada-Jaén FGL (Federico García Lorca), a 15 km de la ciudad de Granada desde el año 2004 al 2007, experimentó por ejemplo, un aumento en vuelo de pasajeros, según datos de AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), de casi el 300 %, pasando de 590.931 pasajeros a 1.467.625 en tan sólo 3 años.

³ Según el Libro Verde, el fortalecimiento de las estrategias puestas en marcha a escala comunitaria, nacional, regional y local debería permitir:

* aumentar las economías de aglomeración y reducir las desventajas de todos los tipos de territorio, con el fin fomentar el desarrollo armonioso de todos ellos;

* mejorar las conexiones entre los territorios para garantizar el acceso a los servicios de interés económico general, sobre todo en materia de sanidad, educación, transporte, energía, tecnologías de la información y comunicaciones;

* favorecer la cooperación entre los territorios con el fin de gestionar los problemas medioambientales y estructurales de acuerdo con el nivel territorial más adecuado, y crear sinergias de crecimiento e innovación. La cooperación debería reforzarse en las regiones transfronterizas de los nue-

vos Estados miembros y en las fronteras exteriores de la UE. Asimismo, la política de cohesión debería ayudar a explotar mejor el potencial de ciertas regiones, principalmente las de carácter montañoso o insular o aquellas que presentan una densidad de población baja.

El presente Libro Verde se fundamenta en todos los debates sobre la política de cohesión que han tenido lugar entre los Estados miembros en las últimas dos décadas. Estos debates ya han dado lugar a la creación de programas comunitarios de cooperación (INTERREG) y del Observatorio en Red de la Ordenación del Territorio Europeo (ORATE). El Libro Verde se basa también en la Agenda Territorial y su programa de acción, aprobados en 2007. La consulta pública finalizó en febrero de 2009 y la Comisión presentó un análisis de los resultados en la primavera de 2009.

⁴ En las regiones más alejadas, de promedio, más del 40 % de la población vive a más de media hora de distancia de un hospital y el 43 % a más de una hora de una universidad. También se comprueba que no se está aprovechando el potencial de las tecnologías de la información y la comunicación para ofrecer telemedicina y aprendizaje a distancia.

⁵ El desarrollo económico, el transporte público y el acceso a la asistencia sanitaria, la educación superior y los centros de formación traspasan por igual las fronteras regionales.

ción urbana en torno a los nodos de gran accesibilidad del territorio, como los aeropuertos, puertos, estaciones de tren, líneas de cercanías, metro ligero de ámbito metropolitano, etc. Y no sólo los nodos de mayor nivel de acceso. También los nodos intermedios de las diferentes redes de comunicación empiezan a aprovechar los ajustes particulares que ofrece la ductilidad propia de los mercados alternativos. Un ejemplo ha sido el auge de los aeropuertos de escala regional, como es el caso del de Granada² o Almería, que han aprovechado las ofertas “low cost” y la mejora o competitividad entre las líneas aéreas, creando nuevas expectativas de desarrollo urbano en sus áreas de influencia metropolitana.

Al igual que estos nuevos focos de atracción urbana, la mejora de las diferentes redes de comunicación ferroviaria o rodada, están permanentemente influyendo y adaptando las fuerzas presentes que transforman el territorio.

las fuerzas de cohesión territorial

El recientemente publicado *Libro Verde*³ sobre la cohesión territorial de la Comisión Europea ha confirmado la importancia de integrar modelos más adecuados a los fenómenos físicos, económicos y sociales actuales, más abiertos, repentinos y globales. El debate se centra en asuntos fundamentales como, la naturaleza de la cooperación territorial, la manera como los ciudadanos utilizan los espacios en los que viven, o las implicaciones territoriales de las políticas sectoriales y la relación entre la cooperación y la competitividad.

Se reconoce con más frecuencia la necesidad de promover la cooperación, el diálogo y la asociación entre las diferentes categorías de gobiernos, las organizaciones y las personas que llevan las políticas a la práctica. Para ello los retos son principalmente, compensar las diferencias y debilidades territoriales en materia de intensidad urbana, a través de la *concentración*, la superación de las distancias mejorando la *conexión* entre los territorios y los lugares, y la superación de las divisiones que impiden la *cooperación* y permiten un enriquecimiento compartido multiplicado a través de la unión de los esfuerzos.

La concentración trata de aprovechar las ventajas de la actividad económica aglutinada evitando, por otro lado, sus repercusiones negativas, como la contaminación, la congestión, el deterioro urbano o la exclusión social. Para ello la energía debe ponerse en el fomento de la cooperación, la interacción y la conexión entre las ciudades pequeñas, las ciudades grandes y las zonas rurales adyacentes, logrando riqueza cualificada y una gran masa crítica mediante el trabajo en red, en lugar de tan

sólo, el desarrollo único, centralizado y acumulativo de ciudades gigantescas.

La conexión y la comunicación son exigencias fundamentales para las formas de vida de las sociedades actuales, en lo referente al desarrollo económico, social, urbano, cultural... Además del equilibrio urbano de las regiones, las conurbaciones individuales y las personas que viven en ellas deben estar conectadas. Es ésta una exigencia y una condición de estabilidad dinámica en los sistemas vivos. En primer lugar, se destaca la importancia de los enlaces de transporte, pero también la interconexión implica un buen acceso de banda ancha a internet, la conexión a fuentes fiables de energía, las relaciones entre los centros de investigación y las empresas y la garantía de que se satisfacen las necesidades de los grupos desfavorecidos. A menudo, el acceso a servicios de interés general, como la asistencia sanitaria o la educación, constituye un problema en las zonas rurales⁴.

La experiencia y el conocimiento adquirido en los últimos años sobre las implicaciones medioambientales que tienen nuestras acciones y repercusiones globales sobre el planeta, nos ha permitido adquirir poco a poco una mayor conciencia sobre cuáles son las fronteras o límites reales de los fenómenos y sus áreas de influencia. Ya se sabe que no existen regiones aisladas, y que la naturaleza de los modernos flujos de trabajo también requiere y permite asociaciones más estrechas entre zonas que con anterioridad podrían haberse considerado a sí mismas entidades diferenciadas e independientes⁵.

Además, la cooperación territorial requiere una mayor flexibilidad e interacción entre las diferentes geografías de los emplazamientos, teniendo en cuenta regiones grandes, medias y pequeñas -, al igual que diferentes escalas y grados de cooperación y trabajo simultáneos para el trazado de la unión en red de los territorios.

Existe también la pretensión de integrar la diversidad como fortaleza y no como obstáculo, y para ello, será preciso superar prejuicios como que *lo urbano* aporta más ventajas -productivas, sociales, culturales...- que *lo rural*, o que ciertos tipos de topografía están inextricablemente unidos a un PIB reducido -El Ejido, en Almería, y otras zonas abruptas del litoral andaluz, son ejemplos de ello-. Por eso es tan valiosa y oportuna la colaboración dentro de esta diversidad de contextos y posibilidades territoriales..

la desarticulación de ciudades medias y pequeñas

Normalmente se piensa que las relaciones vivienda-trabajo son las más relevantes y el factor más claro de las relaciones entre las ciudades y sus entornos metropolitanos. A veces se asocian a entornos de mercado laboral, muy diferentes en tamaño y amplitud, según los momentos económicos y los ámbitos territoriales tratados. Las fuerzas de estas relaciones básicas en el funcionamiento y vida de las ciudades, superan los límites físicos y humanos tradicionales, adaptándose a las posibilidades técnicas de la comunicación en cada momento. Estos avances tecnológicos orientados al flujo de personas, recursos o información, han ido evolucionando e influyendo directamente en la forma y las relaciones entre los asentamientos humanos. Desde los medios animales o navales a la aparición del ferrocarril, que traza las direcciones o líneas de fuerza nuevas entre las ciudades del s. XIX; o la aparición del automóvil, que dibuja un campo de fuerzas multidireccional y multiplica o facilita la accesibilidad a casi cualquier punto de la superficie terrestre. Los adelantos más recientes en materia de desplazamiento y comunicación, como es el avión -especialmente desde su reducción a un precio asequible para la mayoría de la población con el low-cost- y el internet, son medios que están influyendo y modificando radicalmente las relaciones humanas y urbanas a nivel planetario. Estas nuevas redes de relaciones, como nuevos niveles o planos de interacción real, no se oponen a la generación de regiones urbanas funcionales de soporte físico y geográfico ¹.

Como decimos, se produce una integración y adaptación conjunta, suma de ambas, transformando y ajustando permanentemente los estados anteriores, con el inconveniente de que, a veces, valores anteriores son destruidos por el dominio y la fuerza de lo nuevo.

Gran parte de la desarticulación de las ciudades medias y pequeñas, es debida precisamente a la irrupción fortuita y al desequilibrio de fuerzas de diferente grado que inciden sobre las ciudades. Las preferencias iniciales han sido dar prioridad e impulsar a lo grande y poderoso aprovechando sus ventajas y dominio sobre lo pequeño o lo hermoso ². Se ha observado la tendencia general a que los sistemas centralizados y la distribución de los servicios - educación y formación, mercados y centros comerciales, centros de salud y hospitales, servicios culturales...-, se hagan cada vez más jerárquicos o pierdan sus escalones inferiores especialmente en zonas rurales y áreas con pérdida de población, debido a su vinculación obligada a un alto número de usuarios. Las variaciones

repentinas de las áreas metropolitanas también están impulsando a que ciertos servicios se planteen como actividades móviles, más ágiles y con mayor capacidad de respuesta ante los cambios territoriales.

También se produce un aumento habitual de población y empleo en las ciudades medianas y pequeñas próximas a grandes ciudades o áreas metropolitanas. Se provocan así nuevos desarrollos urbanos muy atractivos, gracias a sus buenas condiciones de accesibilidad, ambientales o de bajo coste, especialmente cuando éstas se encuentran incluidas en los corredores metropolitanos entre polos regionales geográficamente estratégicos o áreas con valores específicos. En Granada, por ejemplo, se observan desarrollos urbanos ligados a los valores agrícolas, culturales y paisajísticos en los Valles del Genil, Lecrín...; la producción intensiva mediante invernaderos está impulsando enormemente asentamientos como Carchuna y El Ejido, o el olivo en el entorno provincial de Jaén, Córdoba y Granada; los valores turísticos de la costa o los valores paisajísticos e industriales geoestratégicos en la comarca de Guadix y el Marquesado. Potencialmente cada una de estas pequeñas regiones puede atraer nuevos residentes y empresas, pasando a formar parte de una forma muy competitiva en los sistemas económicos nacionales o incluso internacionales.

Se crean, a su vez, zonas de consumo, ocio o mercado de escala regional en sustitución de las antiguas más locales y aisladas, dándose una interrelación más fuerte entre las áreas rurales y las metropolitanas. En Granada podemos reconocer este fenómeno con la estación de esquí de Sierra Nevada, el parque bioalimentario de Loja, el parque temático del poblado minero y las minas de Alquífe (asociado a un campo de golf y una planta termosolar) algunos polos de actividad comercial al norte de Granada entre Pulianas, Peligros, Albolte y Maracena (Complejos Multiplex, Centros Comerciales, IKEA...) o la habilitación de antiguas fábricas (azucareras, cementeras,...) de la Vega de Granada para actividades lúdico-culturales de ámbito regional.

Estas apariciones o transformaciones en el territorio generan una reestructuración general tanto de los espacios locales de uso colectivo anteriores, como de los espacios de fricción con las nuevas áreas de actividad -accesos, travesías, fachadas urbanas...-, siendo éstos ahora, los nuevos lugares metropolitanos de oportunidad.

El valor público de las áreas rurales ha forzado, en consecuencia, el establecimiento de límites a la edificación tratando de preservar áreas abiertas que contribuyan a una cierta continuidad y claridad geográfica, portadora de recursos y valores naturales. El desarrollo del Plan Es-



¹ Según ratifican algunos estudios de la Unión Europea (SPESP), los mercados laborales se están interpenetrando, resultando prácticamente imposible diferenciar unas regiones funcionales de otras, apareciendo las áreas urbanas y rurales continuamente entremezcladas.

² FOLCH, Ramón (1990). *Que lo hermoso sea poderoso. Sobre ecología, educación y desarrollo*. Barcelona: Alta-Fulla. Haciendo referencia al libro del economista británico E.F. Schumacher (1973) *Small is beautiful: Economics As If People Mattered*, como contraposición al "Bigger is better".

³ MAGNAGHI, Alberto (2000) *Il progetto locale*. Torino: Bollati Broinghieri.



3



4

1 Directrices de uso público de la Vega. Éstas son algunas de las indicaciones que plantea el Plan Especial de Vivienda y Ordenación del Territorio para el desarrollo del modelo de uso público para el Plan Especial de la Vega de Granada, actualmente en fase de elaboración. Se apoya en los límites singulares al crecimiento especificados por el POTAG, que en este caso pasan a ser objeto de proyecto como borde urbano (GRarquitectos).

2 PGOU de Vegas del Genil. El nuevo PGOU dice que prevé la clasificación de 100 ha. de suelo residencial (rojo claro) para llevar a efecto la consolidación de los núcleos, sin embargo no se observa una idea clara de ensanche. Son básicamente extensiones de suelo urbanizable sobre parcelas concretas o apoyadas en límites casuales carentes de una idea morfológica de crecimiento ordenado.

Busca dar soluciones a la congestión del tráfico rodado con varias líneas de circunvalación en ambos núcleos. Esta opción no tiene mucho sentido cuando los problemas principales se producen con los desplazamientos incrementales metropolitanos y regionales, intensificados con los nuevos crecimientos urbanos, y no con los núcleos originales que no superan radios de un km habitualmente. Esto evidencia una inercia de crecimiento de los municipios carente de una imagen coordinada de escala adecuada a la forma de vivir realmente estos territorios. El transporte público no aparece como soporte posible de estos

futuros crecimientos y su justificación estratégica.

Vemos también la creación de una zona residencial dispersa, tres km al suroeste del núcleo de Belicena y al borde con el municipio de las Gabias, de unas 70 ha. para un centro turístico residencial aprovechando la existencia aguas termales en la zona. El municipio de Santa Fe, al oeste de Vegas del Genil, también posee otro proyecto similar de unas 130 ha. incluyendo también un campo de Golf.

Se reservan, a su vez, suelos industriales-comerciales de 40 ha. (en azul) en la "zona más estratégica del término municipal" al pie de la prevista segunda circunvalación y su acceso.

Tanto las urbanizaciones exclaves, como los crecimientos industriales se polarizan en torno a las grandes infraestructuras (aeropuerto, autovías, ave) además de ser emplazamientos singulares (vistas hacia el valle y Sierra Nevada, fácil acceso, precio bajo de suelo...).

3 Foto aérea de Purchil y Ambroz, del municipio de Vegas del Genil. Podemos reconocer claramente el origen de los núcleos en torno al cruce de caminos en la Vega (J. Todó / TAVISA).

4 Ortofoto de Purchil y Ambroz. Los nuevos crecimientos se sitúan más en los accesos externos y en parcelas periféricas sueltas con morfologías independientes y discontinuas, a modo de puzzle inconexo (Google Earth, 2007).

pecial de la Vega de Granada está siendo un ejemplo singular de esto, y confirma los diversos factores que están llevando a una mayor interrelación urbano-rural y a su interpenetración recíproca, aumentando y diversificando los bordes de contacto entre ambos. Se ha observado como, tanto industrias como sedes empresariales y actividades especializadas, buscan localizaciones fuera de los centros urbanos, donde los suelos son más baratos y aún mantienen una cierta proximidad a grandes ciudades.

La progresiva industrialización de la agricultura también está modificando enormemente los valores ambientales del mundo rural tradicional, sumándose a la estabilidad de las relaciones entre el campo y la ciudad y aumentando la flexibilidad funcional de los entornos físicos a incorporar nuevas actividades más diversas y cambiantes. Esta intensificación urbana del espacio rural se debe a diversas fuerzas impulsoras tales como: la necesidad de espacio, la calidad ambiental que aporta la naturaleza y sus relaciones sociales de mayor espíritu comunitario, la buena accesibilidad y las nuevas ofertas de trabajo especializado. También la presencia incremental de la inmigración en las zonas metropolitanas y la mejora progresiva de las redes de infraestructura y los sistemas de tráfico, refuerzan la actividad y la condición urbana de estos lugares cada vez más usados o habitados. Por eso, la gran mayoría de regiones presentan contextos en los que se mezclan el entorno y los modos de vida urbano y rural. Esta integración y utilización del campo como otras formas de ciudad trae sin embargo, como consecuencia, una gran presión sobre los suelos más accesibles y un inevitable aumento del precio de los mismos.

las fuerzas en relación al proyecto local

La ciudad construye por sí misma una imagen propia, aunque siempre a través de unas instituciones y unas políticas, que le dan forma. Estos factores son constituyentes y determinantes en la organización, evolución y desarrollo del fenómeno urbano. La cualidad de su progreso está condicionada directamente por ellos.

Aunque las transformaciones urbanas se producen cada vez a mayor velocidad, los resultados en ningún caso son espontáneos y aislados. Más bien responden a una intención clara y a un contexto general de fuerzas sociales y económicas determinado.

No hay transformación urbana que no repercuta y modifique la vida de sus habitantes, ya que están estrechamente relacionados e incluidos en su forma. La compleja y dinámica estructura del territorio es la cristalización racional, instantánea y voluntaria de sus afirmaciones individuales y colectivas.

El carácter distintivo de todo territorio es la tensión que

se genera entre cada uno de sus lugares y la relación firme entre cada uno de sus elementos o zonas. Por eso, cada parte del territorio presenta signos concretos de su modo de vivir, de su forma específica y de su memoria propia. Como alternativa a los procesos de globalización presentes, en un contexto internacional cada vez más consciente de sus recursos decrecientes y limitados, se están empezando a fomentar políticas urbanas con poderosas ideas en favor de la preservación de los lugares, como única alternativa de supervivencia y desarrollo razonable; buscando sinergias que resuelvan la coexistencia múltiple de agentes y de tiempos en la construcción del territorio.

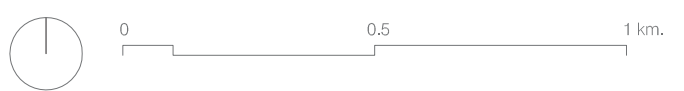
Frente a las fuerzas que imponen los criterios económicos en la formalización generalizada de los territorios como objetos de producción, ideas como las de Magnaghi, y su "proyecto local"³, plantean una globalización desde el reconocimiento de las características de cada territorio como fundamento para una alternativa de convivencia y desarrollo centrado en lo específico. Esta propuesta parte de la creación de redes locales cohesionadas y en colaboración, que disminuyan el dominio de los mercados globales, el perjuicio de su tecnología asociada y el control ejercido por el capital financiero. Además, este planteamiento defiende la valoración y preservación del territorio y su patrimonio local como construcción histórica colectiva, y no como riqueza propiedad de sólo unos pocos.

La visión predominante de la geografía como un mero soporte de actividades económicas, ha provocado la pérdida de identidad y la desarticulación de ciudades medias y pequeñas.

Sin embargo, el territorio se ha construido a través de un diálogo, una relación entre fuerzas y entidades vivas, el hombre mismo y la naturaleza, a lo largo de la historia. Es una obra artística coral, coevolutiva, que se genera en un acto de amor y de necesidad, y a través del cuidado y el crecimiento recíproco.

La anticipación de un futuro posible no parte, según Ernst Bloch, de una visión globalizadora sino más bien de la aportación y búsqueda de visiones parciales con las que poder construir unas "utopías concretas", que son objetivos y tareas específicas de alcance limitado, pero de una mejora colectiva incremental. Esto exige de la recuperación del control social sobre los lugares, con el municipio como espacio social básico, y una democracia menos formal o representativa.

El proyecto, con este propósito desde lo concreto, actúa como engarce de adherencia o equilibrio físico del campo de fuerzas presentes en el territorio.



1

2



3



4



7



5

Loja y su expansión residencial

e:1/15.000

Se muestran los crecimientos residenciales recientes y proyectados para los próximos años, según PGOU (Avance 2002), distinguiendo las tipologías de vivienda unifamiliar, aislada y con patio, así como la plurifamiliar extensiva e intensiva. Como puede observarse, las dos bolsas más importantes de suelo urbanizable residencial se producen: uno junto a la traza del tren y la estación del barrio de San Francisco y otro junto al nudo hacia Málaga y junto a los llanos del río Genil a lo largo del camino que lleva a Ventorros de Santa Bárbara al noroeste. Es significativo el aumento de superficie de suelo a construir. Esto hace pensar en las enormes expectativas de revalorización del suelo de Loja en relación a Granada o Málaga, como puerta regional del surco intrabético. Esta oferta de suelo no sólo se produce para el habitante de Loja, sino también para el habitante de la ciudad región de Granada. Esta deslocalización viene motivada principalmente por razones ambientales y de acceso. La residencia se descentraliza de la capital buscando una oferta inmobiliaria más asequible. El posible desplazamiento de la estación de tren de Alta Velocidad (AVE) a unos 3 km del núcleo de Loja, entre Río Frio y Venta del Rayo, al oeste dirección Málaga-Sevilla, hace prever un estiramiento forzado de la ciudad en esa dirección, aprovechando la posición de esta estación interprovincial. Es destacable que la población de Loja no ha cambiado considerablemente desde hace más de un siglo (18.257 hab. en el censo de 1.897 y 20.888 hab. en 2005, según el INE y el IEA).



6

- 1 Foto aérea de Loja, 2003 (J. Todó / TAVISA)
- 2 Loja y la Vega de Granada. Diccionario de Tomás López. Finales del siglo XVIII
- 3 Barriada de la Estación de ff.cc. de San Francisco. (marjafolde, 2009)
- 4 Loja, 1565. Georg Hoefnagel
- 5 Esquema de la tensión de relación entre la estación ff.cc. y la ciudad histórica. Vemos en la siguiente página otros casos similares de la fuerza de atracción urbana que ejerce estos nodos de intercambio.
- 6 Imagen de Loja. Usada en la película de los Hermanos Marx "Sopa de ganso" (1933) y otra de época reciente (Ayto. Loja)
- 6 Ortofoto comparada 1956-2003 (vuelo americano y ICA)



Loja y su configuración terciaria regional

e:1/15.000

Los servicios productivos y de ocio, los equipamientos y los comercios dan servicio a una red territorial a la vez que cubren parte de las necesidades locales. Se sitúan en lugares estratégicos de accesibilidad y visibilidad -sobre todo el comercial-. Este plano muestra algunos ejemplos de localización de suelo industrial en desarrollo junto con la paralela fragmentación de los espacios colectivos producidos en la ciudad extensiva transfigurada.

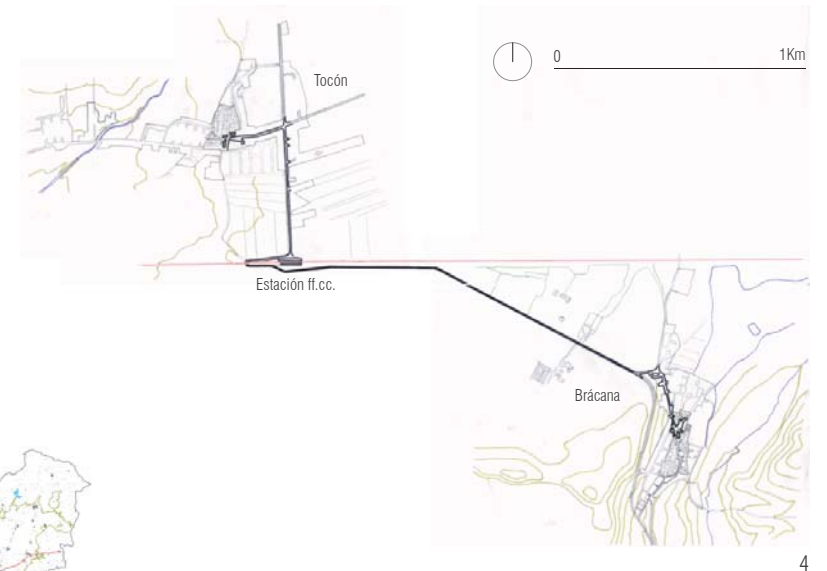
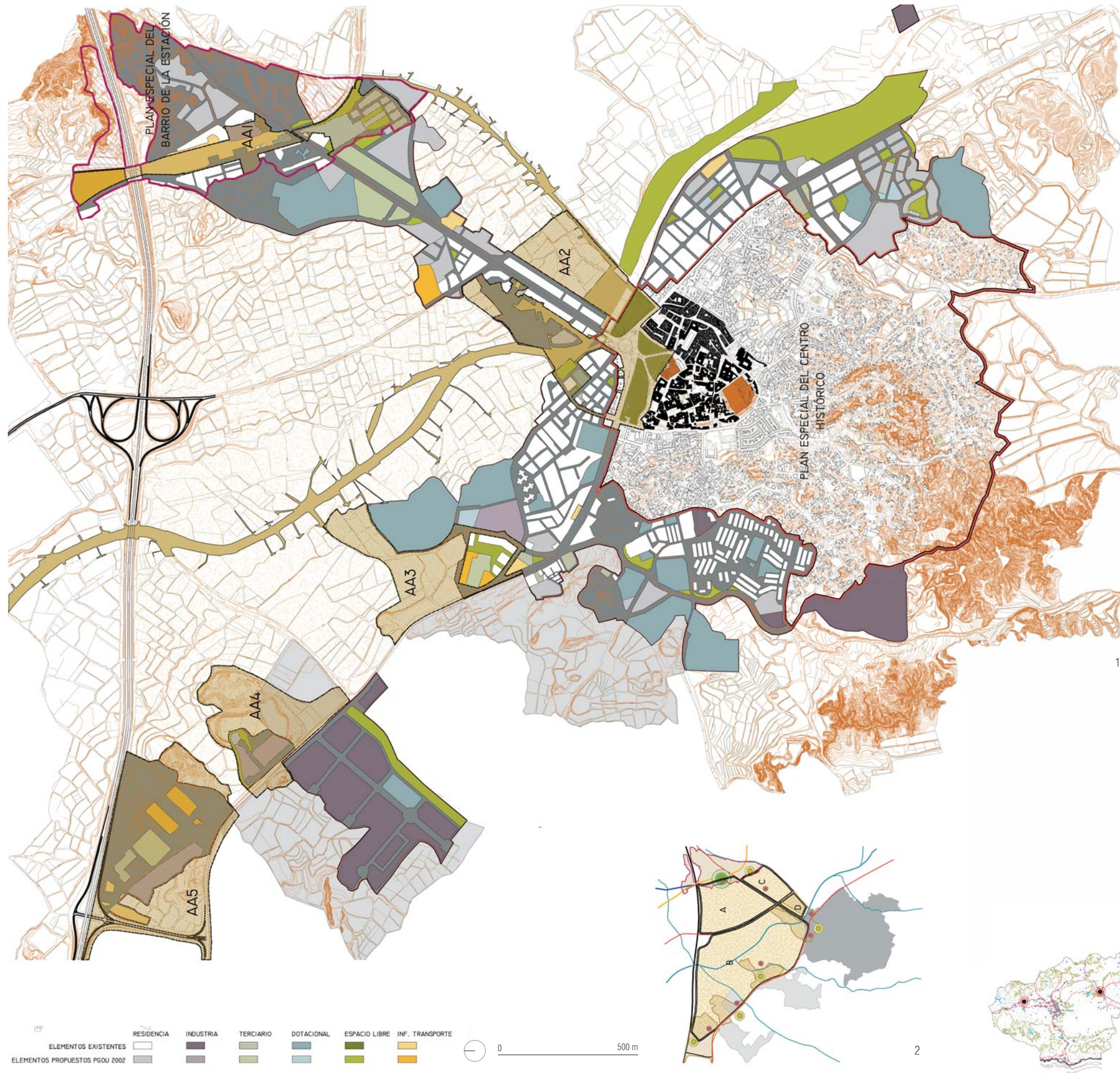
Se dibujan los tres paquetes industriales -intensivo y extensivo- que se sitúan en las tres puertas de la ciudad (El Frontil, Manzanil I y II y Fuente Santa, con más de 50 ha.), que son los lugares más accesibles desde las redes de rango más alto. Sólo el paquete industrial anexo al nudo oriental -hacia Granada- es superior en superficie a la del centro histórico de Loja-Loja hasta los años 70.-

Además, Loja está diseñando 250 ha. de suelo industrial más con el PGOU (Avance, 2002) que se articula en torno a tres proyectos: el polígono industrial de la Piedra (más de 50 ha. pedanía de Cuesta de la Palma en 2008), el denominado 'Parque Bioalimentario' (35 ha.) y el Centro de Transportes de Mercancías (75 ha.), los tres en una situación estratégica a pie de la A-92. De esta forma se configura como una de las zonas de mayor expansión del municipio a mitad de camino de los aeropuertos de Granada y Málaga. Poco a poco Loja se ha situado a la altura de otras ciudades andaluzas como Lucena (Córdoba), Antequera (Málaga), o Estepa (Sevilla), integradas en el llamado 'rombo de oro', en la red ciudades medias andaluzas.



Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada. En Amarillo el tramo en Estudio Informativo de Loja (2009). Tras descartar la ubicación anteriormente planteada, en la ribera derecha del río Genil junto a la barriada de San Francisco, por no cubrir las necesidades de espacio que requieren cuestiones como la parada e intercambio de varios trenes a la vez y superficies para equipamientos, accesos y aparcamiento de vehículos. La futura Estación de Loja se situará entre Río Frio y la Venta del Rayo y frente al Centro de Transporte de Mercancías, a tres km de Loja pasando a ser una Estación Interprovincial y no comarcal.





Guadix y su configuración regional prevista e:1/15.000

Podemos observar, al igual que en Loja, como la fuerza de las infraestructuras existentes y previstas (autovía y futura estación de ferrocarril) generan un efecto de atracción y expectativa para los futuros desarrollos previstos por el planeamiento, transformando y polarizando en gran medida la configuración de la ciudad.

Mostramos también, en la parte inferior, unos esquemas de la relación de la ciudad con la estación y el barrio asociado a él, a través de un eje urbano que recorre el valle del río Guadix. Debajo también dibujamos otra tensión existente entre los núcleos de Brácana y Tocón, en una posición intermedia del eje Loja-Granada, en relación a la estación que se situaba entre ambas, forzando los crecimientos de estos núcleos en esta dirección.



- 1 Planeamiento general de Guadix. (Huertas, M.)
- 2 Nuevos lugares centrales, ámbitos de crecimiento y espacio libre entre infraestructuras (Huertas, M.)
- 3 Eje de relación entre la ciudad de Guadix y la estación de ferrocarril.
- 4 Relación entre los pueblos de Tocón y Brácana y la estación ferrocarril.

las formas urbanas en el territorio

199		las formas urbanas en el territorio
201		extremo del eje Loja-Granada
203		extremo del eje Guadix-Granada
205		extremo del eje Motril-Granada
207		atlas de asentamientos singulares y sistemas de relación local
215		antiguos nuevos poblados
219		morfologías metropolitanas
223		desarrollos industriales y equipamientos de gran escala

La amplitud del sistema de lugares urbanos de la ciudad contemporánea, ha hecho que la ciudad histórica suponga una parte muy pequeña respecto al conjunto. Y aunque sigue portando un valor simbólico y emblemático, la aparición de nuevos centros activos en las periferias o en el espacio pericentral, ha transformado a la ciudad en una nueva realidad, más compleja y articulada que la visión anterior centrípeta y unitaria.

Ya desde principios de la primera mitad del siglo XX, Frank Ll. Wright nos avisaba de los fenómenos de transformación en las ciudades contemporáneas desde su experiencia americana propia, tratando de darles respuesta con proyectos urbanos visionarios, como Broadacre City, asumiendo estos nuevos modos de vida.

“Creo que la ciudad, como hoy la conocemos, va a extinguirse... Estamos siendo testigos de la aceleración que precede a la desintegración... El propio ciudadano ha olvidado el verdadero propósito de la existencia humana...”

El supuesto estallido de la ciudad en fragmentos y en mundos urbanos dispares, no ha implicado que estos sean considerados como entornos urbanos completos y auténticos, sobre todo por su caracterizada falta de calidad urbana global, de servicios e infraestructura públicos, de desconexión a la red de espacios y de relaciones sociales, etc. También han aumentado las escalas de relación y las posibilidades de ocupación, pero no se han asimilado los mecanismos urbanos para integrar las partes, haciendo que los nuevos modos de vida sean realmente mejores a los anteriores.

Esta suma de circunstancias urbanas inciertas nos han suscitado muchos argumentos en el sentido de que la manera de abordar la forma de esta ciudad nueva, especialmente en el caso de Granada, aún no está resuelta y son necesarias otras tácticas y formas de intervención.

En los últimos años hemos presenciado la generación de nuevos artefactos metropolitanos en áreas de expansión de núcleos metropolitanos o independientes a ellos, la implantación de nuevos programas del sector industrial, usos logísticos -no todavía de alta calidad y alta accesibilidad-, una rápida transformación del paisaje, la utilización lúdica y temática del territorio... Simultáneamente se constata un abandono y reducción del uso agrícola y un aumento de actividades recreativas y de ocio. Los canales de la movilidad, especialmente los de mayor capacidad de carga, son los que más influyen y arbitran en la organización de los desarrollos futuros.

Existe una correspondencia entre los usos del suelo y las configuraciones morfo-tipológicas de acuerdo a una evolución de los modos de vida.

Según los usos específicos dominantes, hemos de distinguir principalmente transformaciones y desarrollos:

residenciales

- Crecimiento residencial disperso. Se ha producido a través de urbanizaciones y edificación aislada residencial. Estas operaciones han tenido su lógica en la proximidad y mediana accesibilidad a unas ciudades con un nivel de servicios básicos, y a los nuevos espacios productivos y de trabajo. La localización de sus crecimientos ha respondido a la oferta creciente y aleatorio de suelo urbanizado en los municipios, y a la incidencia de la infraestructura viaria metropolitana generada.

- Crecimiento residencial concentrado o por paquetes. Se han apoyado en el crecimiento de las ciudades de tamaño medio y grande. A diferencia del anterior, han aparecido en sectores de nueva ocupación, inducidos por la generación de la correspondiente infraestructura de acceso y servicios. Normalmente se han ligado a dotaciones privadas lúdicas de reclamo y distinción (balnearios, campos de golf, parques culturales, temáticos...)

industriales

La gran descentralización de la industria fuera del área del municipio de Granada es el resultado del traslado de la industria a los territorios más centrales en la red de flujos regionales, aprovechando la relocalización para recuperar la inversión por las rentas diferenciales, al mismo tiempo que se permite la posible modernización del proceso productivo y, en ocasiones, los reajustes laborales. Se pueden observar fenómenos de:

-Crecimiento por generación ex novo de polígonos industriales.

-Crecimiento por relleno de polígonos industriales existentes.

-Grandes factorías o empresas (Puleva, Plásticos,...)

-Crecimiento puntual, a lo largo de las carreteras.

-Transformación de antiguos polígonos industriales (hacia actividades terciarias)

-Nuevos espacios productivos: Parques tecnológicos o empresariales, planteándose como nuevas alternativas en la producción de suelo urbanizado para albergar instalaciones de actividades de I+D y servicios a las empresas. Se le da gran importancia a su relación con los grandes ejes de flujos metropolitanos es creciente.

Se reconoce que los desarrollos industriales en Granada aún no han adquirido los niveles de excelencia, calidad y productividad que otras grandes ciudades pero las transformaciones territoriales que se están generando

sí están empezando a tener cierta envergadura y repercusión hacia la configuración de Granada como ciudad región.

Nuevos equipamientos públicos y dotaciones privadas

Parece clara su relación con las grandes infraestructuras viarias metropolitanas: autopistas y vías principales. Nos referimos a centros de investigación, lugares de ocio, centros comerciales, parques temáticos, cárceles, circuitos de motos, depuradoras, plantas de residuos...

Nuevas infraestructuras

-El sistema de rondas o circunvalaciones, como el conocido cierre del anillo en Granada o la segunda circunvalación.

-Prolongaciones y túneles,

-Mejora de accesos y construcción de equipamientos aeroportuarios y portuarios, como el Puerto de Motril.

-Variantes de las carreteras nacionales o rondas parciales.

-Nuevos ejes de transporte público.

Se destaca, por encima de los contenidos específicos o sus aspectos cuantitativos y cualitativos, la estructura espacial resultante del crecimiento: la posición relativa de los crecimientos residenciales o industriales en relación con los cascos urbanos y las polaridades preexistentes, con los elementos geográficos o con la infraestructura. La morfología de los conjuntos que se van consolidando como formas de crecimiento y transformación metropolitana refleja situaciones diversas y resulta de diferentes periodos de formación.

Advertimos un proceso de ocupación compacta y discontinua del territorio metropolitano, con dos grandes exponentes: la evolución de las tramas históricas y la sucesiva extensión de las mismas por agregación de otras tramas, que ha dado como resultado diversas estructuras morfológicas, unas relacionadas con el proceso de estratificación tipológica y otras como producto de la modificación urbana. El consecuencia es una suma de tejidos o tramas yuxtapuestas, como collage arquitectónico. En el caso específico de Granada, se observa especialmente en la generación de polígonos industriales -más de almacenaje que de producción y manufactura diversificada- demandada por la mayoría de los municipios, sin atender ni plantearse desde su área de influencia y mercado, de escala más regional.

También se produce una mosaico de actividades, configurando un conjunto de formas urbanas que resultan de la construcción de artefactos próximos a las infraestructuras

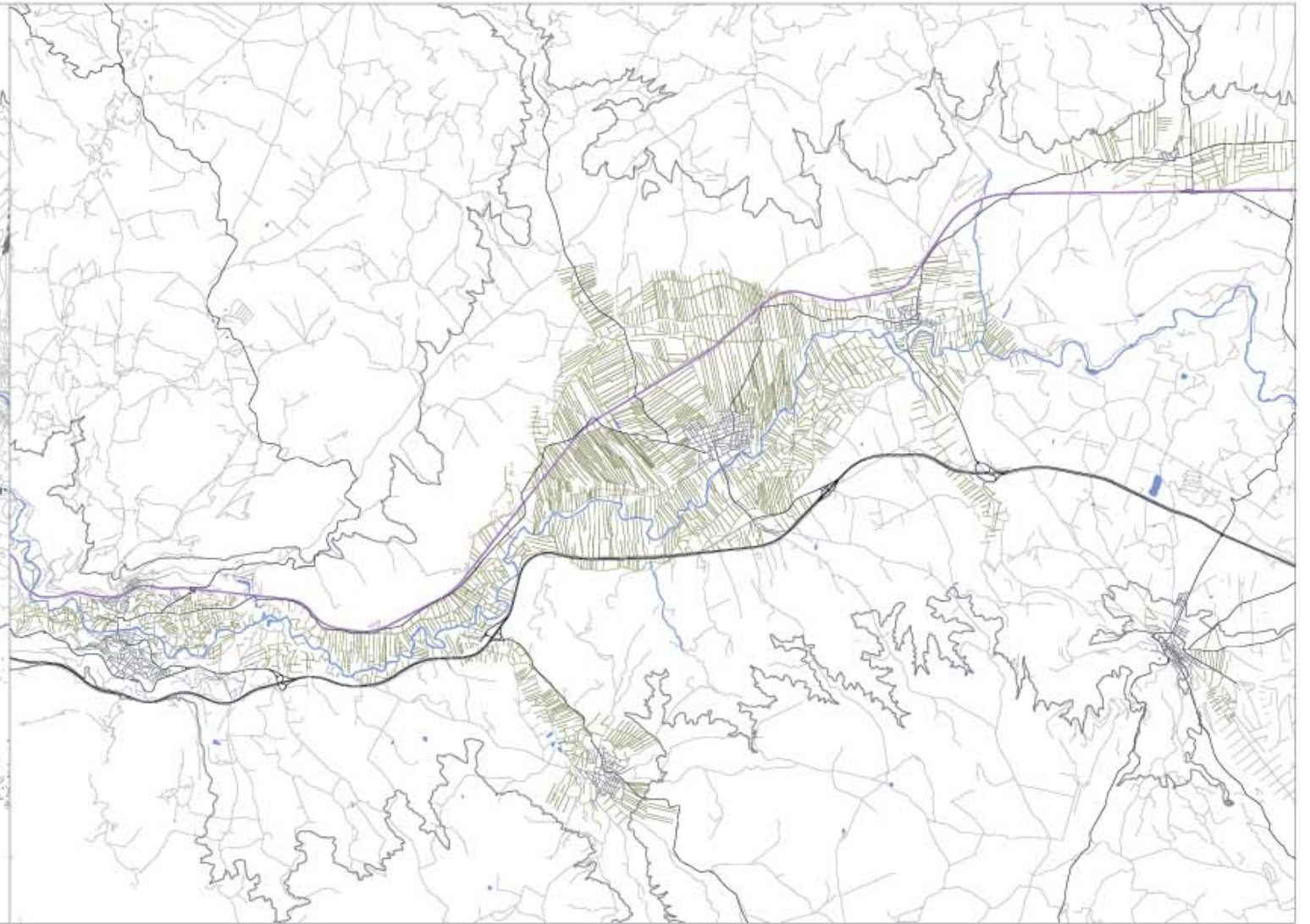
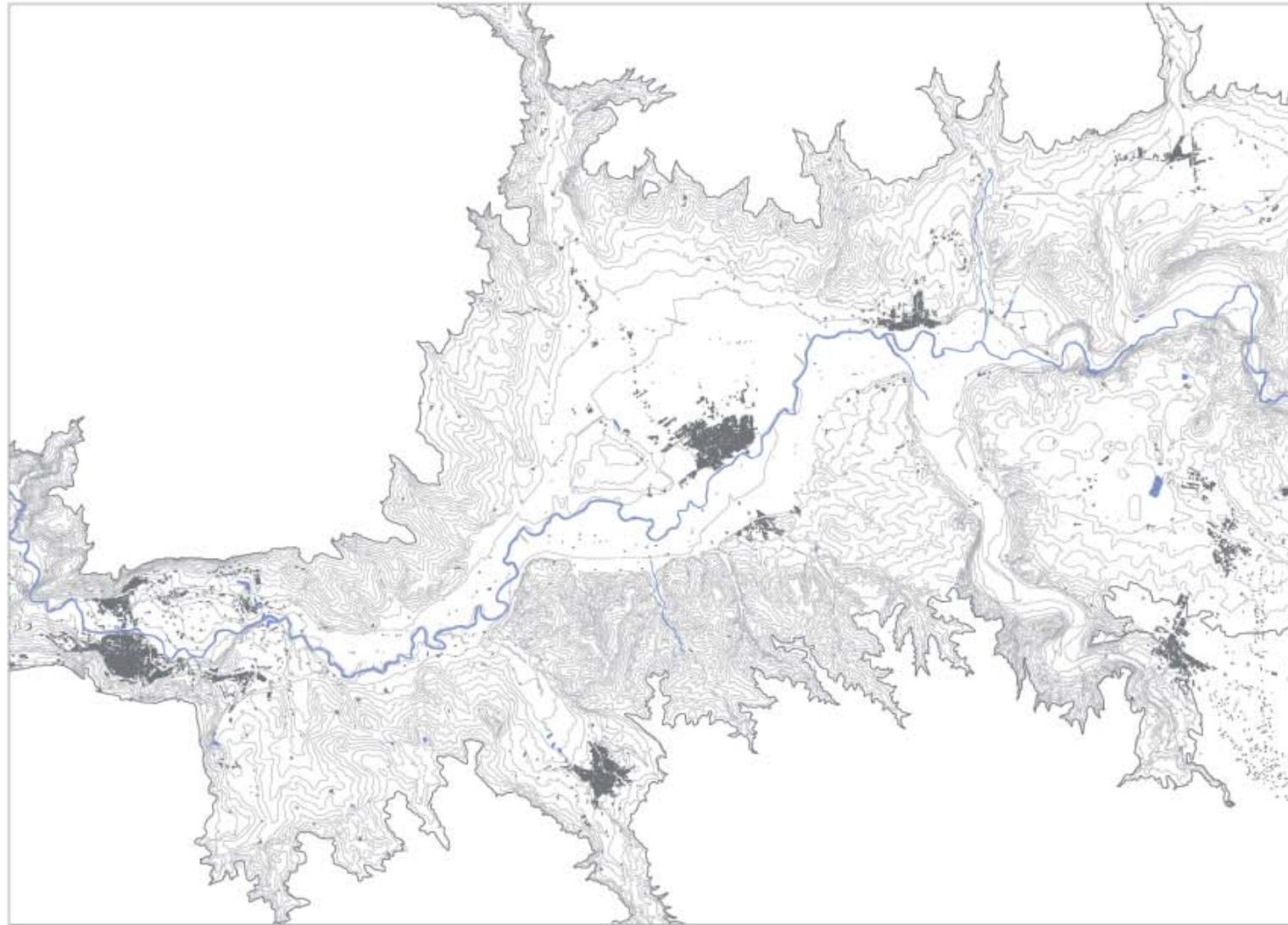
viarias y ferroviarias, en enclaves singulares por su posición preeminente de accesibilidad regional -véase el entorno de Loja o la incipiente centralidad de Guadix- y con un alto nivel de significación formal en el paisaje metropolitano, con una mediana y creciente densidad de usos y servicios, dando lugar a una espacialidad del territorio cada vez más compleja.

Estos lugares en red se relacionan en base a infraestructuras físicas lineales interconectadas, y se refieren también a espacios interrelacionados por los flujos, y a nodos determinados por las interconexiones.

Los lugares en red están constituidos por la complementariedad de dos tipos de elementos principalmente: los elementos arteriales, como fibras o canales de la comunicación y la movilidad, infraestructuras viarias y ferroviarias de transporte, sistemas de abastecimiento y desagüe, de telecomunicaciones y energéticos, que se advierten como piezas existentes, espacios en transformación o como zonas en reserva; y los nodos, atrayendo en su entorno distintos contenedores mixtos y megaformas híbridas de las actividades terciario-logísticas.

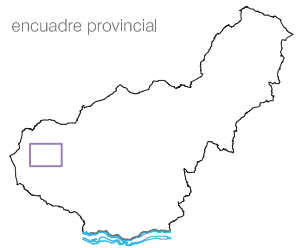
A continuación presentaremos un pequeño atlas de situaciones singulares escogidas de la ciudad región de Granada, que muestran el carácter y las particularidades de los atributos que se han comentado anteriormente. Son figuraciones a diferentes escalas, que interpretan y evalúan, desde diversos enfoques, los procesos de transformación emergente a través de los tres ejes de desarrollo metropolitano destacados desde el inicio de esta tesis.

Son lecturas globales y locales de una estructura espacial cambiante que actualmente se encuentra en una etapa muy incipiente como sistema urbano regional. Esto no le resta valor a la capacidad de sugestión, previsión y anticipación que puedan potenciar estas imágenes, si se mira hacia un futuro cada vez más presente y posible.



relieve y asentamientos. Hasta cota +200 m

parcelación singular e infraestructuras

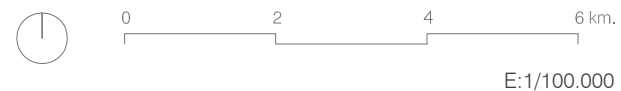


encuadre provincial

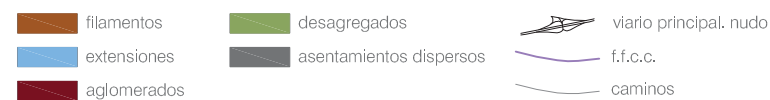
extremo del eje Loja-Granada. morfología del territorio



morfología urbana



E:1/100.000



Se puede observar más detalladamente como los asentamientos urbanos se sitúan a lo largo del valle del río Genil. La topografía, dibujada hasta la cota +600 m. muestra de una forma muy clara la elección de los lugares edificadas, así como su distribución y forma.

Los tejidos menores se contraponen con las grandes líneas de infraestructurales que atraviesan este territorio. Podemos apreciar la relación existente entre la forma del suelo y la forma de lo urbano; como la urdimbre creada por los caminos y la parcelación histórica, constituyen un orden superficial que se ha ido consolidando con el tiempo y el uso. Es interesante ver este reflejo de las líneas (tamaños, formas y direcciones) parcelarias rurales en los asentamientos urbanos. Es singular la diferencia entre la parcelación agrícola de Loja, más pequeña, cuadrangular y multidireccional, con respecto a Huétor Tájar, con una posición más llana y extensa que le permite trocear el suelo con formas más alargadas, estrechas y direccionadas hacia el Río Genil.

El dibujo de las grandes infraestructuras, tanto el recorrido de las vías del tren, o la autovía A-92 y los ramales de las carreteras locales, son líneas que tensan las relaciones en la dirección del valle del río Genil y generan unas fricciones transversales con los tejidos menores que van atravesando a su paso. Es interesante ver como la modernización de las infraestructuras y los viales ha ido actualizándose (duplicándose o superponiéndose) sobre los antiguos. También cómo estas líneas dan servicio o se enlazan con las líneas de los asentamientos que ya estaban ahí. Este es una imagen que nos muestra el encuentro de las escalas locales con las territoriales.

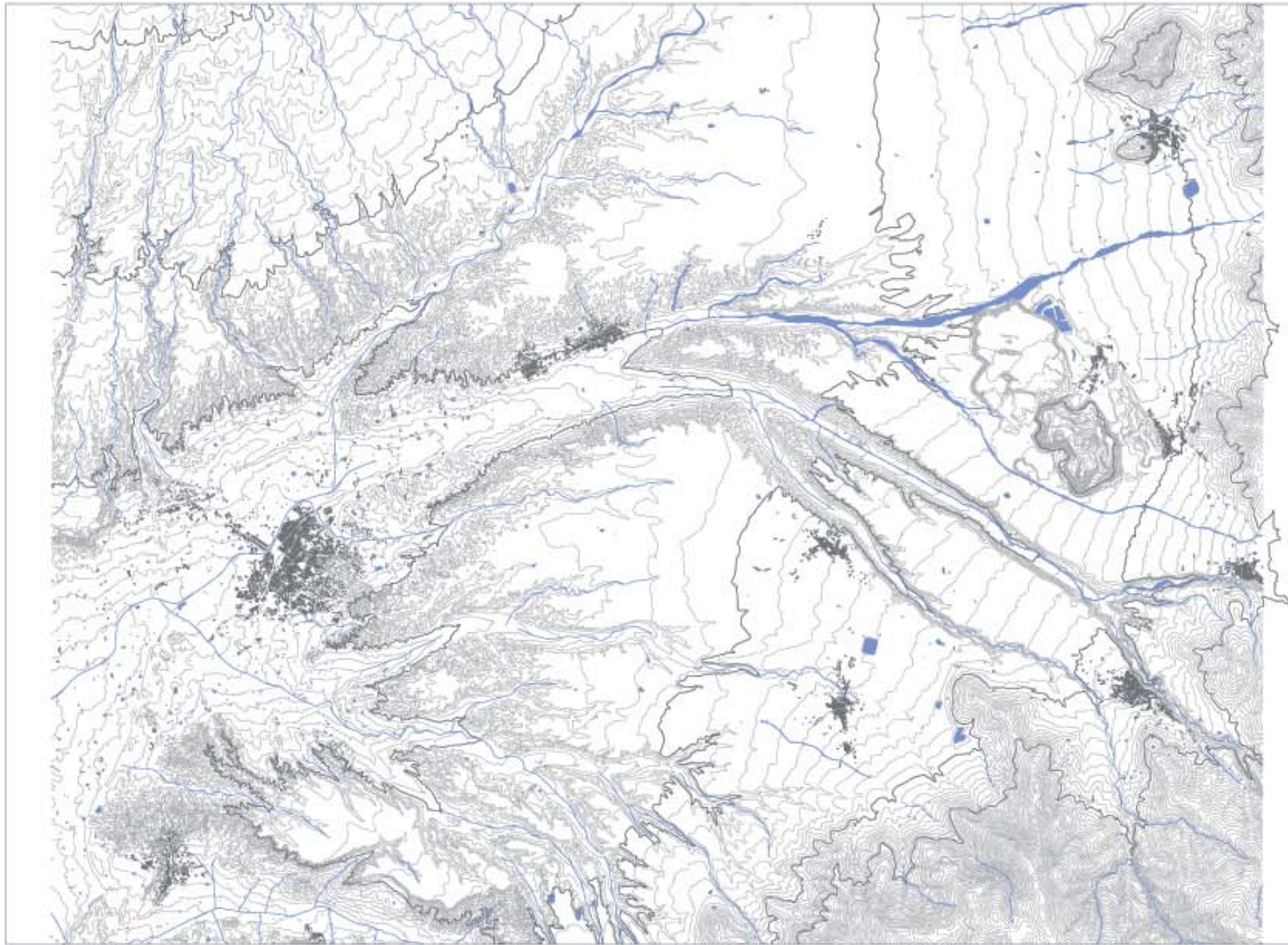
La imagen de la izquierda identifica formas de la ciudad discontinua. Es un conjunto de morfologías que se han consolidado como formas del crecimiento y responden a situaciones diversas, resultado de diferentes periodos de formación. La sintaxis utilizada para el desarrollo del análisis morfológico ha tomado como referencia el utilizado en estudios de otras regiones metropolitanas de España. Aunque las escalas y las concentraciones son diferentes, hemos podido observar ciertas analogías y similitudes. Hemos podido distinguir también los siguientes ambientes urbanos:

- Aglomerados, como asentamientos cuya característica es la continuidad de sus tramas, su relativa densidad y la mezcla de usos.
- Extensiones, como operaciones de extensión de tramas y prolongación de redes viarias con carácter más monofuncional (residencial, industria,...).
- Filamentos, como formaciones generatrices lineales producidas a lo largo de las infraestructuras históricas o nuevas y ligados a elementos geográficos singulares fluviales, orográficos,... En su evolución suelen producir la fusión entre asentamientos próximos, lo que da lugar a sistemas conurbados.

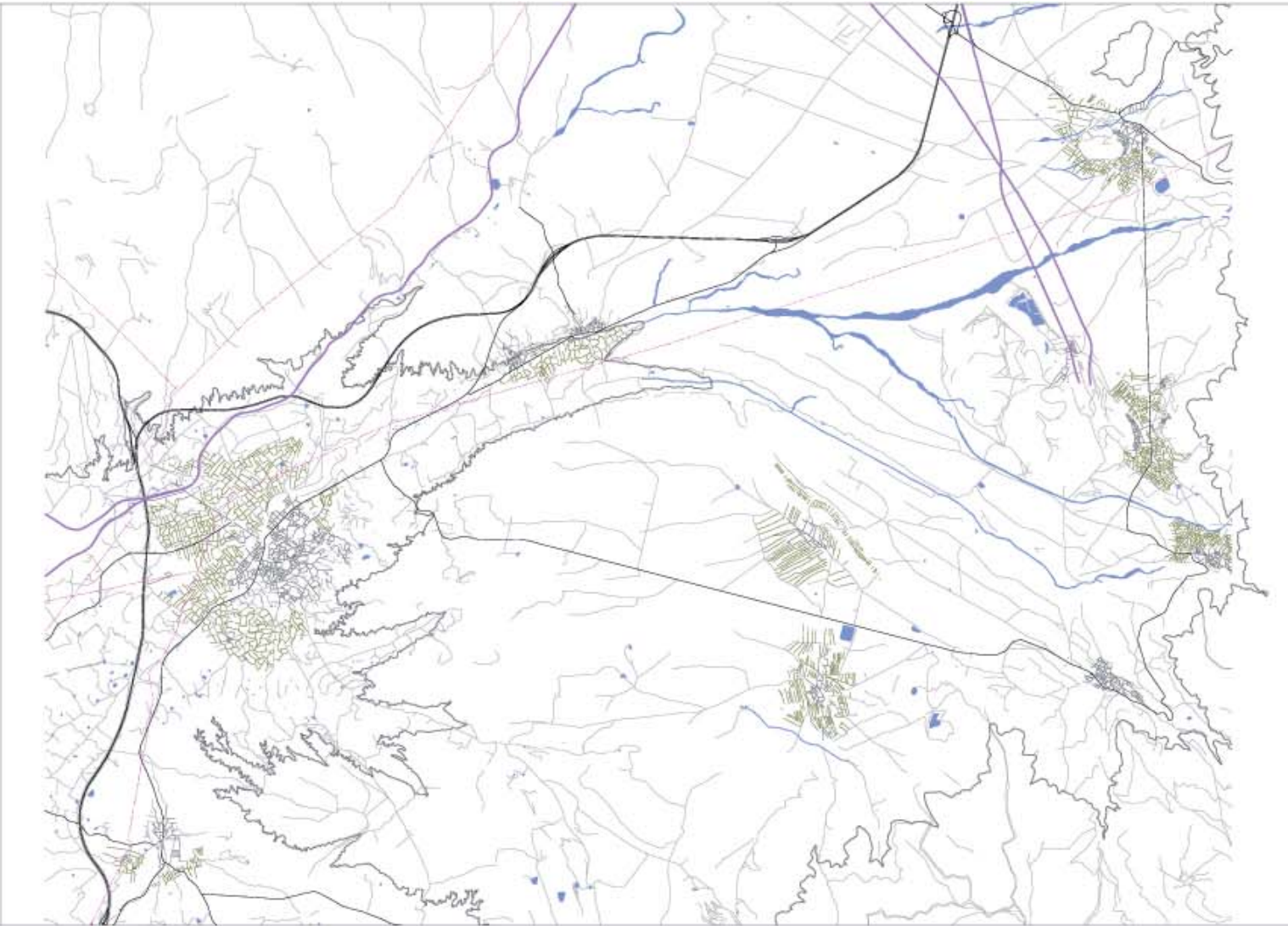
- En tipologías de densidad baja podemos observar asentamientos:
- Desagregados, con lógicas de urbanización de periferia sobre territorios en pendiente o alejados de la centralidad urbana. Se trata del conjunto de asentamientos en forma arbórea o en paquetes más o menos cerrados sobre topografías diversas, de carácter predominantemente residencial aislado, y también de uso industrial y almacenamiento.
 - Dispersos, como resultado de la ocupación individualizada del territorio rústico.



Entorno de Loja. Puerta geográfica oeste del valle del río Genil entre el monte Hacho y la Sierra de Loja

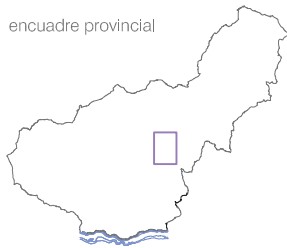


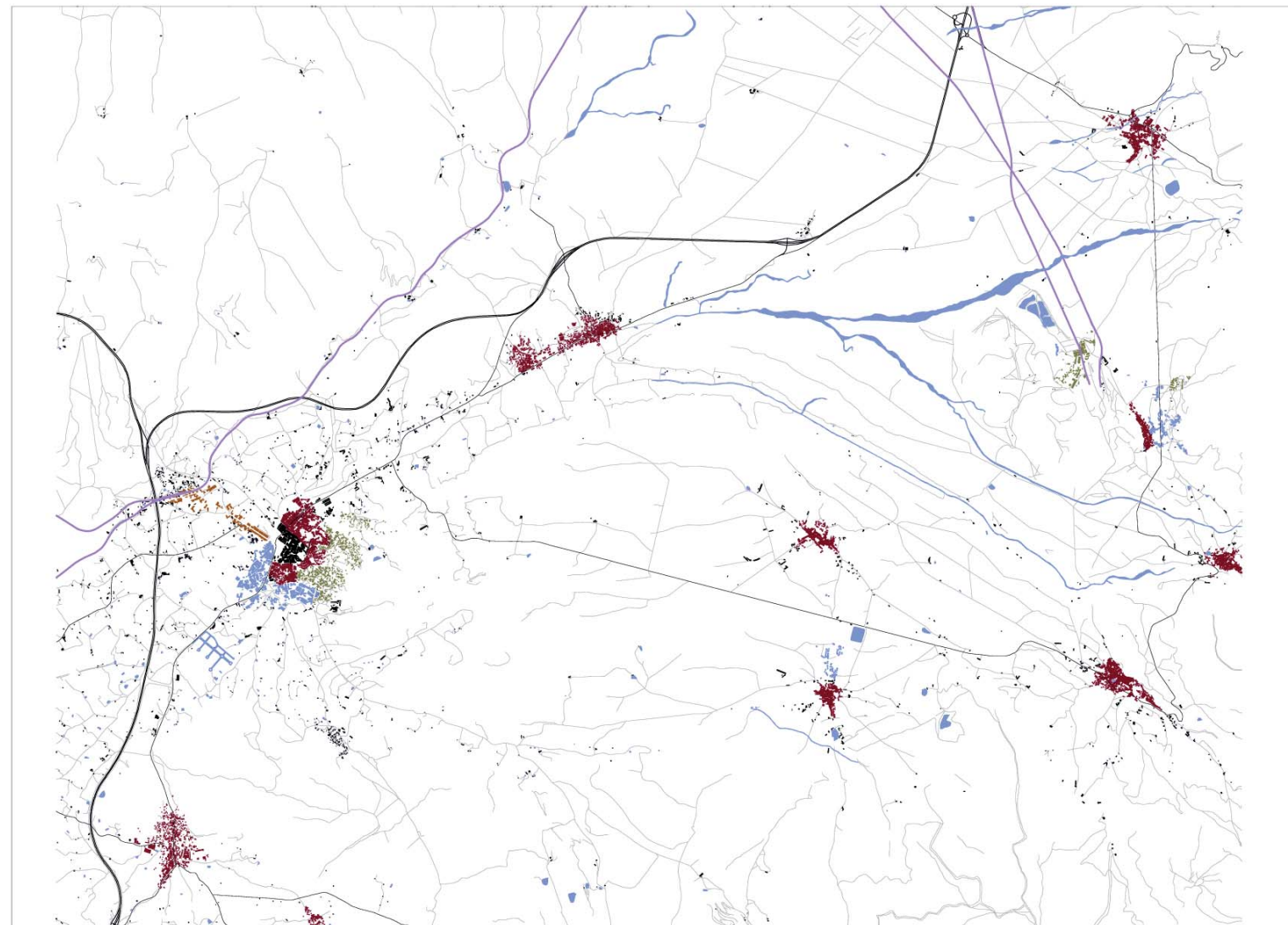
relieve y asentamientos



parcelación singular e infraestructuras

encuadre provincial



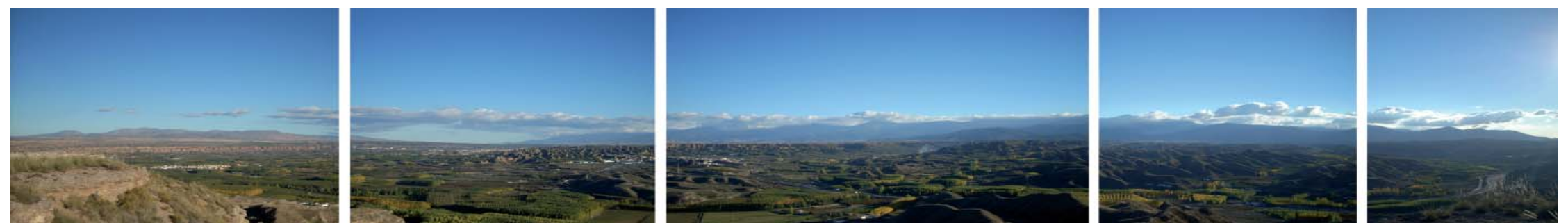


morfología urbana

- filamentos
- desagregados
- extensiones
- asentamientos dispersos
- aglomerados
- viario principal. nudo
- f.f.c.c.
- caminos



E:1/100.000



Hoya de Guadix (Huertas, M.)

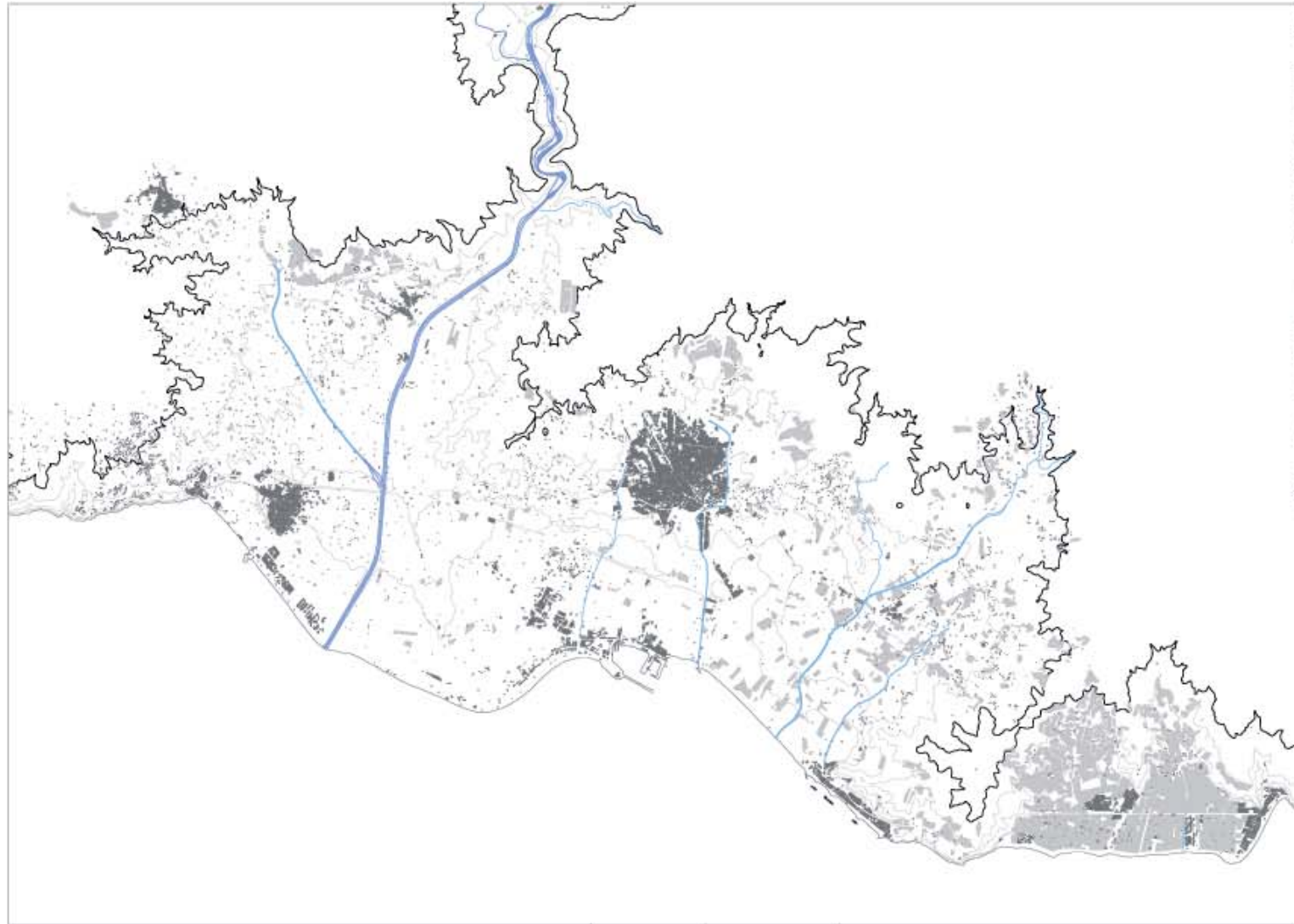
Éste encuadre del extremo del eje Guadix-Granada muestra a través de este dibujo la localización de lo urbanizado con respecto al relieve del territorio en que se inserta. Podemos reconocer la Hoya de Guadix y el río Fardes, así como el inicio, a la derecha de la imagen, de las faldas de la Sierra Nevada, de un enorme protagonismo paisajístico en esta comarca. La topografía muestra de una forma muy clara la elección de los lugares edificados, así como su distribución y forma.

La urdimbre creada por los caminos y la parcelación histórica, constituyen un orden superficial que se ha ido consolidando con el tiempo y el uso en el territorio. Podemos ver el reflejo de las líneas (tamaños, formas y direcciones) parcelarias rurales en los asentamientos urbanos. Es singular las similitudes y diferencias entre la parcelación agrícola de Guadix, Alquífe o Jerez del Marquesado pequeña, cuadrangular y multidireccional, con respecto a otras como la de Albuñán, con una posición más llana y extensa que le permite trocear el suelo con formas más alargadas y estrechas.

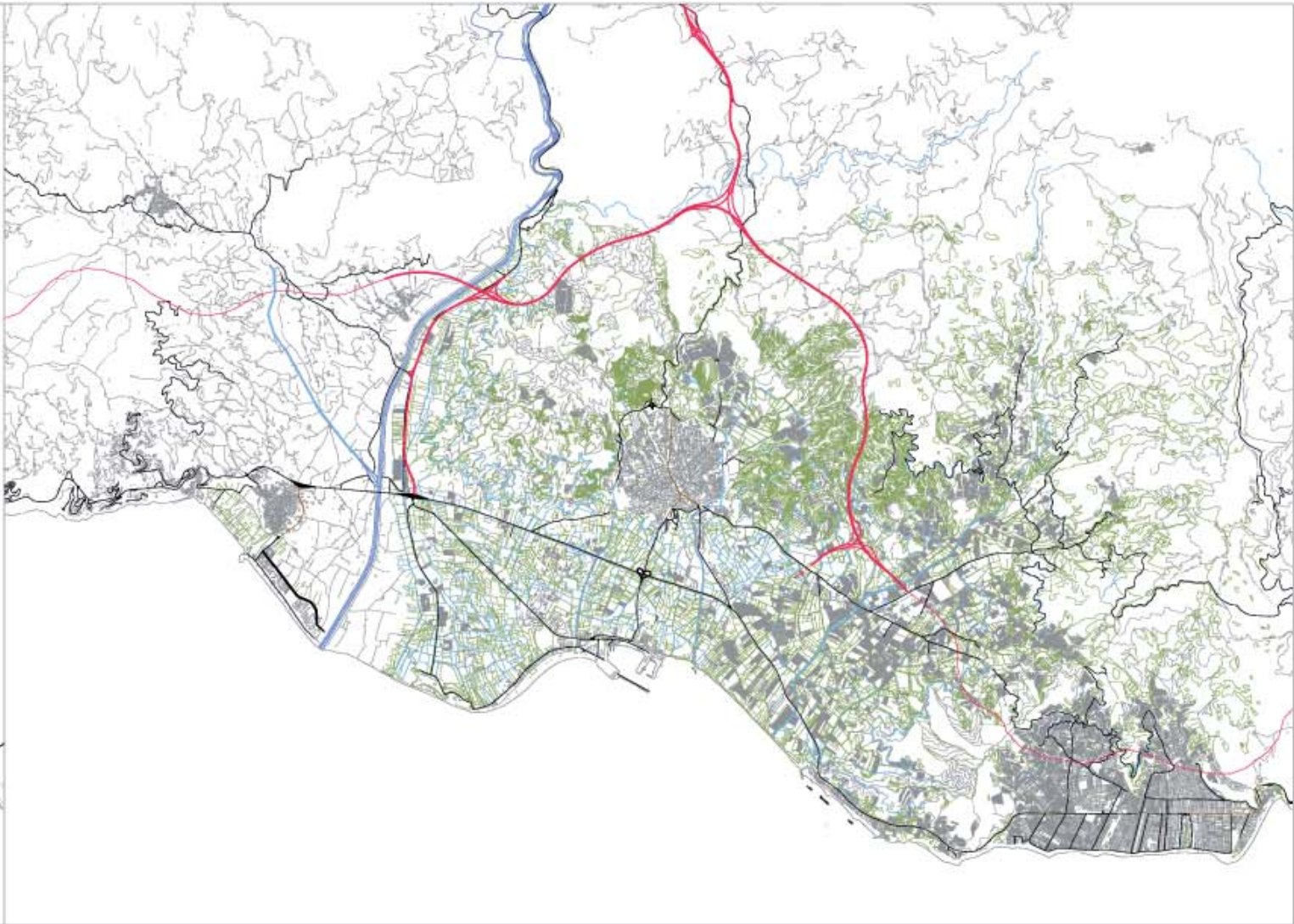
Este plano dibuja el entramado de caminos, sendas y carreteras secundarias y que organizan las comunicaciones entre los asentamientos y la edificación dispersa.

La presencia del tren en este marco, nos muestra cómo, por ejemplo, en la ciudad de Guadix, la posición de la estación alejada del núcleo urbano, ha generado un filamento urbano a lo largo del camino que unía la ciudad con el asentamiento junto a la estación.

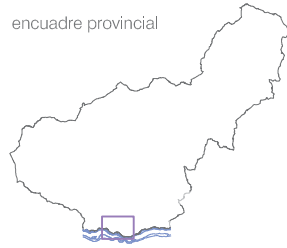
Las grandes infraestructuras a lo largo de esta zona del valle del Zalabí nos presentan la manera de cómo se añaden al territorio. Tanto el tendido eléctrico (líneas de puntos fucsia), como el recorrido de las vías del tren, o la autovía A-92 y los ramales de las carreteras locales, son líneas que tensan las relaciones en la dirección del valle y el río Fardes (dirección hacia Almería) y generan unas fricciones transversales con los tejidos menores que van atravesando a su paso. Es interesante ver como la modernización de las infraestructuras y los viales ha ido superponiéndose sobre los antiguos. También cómo estas líneas dan servicio o se enlazan con las líneas de los asentamientos que ya estaban ahí. Este es el plano que nos muestra el encuentro de las escalas locales con las territoriales. Son el germen de transformaciones urbanas inmediatas debido a la enorme relevancia de estas redes en la planificación.



relieve y asentamientos. Hasta cota +200 m

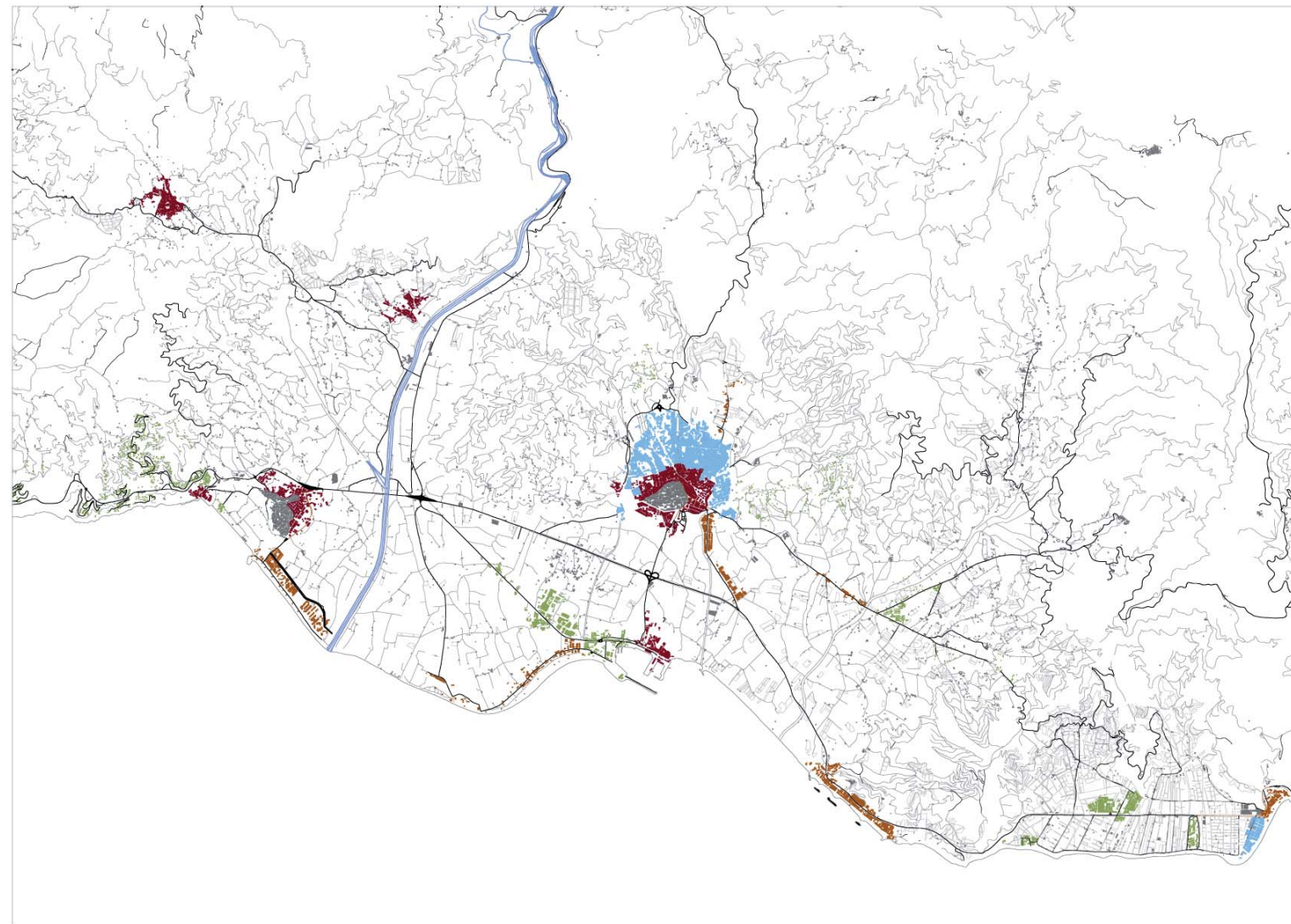


parcelación singular e infraestructuras

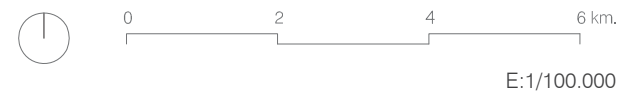


encuadre provincial

extremo del eje Motril-Granada. morfología del territorio



morfología urbana



E:1/100.000

- | | | |
|-------------|-------------------------|------------------------|
| filamentos | desagregados | viario principal. nudo |
| extensiones | asentamientos dispersos | f.f.c.c. |
| aglomerados | | caminos |

Éste es un acercamiento al extremo sur del subsistema urbano territorial Motril-Granada a una escala en la que nos permite observar más detalladamente la distribución y posición de lo urbanizado con respecto a su emplazamiento topográfico. Los asentamientos concentrados se sitúan principalmente a media ladera por debajo de la cota +200 (ej. Motril) o linealmente paralelos a la línea de costa. Un asentamiento singular es Salobreña, que cubre toda una peña que surge en el delta del Río Guadalfeo. Los asentamientos dispersos eligen localizaciones, a veces próximas a núcleos consolidados o en valles o laderas con condiciones atractivas (accesibilidad, buenas vistas, agua,...)

Podemos apreciar la relación existente entre la forma del suelo y la forma de lo urbano. Es interesante ver este reflejo de las líneas (tamaños, formas y direcciones) parcelarias rurales en los asentamientos urbanos. Es singular la diferencia entre la parcelación agrícola de Motril, más fragmentada, cuadrangular y multidireccional, con respecto a los LLanos de Carchuna y Calahonda, con una posición llana y extensa que le permite trocear el suelo con formas más alargadas, estrechas y direccionadas hacia mar. Dibujado en gris oscuro podemos ver como los invernaderos ha colonizado casi al completo el suelo de pequeña y media pendiente de todo el lado oriental del encuadre.

Presentamos en rojo, lo que será la autovía que conectará la ciudad de Granada con su litoral y en negro las carreteras nacionales y locales que hasta ahora han dado servicio a este territorio. Ésta, es una red deficiente para soportar el uso intenso estacional que se produce a causa del turismo. Se muestra como un entorno mal comunicado con el resto de las provincias.

Con esta imagen podemos ver el entramado de caminos, sendas y carreteras secundarias que han constituido y seguirán constituyendo un papel importante en la organización de las comunicaciones entre los asentamientos y la edificación dispersa. En el caso de la costa Tropical, esta urdimbre de caminos es especialmente compleja, debido a la explotación agraria frutícola y de regadío tan fragmentado y polimórfica.

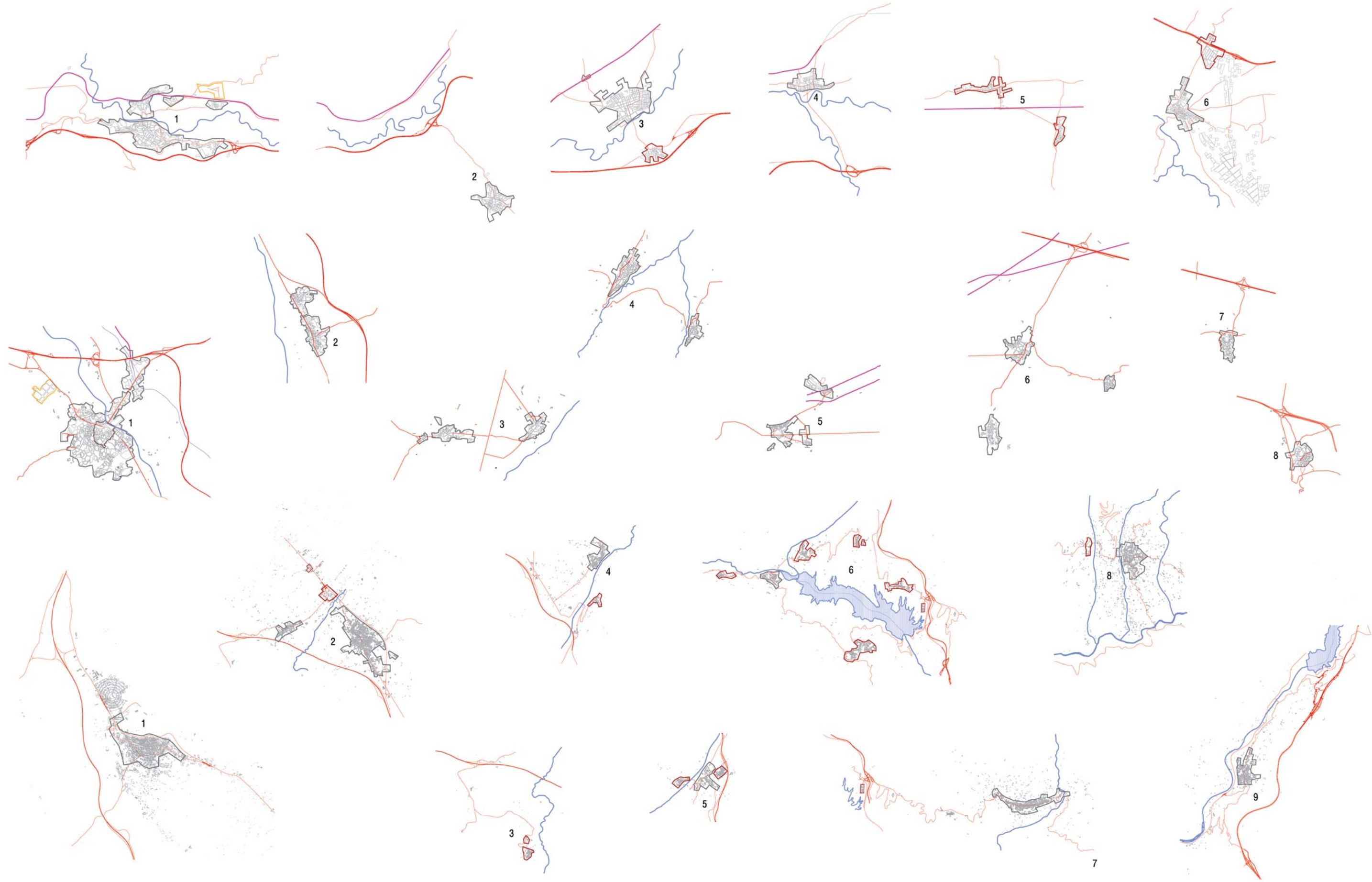
La fuerte linealidad del litoral, produce una tendencia atrayente para la formación de asentamientos en forma de filamentos alineados con la costa a la vez que pequeños extensiones compactas y dispersas en torno a la carretera que une un extremo y otro del litoral. Los "desagregados" son principalmente turísticos y dentro de los asentamientos dispersos podemos observar conjuntos de edificaciones (cortijos segunda residencia) asociadas a parcelas agrarias medianas (1 hectárea aprox.) pertenecientes a habitantes de los asentamientos urbanos concentrados mayores.

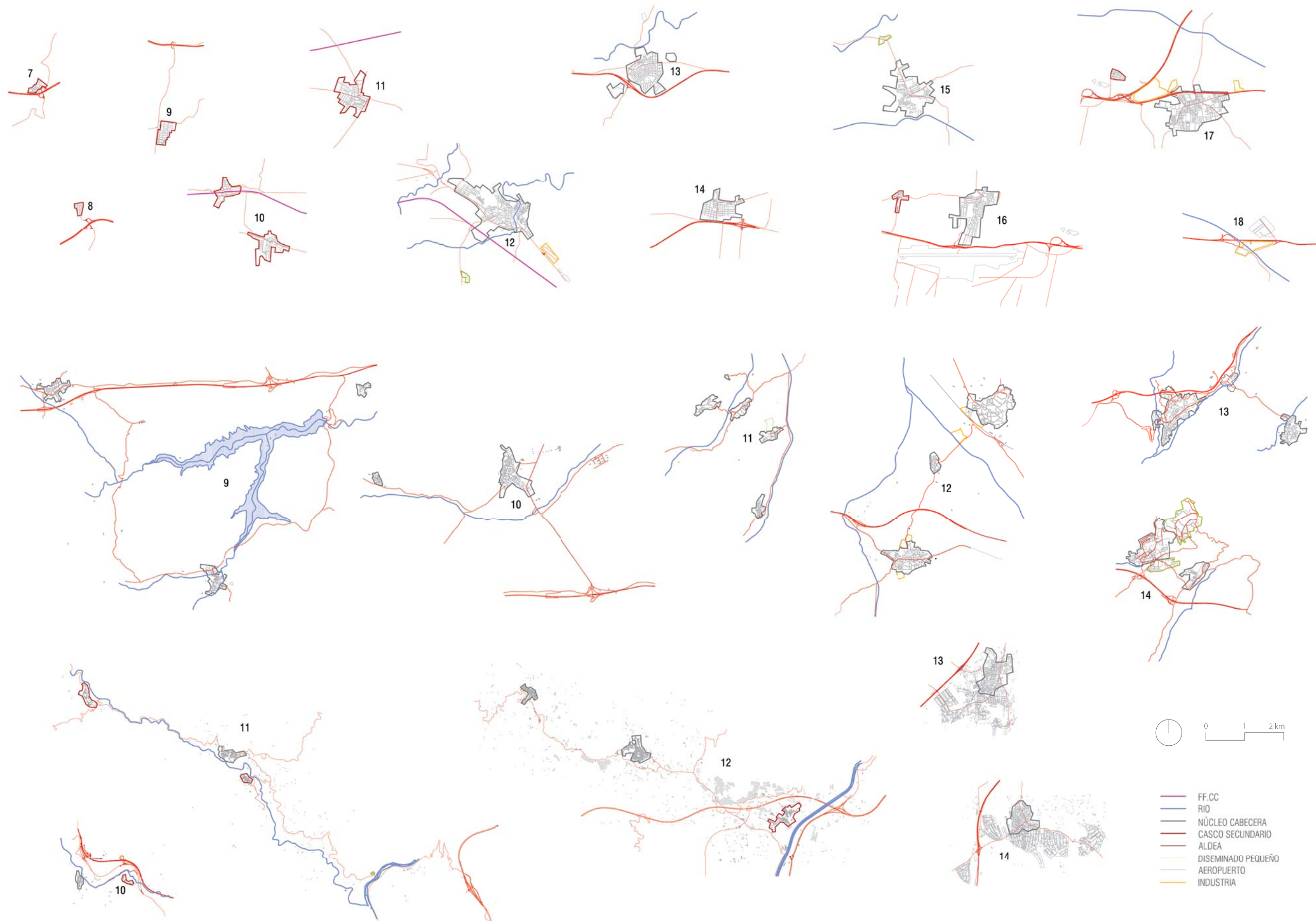


Valle y desembocadura del río Guadalfeo, con la Alpujarra y la Sierra Nevada de fondo



Motril, Vega y Puerto





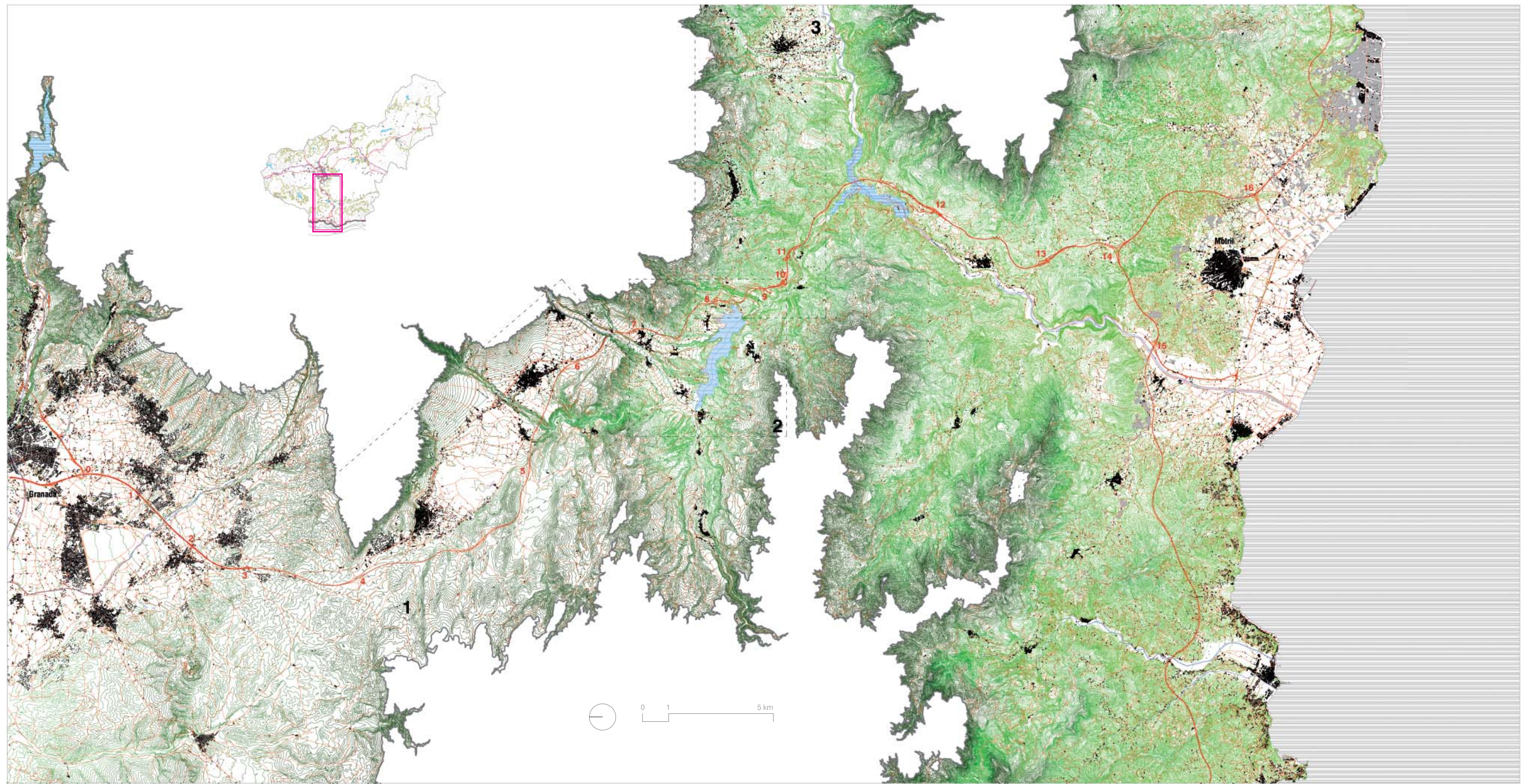
- EJE LOJA_GRANADA**
- 1 Loja
 - 2 Salar
 - 3 Huétor-Tajar
 - 4 Villanueva Mesía
 - 5 Tocón y Brácana
 - 6 Moraleda de Zafayona
 - 7 Fuensanta
 - 8 Trasmulas
 - 9 Peñuelas
 - 10 Obéilar y Escoznar
 - 11 Valderrubín
 - 12 Pinospuente
 - 13 Láchar
 - 14 Cijuela
 - 15 Fuentevaqueros
 - 16 Chauchina
 - 17 Santa Fe
 - 18 Caballo Blanco

- EJE GUADIX_GRANADA**
- 1 Loja
 - 2 Salar
 - 3 Huétor-Tajar
 - 4 Villanueva Mesía
 - 5 Tocón y Brácana
 - 6 Moraleda de Zafayona
 - 7 Fuensanta
 - 8 Trasmulas
 - 9 Peñuelas
 - 10 Obéilar y Escoznar
 - 11 Valderrubín
 - 12 Pinospuente
 - 13 Láchar
 - 14 Cijuela
 - 15 Fuentevaqueros
 - 16 Chauchina
 - 17 Santa Fe
 - 18 Caballo Blanco

- EJE MOTRIL_GRANADA**
- 1 Padul
 - 2 Dúrcal, Cozvíjar
 - 3 Cónchar
 - 4 Nigüelas, Acequias
 - 5 Tálar, Mondujar, Murchas
 - 6 Beznar, Pinos del Valle, Melegis, Chíte, Restábal, Saleres
 - 7 Lanjarón
 - 8 Órgiva
 - 9 Vélez Benaudalla
 - 10 Izbor, Acebuches
 - 11 Guájares, Bajo, Faragüit, Alto
 - 12 Lobres, Molvízar, Ítrabo
 - 13 Ogíjares
 - 14 Otura



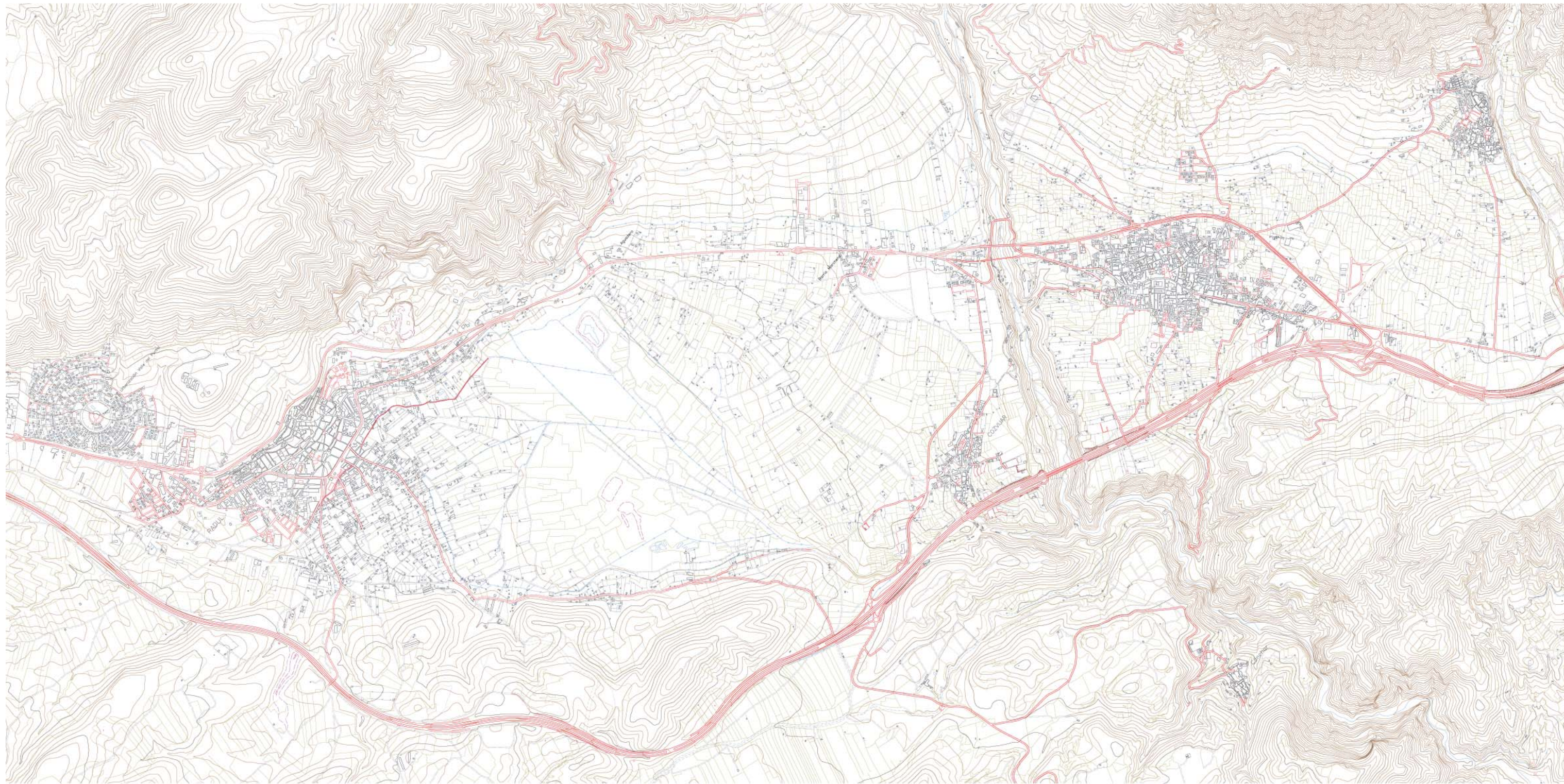
- FF.CC
- RIO
- NÚCLEO CABECERA
- CASCO SECUNDARIO
- ALDEA
- DISEMINADO PEQUEÑO
- AEROPUERTO
- INDUSTRIA



Esta ventana muestra uno de los tres ejes de desarrollo de la ciudad región de Granada en relación con la costa Tropical, con Motril como núcleo principal a la izquierda de la desembocadura del río Guadalfeo. Al cortar el relieve hasta la cota +1000 m podemos ver con claridad la relación entre los asentamientos y el relieve característico en el que se emplazan, normalmente en valles y junto a zonas de gran fertilidad. Hemos destacado tres ventanas o marcos por su singularidad dentro del eje y en relación a Granada. La primera en torno a la laguna del Padul y los ríos Dúrcal y Torrente, la segunda encuadra la parte del valle de Lecrín con la presa de Beznar como centro de un sistema de pueblos característico, y por último una tercera que marca la entrada a las Alpujarras con Lanjarón y Órgiva como pueblos principales. Cada una de ellas se encuentra fuertemente vinculada a uno o varios accesos a la autovía Granada-Motril y a su vez constituye un territorio local genuino cargado de una fuerte identidad geográfica e histórica. No hemos destacado otras zonas singulares como Almuñécar, Salobreña, Vélez Benaudalla y otros, por considerar que están más ligados al sistema urbano paralelo a la costa.



Panorámica de la Laguna del Padul en el Valle de Lecrín (Mancomunidad del Valle de Lecrín).

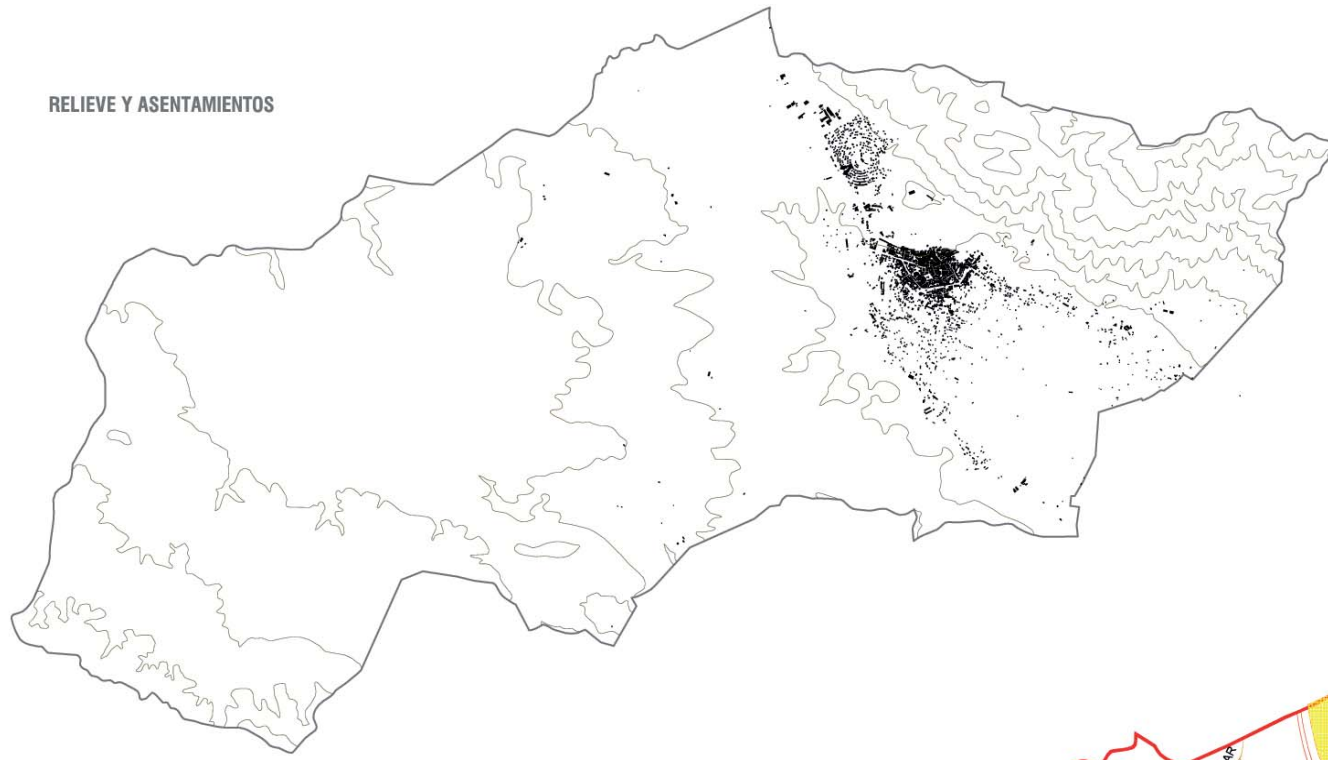


Con la llegada de la autovía A-44 a Motril, y el próximo cierre de la autovía del Mediterráneo, este entorno de la ciudad región de Granada que mostramos aquí, se verá progresivamente solicitada por los desarrollos metropolitanos que se quieran beneficiar de la mejora de la accesibilidad hacia la Costa Tropical. Como comentamos en la introducción de la tesis, el área de influencia de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG) ya se está planteando la inclusión de todo el Valle de Lecrín dentro de su ámbito de ordenación. Destacamos la singularidad geográfica y el sistema de relaciones urbanas que se producen entre los asentamientos observados. La comarca del valle de Lecrín tiene en torno a veinte mil habitantes, de los cuales, la mitad se reparten principalmente entre el Padul y Dúrcal, como centros urbanos importantes de este valle (Padul siempre ha sido un paso estratégico como control de las rutas hacia la Costa). Es interesante la posición singular de los núcleos en relación a la topografía característica y la red viaria. La aparición de la autovía ha convertido a la carretera nacional entre Padul y Dúrcal en un eje secundario de servicios terciarios paralelo a este eje de desarrollo. Existe una vinculación importante entre estos pueblos y su entorno agrícola, transformado progresivamente de desarrollos residenciales mezclados con huerto con habitantes de una mayor movilidad metropolitana, como ocurre al sur de Dúrcal y el Padul, en torno a la Laguna y el río Dúrcal, parecido al que hemos observado en la Vega de Granada.

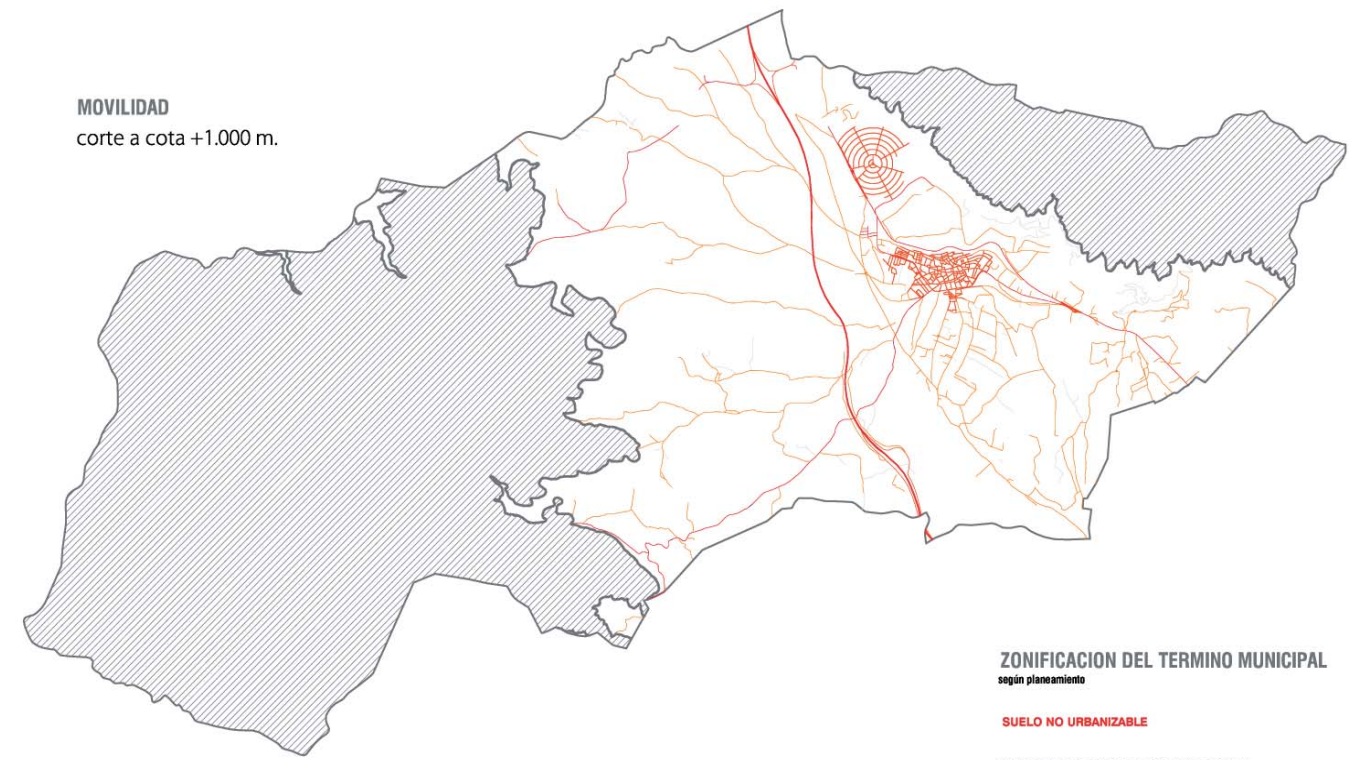


Panorámica de la Laguna del Padul en el Valle de Lecrín (Mancomunidad del Valle de Lecrín).

RELIEVE Y ASENTAMIENTOS



MOVILIDAD
corte a cota +1.000 m.



0 200 2000 m
escala 1 / 100.000

ZONIFICACION DEL TERMINO MUNICIPAL
según planeamiento

SUELO NO URBANIZABLE

DE ESPECIAL PROTECCION POR LEGISLACION ESPECIFICA

- N2** [diagonal lines] PARQUE NATURAL DE SIERRA NEVADA
- N1yN2** [diagonal lines] PARQUE NATURAL DE SIERRA NEVADA: P. E. P. M. F. - GS-5
- N2yN3** [diagonal lines] PARQUE NATURAL DE SIERRA NEVADA: P. E. P. M. F. - HT-1
- [grid pattern] YACIMIENTO ARQUEOLOGICO
- [dashed line] VIAS PECUARIAS
- [solid line] LEY DE AGUAS, ZONA DE POLICIA

DE ESPECIAL PROTECCION POR PLANIFICACION TERRITORIAL

- N1** [diagonal lines] SIERRA DEL SUDESTE
- N4** [diagonal lines] VEGA DE PADUL
- N5** [diagonal lines] LLANOS DEL CHIRIBALE, VAGUADA MAJADILLAS ENTORNO DEL VALCABRE
- N6** [diagonal lines] ENCAJAMIENTOS DE BARRANCOS
- N7** [diagonal lines] BOSQUES Y DEHESAS LOS MORRONES
- N8** [diagonal lines] LLANOS Y LOMAS

DE CARACTER NATURAL O RURAL

- N9** [white box] DE CARACTER NATURAL O RURAL
- N10** [white box] DEL HABITAT RURAL DISEÑADO

[cross-hatch pattern] Zona minera

SUELO URBANO

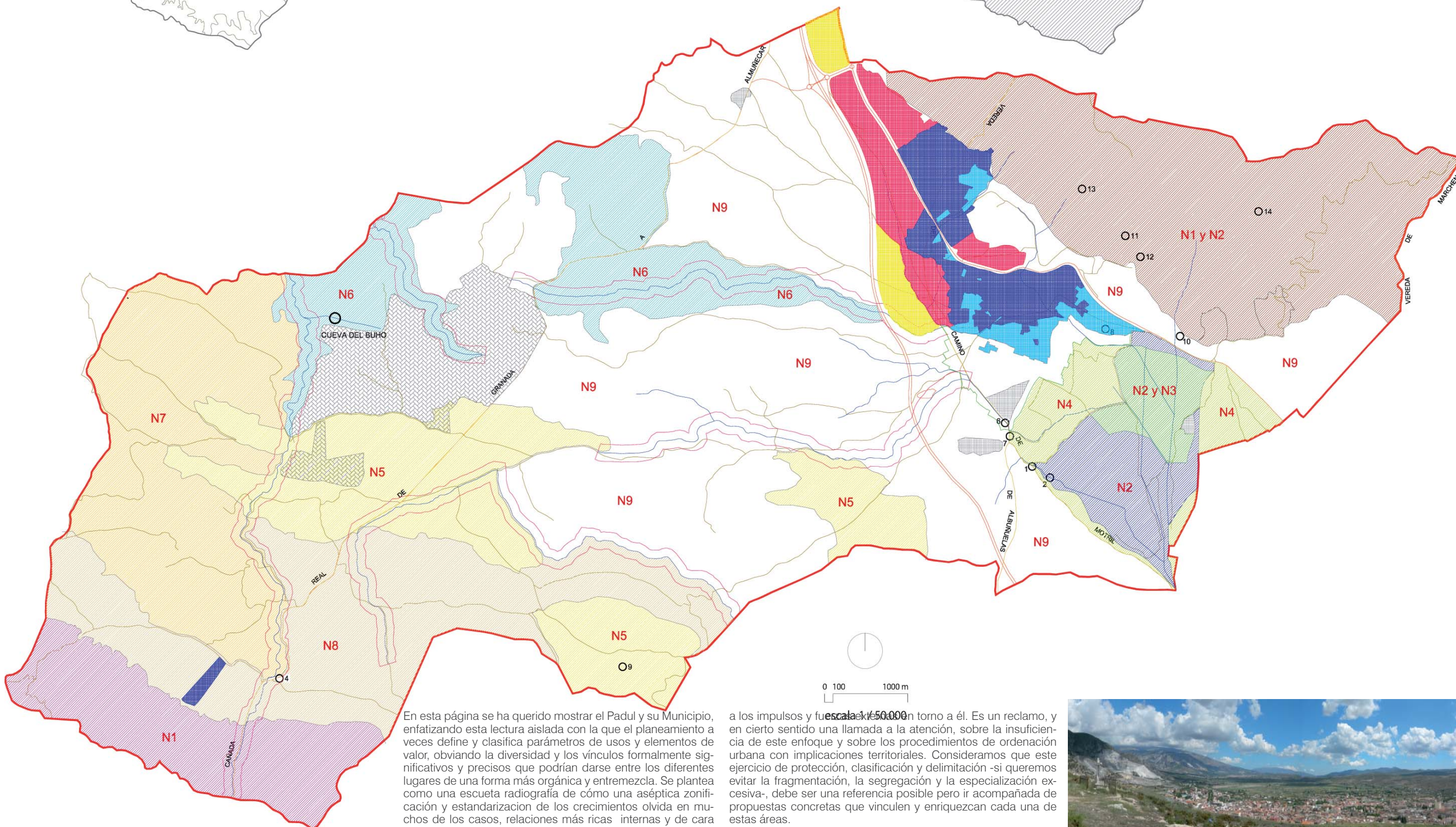
- [dark blue box] CONSOLIDADO
- [light blue box] NO CONSOLIDADO
- [red box] SECTORIZADO
- [yellow box] SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO

ELEMENTO O ESPACIO DE VALOR HISTORICO NATURAL O PISAJISTICO

- [circle with 'n'] ELEMENTO O ESPACIO DE VALOR HISTORICO NATURAL O PISAJISTICO

ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO

- [red line] LIMITE ADMINISTRATIVO
- [orange line] AUTOVIA
- [brown line] CARRETERA
- [green line] CAMINO
- [blue line] CAUCES



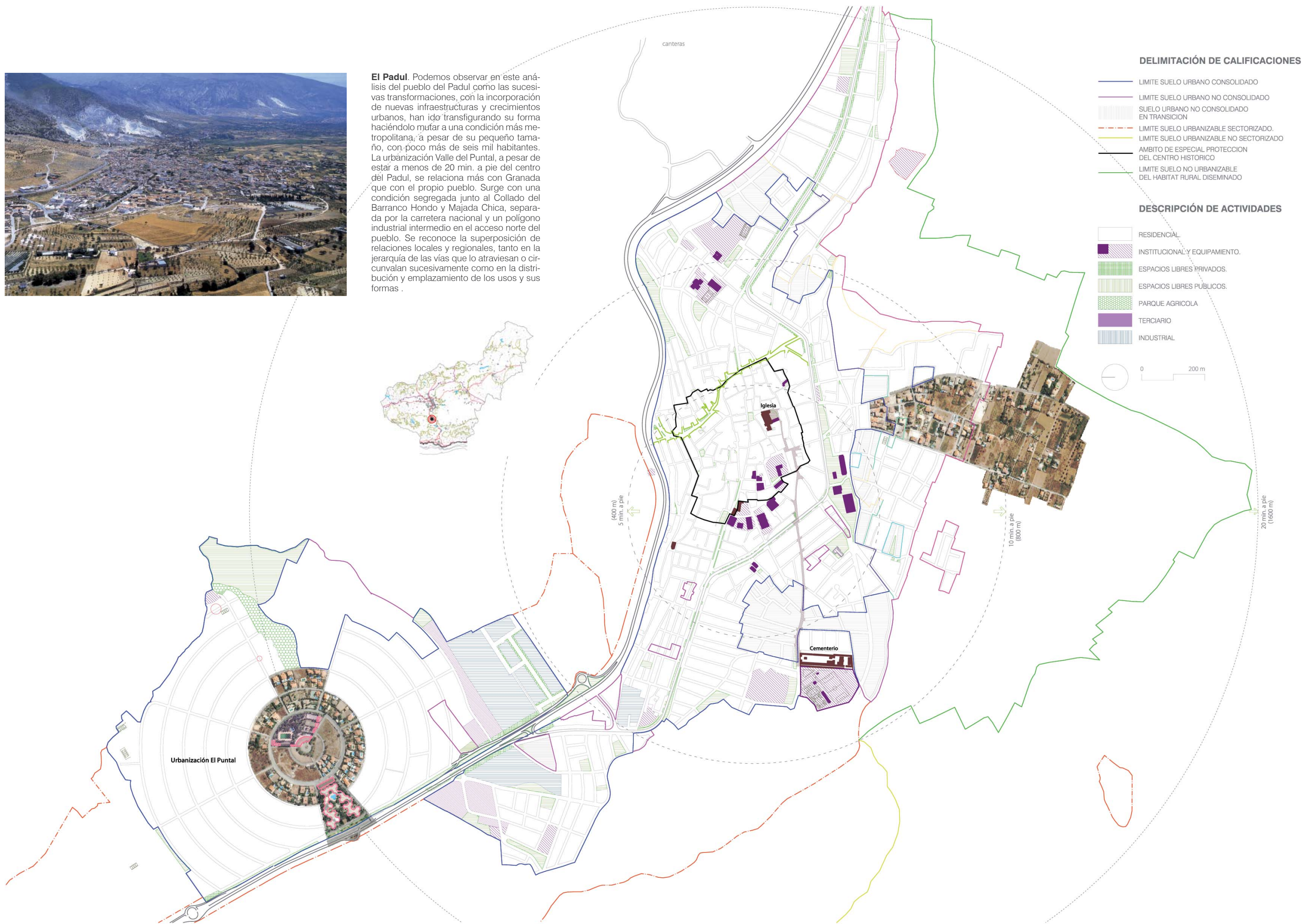
En esta página se ha querido mostrar el Padul y su Municipio, enfatizando esta lectura aislada con la que el planeamiento a veces define y clasifica parámetros de usos y elementos de valor, obviando la diversidad y los vínculos formalmente significativos y precisos que podrían darse entre los diferentes lugares de una forma más orgánica y entremezcla. Se plantea como una escueta radiografía de cómo una aséptica zonificación y estandarización de los crecimientos olvida en muchos de los casos, relaciones más ricas internas y de cara

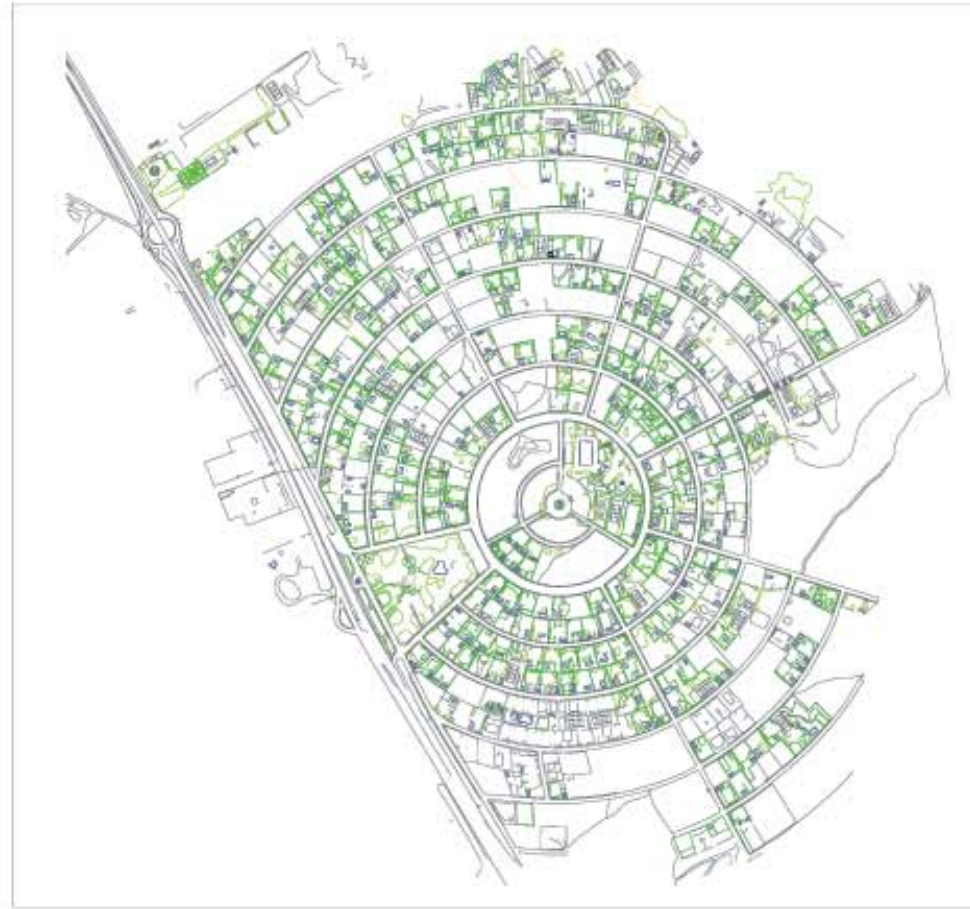
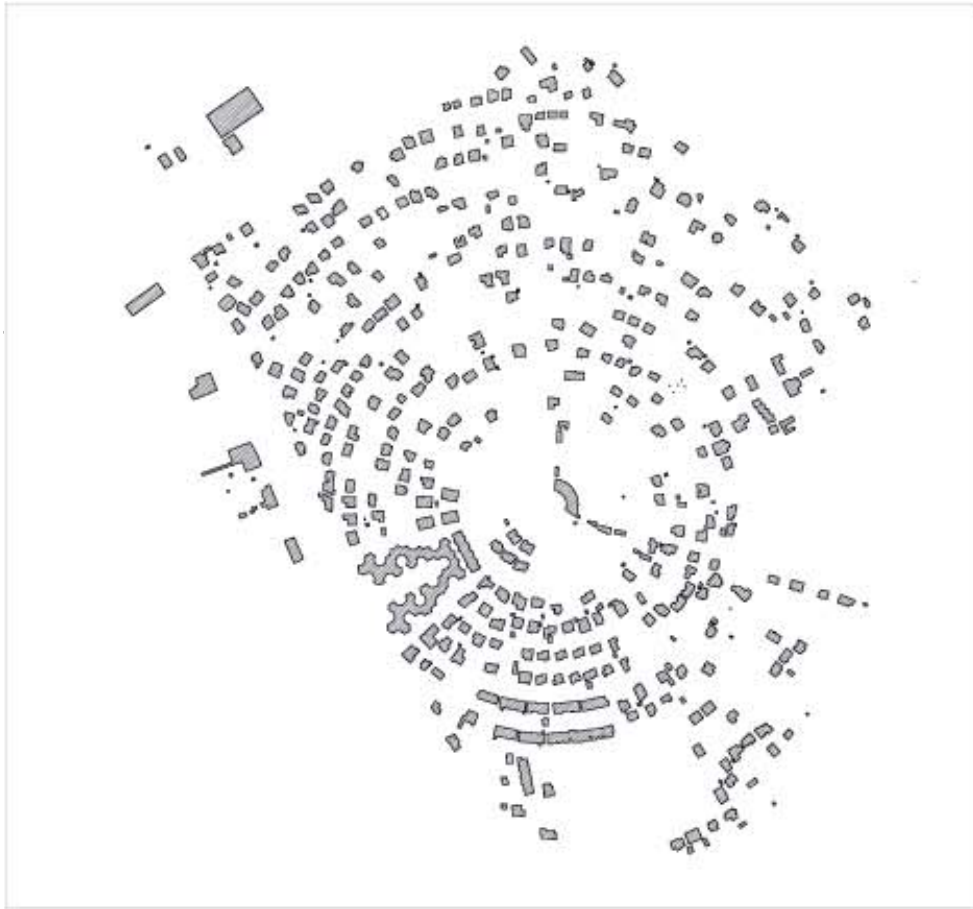
a los impulsos y fuerzas que se dan en torno a él. Es un reclamo, y en cierto sentido una llamada a la atención, sobre la insuficiencia de este enfoque y sobre los procedimientos de ordenación urbana con implicaciones territoriales. Consideramos que este ejercicio de protección, clasificación y delimitación -si queremos evitar la fragmentación, la segregación y la especialización excesiva-, debe ser una referencia posible pero ir acompañada de propuestas concretas que vinculen y enriquezcan cada una de estas áreas.





El Padul. Podemos observar en este análisis del pueblo del Padul cómo las sucesivas transformaciones, con la incorporación de nuevas infraestructuras y crecimientos urbanos, han ido transfigurando su forma haciéndolo mutar a una condición más metropolitana; a pesar de su pequeño tamaño, con poco más de seis mil habitantes. La urbanización Valle del Puntal, a pesar de estar a menos de 20 min. a pie del centro del Padul, se relaciona más con Granada que con el propio pueblo. Surge con una condición segregada junto al Collado del Barranco Hondo y Majada Chica, separada por la carretera nacional y un polígono industrial intermedio en el acceso norte del pueblo. Se reconoce la superposición de relaciones locales y regionales, tanto en la jerarquía de las vías que lo atraviesan o circunvalan sucesivamente como en la distribución y emplazamiento de los usos y sus formas.





escala 1/10.000



sectores
escala 1/5.000

Como veíamos en el anterior plano, esta urbanización del Valle del Puntal surge yuxtapuesta al pueblo del Padul pero segregada de él. El efecto provocado es la fragmentación espacial, la falta de diversificación funcional y la segregación social, como se ha comentado a un subcapítulo anterior. Esto ha hecho que, después de casi 30 años desde su origen, aún no ha acabado de consolidarse, presentando un cierto abandono y falta de cohesión urbana interna y externa, a pesar de su rotundidad geométrica y su aparente diversidad tipológica. Carece de espacios públicos urbanos y el uso terciario que incluye es mínimo, salvo por un restaurante de celebraciones en una parcela del sector central.



Ortofoto. Vista de la urbanización Valle del Puntal relacionada con la carretera nacional Bailén-Motril y la Autovía A-44. Vemos también los crecimientos de polígonos industriales próximos al nudo (Google Earth, 2007)



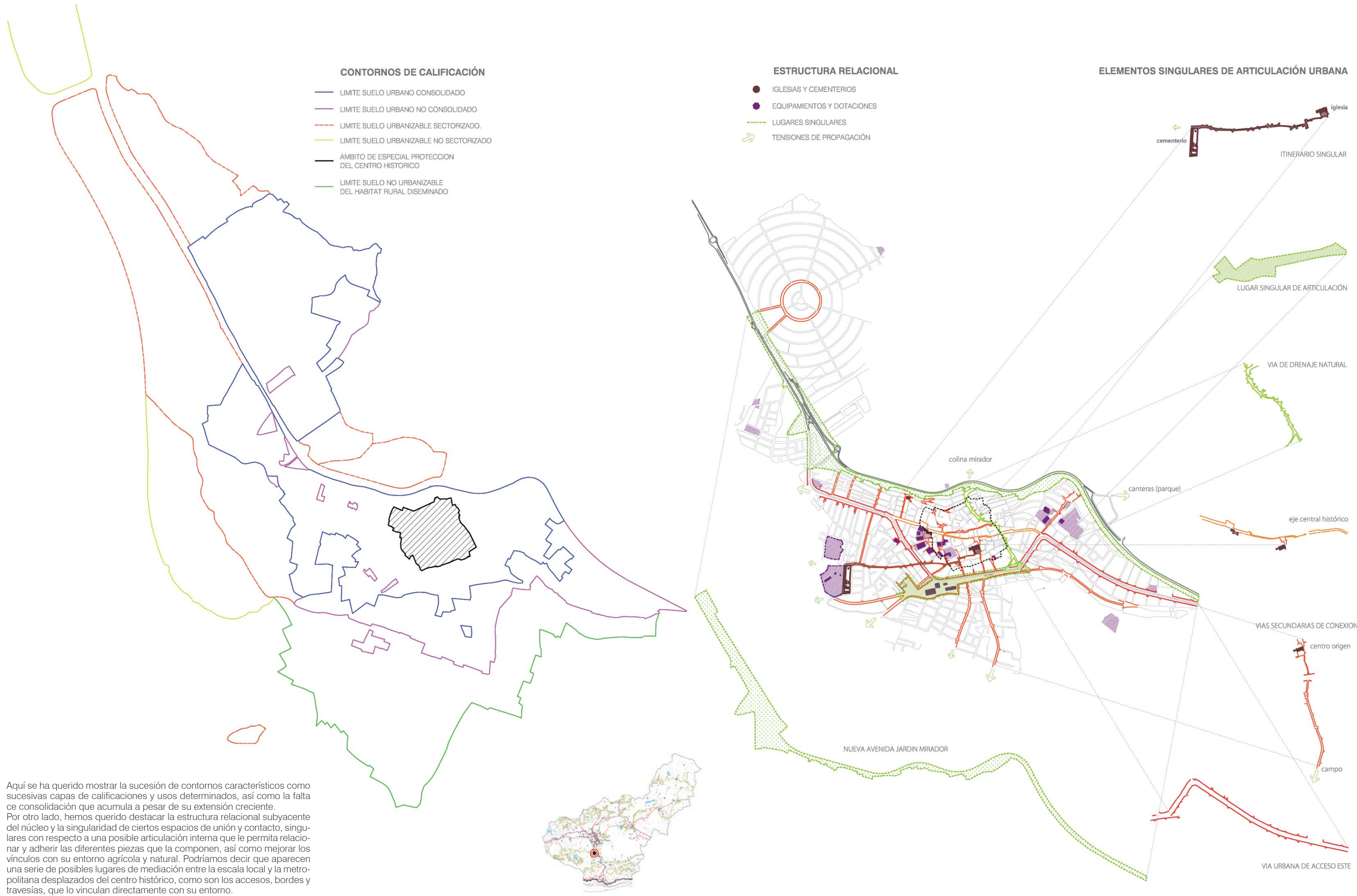
Travesía de acceso norte del Padul



Vista de calle anular secundaria



Vista de calle anular central principal



CONTORNOS DE CALIFICACIÓN

- LIMITE SUELO URBANO CONSOLIDADO
- LIMITE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO
- LIMITE SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO
- LIMITE SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO
- AMBITO DE ESPECIAL PROTECCION DEL CENTRO HISTORICO
- LIMITE SUELO NO URBANIZABLE DEL HABITAT RURAL DISEMINADO

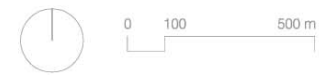
ESTRUCTURA RELACIONAL

- IGLESIAS Y CEMENTERIOS
- EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES
- LUGARES SINGULARES
- TENSIONES DE PROPAGACIÓN

ELEMENTOS SINGULARES DE ARTICULACIÓN URBANA

- iglesia
- cementerio
- ITINERARIO SINGULAR
- LUGAR SINGULAR DE ARTICULACIÓN
- VIA DE DRENAJE NATURAL
- eje central histórico
- VIAS SECUNDARIAS DE CONEXION
- centro origen
- campo
- VIA URBANA DE ACCESO ESTE

Aquí se ha querido mostrar la sucesión de contornos característicos como sucesivas capas de calificaciones y usos determinados, así como la falta de consolidación que acumula a pesar de su extensión creciente. Por otro lado, hemos querido destacar la estructura relacional subyacente del núcleo y la singularidad de ciertos espacios de unión y contacto, singulares con respecto a una posible articulación interna que le permita relacionar y adherir las diferentes piezas que la componen, así como mejorar los vínculos con su entorno agrícola y natural. Podríamos decir que aparecen una serie de posibles lugares de mediación entre la escala local y la metropolitana desplazados del centro histórico, como son los accesos, bordes y travesías, que lo vinculan directamente con su entorno.

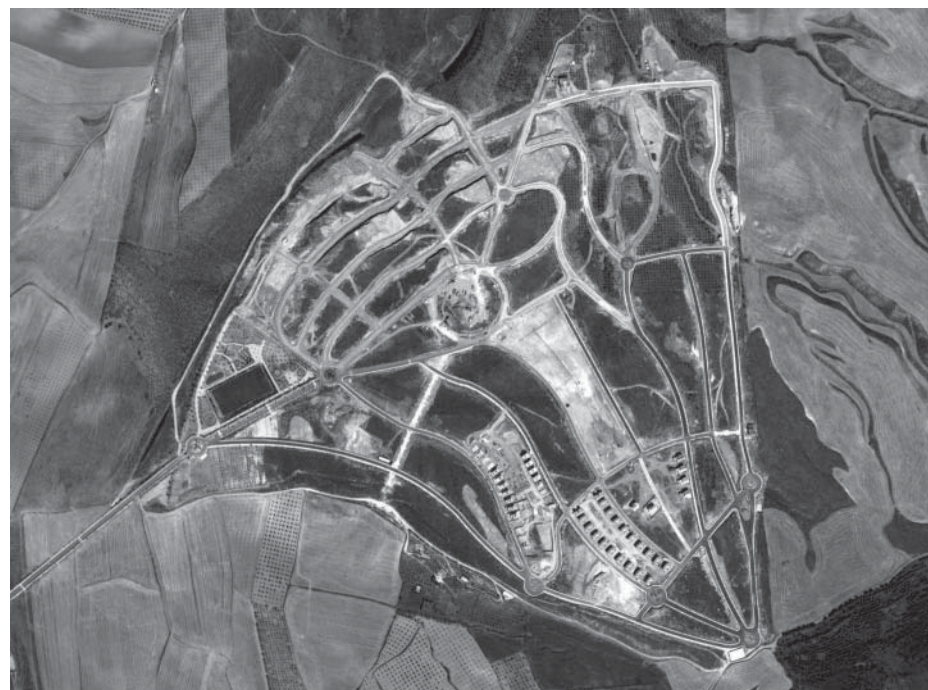




1



2



3

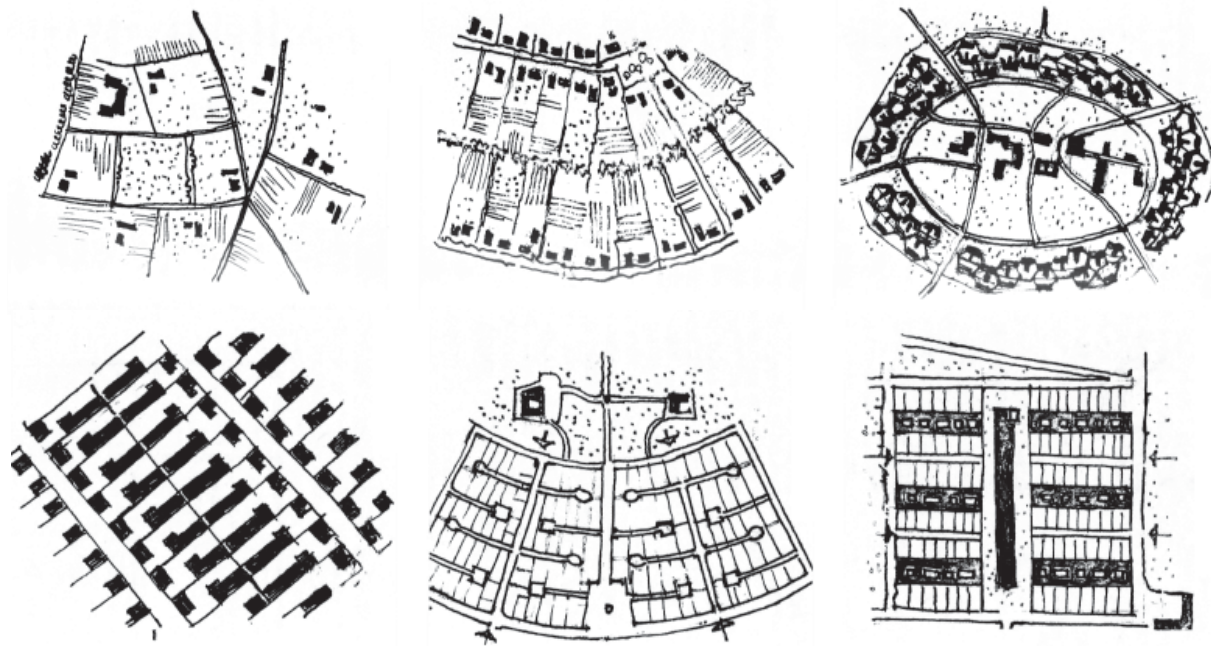
A diferencia de la Urbanización Valle del Puntal, comentada anteriormente, esta dos urbanizaciones actualmente en construcción, Santa Clara (Ogíjares) y Cañadas del Parque (Dilar) son promociones más actuales, artefactos residenciales segregados y yuxtapuestos a núcleos anteriores, o no, y con un acceso fácil a la vías de comunicación rápida. Surgen vinculados a equipamientos privados de reclamo y distinción, como en este caso es el campo de golf de Santa Clara.

Estas dos urbanizaciones son las últimas colonizaciones metropolitanas de la ladera oeste de Sierra Nevada, perteneciente al ámbito geográfico directo del área de influencia de la ciudad central de Granada y el valle del río Genil, antes de entrar en el Valle de Lecrín. Hemos podido comprobar como en la mayoría de los municipios de este ámbito geográfico, dotados de acceso rápido y condición paisajística privilegiada de vistas, han incluido alguna promoción de este tipo, como por ejemplo Santa Fé, Cúllar Vega, Atarfe, Las Gabias o Alhendín.

La diversidad tipológica residencial y funcional es bastante reducida, y el espacio público urbano y el transporte público asociado prácticamente nulo. Por tanto la cohesión urbana y territorial que aportan es muy reducida, confirmando así la falta de un modelo metropolitano de crecimiento sostenible y razonable en este ámbito.



- 1 Ortofoto Urbanización Santa Clara, Otura (Google Earth).
- 2 Vista de la Urbanización Santa Clara, Otura (Santa Clara Golf).
- 2 Ortofoto Urbanización Cañadas del Parque, Dilar, Granada (Google Earth).



MORFOLOGÍA

Aisladas. Los centros cívicos a distancias no superiores de 3 kms de las viviendas a las que daba servicio.

Semiagrupadas. Adosado a la casa del colono se disponía de un pequeño huerto para el consumo familiar, además de la parcela de cultivo. Es una solución intermedia entre la vivienda aislada y la agrupada.

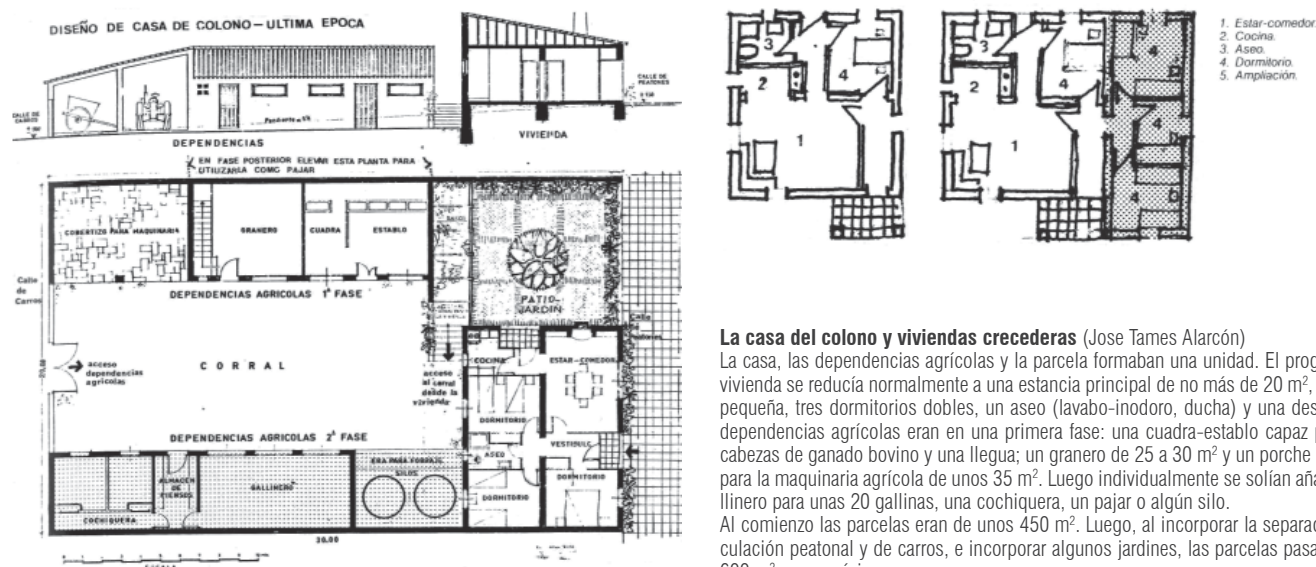
Agrupadas. Disposición Radial. El centro Cívico se situaba en una zona elevada rodeada de una franja elíptica de residencia agrupada de colonos, dominando todo ello la zona de riego.

SISTEMAS DE CIRCULACIÓN

Mixta. Al principio fue la más económica pero luego tenía más inconvenientes de mantenimiento, limpieza y posición de paso de la casa hacia el corral, que normalmente estaba al fondo.

Independiente. Fue la más usada en los cincuenta. Se establecía la debida separación entre circulación agrícola y ganado, y circulación peatonal.

Peatonal Semicubierta. Fue ensayada en situaciones de climas cálidos extremos.



La casa del colono y viviendas crecederas (Jose Tames Alarcón)
 La casa, las dependencias agrícolas y la parcela formaban una unidad. El programa de la vivienda se reducía normalmente a una estancia principal de no más de 20 m², una cocina pequeña, tres dormitorios dobles, un aseo (lavabo-inodoro, ducha) y una despensa. Las dependencias agrícolas eran en una primera fase: una cuadra-establo capaz para cuatro cabezas de ganado bovino y una llega; un granero de 25 a 30 m² y un porche o cobertizo para la maquinaria agrícola de unos 35 m². Luego individualmente se solían añadir, un gallinero para unas 20 gallinas, una cochiguera, un pajar o algún silo. Al comienzo las parcelas eran de unos 450 m². Luego, al incorporar la separación de circulación peatonal y de carros, e incorporar algunos jardines, las parcelas pasaron a tener 600 m² como mínimo.

Antiguos nuevos poblados

Queremos hacer aquí una referencia histórica a otros procesos singulares de colonización urbana del territorio, precedentes en la ciudad región de Granada. Consideramos importante conocer cuales fueron su morfología y lógicas de emplazamiento y configuración en el territorio.

El Instituto Nacional de Colonización (INC), predecesor del IRYDA (Instituto Nacional de Reforma y Desarrollo Agrario), construyó del orden de trescientos pueblos y núcleos rurales entre los años 1943 y 1970, para el asentamiento de los agricultores que cultivarían las zonas transformadas por el regadío y la reparcelación agraria.

Fue en 1931 cuando apareció el primer Decreto que crearía una Comisión Técnica para estudiar los principales problemas que presentaba el sector agrícola y su desarrollo a nivel Nacional. Surgió entonces el proyecto de Reforma Agraria (1932) que afectaba a Andalucía, Extremadura, Salamanca y La Mancha. Únicamente se reducía su actuación a las expropiaciones de fincas que reunían determinadas condiciones en cuanto a su extensión, régimen de propiedad/arrendamiento y cultivos, y a su posterior reparto entre modestos agricultores, sin previsión de las necesarias mejoras, por lo que no tuvo ningún éxito en cuanto a la realización de asentamientos se refiere.

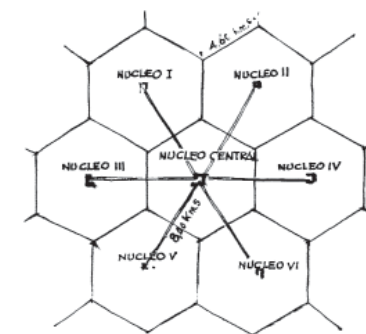
Posteriormente, se afirmaría que los estudios sobre el establecimiento de nuevos regadíos habían de ser realizados de una forma completa, abarcando tanto las obras propiamente hidráulicas, como todas aquellas otras que ayudaran a la mejor explotación, incluyendo viviendas para colonos, y servicios públicos y comunales de los núcleos de población.

Otro problema planteado fue la conveniencia de la situación de la vivienda, bien aislada en la parcela o agrupada formando nuevos pueblos. Al principio, las agrupaciones presentaban los inconvenientes de la pérdida de tiempo debido a los desplazamientos (estimados en un diez por ciento a partir de distancias superiores a tres Km.), el transporte de piensos de la parcela a la casa y el transporte de estiércol de la casa a la parcela. Sin embargo las agrupaciones eran más idóneas para la implantación de servicios dotacionales y equipamientos, así como para la creación de una vida social y cultural más rica. También se reducía el coste de la construcción (inclusión de muros medianeros, desplazamiento de material,...) y la dotación de agua y electricidad, aunque no el coste de pavimentación. Se estimaba que la opción de vivienda aislada suponía un incremento de coste de has-

ta un veinte por ciento con respecto a la agrupada. Finalmente se optó por la agrupación formando núcleos o pueblos en el Plan General de Colonización. Se definían las zonas, diferenciándose las parcelas reservadas a los actuales propietarios y las parcelas a expropiar, y se deducían las unidades de explotación de tipo medio, que iban entre 4 y 8 has, correspondiendo con el número de viviendas a construir. Cada núcleo, cuando estaba a más de 3 Km. de otros núcleos, se dotaba también de viviendas para obreros agrícolas, que trabajaban también para el resto de propietarios. Cada núcleo o aldea se iniciaba con 40 ó 50 vidas más los servicios sociales elementales. Los pueblos sin embargo empezaban a partir de 100 a 150 casas para colonos y 15 para obreros agrícolas, además de un mayor número de servicios (religioso, cultural, sanitario, administrativo, comercial, recreativo y cooperativo). Cada núcleo se situaba dentro del área de influencia como centro de actividad agrícola, eligiendo el mejor emplazamiento de acuerdo a las condiciones topográficas, orientación, profundidad y naturaleza del firme, y, siempre que fuera factible los terrenos menos aptos para cultivar.

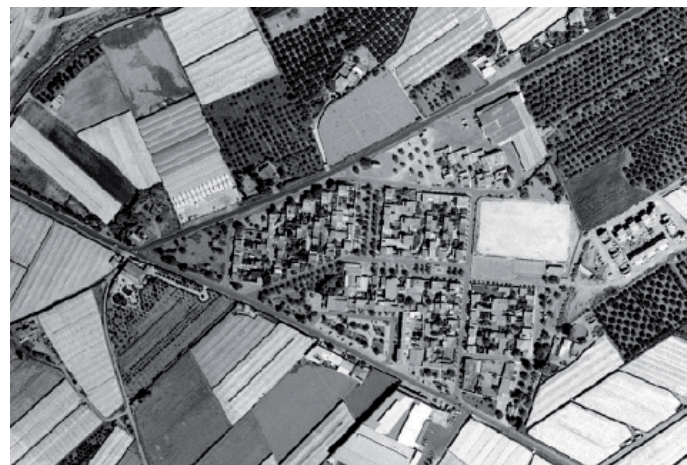
A finales de los sesenta, los problemas debidos al coste del desplazamiento se vieron reducidos con la aparición de la automoción -tractor, motocicletas...-. Las áreas de influencia aumentaron, pasando del módulo carro (3 Km.) al módulo tractor (5 Km.), y permitiendo la creación de núcleos de mayor tamaño y mejores condiciones urbanas y sociales.

Hoy, muchos de estos lugares están desligados del cultivo de los campos y se abren paso otras actividades y nuevos habitantes a los que se habría de poner la atención proyectual transformadora necesaria. Pensar de nuevo estos pueblos es también abrirse a nuevos pobladores, como inmigrantes, en una Andalucía muy poco densamente poblada, particularmente en su mitad oriental de la que forma parte el área estudiada.



Esquema teórico para un asentamiento rural en una gran zona de regadío. Sobre 37.500 Has. y para 25.000 habitantes (Jose Tames Alarcón)

ANTIGUOS NUEVOS POBLADOS EN GRANADA. Fuente: Google Earth, 2009.



Puntalón. Motril



Carchuna. Motril



Calahonda. Motril



Buenavista. Alhama (Burriana)



Fuensanta. Pinospuente



Loreto. Moraleda de Zafayona



Peñuelas. Láchar



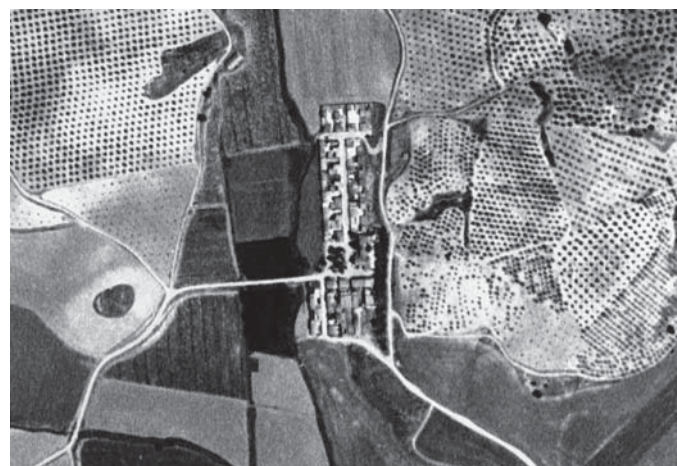
Láchar



Romilla la Nueva. Chauchina



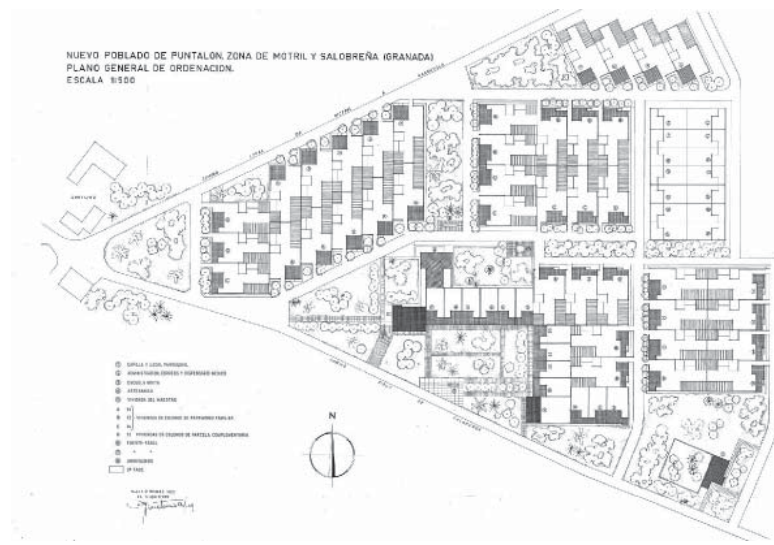
Cañatalba. Domingo Pérez



Cotilfar Bajo. Domingo Pérez, Iznalloz.



El Chaparral. Albolote



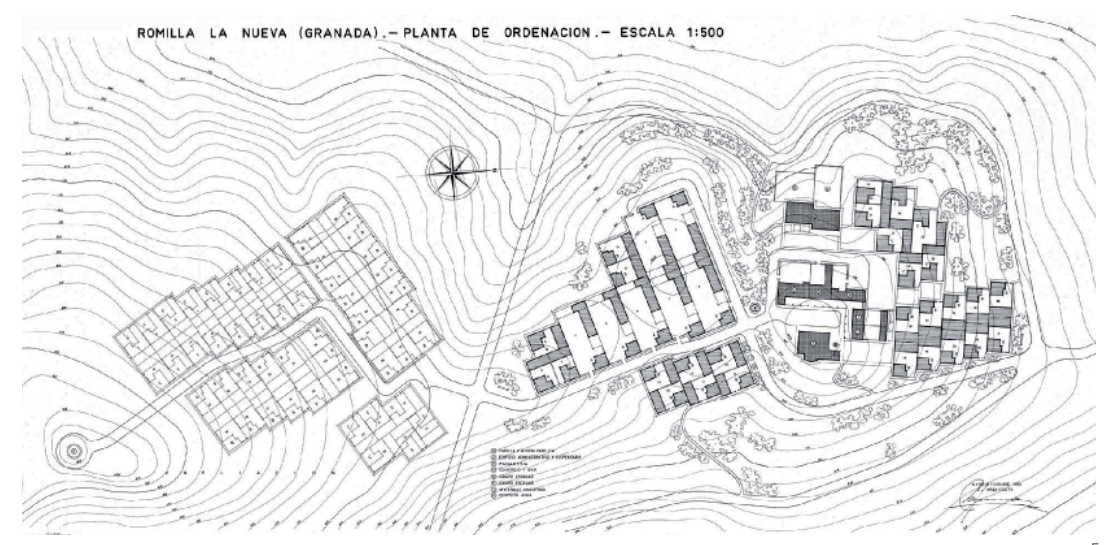
1



2



3



5



6



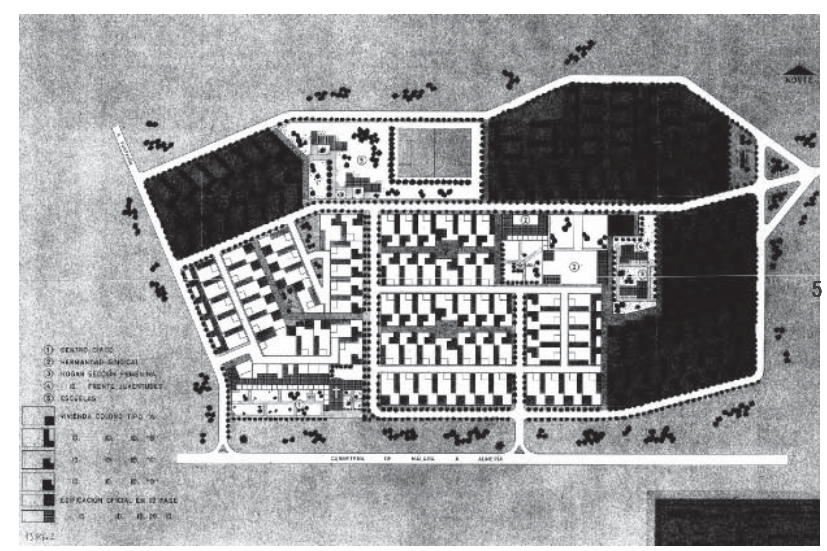
7



4



10

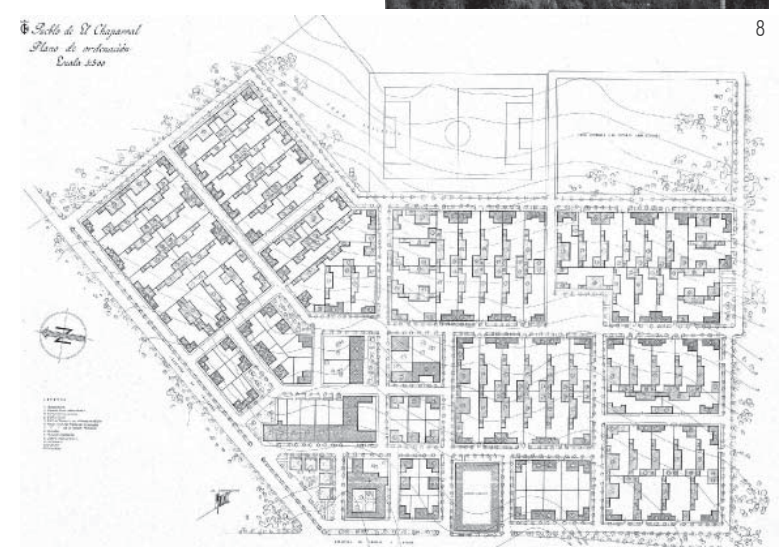


11

NUEVOS POBLADOS EN GRANADA

(Pueblos de colonización I y II. Córdoba: Fundación Arquitectura Contemporánea, 2006)

- 1 **Puntalón.** Planta del proyecto original
- 2 **Puntalón.** Vista de alzado de vivienda tipo
- 3 **Romilla la Nueva.** Vista de la iglesia
- 4 **Romilla la Nueva.** Vista desde la calle en pendiente hacia la plaza central
- 5 **Romilla la Nueva.** Plano de la propuesta original. Incluye una segunda fase que no se llega a construir.
- 6 **Cañatalba.** Plano de la propuesta original
- 7 **Cañatalba.** Vista exterior del poblado
- 8 **El Caparral.** Vista del poblado en la ladera
- 9 **El Caparral.** Plano de la propuesta original
- 10 **Carchuna.** Vista del poblado en el centro del valle entre invernaderos
- 11 **Carchuna.** Plano de la propuesta original
- 12 **Carchuna.** Vista hacia la iglesia
- 13 **Carchuna.** Vista de las calles peatonales entre viviendas
- 14 **Carchuna.** Plano de Ordenación del núcleo y del centro cívico (1962). Arq. Victor Iopez Morales.



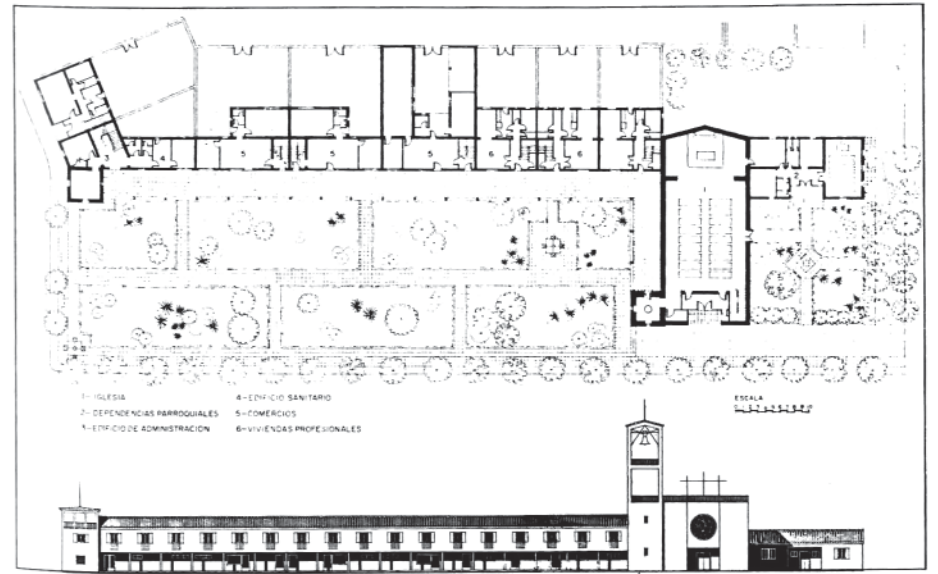
8



12



13



14

Carchuna

Las características particulares de este nuevo poblado de mediados de los sesenta a unos 10 km al oeste de Motril son las siguientes:

Con respecto al emplazamiento, el terreno escogido para su emplazamiento fue junto a la carretera de Almería y Málaga N-340 paralela a la línea de costa, con un frente a dicha carretera de unos 450,00 metros y a 600 metros del mar. La topografía del lugar era sensiblemente llana, estando orientado su frente al mediodía y próximo a la inflexión de los cerros que lo protegían (Carchuna, La Fuentecilla, los Quebrados,...).

El programa, según el encargo, se planteó en dos fases de ejecución, agrupando en cada una de ellas los servicios y viviendas de la forma más conveniente.

Respecto al Plan de Ordenación, la superficie total del poblado era de 14,00 ha. habiéndose proyectado próximo a la carretera general dejando una faja libre de edificación entre ésta y el poblado, destinada a zona verde. El poblado tenía dos accesos suficientemente distanciados.

En el trazado viario se siguió el criterio general de circulaciones separadas en lo posible de vehículos y peatones. Se dejaron calles exclusivas de peatones para acceso a las viviendas con pequeñas plazas y ensanches con senderos y espacios verdes. Se pretendía así, eludir la monotonía en la composición del conjunto.

Se proyectó una vía de circunvalación con salidas al campo y dos ejes principales y normales de tráfico a los que convergen el resto de las vías, quedando así estructurada la trama sobre la que se desarrollaba el poblado.

En lo que se refiere a la arquitectura, se proyectaron 140 viviendas de colonos de patrimonio familiar para construir 70 en 1ª Fase y el resto en 2ª Fase. Las parcelas en general tenían 480 m2 con 15 metros de anchura.

El Centro Cívico se construyó en 1ª fase y estaba constituido por la Iglesia con sacristía, despacho parroquial, local de Acción Católica y vivienda para el sacerdote. La nave de la Iglesia tenía 150 m2.

Se emplazó este centro con fachada a la carretera con objeto de incorporar un elemento digno a la misma así como poder disfrutar de las vistas al mar desde la plaza porticada y abierta que forma este conjunto.



La Perla de Andalucía (Motril).
Urbanización

Esta urbanización es un ejemplo de desagregado, crecimiento monofuncional principalmente, cerrado e independiente de cualquier núcleo urbano. Entre una rambla y una carretera, y rodeado de invernaderos, entre los núcleos de Carchuna y Calahonda, orienta y organiza su arquitectura con vistas al mar y de cara a la creación de un oasis interior y privado.



Lomalinda es una extensión residencial diferenciada del pueblo de los Ogijares, ocupando la loma desde la que se tiene acceso directo a la autovía y conexión a Granada, a tan sólo seis km de distancia. En cierto sentido es un barrio de Granada unido a la autovía.



Carchuna (Motril). Pueblo de Colonización



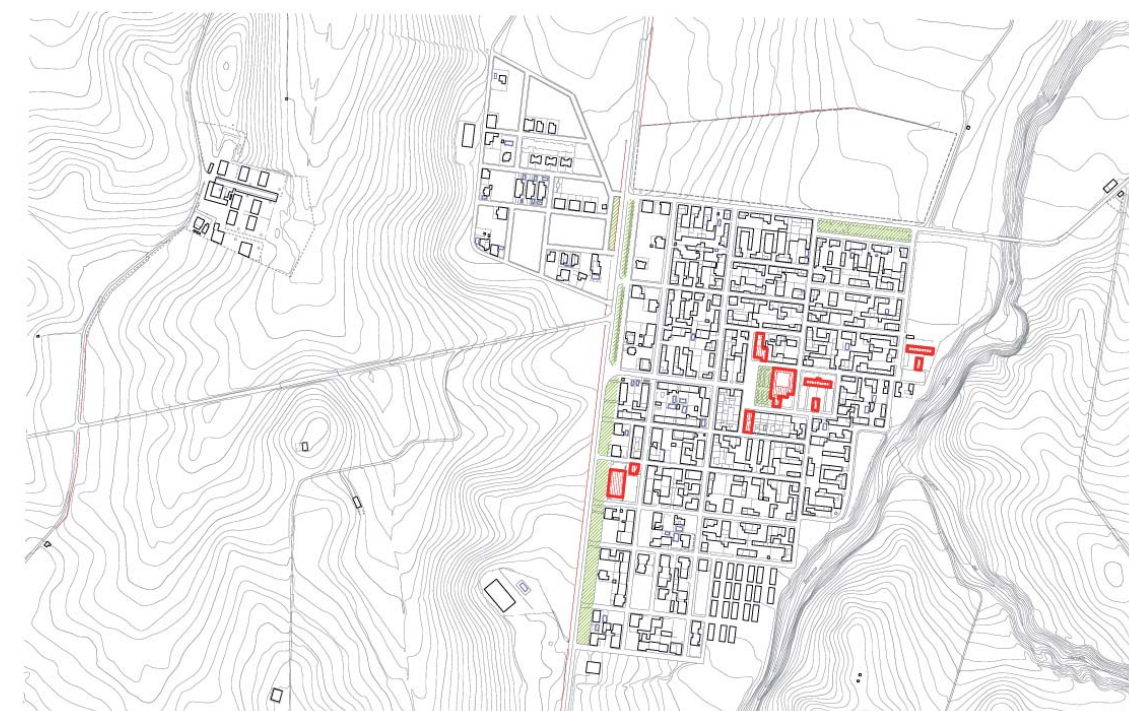
Lomalinda (Ogijares). Urbanización



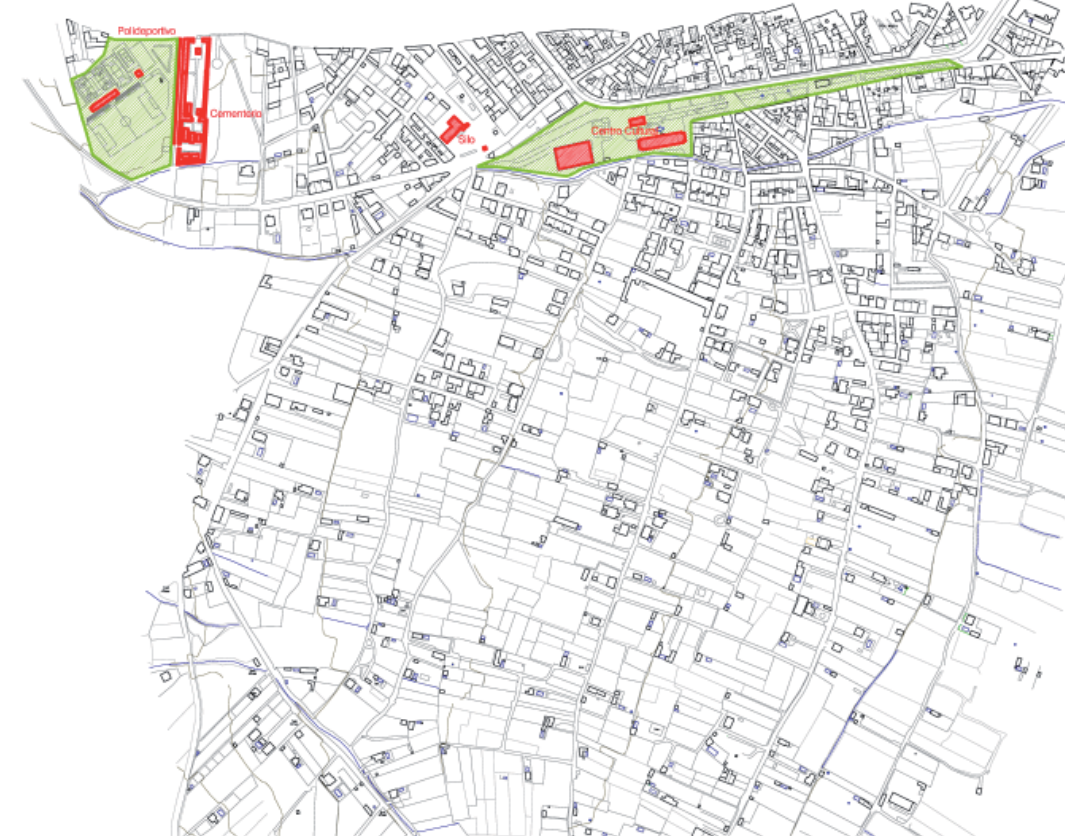
Los Tablazos de Moraleda (Moraleda de Zafayona). Urbanización que coloniza la meseta elevada de los Tablazos y cuelga separada del pueblo de Moraleda de Zafayona, aunque con conexión directa a la A-92. Situada a 30 km de Granada (15 min), con parcelas en torno a 2000 m2 y una ocupación de 5%.



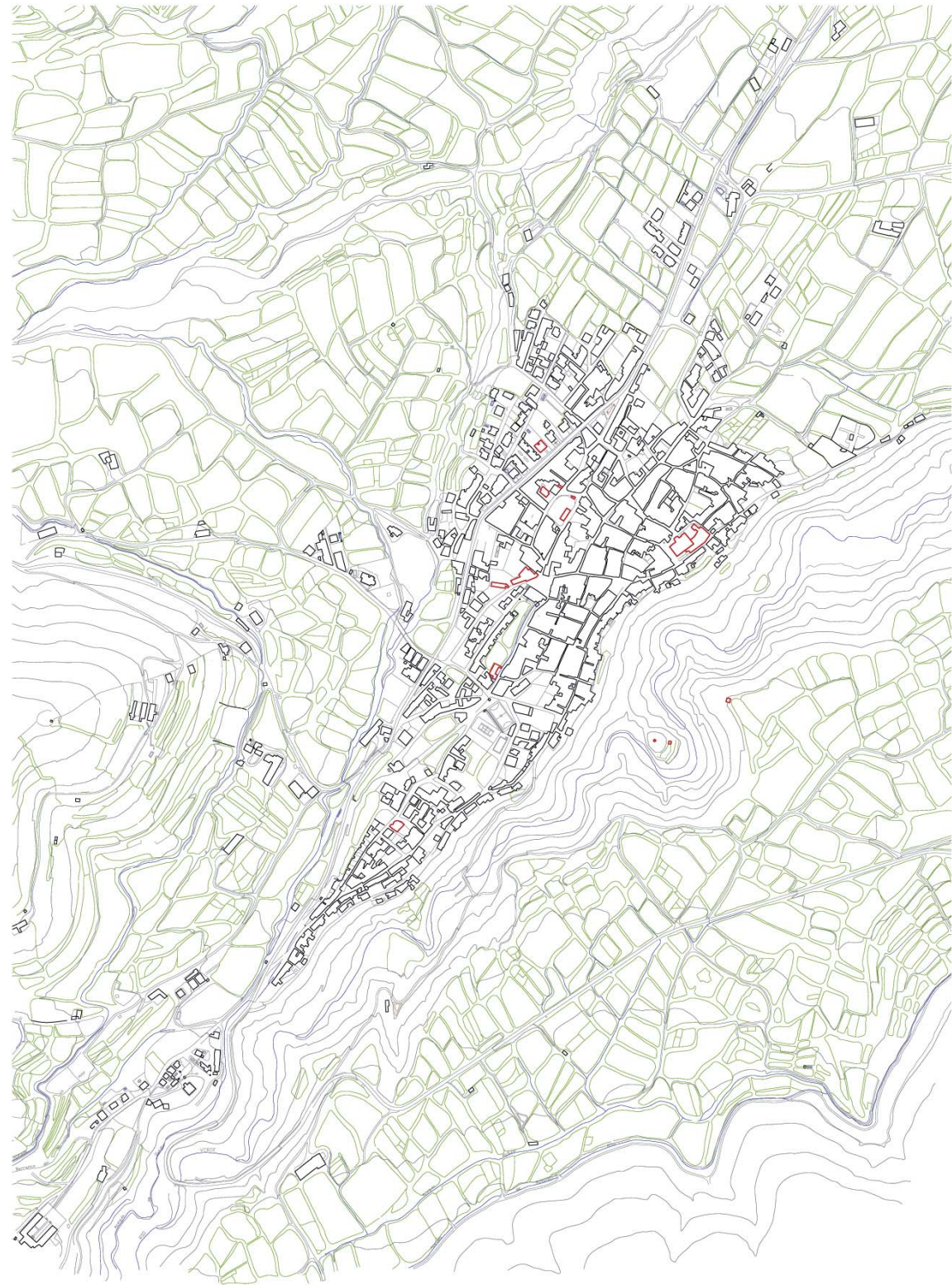
Silo. Borde urbano del Padul con Las Viñas. Arquitectura singular de almacenaje de grano, característico de estos pueblos agrícolas pequeños.



Peñuelas (Láchar) Pueblo de colonización. A 23 km de Granada, con unas 140 viv. de unos 88 m2 y solares de 600 m2, junto con 94 lotes de tierra de secano convertida en regadío, tras la construcción del embalse de Bermejales en 1950, de entre 4 y 6 ha, además de 35 huertos familiares de media ha. para obreros agrícolas (guardas, tractoristas, mayoresales...)



Las Viñas (Padul). Pago agrícola. Es un crecimiento disperso al sur de el Padul, como resultado de la ocupación de antiguas huertas próximas a la Laguna del Padul, sobre un glacis de Sierra Nevada con pendiente suave y de enorme fertilidad y calidad paisajística. Es una forma de extensión diseminada del propio pueblo, limitado por la autovía y el humedal.



Jeréz del Marquesado. Es el primero al oeste, desde Guadix a 13 Km. al norte, de la serie de asentamientos del Marquesado del Zenete. Adquiere un emplazamiento elevado característico a las faldas de las estribaciones de la cara norte de la Sierra Nevada, (como Lanteira, Aldeire y Ferreira), junto a un barranco (Alcázar) al cual se pegan la iglesia del pueblo y el cementerio con vistas a la Sierra. Plaza y calle central que la atraviesa paralela a la carretera de borde que lo conecta con el resto de pueblos vecinos. Se vincula directamente con las parcelas de regadío, buscando la mayor proximidad y fertilidad.



1

Fonelas. Asentamiento troglodítico, con numerosas casas-cueva, situado en la Hoya de Guadix junto al río Fardes, diseminado entre las colinas del llamado Badlands (tipo de paisaje runiforme de características áridas y de litología rica en arcillas, extensamente erosionado por el viento y el agua) característico de la zona. Este asentamiento se asemeja a otros en torno a la Hoya de Guadix, como Benalúa, Purullena, Alcudia, Esfiliana...



2



3



4

1 Ortofoto de Fonelas (Google Earth, 2007)

2 Vista oblicua de Fonelas, en relación al valle de río Fardes, con cultivos de chopos, cereales,... similares a los producidos en la Vega de Granada (J. Todó / TAVISA)

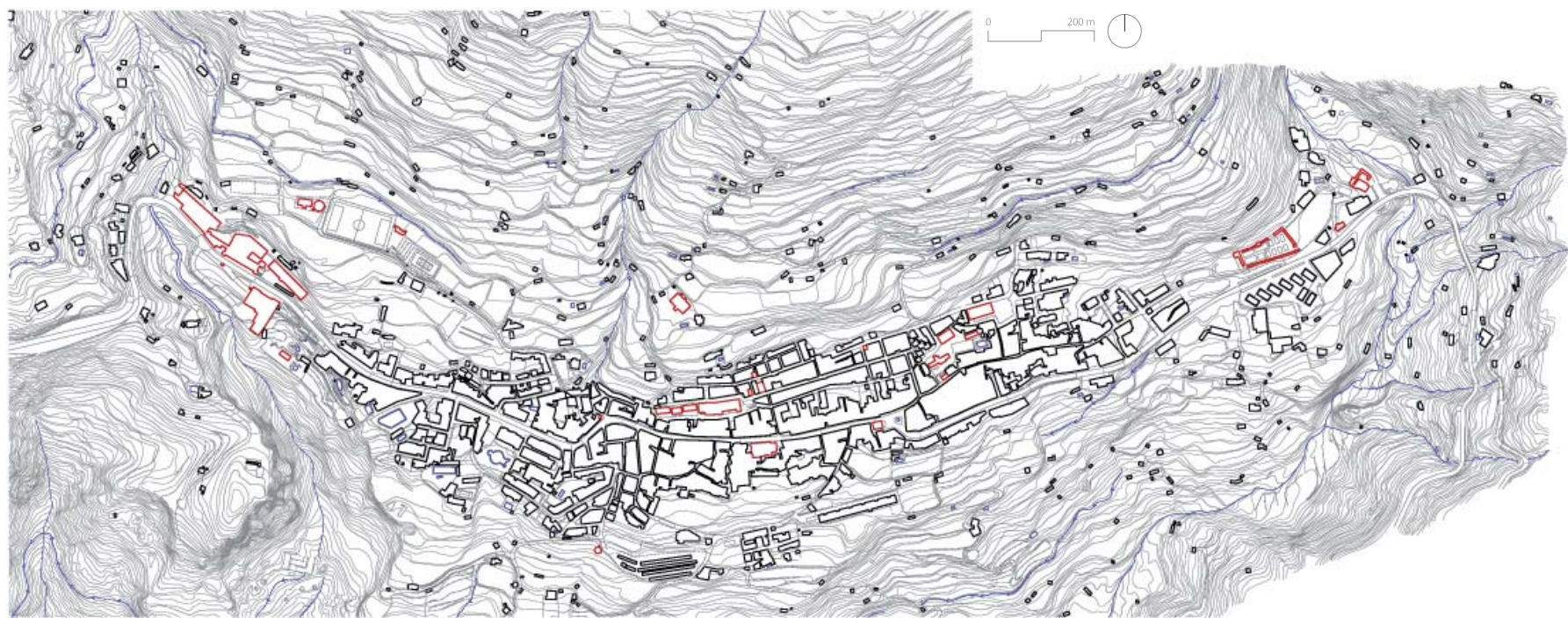
3 Vista de Poblado troglodítico, Purullena (marjafolde, 2009)



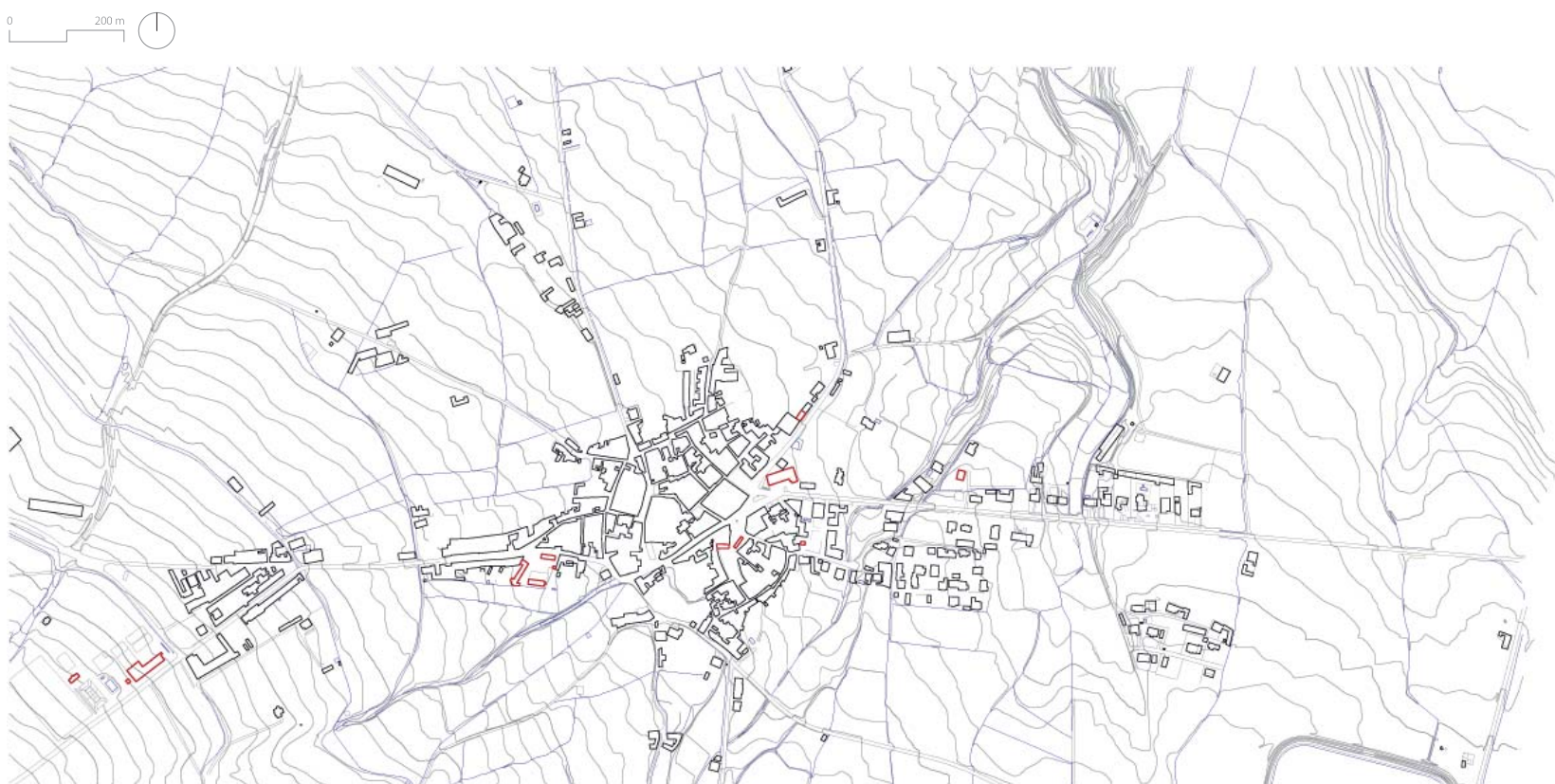
5

4 Foto oblicua del Pueblo de Albuñán, Granada. Morfología lineal asociada a un camino (IDEAL).

5 Plano de Albuñán, Granada (1/10.000). Traza lineal del pueblo y su eje central, paralelo al arroyo Bernal (1. Ayto., 2. Iglesia de la Anunciación, 3. Centro de Salud, 4. Ermita de San Isidro Labrador, 5. C.P. San Fernando de Asís y Ermita de las Ánimas, 6. Cortijo del Cano)



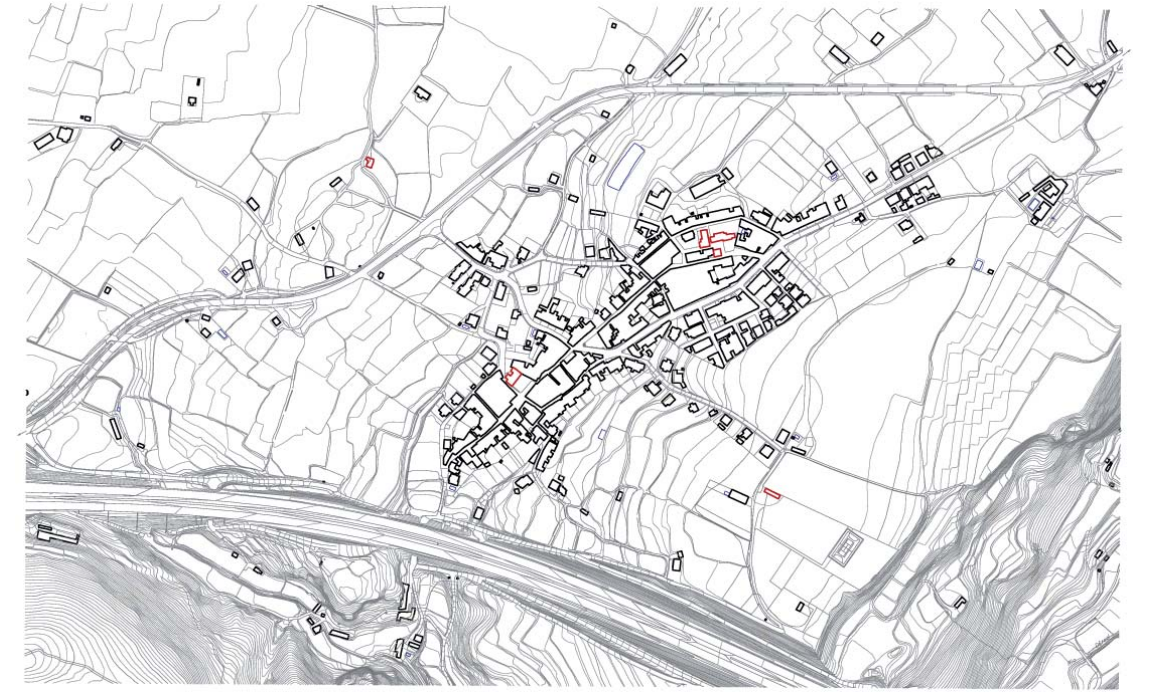
Lanjarón. Esta ciudad-balneario es un asentamiento lineal entre el Barranco del Saladillo y el Río Lanjarón, a las faldas de Sierra Nevada y enclavado sobre el Cerro del Caballo con orientación sur, mirando hacia el mar. Posee unas cualidades paisajísticas excepcionales y es el núcleo puerta del sistema de asentamientos de montaña de la Alpujarra desde el eje Granada-Motril que destacamos (J. Todó / TAVISA).



Cogollos de Gaudix. Dominando un espacio serrano a unos diez km de Guadix este asentamiento compacto se adhiere radialmente con una encrucijada de caminos que lo relacionan con su entorno agrícola sobre una pendiente muy suave (J. Todó / TAVISA).



Cozvíjar y Cuesta de la Valdesa (Villamena). Próximo al río Dúrcal y al extremo de la Laguna del Padul, este es un ejemplo de enlace entre dos viarios de rango diferente (autovía y carretera nacional) que se vincula a asentamientos transversalmente. Adquiere, por tanto, gracias a la proximidad con el nudo de acceso a la A-44 y a su suave topografía, una posición estratégica, entre el Padul y Dúrcal, de posible desarrollo urbano futuro en relación al eje Granada-Motril.



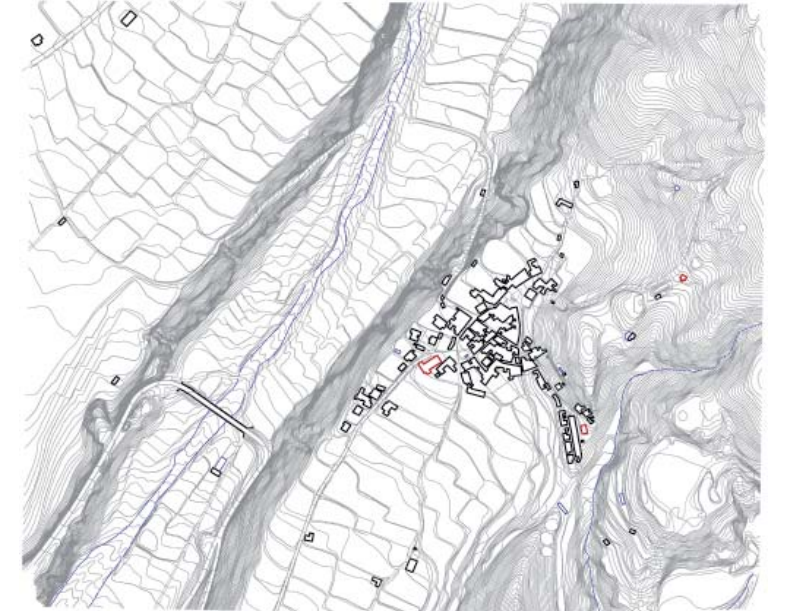
0 200 m



Nigüelas. Recostada al pie del cerro del Zahor y al borde de los tajos del río Torrente, Nigüelas es la localidad más elevada y serrana del Valle de Lecrín. Su emplazamiento constituye un espléndido mirador, desde donde se domina prácticamente toda la comarca. Nigüelas fue una alquería y aún sigue manteniendo su actividad principal agrícola. Su denominación procede del árabe Niwalas, término que significa atalaya o punto de vigía elevado. Está a tan sólo dos km. de un acceso a la A-44, junto a Dúrcal.



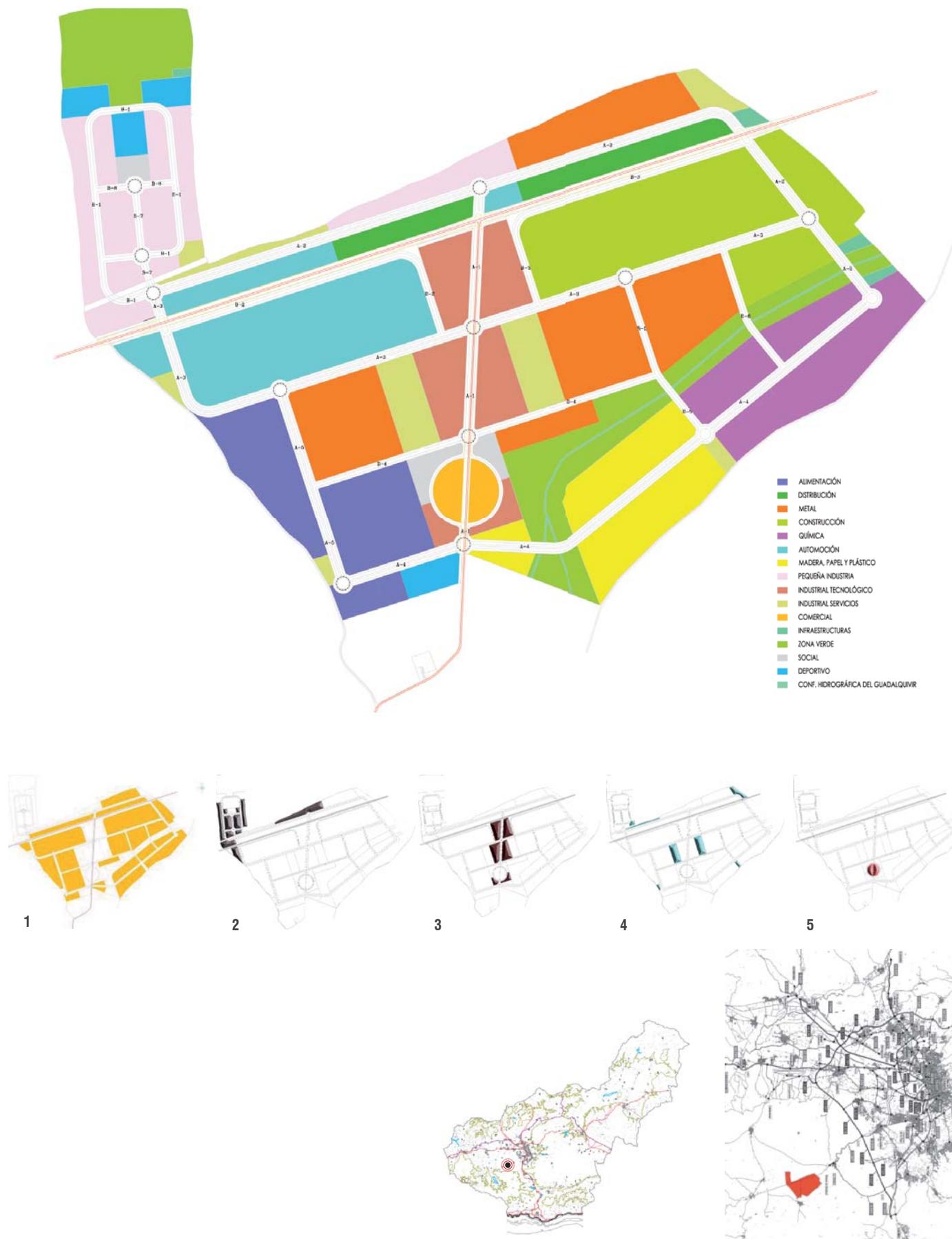
0 200 m



Acequias (Lecrín), enmarcado entre el cauce del río Torrente, el Barranco del Pleito y el Cerro Gordo, es un asentamiento serrano, al igual que Nigüelas. También se encuentra a menos de dos km. del acceso a la A-44 de Múrdjar.



Trasmulas y Fuensanta (Pinospuente), ambos asentamientos próximos al río Genil y con acceso directo a la A-92, el primero fundado en el s. XV con los reyes católicos y el segundo como poblado de colonización de los años 60, con pobladores de Trasmulas, que se encuentra a tan sólo 3 km. Ambos pueblos, aunque pertenecen a Pinospuente, pero se vinculan más con el pueblo vecino Láchar en cuanto a equipamientos y servicios.



Desarrollos industriales y equipamientos de gran escala

Polígono industrial de Escúzar (Parque Metropolitano Industrial y Tecnológico). Este es un ejemplo singular de gran artefacto industrial en ejecución de casi 200 ha., incluido dentro de área de influencia de la ciudad región de Granada. A menos de veinte km. de la ciudad de Granada y a menos de diez km. de la futura segunda circunvalación, anticipándose a su aparición. Similares a esta operación en magnitud, se encuentran en elaboración junto al puerto de Motril (200 ha.), Loja (250 ha. con parque bioalimentario y CTM próximos a la posible estación de AVE). Guadix sin embargo tiene en curso un parque turístico y cultural con cerca de 900 ha., con campo de golf, planta termosolar, hoteles, balnearios, parque temático de la Mina y Poblado Minero de Alquífe,...

Son todas estas intervenciones grandes operaciones del terciario contemporáneo que transforman su entorno radicalmente. La destreza de estos proyectos para integrarse en su entorno y aportar valor y calidad en sus relaciones de intercambio locales y territoriales, aún está por evaluar pero habitualmente suele ser bastante limitada ya que son productos altamente especializados y poco preocupados de lo que pueda ocurrir alrededor.



PARQUE METROPOLITANO INDUSTRIAL Y TECNOLÓGICO

1. Área de Uso Industrial Extensivo (2.024.598 m²). Albergará las industrias que promueven este proyecto. Parcelas de grandes dimensiones, donde no se superará el 60% de ocupación. Actualmente la demanda existente entre los socios es de un global de 1.910.000 m². El cuadro que se adjunta a continuación recoge las diferentes actividades en que se han agrupado el montante de las empresas:

Construcción	550.000 m ²
Metal	310.000 m ²
Automoción	260.000 m ²
Alimentación	255.000 m ²
Madera, Papel y Plástico	130.000 m ²
Pequeña Industria	275.964 m ²
Química	260.000 m ²
Distribución	255.000 m ²
Informática y varias	130.000 m ²

2. Área de Uso Industrial Intensivo (263.339 m²). Destinado a concentrar las empresas complementarias con pequeñas necesidades superficiales, que oscilan desde los 500 m² hasta los 5.000 m², para recoger en torno a 150 empresas auxiliares. Se concentran en un mismo sector, para diferenciar su ubicación.

3. Área de Uso Industrial Tecnológico (220.207 m²). Esta área se localiza en la zona central del Parque. Edificios de Investigación y Alta Tecnología, Desarrollo, Administrativos, Incubadora de Empresas, Sede Social, Asistenciales, Sanitarios, Control, Seguridad, Salones de Actos, Entidades Financieras, etc.

4. Área de Uso Industrial de Servicios (152.225 m²). Repartido por el Parque. Aparcamientos Públicos vigilados, Servicios del Automóvil, Restaurantes, y servicios complementarios a éstos.

5. Área de Equipamiento Comercial (39.902 m²). En la zona central, permitirá la creación de un centro comercial para minoristas, un hotel y los usos complementarios de éste.

Área de Equipamiento Deportivo (79.225 m²). En un extremo del Parque alejada de la zona de producción para recreo y divertimento de los profesionales.

Área de Equipamiento Social (40.156 m²). Una parte junto al área deportiva para ubicar la guardería y la otra en pleno centro para recoger los Edificios de carácter público que van a solicitar su presencia.

Área destinada a Espacios Libres de Uso Público (398.251 m²). Dos grandes zonas verdes. Una ordena el espacio central con ajardinamiento y láminas de agua y la otra de arbolado y sendas peatonales junto al resto de equipamientos.

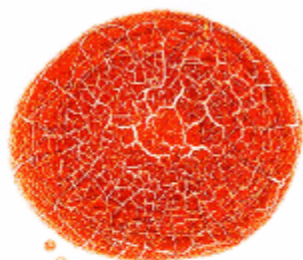
Área destinada a Infraestructuras es de 15.746 m². (<http://www.parquemropolitano.com/pages/index.php>)

capítulo IV

figuraciones

conclusión de la tesis

227 | Las figuraciones y sus correspondencias
227 | La nueva espacialidad de la experiencia urbana
229 | Los lugares, los umbrales y las relaciones
231 | La contingencia y el proyecto



1 **Bedolina**. Transición Edad de Bronce-Edad de Hierro (WALKSCAPES. EL ANDAR COMO PRÁCTICA ESTÉTICA. F. Careri Ed. Gustavo Gili)
2 **Hemografía** (Fontcuberta, Joan. "El libro de las maravillas")
3 **Dymaxion_map**. Buckminster Fuller (http://en.wikipedia.org/wiki/Image:Dymaxion_map_unfolded-no-ocean.png)

¹ Conclusión (RAE, 22ª ed.): 1. Acción y efecto de concluir. 3. Resolución que se ha tomado sobre una materia después de haberla ventilado.

conclusión¹ de la tesis

Hay varias ideas clave que han sustentando e impulsado el desarrollo de esta tesis. Por sí mismas han ido tomando forma enriqueciéndose durante el proceso de reflexión, exploración y verificación, en su confrontación con las diversas realidades experimentadas, físicas o conceptuales. Tales claves son:

1. Las figuraciones y sus correspondencias
2. La nueva espacialidad de la experiencia urbana
3. Los lugares, los umbrales y las relaciones
4. La contingencia y el proyecto

En el proceso de elaboración se ha concebido de forma simultánea, la construcción de un glosario de conceptos clave que han caracterizado la mirada, y acompañado el estudio, de la realidad tratada, que en este caso ha sido principalmente la de Granada y su posible dimensión y cohesión regional. Como comentaremos más adelante, esta escala no será en ningún caso la dominante, si acaso es la de mayor amplitud, pero no en intensidad o importancia operativa. El territorio enfocado por esa mirada y la carga conceptual de ésta, construyen en el proceso de la tesis una dialéctica interactiva y dota a los conceptos de mayor especificidad y concreción que los hace más significativos a los lugares.

Tal vinculación entre los conceptos y las cosas, se ha trabajado en todo momento, desde una perspectiva arquitectónica, como construcción de lugares y relaciones en todas sus escalas de experiencia y formación.

Por esto, la estructura final de la tesis, se ha conformado a través de dos capítulos centrales de síntesis. Uno llamado “iluminaciones metropolitanas”, que viene a ser el glosario fundamental y condensado de las ideas más significativas y referenciales para la tesis, como hemos comentado antes; el otro, “comienza la ciudad nueva”, trata el conjunto de atributos o categorías urbanas a través de las cuales los conceptos iniciales se confrontan y verifican con análisis concretos de temas y contextos reales a cuyo descubrimiento han contribuido. El territorio específico de Granada como ciudad región, sería la realidad más próxima y contrastable, con la que se han cotejado estos aspectos, pero a la vez, también se han leído otras experiencias de otros sitios y otros tiempos. De este modo, el propio resultado de la tesis, puede interpretarse como una madeja de correspondencias cru-

zadas, tejida en torno a una lectura abierta de la experiencia de la ciudad que emerge ahora.

Por eso, aunque se ha ordenado el material acumulado, en una serie de epígrafes y temas, éstos no son estancos y se entienden como sujetos al contagio y referencia directa entre ellos.

La propia naturaleza esporádica del descubrimiento, que se asemeja con la propia práctica del proyecto y construcción arquitectónica de la ciudad, ha estado presente en la experiencia desarrollada con esta tesis.

Al hacer balance y concluir este estudio, hay una toma de conciencia de que el método real utilizado ha sido principalmente la atención permanente y continuada al territorio, enfocada desde las ideas clave, intuitivas al inicio, vistas desde diversos ángulos, que no han cobrado forma hasta el final del proceso.

A continuación comentaremos brevemente estos cuatro puntos fundamentales en torno a los cuales ha girado la tesis desde el principio, y que consideramos tienen un enorme interés de cara a la comprensión y acción en las ciudades que vivimos o sentimos.

1. Las figuraciones y sus correspondencias

El acto de figurar (además de formar la figura de algo) puede ser interpretado como una voluntad por destacar, por suponer algo que no se conoce, por tomar presencia en una escena aún por construir. Sus consecuencias o manifestaciones son las propias figuraciones sobre el entorno en el que se producen, traducidas directamente en las apariciones e imágenes sobre esa realidad en la que se actúa.

Las imágenes, a su vez, han sido, durante mucho tiempo, el instrumento principal de apoyo para la creación, expresión y construcción del proyecto arquitectónico y urbano. El lenguaje gráfico ha sido el vehículo original para la comprensión e imaginación de nuestros paisajes más reales y deseados.

La evolución y el desarrollo de todos los lenguajes han estado directamente relacionados con el pensamiento del individuo y de su época. La comprensión, mediante algunas reglas compartidas, unida a la capacidad de adaptación y variación de estos lenguajes, han conseguido ir dando forma natural a la cultura del espacio colectivo y del diálogo.

Hay quien afirma que la cartografía precedió a la escritura entre los inventos del hombre. Como ha escrito

F. Jarauta, “se trata de representar el espacio en el que vivimos y nos desplazamos; de un deseo de ordenar el mundo estableciendo una correlación entre los lugares, funcionalizando la distancia. El mapa es un instrumento de referencia, es globalmente un signo”. La creación de imágenes nos ayuda a imaginar realidades, las explican al mismo tiempo que las hacen visibles.

Las imágenes y las diversas formas de cartografiar los deseos y la realidad pueden llegar a ser un maravilloso instrumento para el descubrimiento, una forma de narrar y mostrar historias no reveladas aún, un soporte multiplicador de referencias y signos que nos permitan visualizar lo que intuimos que ocurre o expresar lo que quisiéramos que apareciera, iniciando así el acto de hacerlos realidad.

Cuando dibujamos y pensamos la ciudad, le damos forma y creamos relaciones. Organizamos el espacio construyendo el soporte material de lo que deseamos que ocurra. Valoramos incesantemente las diferentes maneras de entrar en contacto con esa realidad imaginada. Es, al igual que la escritura, un medio para llevar a cabo un continuo proceso de clarificación y definición de nuevas ideas.

Las imágenes finales pueden ser capaces de descubrirnos la belleza y las posibilidades de los lugares en que vivimos. La geometría o la fantasía que dan significado a esos lugares son herramientas de creación y composición. Ambas deben poder dialogar sin anularse. El territorio en el que habitamos no es ni recto ni plano; podemos representarlo y pensarlo de muchas otras formas, tantas como queramos o inventemos.

Propongo, con esta tesis, una atención central hacia la cartografía, o cualquier otro medio gráfico de reflexión, como instrumento para la imaginación, creador de modelos de representación de la realidad.

Las figuraciones o imágenes generadas son capaces de ofrecer diferentes visiones comprensivas de nuestro entorno, constituyéndose así como un imaginario referencial y un dispositivo de significación.

2. La nueva espacialidad de la ciudad región de Granada

Las ciudades viven en un continuo proceso de redefinición. Su forma y el proceso son aspectos indivisibles de un mismo fenómeno.

En la ciudad región de Granada, el relieve es un elemen-

to sustancial para las ciudades que la integran. Presenta diferentes grados de relevancia a diferentes escalas.

Su población habita un espacio que experimenta los procesos de transformación de una ciudad nueva. No sólo se trata de un incremento de la ocupación, sino de mutaciones de forma y emergencias de estructuras espaciales completamente nuevas que exigen nuevos conceptos para su entendimiento. Se confirma que la urbanización dispersa es un potente factor de condicionamiento para el espacio y su desarrollo. Por tanto, deben tenerse más en cuenta otras escalas de relación y orientar los crecimientos urbanos sin la exclusiva intención de limitarlos.

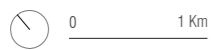
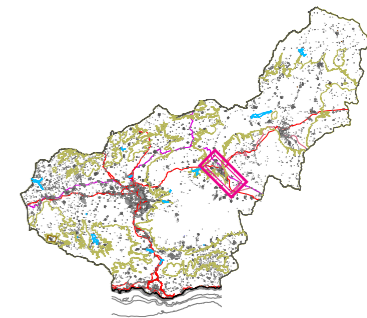
Las nuevas relaciones entre residencia, trabajo, ocio, áreas productivas, servicios e infraestructuras, están tendiendo a desarrollarse en una región urbana descentralizada, en un continuo proceso de adaptación y actualización. Pero en este proceso, que por demás es lento, intervienen otros factores como la funcional, simbólica e histórica referencialidad que los antiguos centros siguen manteniendo y acumulando.

No hay un modelo o estructura para la nueva ciudad emergente de Granada. Si existe un modelo, éste está basado en el derroche de suelo destinado a la vivienda unifamiliar y al uso del automóvil privado generando un policentrismo sin límites claros y una re-distribución de las actividades urbanas en polos significativos de nueva y gran accesibilidad. Se produce una convivencia morfológica de doble influencia: la inducida por la lógica terciaria y la formada desde fuerzas, ámbitos y realidades urbanas locales.

Los espacios metropolitanos son actualmente los principales escenarios del desarrollo urbano y poseen una capacidad de atracción dominante.

Los procesos residenciales en entornos metropolitanos son considerados como algunos de los factores más importantes para la comprensión de la estructura y dinámica de tales territorios.

El incremento de la capacidad y la necesidad de movilidad y comunicación, indudablemente, están transformando el significado de lo local, pero también, están permitiendo mantener redes sociales habituales con espacios metropolitanos más extensos. En el caso de Granada, hemos podido observar que, en las propuestas, planes y proyectos que se están desarrollando, también se dan estas condiciones pero no se están llevando a cabo



de una manera comprensiva, sostenible y razonable. A pesar de ser aceptada la diversidad funcional como un valor existe un bajo nivel de tolerancia a las mezclas lo que induce procesos de fragmentación espacial, especialización funcional y segregación social.

Los procesos funcionales de los campos urbanos no son absolutamente de tipo local o de tipo regional, sino que pertenecen, y participan de diferente forma, a varias escalas a la vez.

La estructura espacial, sin embargo, la determinan las interacciones humanas, su implantación física y la forma de localización de las actividades.

Hemos visto que la idoneidad de los desplazamientos y crecimientos futuros estará vinculada progresivamente a mayores crecimientos urbanos de densidades medias y altas, a las líneas y estaciones de transporte público y a las extensiones preferentes por contigüidad, proximidad entre residencia-trabajo-servicios (para evitar en la medida de lo posible desplazamientos innecesarios) y localización estratégica de gran accesibilidad valorando el entorno natural que los acoge.

Uno de los desafíos planteados es resolver el conflicto entre la accesibilidad, para los diversos modos de desplazamiento, y la urbanidad de los lugares, exigiendo un nuevo acoplamiento entre las diferentes piezas cercanas. Otro reto es, valorar y dar forma al vacío, no como concepto abstracto y genérico, sino como un intervalo urbano que nos permite, a través de su capacidad de producir relaciones ricas y complejas entre elementos muy diferentes, componer una ciudad en la que los ritmos y contrastes pueden ser cada vez más fuertes e intensos.

El progresivo protagonismo del vacío, que explica la incorporación del espacio abierto y el paisaje a la ciudad, sigue sin satisfacer, en intensidad y sentido, a estas nuevas áreas con connotaciones urbanas inciertas.

Se manifiesta, la necesidad de crear espacios donde se produzcan contactos e intercambios más urbanos entre personas, y que la estructura ecológica del conjunto refuerce el organismo urbano.

Este estudio ha mostrado algunas posibles estructuras metropolitanas y sus oportunidades de proyectación.

Los gobiernos locales, integrados territorialmente, son los órganos más idóneos para impulsar, diversificar, articular y catalizar las propuestas.

Conviene, asimismo resaltar la mutua y compleja dependencia existente entre forma urbana y forma social.

Hoy se está haciendo evidente que es el aspecto de “accesibilidad del lugar”, más que el de su localización, el que resulta condición necesaria para potenciar las relaciones. En la medida en que la accesibilidad va desvinculándose de la proximidad, incluso entrando en contradicción con ella, la cohabitación (relaciones de convivencia) de un lugar territorial resulta menos importante para el mantenimiento de las comunidades sociales y cada vez son más habituales las comunidades de interés que no están definidas territorialmente.

No obstante, hay que trabajar para que las relaciones de proximidad no sean impedidas por los movimientos de larga distancia.

Se ha constatado, también, el cambio que se viene produciendo en los medios de percepción y de orientación a la vez que en la manera de percibir y relacionarnos con nuestro entorno físico.

Hay más niveles de orden que se suman a los preexistentes y que coexisten. La cantidad, complejidad y extensión de las relaciones aumenta y nos obliga a su integración, manejando más parámetros o cosas.

En la necesaria tarea de estructuración e identificación de lugares significativos se descubre la imposibilidad de aprehender los lugares como una totalidad cerrada y su condición de episodios con órdenes desconocidos.

Vivimos en una multiplicidad de mundos con una libertad que oscila entre la sensación de pertenencia y la de extrañamiento, siendo el arte del montaje y ensamblaje una herramienta muy apropiada para describir o apreciar las nuevas formas y desarrollos metropolitanos. Cabe leerlos, por tanto, no como elementos de un palimpsesto sino como vínculos no lineales, que generan saltos y contrastes entre ellos.

La intensidad y la legibilidad o significación de los cambios de fase se convierten en los atributos de los elementos arquitectónicos y urbanos más relevantes del espacio metropolitano, por su capacidad de ligar los lugares y las acciones a su tiempo.

La ciudad discontinua no puede ser leída como una unidad, ya que nunca puede ser comprendida como un todo y por ello se descubre como más útil la potencia estratégica y diversa de una arquitectura sintética, capaz de referenciar “contextos dinámicos” y evolucionados, con la cualidad de integrar y articular los desarrollos futuros.

Esta otra espacialidad ofrece nuevos niveles de referen-

cialidad en la que los elementos primarios serán, además de los monumentos antiguos, otros elementos o “cosas urbanas” de escalas y significados más diversos, ya sea una escalera, una plaza o un valle.

Cabe preguntarse si el aumento de la dimensión influye en la sustancia de los hechos urbanos que acontecen. A esta pregunta se le responde con la tarea de establecer de nuevo las dimensiones y los elementos de base de la ciudad y el paisaje; reconsiderando la estructura parcelaria, las dimensiones y el papel del espacio público y del espacio privado, la naturaleza del suelo, el carácter e influencia de los usos sobre el territorio, etc. Se trata de refundar y reconstruir un nuevo hábitat, más apropiado a los modos de vida actuales.

Los problemas metropolitanos no son sólo problemas de dimensión, sino más bien, una cuestión de “cualidad de las relaciones y de leyes de desarrollo”. Es una labor de invención y adaptación del territorio en el que nos movemos.

Con respecto a la noción de identidad de las ciudades en el territorio, viendo las rápidas transformaciones difícilmente reversibles, a que están sometidas, consideramos de gran importancia reconocer los valores, específicos y distintivos de los espacios locales así como de su relación de interdependencia con otros.

Por tanto, los nuevos modelos de planificación y diseño urbanos debieran poder construirse y fundarse sobre la valoración y aprovechamiento de las diferencias espaciales, dando forma al territorio, real y conceptualmente, a través de ideas y propuestas capaces de componer los diferentes fragmentos.

3. Lugares, umbrales y relaciones

La ciudad es un lugar de confluencia por excelencia. En ella se entrecruzan itinerarios, arquitectura, actividades, acontecimientos, personas... y se expresan y resuelven los conflictos.

Se manifiesta la necesidad de aclarar y tratar los problemas generados por el desorden y las incompatibilidades y perjuicios acumulados entre los diferentes usos. El cómo se aprovecha esta intensidad promiscua de actividades diversas y “relacionadas” -no sólo yuxtapuestas e independientes- en un mismo espacio continuo, nos parece un reto crucial para el que, el espacio intermedio, y su esencia mediadora, son fundamentales. La cualidad y el nivel de transferencia que se produzca entre los di-

ferentes ambientes, a través de los múltiples umbrales y gradientes de intercambio producidos, dará forma y será el resultado de la ciudad que habitemos.

Partiendo de que existe un estrecho vínculo entre arquitectura, ciudad y territorio, queremos plantear aquí, que la consideración de la dimensión arquitectónica del territorio es una condición indispensable para la correcta formulación de los hechos urbanos contemporáneos.

En definitiva, el urbanismo ha tratado esencialmente de organizar y dar forma al espacio y la tierra con el fin de hallar el máximo de habitabilidad posible.

Por eso, la reflexión sobre los límites y la forma de la ciudad siempre ha estado ligada a la idea de ciudad.

Debido a esto, queremos resaltar en este punto que la dimensión formal, significativa y de relación, de los proyectos sintéticos que consiguen integrar o vincular con armonía los diferentes elementos del entorno, son el rasgo arquitectónico y urbano que proporciona mayor utilidad y belleza a la acción de construir lugares en el territorio.

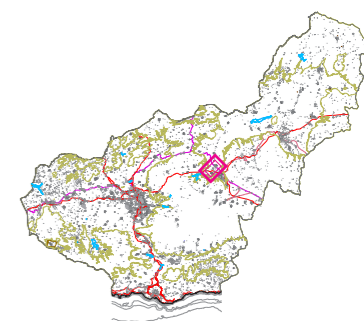
El carácter discontinuo y fragmentado de la ciudad y del proyecto urbano moderno ha planteado la imposibilidad de una idea estable de lugar.

Sin embargo, se diría que las ciudades crecen aprovechando oportunidades ocasionales de las condiciones especiales del momento y el lugar, construyendo así la forma de la metrópolis en base a una lógica de mosaico fortuito,

Hoy muchos esfuerzos están precisamente en hacer comprensible ese mosaico, recomponiendo las piezas y las relaciones entre ellas, ya que en su acelerada construcción y aparición no fueron tenidas en cuenta la importancia de la estructura y la cohesión de los lugares y sus transiciones.

A pesar de la desarticulación y la aparición, de pronto, de nuevas piezas o elementos, sigue existiendo la necesidad de lugares centrales, de entornos con una cierta estabilidad dinámica dentro del espacio de flujos que habitamos y recorreremos día a día. Porque, además de las actitudes individuales y diferenciales de cada una de las personas, existe también una importante deseo de pertenencia a los lugares, del reconocimiento de que formamos parte de un sitio y de que ese sitio condensa algo de su entorno.

Por ello consideramos, que es conveniente recordar el extraordinario valor que la arquitectura puede aportar a su territorio, si desde su individualidad, es capaz de



adherirse a los elementos de su alrededor integrando armónicamente las escalas diversas con las que entra en juego.

Sabemos que la ciudad, la arquitectura y los objetos, poseen ciertas propiedades estructurales identificables, y esas mismas propiedades geométricas se ponen de manifiesto en repetidas ocasiones, influyendo directamente sobre su entorno. También reconocemos que existen ciertas condiciones en los lugares, que los hacen más aptos para la incorporación de vida en ellos, independientemente de la función a la que hayan sido destinados inicialmente.

Por eso, consideramos importante entender que existe una serie de características que articulan ciertos espacios y formas de la ciudad, mediante las cuales, unos lugares o centros pueden consolidarse en sí mismos y en su relación con otros creando lugares con vida y componiendo el territorio.

Las transiciones urbanas y la relación entre la ciudad y el campo, han sido, históricamente, donde han tomado forma los momentos más emblemáticos de ciudades importantes. Son ámbitos donde se entremezclan las escalas de urbanidad local y territorial. En sí mismos, estos espacios anuncian y buscan la posibilidad de relación, aunque originalmente aparecen más bien como un espacio de dificultad o frontera.

El límite desempeña un papel enorme en el efecto y el comportamiento de cualquier sistema y es ciertamente una manera mediante la cual, un centro vivo puede conseguir su estabilidad y fuerza para obrar recíprocamente con otros sistemas. Por eso, una transformación que da entidad a una zona límite es probable que contribuya a reafirmar un lugar.

Una ciudad articulada y plural, a diversas escalas, exige un orden abierto donde la multiplicidad pueda mostrarse, y donde el conocimiento, cuyo origen se sustenta en la admiración y el afecto hacia las cosas, convierte en paisaje común el laberinto metropolitano que vivimos y recorreremos.

La progresiva disolución de la compacidad de la ciudad ha generado la necesidad de reconfigurar los lugares que pongan en relación unas piezas con otras, en un proceso simultáneo de descentralización y confrontación.

La noción de anexión o unión supone la apuesta por una idea de gran ciudad superior a la de la suma fragmentada de barrios o municipios.

Esta concepción de la ciudad como suma de lugares de ensamblaje metropolitano o de actuaciones locales de repercusión territorial, supone una visión muy útil y ac-

tual, principalmente por su planteamiento estratégico de refuerzo táctico, tanto en el significado como en la organización global de la ciudad y sus umbrales.

Estos umbrales o espacios de transición son, a su vez, los dispositivos o focos metropolitanos de reorganización completa que pueden permitir reequilibrar adecuadamente la dinámica de crecimiento y la inclusión continua de nuevos elementos a la ciudad total.

Cabrían por tanto, ensayos de modelos alternativos como: formas de extensión porosas, rellenos de vacíos internos (infill ciudad-campo), ocupaciones lineales de filamentos urbanos con porosidad significativa transversal, etc.

Los proyectos en estas áreas de contacto no deben condicionar ni ir en contra de la indeterminación de los procesos urbanos adyacentes, sino apostar por estrategias y formas que permitan la integración de las partes, permitiéndoles adaptarse sin dejar de ser posibles y válidos para el entorno.

Consideramos, por tanto, que la práctica del urbanismo más adecuado es aquella que alimenta en la gente la sensación de valor y proximidad hacia los lugares.

Hoy en día, por otro lado, es difícil decir cuando la ciudad deja de ser ciudad, ya que de alguna manera, el campo y el paisaje ha pasado a formar una parte importante de lo urbano. Granada es un buen ejemplo de ello, con sus sierras y sus valles, y su riqueza geográfica general.

Este cambio brusco de tamaño, forma y escala de la ciudad, ha multiplicado la superficie de contorno y la aparición de vacíos urbanos carentes de identidad propia, frágiles, expectantes y proclives al abandono.

Por eso existe una creciente necesidad de reconocer y estructurar nuestros contornos metropolitanos como un amplio marco de referencias y actividades comunes. Es una condición decisiva para el uso y reconocimiento de la ciudad contemporánea, si se entiende ésta como una sucesión de formas urbanas de contornos muy diversos.

Los umbrales expresan aquí una diferencia caracterizando un lugar concreto, y si bien no son espacios tan usados como pueden ser los caminos o travesías entre lugares, poseen también importantes rasgos organizadores, especialmente por generar relaciones entre los diferentes elementos metropolitanos y ser el espacio de contacto y transferencia.

Cabe considerar también, que nos encontramos en una época en la que, la amplitud de relaciones, la cantidad y la cualidad -y la extensión-, dibuja territorios nunca vistos y cambia implícitamente el carácter particular de los ya existentes.

La ciudad, como sistema urbano, se puede entender como un conjunto de elementos, atributos y relaciones mutuamente interdependientes, tendentes a la consecución de un esquema determinado de objetivos y fines comunes, en el que sus rasgos básicos son: la visión global del mismo, la interrelación dialéctica interna y su dinámica de estado o proceso evolutivo.

No es una cuestión de extremos, sino de las ricas y armónicas combinaciones que puedan tener cabida en un contexto más integrado y abierto.

Como hemos dicho en esta tesis, presenciamos hoy paradigmas nuevos, asociados a lo complejo, múltiple o inesperado, debido principalmente al mayor número, proximidad y diversidad de relaciones entre los elementos componentes.

Por ello, existen diversas aproximaciones relativamente recientes que tratan de entender el hecho urbano y arquitectónico, no como un conjunto de objetos sino como red de relaciones.

Este mayor conocimiento de la realidad nos hace ser también más conscientes de los efectos de nuestras acciones en el espacio y en el tiempo.

Anteriormente, los procesos urbanos de relación eran planteados como un proceso de adición de elementos sobre el soporte fijo de la ciudad y el territorio precedente. Sin embargo, ahora se plantea más adecuado interpretar el fenómeno urbano como un sistema de relaciones entre los diferentes elementos que conforman las ciudades. Se supera de esta forma la visión de la ciudad desde la idea de objeto urbano, para pasar a una noción de matriz de relaciones con diferentes escalas de asociación entre los lugares.

En ciudad región de Granada, ya existe una espacialidad metropolitana regional, aunque se produce por ahora con una intensidad y diversidad urbana muy incipiente. A pesar de esto, se observan fenómenos de crecimiento, fruto de estas lógicas de relación que integran también la gran escala.

En este panorama dinámico de personas, relaciones y cosas, el proyecto de la ciudad-región de Granada debe ser entendido como un proceso continuo, relacional y evolutivo, materializado a través de la sucesión de experiencias en el tiempo. La construcción de la ciudad es ahora un espacio abierto, dinámico y con múltiples puntos de fuga, más en consonancia con la experiencia urbana contemporánea en la que entran en juego los elementos y las potenciales relaciones que puedan establecerse entre ellos.

Los enfoques urbanos evolucionados y alternativos, fruto del juego de asociaciones y recombinaciones de los

elementos, nos pueden enseñar a mirar las cosas de un modo nuevo.

Por eso, nos encontramos de forma generalizada con procesos urbanos sometidos a fuerzas de diversas escalas que impulsan simultáneamente la reorganización espacial y el incremento continuo de las redes de relación entre los lugares. Por tanto, ante la indeterminación actual -política, económica, social o urbana- es útil y favorable, planear y proyectar la ciudad como un proceso que integra la complejidad y la contingencia como rasgo esencial de la práctica material arquitectónica.

4. La contingencia y el proyecto

Es importante la reflexión acumulada en la tesis sobre la continuidad temporal y material de la ciudad, explicitada en las ideas sobre tiempo, innovación, duración y “evolución creadora” bergsoniana. El proceso dinámico de la ciudad tiende más a la evolución que a la conservación. En la evolución, los elementos más significativos de la ciudad se convierten en catalizadores y dispositivos impulsores del propio desarrollo.

La vida de la ciudad se compone mediante formas espaciales y procesos sociales vinculados, y el fenómeno de urbanización es el desarrollo y extensión de estas formas y procesos, en términos de influencia y atracción.

El espacio condiciona la organización social de la ciudad en el sentido de que influye, con su valor económico, en la distribución de los habitantes y en su comportamiento cotidiano.

Las ciudades revelan una forma única y propia, que normalmente es irregular, debido a factores distorsionadores, como la topografía, y a específicas situaciones o episodios urbanos.

Cabe resaltar en el trabajo consideraciones acerca de la ciudad como obra, y no como simple producto; la referencia sobre Jacobs de que “las ciudades son sistemas complejos emergentes resultado de las acciones no planificadas de individuos y pequeños grupos”; el dilema de la utilidad y eficacia de una planificación regulada; la necesidad de alcanzar lo general desde lo particular... Muchas categorías presentes en la idea de ciudad, como la noción de límite, distancia, densidad, diversidad, etc., se considera que han de ser revisadas y actualizadas necesariamente. Cada uno de estos retos, plantea una reflexión crítica y una forma de actuar abierta, atractiva y pretendidamente justa. La dificultad radica en la labor

ingente y urgente de adaptar situaciones urbanas, mediante estrategias que integran una mayor complejidad en la acción.

Los problemas urbanos están continuamente redefiniéndose con cada nueva aportación. La ciudad es una realidad dinámica que nunca estará acabada, y con cada proyecto que se incorpore en nuestro entorno, se plantea una nueva situación que reconfigura la existente, forzándonos permanentemente a mirar las cosas de una nueva manera.

A pesar de que se siga insistiendo en mantener los modelos racionales rígidos y severos del planeamiento urbano y territorial, nos movemos “a través” de lugares cualificados con formas espaciales inéditas y procesos permanentes de cambio difíciles de predecir.

Vivimos un tiempo, se dice, caracterizado por el fin de las certidumbres y el reconocimiento de la complejidad, marcado, en consecuencia, por la búsqueda de instrumentos para describirla y afrontarla con un cierto grado de objetividad; es éste uno de los retos primordiales de nuestra época, en tal nuevo contexto de relaciones cambiantes del hombre con la naturaleza. Se es consciente también de que la objetividad, en verdad, no es posible, y por tanto, se admite otra figuración artificial, construida a partir de ensayos, investigaciones, de recopilación de conocimientos, etc., en una constante interacción entre la intuición y en una tarea de doble reelaboración de conceptos y figuraciones.

La construcción de imágenes de síntesis que trabajen con la potencialidad y la posibilidad, más que con la probabilidad y la previsión, aparece como la tarea más útil ante la falta de certezas, tanto respecto a los objetivos, como a los medios para poder alcanzarlos.

La reformulación de otras perspectivas y consideraciones, hace que incorporemos la inestabilidad y la eventualidad en los procesos de construcción del territorio, y que la significación de las leyes de su naturaleza cobre un nuevo sentido, expresando ahora posibilidades, más que certezas. No existe una única teoría definitiva, ni tampoco un conjunto de patrones preestablecidos.

Por ello, entendemos que esta visión del fenómeno urbano, apoyada en un sistema de relaciones dinámico y complejo, es muy adecuada si queremos comprender los hechos cambiantes de los entornos en los que nos movemos hoy en día.

Ya para algunos intelectuales del siglo XIX, no había

distinción entre ciudad y campo en cuanto que todo el conjunto de los lugares habitados era obra del hombre. La calle de la ciudad tradicional heredada, defendida por sus cualidades visuales y escenográficas, da paso a otras propuestas de relaciones más extensas e intensas, adecuadas a las nuevas nociones de calle, paisaje y ciudad.

La diferencia entre ciudad y naturaleza ya no existe. La ciudad es ya un extenso parque urbano en el que el habitante contemporáneo no está limitado al entorno cercano. Cabe elaborar, por tanto, una nueva geografía del territorio y se hacen necesarias nuevas propuestas sensibles a la variabilidad de los procesos productivos que consigan armonizar naturaleza y cultura.

Se establece así una nueva geografía de las centralidades, de carácter paulatinamente polinuclear, en la que cada punto o “esquina” del territorio, potencialmente podría ser centro o germen de centralidad urbana, dependiendo principalmente del nivel de accesibilidad al resto de emplazamientos próximos. Es una red emergente con nuevos nodos, conexiones y jerarquías.

La aparición y consolidación progresiva de los nuevos centros urbanos o territoriales, influye directamente en la evolución y consistencia del entorno próximo, incluidos los demás centros, ya que modifica de alguna manera el sistema en su conjunto. Se polarizan, por tanto, de forma variable, los puntos o zonas de atracción en el territorio. Esta atracción no sólo es definida por su accesibilidad; también son propios, el valor (paisajístico, simbólico, precio,...) de su localización, la importancia o intensidad de la actividad de referencia, etc.

No debemos olvidar que la trascendencia de la cualidad de estos centros, asociada en muchos casos a su flexibilidad, diversidad, significación social, etc., y no tanto a su dimensión, es la que determinará su capacidad de permanencia en el tiempo, su resiliencia, se diría en términos ecológicos.

En este marco, cabe atribuir la mayor importancia a las ideas como programas a los que vincular estrategias de proyecto.

Vemos que el futuro de las ciudades reside en su capacidad de construirse como una metrópolis de heterogénea intensidad, como constelación urbana discontinua y compacta; como archipiélago entretejido.

Las infraestructuras de movilidad son los principales

atractores de estos nuevos crecimientos metropolitanos entretejidos y son en sí mismas una red en transformación.

Además, desde una aproximación morfológica, se destaca una falta de estructura, de relación entre infraestructuras, crecimientos y condiciones estables de cada contexto físico, carencias que repercuten directamente en la confrontación entre los diferentes planes urbanos y territoriales.

Adquirimos, en el desarrollo de la tesis, la convicción de que las ciudades no suelen ser concebidas para crecer y de que aún hoy sigue habiendo un deseo de conquista del espacio a través de la flexibilidad y la apertura.

La ciudad, tan rica en desarrollos imprevistos, cincelada entre naturaleza y artefacto, objeto y sujeto de cultura, viene sometida a la enorme fuerza de transformación de la sociedad contemporánea que plantea la necesidad de adaptación y reutilización de una ingente cantidad de lugares.

Cabría decir que nos aparece el urbanista como el bricoleur, que opera con una colección de residuos que han quedado de las actividades humanas, creando estructuras por medio de una multiplicidad de estímulos y acontecimientos.

La colección de figuras y experiencias encontradas da paso a un juego de asociaciones (“as found”) desde la creencia en una realidad potencial reconfigurada.

Me pregunto si cabe imaginar una Granada como un conjunto de trazos o lugares intensamente urbanos, repartidos hasta Loja, Motril o Guadix, estableciendo una relación directa y amable con los espacios más próximos, y siguiendo vinculados, continua o discontinuamente a otros, históricamente valiosos o germinales. La revalorización del contacto con lo físico y lo geográfico de los nuevos y viejos entornos urbanos insinúa la aparición de nuevas formas de uso del espacio, así como de las implicaciones urbanas y sociales que conlleva su desarrollo en el tiempo.

Cabe concluir este punto con la proposición de que la identidad del territorio, se muestra y es percibida hoy de forma muy diferente a pocos años atrás: estos recientes paisajes metropolitanos surgen como entidades poliédricas, dominios o territorios constituidos por diferentes mundos relacionados parcialmente entre sí.

El crecimiento extensivo y discontinuo de las ciudades, y las mayores posibilidades de desplazamiento, han

motivado la alteración de las cualidades espaciales de la estructura urbana precedente. Esta reconfiguración espacial de los nuevos procesos urbanos, relacionada con los espacios de vida de los ciudadanos y sus dominios de acción, así, la terciarización avanzada, está cambiando los principios de organización de los crecimientos y transformaciones metropolitanas, que responden a otras lógicas y oportunidades de mayor alcance, y deterioran, en muchas ocasiones, procesos arraigados anteriores.

Cabe proponer, en fin, interpretaciones alternativas de la idea de lugar, en un permanente esfuerzo de reinterpretación creativa, sensible y racional del habitar en el territorio.

En esta tesis quisiera haber contribuido a esta exigencia.

bibliografía

236 | bibliografía de referencia por capítulos
243 | bibliografía resumen

Collserola. Barcelona : Fundació Politècnica de Catalunya
 SHEPHEARD, Paul (1977) *The Cultivated Wilderness or, What is Landscape?* Cambridge (Mass.): The MIT Press, 1977.
 THOREAU, Henry David (1977) *Walden, la vida en los bosques*, Buenos Aires: Marymar, 1977
 WHITMAN, Walt (2008). *Hojas de hierba*. Editorial Visor.
 ZARZA, Daniel (dir.) *Comarca y ordenación territorial. Un ejemplo metodológico. "Alto Guadalquivir de Córdoba"* Conserjería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, 1991.

parques

AA.VV. (1999) *9+1 young dutch landscape architects*. Amsterdam: Nai Publishers.
 AA.VV. Revista LOTUS International nº 109 (2001). Sui parchi tematici /On Theme Parks. -nº 87 (1995) "La terra incolta/Uncultivated Land."
 AA.VV. *The Belvedere Memorandum. A policy document examining the relationship between cultural history and spatial planning*. The Hague, 1999.
 ABALOS, I. (2005-2008) "Atlas pintoresco: Vol. 1. Observatorios. Vol. 2. Viajes" Barcelona: Gustavo Gili.
 BRINCKERHOFF, John (1994), *A sense of Place, a Sense of Time*, Yale University Press.
 CHADWICK, George F. (1966). *The Park and the Town*. Frederick A. Praeger. Inc. Publishers, New York.
 CLEMENT, Gilles (2001): Le jardín en movement. De la vallée au jardin planétaire, Sens & Tonka, Paris.
 COLAFRANCESCHI, Daniela (2007). *Landscapes +. 100 palabras para habitarlo*. Barcelona: Gustavo Gili.
 CORAJOU, Michel (2000). *Michel Corajoud* Hartman Edition. Paris.
 FAVOLE, Paolo (1972). *Architettura e urbanistica Della piazza in Italia*. Milán: Bramante.
 FOLCH, Ramón (1990). *Que lo hermoso sea poderoso sobre ecología, educación y desarrollo*. Barcelona: Alta-Fulla.
 FORESTIER, Jean Claude Nicolas (1985) *Jardines: cuaderno de dibujo y planos*. Barcelona: Stylos. -(1997) *Grandes villes et systèmes de parcs ; suivi de deux mémoires sur les villes impériales du Maroc et sur Buenos Aires*. Paris: Norma.
 IBELINGS, Hans. (ed) (2000) *Paisajes Artificiales*, Barcelona: GG.
 LATZ, Peter (2002) "Reclaiming public open space". Rev. *Topos* nº41.
 RUBIÓ Y TUDURÍ, Nicolás M^a. (1981). *Del paraíso al jardín latino*. Barcelona: Tusquets.
 RYKWERT, Joseph (1981). "El jardín del Futuro, entre la estética y la tecnología". *RASSEGNA N°8. La natura dei giardini*. Milano.
 SABATE, J. et al. (2001): "Projectant L'Eix del Llobregat: paisatge cultural i desenvolupament / Designing the Llobregat Corridor: cultural landscape and regional development". Universidad Politècnica de Cataluña. Barcelona.
 SIMON, Jacques (2006) *Articulture*. Netherlands: Stichting kunstboek.
 SORKIN, Michael (2004). *Variaciones sobre un parque temático: la nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Barcelona: GG.
 ZAPATKA, Christian (1995). "L'Architettura paesaggio americano". *Lotus Quaderni 21*. Electa 1995.
 - (1995). *The American Landscape*. Princeton Architectural Press. Nueva York.
 AA.VV. *Krölller-Müller. The First Hundred Years* Joh Enschedé en Zonen, Haarlem, 1989.

AA.VV. *Lausanne Jardins'97 Anthos*, 2/97, (nº especial), Sulgen, primavera 1997.
 AA.VV. *Urbanismo COAM, nº 12. (1991)* "El urbanismo del ocio" Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, Madrid.
 ÁBALOS, Iñaki (2005). *Campos de batalla*. Barcelona: Dir. Colegio de Arquitectos de Cataluña.
 ANDERSON, Sven-Ingvar y HØYER, Steen (1993) *C. Th. Sørensen*. Copenhague: Arkitektens Forlag.
 ANTON, Salvador (2005) - *Parques temáticos: más allá del ocio*. Barcelona: Ariel.
 ASENSIO, Francisco (1997) - *Parques temáticos*. Barcelona : Arco Editorial.
 CERAMI, Giovanni (1996), *Il giardino e la città. Il progetto del parco urbano in Europa* Laterza, Bari.
 GOMEZ MENDOZA, Josefina (1993). "Plantaciones forestales y restauración arbórea". *Revista de Occidente, núm. 149, pp. 73-89*.
 GUINAUDEAU, Claude (1987). *Planter aujourd'hui, bâtir demain*. Institut pour le développement forestier. Paris.
 HAJER, Maarten; REIJNDORP, Arnold (2001). *In search of new public domain*, Nai Publishers.
 MARTINEZ DE PISÓN, Eduardo, ORTEGA CANTERO, Nicolás (2008). *La recuperación del paisaje*. Madrid: Fundación Duques de Soria y Ediciones Universidad Autónoma.
 RORTY, Richard (1995), *La filosofía y el espejo de la Naturaleza*. Catedra.
 ROSE, James (1965). *Gardens make me laugh*. Norwalk, Conn: Silvermine Publishers.
 SCHWARTZ, M. I. Montero, (2001). *Roberto Burle Marx*. University of California Press
 SENS, Jeanne Marie y TONKA, Hubert (1991). *La Bourgogne a vol D'Oiseau*. Jacques Simon. Tous Azimuts". Pandora Editions. Paris.
 STEENBERGEN, Clemens. "Architecture and Landscape. The Design Experiment of the Great European Gardens and Landscapes", Revised and expanded edition. Birkhauser
 TIBERGIEN, G. (1993), *Land art*. Paris: Carre.
 VON KROSIGK, Klaus (1990). "Il parco di Klein-Glienicke". Artículo del libro: MOSSER "L'Architettura dei Giardini d'occidente". , Monique y TEYSSOT, Georges. Milano: Electa.
 WALKER, Derek (1990). *The Architecture and planning of Milton Keynes*. The architectural press LTD. London, 1982.
 WEBB, Michael (1990) *The City Square* Thames and Hudson, Londres.
 WEBB, Michael (1990). *The city square*. Londres:Thames & Hudson, 1990.
 WEILACHER, Udo (1996) *Between Landscape Architecture and Land Art*. Birlhäuser, Basilea, 1996.
 WILLIAMS, Raymond (1973) *El campo y la ciudad* Paidós, Buenos Aires, 2001.
 ZAMBRANO, María (1986), *Claros del bosque*, Seix-Barral, Barcelona, 1986.

ciudades
 AA.VV. (2005) Team 10, 1953-81: in search of a Utopia of the present. (Eds. Max Risselada and Dirk van den Heuvel). Rotterdam: Nai Publishers.
 BENEVOLO, Leonardo (1978), *La proyectación de la ciudad moderna*. Barcelona: Gustavo Gili.
 BUSQUETS, Joan (2006), *Ciudades: X formas: una nueva mirada hacia el proyecto urbanístico*, Rovereto: Nicolodi. -(2005) Barcelona, the urban evolution of a compact city. Rovereto: Nicolodi-Harvard University.

FONT, Antonio (coord.) (2003), *Planeamiento urbanístico: de la controversia a la renovación*. Barcelona: Dip. Barcelona. - (2004), *La explosión de la ciudad*, Ed. COAC, Forum Universal de les Cultures Barcelona.
 HALL, Peter (1996), *Ciudades del mañana*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
 JÜRGENS, Oskar (1992) *Ciudades españolas: su desarrollo y configuración urbanística*, Ed. Madrid: Ministerio para las Administraciones Públicas.
 KOOLHAAS, Rem (2004) *Delirio de Nueva York*. Barcelona: GG.
 MONCLÚS, F. J. (ed), *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 169-196.
 RASMUSSEN, Steen E. (1983) *London the unique city*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.
 ROGERS, Richard (2000), *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona: Gustavo Gili,
 SOLÀ-MORALES, Manuel de (2008) *De cosas urbanas*, Ed. GG. Barcelona. - (2008) *Diez Lecciones sobre Barcelona*. Barcelona: Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña.
 CARMONA, Marisa (2005) *Globalización y grandes proyectos urbanos: la respuesta de 25 ciudades*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
 FERIA, José M. (2006) coord. *Los procesos metropolitanos. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces*.
 GALANTAY, Ervin Y. (1977). *Nuevas ciudades: de la Antigüedad a nuestros días*. Barcelona: Gustavo Gili.
 GÓMEZ, J. L.; (2009) "Ríos de ideas para las ciudades" Revista: ARQ. -(2007) *los lugares del civismo la ciudad: paraíso y conflicto*, Editorial: ABADA Lugar de Publicación: Madrid, España.
 KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce (1995) *Small, medium, large, extra-large: Office for Metropolitan Architecture*. Rotterdam: 010 Publishers.
 LÓPEZ DE LUCIO, R. (1998). "La incipiente configuración de una región dispersa: el caso de la Comunidad Autónoma de Madrid (1960-1993)",
 MONTEYS, Xavier (1996). *La gran máquina: la ciudad en Le Corbusier*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
 RASMUSSEN, Steen E. (1974) *La experiencia de la Arquitectura*. Barcelona: Labor.
 STEFULESCO, Caroline (1993). *L'urbanisme vegetal*. Institut pour le développement forestier. Paris.
 STEIN, Clarence (1957). *Toward New Towns for America: with an introduction by Lewis Mumford*.
 TRIAS, Eugenio (1976), *El artista y la ciudad*, Barcelona: Anagrama.

centralidad

ARNHEIM, Rudolf (1984), *El poder del centro*, Madrid: Alianza.
 BIRD, James (1976). *Centrality and cities*. London: Routledge and Kegan Paul.
 SOLÀ-MORALES, Manuel de (1996). "Contra el modelo de metrópolis universal", en *Lo urbano, en 20 autores contemporáneos*. MARTÍN, Ángel (ed.) (2004) Barcelona: UPC pp. 99-104. - (2004), *Ciudades-esquinas*, Barcelona: FORUM 2004. - (2008) *De cosas urbanas*, Ed. GG. Barcelona.
 DEMATTEIS, G. (1998). "Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas", en Monclús, F. J. (ed.), *La ciudad dispersa*. Barcelona: CCCB, 17-33. -(1995), *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*. Milán: Franco Angeli. -(1986), "L'ambiente como contingenza e il mondo como rete", *Urbanística N°82*, pp. 112-117.

LERNER, Jaime (2002) *Acupuntura urbana*. Barcelona: IAAC, 2005.

GAUSA, Manuel. "Repensando la movilidad" Artículo. Revista Quaderns. Nº 218. Año 1997. P 46-53.
 LANG, Robert E. (2003), *Edgeless Cities. Exploring the elusive metropolis*. Washington D.C.: Brookings Institution Press.
 WALL, Alex (1994). "The Dispersed City". *Architectural Design*, vol. 64, 3-4. Nova York: St. Martins Press.
 MORANDI, Maurizio (2004) *Fare Centro: città europee in trasformazione*. Roma: Meltemi.

Polarización

BAHRDT, Hans Paul (1978), *La moderna metrópoli*, Buenos Aires: EUDEBA. -"apuntes de sociología urbana", citado en "la arquitectura de la ciudad" de Aldo Rossi, op. cit.
 BOERI, Stefano (1999). "Filament City", Rotterdam. Rev. *LOTUS International*, nº107, 2000, pp. 128-131.
 DE LAS RIVAS, Juan L. y MORANDI, Corinna (2007) "Generadores de nueva urbanidad: los espacios comerciales" en Rev. *Ciudades*, 10. Valladolid: Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid y URB&COM.
 DEMATTEIS, Giuseppe. "L'ambiente como contingenza e il mondo como rete", *Urbanística N°82*, 1986, pp. 112-117. "Conjunto de hechos (naturales e históricos, materiales e inmateriales), que derivados de procesos de larga duración, pueden ser considerados como caracteres estables, propiedad de determinados lugares o regiones"
 GÜLLER, Michael (2002) *Del aeropuerto a la ciudad aeropuerto*. Barcelona: Gustavo Gili.
 KUBLER, George (1975), *La configuración del tiempo*. Madrid: Alberto Corazón.
 SECCHI, Bernardo (2004). "Ciudad moderna, ciudad contemporánea y sus futuros" artículo publicado en "Lo urbano" del Editor Ángel Martín Ramos. Ediciones UPC.
 SMETS, Marcel. "il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa", *Lotus 110*, 2001, pp. 116-125.
 VECSLIR, Lorena. "Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la región metropolitana de Barcelona" tesis defendida en 2005, Barcelona.

ELIOT, T.S. "Tradition and the Individual Talent", *Select Essays*, 1917-32.
 MAAS, Winy; van Rijs, Jacob y de Vries, Nathald.(1997) "Vivir a lo largo de la Autopista" Artículo. Revista Quaderns. Nº 218. pp. 54-61.
 MORIN, Edgar (1994) *Introducción al pensamiento complejo*. Barcelona: Gedisa.
 SAFDIE, Moshe (1997). *The city after the automobile. An Architect's vision*. Ed. Westview.
 SANTIAGO, Eduardo A. de (2005) *Nuevas formas y procesos espaciales en la región urbana de Madrid: las lógicas del espacio en la construcción de la ciudad única* (Tesis).
 TRULLEN, Joan. "La metrópoli de Barcelona cap a l'economia del coneixement: diagnosi econòmica i territorial de Barcelona 2001. Ajuntament de Barcelona, 2001.
 VIGANÓ, Paola (1999), *La città elementare* (Biblioteca di Architettura Skira/7). Milán: Skira.

Incertidumbre

MARTÍN, Ángel (ed.) (2004) *Lo urbano, en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Ediciones UPC.

MORIN, Edgar. “Introducción al pensamiento complejo”. Gedisa editores. 1998.

POINCARÉ, Henri (1902). *Ciencia y método*. Madrid: Espasa-Calpe, 1963.

PRIGOGINE, Ilya (1997). *El Fin de las certidumbres*. Madrid: Taurus.

RUBERT DE VENTÓS, Xavier. (1976) *Ensayos sobre el desorden*, Barcelona: Kairós.

SABATÉ, J. (2008). "Proyectar el territorio aún en tiempos de incertidumbre". En: Proyectar el territorio en tiempos de incertidumbre: projecting the territory in times of uncertainty. 1 ed. Barcelona: Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques. pp. 10-35.

ZENGHELIS, Elia (2005) “Un mundo de incertidumbres”. Una conversación con Xaveer de Geyter. Croquis 126.

BECK, Ulrich (2002), *La sociedad del riesgo*. Madrid: Siglo XXI de España.

GADAMER,H.G. (1975): *Verdad y método*, Salamanca: Sígueme, 1984

HAYLES, Katherine N. (2000) *La evolución del caos*. Barcelona: Gedisa

JAMESON, Fredric (2009) *Arqueologías del futuro: el deseo llamado utopía y otras aproximaciones de ciencia ficción*. Tres Cantos (Madrid): Akal, 2009.

PIAGET, Jean (1968). *El estructuralismo*, Buenos Aires: Proteo.

POINCARÉ, Henri (1902) *La ciencia y la hipótesis*. Buenos Aires: Espasa Calpe, 1943.

PRIGOGINE, Ilya (1983). *¿Tan sólo una ilusión? Una exploración del caos al orden*, Tusquets Ed., Barcelona, 1983.

VATTIMO, Giani (1983), *El pensamiento débil / Il pensiero debole*; editado por G. Vattimo y P. A. Rovatti, Milán, Feltrinelli. -El fin de la modernidad. Nihilismo y hermenéutica en la cultura posmoderna / *La fine della modernità* (1985); Milán, Garzanti.

Utopía

AA.VV. (2005) *EXIT UTOPIA. Architectural Provocations 1956-76*. VAN SCHAIK, Martin; MÁCEL, Otakar (Eds.). IHAUU-TU DELFT. Munich-Berlin-London-New York: Prestel.

CHOAY, Françoise (1970), *El Urbanismo. Utopías y realidades*. Barcelona: Lumen.

FONTCUBERTA, Joan (2008) *El libro de las maravillas*. Barcelona: Actar.

HEUVEL, Dirk Van Den, RISSELADA, Max (ed. lit.) (2008): *Alison y Peter Smithson de la casa del futuro a la casa de hoy*. Barcelona: Polígrafa, 2008.

LÉVI-STRAUSS, Claude (1988), *El pensamiento salvaje*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.

MARGALEF, Ramón (1992).” En los márgenes de los sistemas ecológicos. Notas de una conferencia” en Revista UR, nº 9-10. Barcelona: Laboratorio de Urbanismo de Barcelona.

QUARONI, Ludovico (1970) *La torre de Babel*, Barcelona: Gustavo Gili.

ROWE, Colin, y KOETTER, Fred (1998) *Ciudad Collage*. Ed. GG, Barcelona.

SECCHI, Bernardo (2004), “Ciudad moderna, ciudad contemporánea y sus futuros” artículo publicado en *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* del Editor Ángel Martín Ramos. Barcelona: Ediciones UPC.

SERRES, Michel (1991) *El contrato natural*, Valencia: Pre-textos.

SMITHSON, Alison & Peter (1967) *Urban Structuring*, London: Studio Vista, 1967. - (2005) *The Charged Void: architecture*, Monacelli Press, New York 2005.

VALÉRY, Paul (1993), *Eupalinos o el arquitecto*, Murcia: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos.

AA.VV. (2005) *ArchiLab's urban experiments: radical architecture, art and the city* / edited by Marie-Ange Brayer, Frédéric Migayrou and Fumio Nanjo. London: Thames & Hudson.

BUSBEA, Larry (2007). *Topologies: the urban utopia in France, 1960-1970*. Cambridge, Mass.: MIT Press.

COHEN, Jean Louis, “por una arquitectura de la discontinuidad” en Rev. *Casabella*, Milán, enero-febrero, 1983, p. 52.

COOK, Peter (2003) *The city. Seen as a Garden of Ideas*. New York: Monacelli Press

CORTÉS, Jose Miguel G. (2000) “Contra la Arquitectura. La urgencia de (re)pensar la ciudad”. Espai d'art contemporani de castelló’.

DEMATTEIS, G. ; SECCHI, B. et alt. (1999), “I futuri Della Città” , Milán: Francoangeli.

EISENMAN, Peter (1983). “el fin de lo clásico, el fin del origen, el fin del fin” en la Rev. *Arquitecturas Bis*, nº48, Barcelona 1983.

EZQUIAGA, Jose M. (1987). “Razón y utopía del proyecto urbano”. Madrid, Proyecto, Madrid, p. 75.

GUATTARI, Félix (1990). “las tres ecologías”, Valencia: Ed. Pre-textos.

JAMESON, Fredric (2009) *Arqueologías del futuro: el deseo llamado utopía y otras aproximaciones de ciencia ficción*. Tres Cantos (Madrid): Akal.

LE CORBUSIER (1962) *La ciudad del futuro*, Buenos Aires: Infinito.

LEFEBVRE, Henri (1972), *La revolución urbana*. Madrid: Alianza.

READ Stephen, ROSEMANN, Jürgen, VAN ELDIJK, Job (2005), *Future city*. Abingdon: Spon.

ROWE, Colin (1999): *Manierismo y arquitectura moderna y otros ensayos*. Barcelona: Gustavo Gili

SECCHI, Bernardo (2005), *La città nel ventesimo secolo*. Roma-Bari: Laterza.

TAFURI, Manfredo (1984): *La esfera y el laberinto: vanguardias y arquitectura de Piranesi a los años setenta*. Barcelona: Gustavo Gili.

in-between

AA.VV. “Convención europea del paisaje”. Texto del Consejo de Europa, 2000.

AA.VV. (2000) *Rehacer paisajes. Ed. Caja de arquitectos*.

AA.VV. (2002) *Jardines Insurgentes. Ed. Caja de arquitectos*.

AA.VV. (2006) *Solo con Naturaleza. Ed. Caja de arquitectos*.

AUGÉ, Marc (1992). *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Ed. Gedisa, S.A. Barcelona, 1995.

CORNER, James (ed.) (1999). *Recovering Landscape. Essays in Contemporary Landscape Architecture*. New York: Princeton Architectural Press.

CORTÉS, J. Antonio (2005) “Construir en el espacio negativo”. *Croquis* nº126.

EIZAGUIRRE, Xabier (2000). *El territorio como arquitectura* en DAU-Debats d'Arquitectura i Urbanismo, COAC Lleida, 2000.

EIZAGUIRRE, Xabier (2005). *La construcción del territorio disperso: talleres de reflexión sobre la forma difusa*. Barcelona: Ed. UPC, 2001.

FOLCH, Ramón (1990). *Que lo hermoso sea poderoso sobre ecología, educación y desarrollo*. Barcelona: Alta-Fulla. - (2002). *El territorio cambiante de Europa: potencialidades y amenazas: exposición*. Barcelona:

European Environment Agency.

GEHL, Jan (2006), *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté.

INGERSOLL, Richard (2006), *Sprawltown*, New York: Princeton Architectural Press.

INNERARITY, Daniel (2006), *El nuevo espacio público*. Madrid: Espasa.

JELLICOE, Geoffrey (2000). *El paisaje del hombre: la conformación del entorno desde la Prehistoria hasta nuestros días*. Barcelona: GG.

MARTÍ, Carles (2001). *Elementos de construcción del paisaje*. Barcelona, 2001. Publicado en libro: “Luoghi pubblici nel territorio”. Cajati, Martí Arís i Pastore. Giannini Editore. Napoli, 2002.

ROUSSEAU, Jean-Jacques(1998). *Las ensoñaciones del paseante solitario*. Madrid: Alianza (título original, *Lés revèries du promeneur solitaire*, 1782).

SERRES, Michel (1991) *El contrato natural*, Valencia: Pre-textos.

BACHELARD, Gaston (2.000), *La poética del espacio*. Madrid: Fondo de cultura económica, 2.000.

GARCÍA, Carlos (2005). “Ciudad hojaldre: visiones urbanas del siglo XXI”. Ed. GG. 2004.

HAGAN, Susannah (2001) - *Taking shape: a new contract between architecture and nature*. Oxford [etc.]: Architectural Press.

HOUGH, Michael (1998). *Naturaleza y ciudad: planificación urbana y procesos ecológicos*. Barcelona: Gustavo Gili.

LAURIE, Michael (1983). *Introducción a la arquitectura del paisaje*. Barcelona: Gustavo Gili.

MARKHZOUMI, J. Y PUNGETTI, G. (1999). *Ecological Landscape Design and Planning: The Mediterranean context*. Spon. Londres

MEYER, E. SCHWARTS, M. (1997), “Transfiguration of the Commonplace”. Cambrige: Spacemaker Press.

MITCHELL, W. J. T. (2002) - *Landscape and power*. Chicago; London: University of Chicago Press. - (ed.) (1990) - *Art ant the Public Sphere* The University of Chicago Press, Chicago y Londres, 1992.

ROGERS, Ernesto N. (1958), *Experiencia de la arquitectura*. Buenos Aires: Nueva Visión, 1965.

RORTY, Richard (1995), *La filosofía y el espejo de la Naturaleza*. Catedra.

SANTOS, Milton. (2000) *La naturaleza del espacio*, Barcelona: Ariel Geografía.

TELLO, E. (1999). “La formación histórica de los paisajes agrarios mediterráneos: una aproximación coevolutiva”. Historia Agraria, nº 19, pp. 195-212.

TREIB, Marc; IMBERT, Dorothe (1997). *Garret Eckbo*. Berkeley: University of California Press.

VIARD, Jean; Bertrand Hervieu (2001) - *L'archipel paysan : la fin de la république agricole*. La Tour d'Aigues : Éditions de l'aube.

VILJOEN, André (ed.) (2005). CPULs. *Continuous Productive Urban Landscapes: designing urban agriculture for sustainable cities*. Oxford: Architectural Press, 2005

ZUCHER, Paul. (1959) *Town and Square*, Nueva York: Columbia University Press.

paisajes metropolitanos

AA.VV. (2002) *Infra manuale: forme insediative e infrastrutture*. Coord. Aimaro, Isola. Torino: Marsilio

AA.VV. (2006) *Cities: architecture and society: 10 Mostra Internazionale di Architettura, la Biennale di Venezia*. Venezia: Fondazione La Biennale.

AA.VV. (2007) *Visionary Power. Producing the Contemporary City*. NAI Publishers, Rotterdam.

AA.VV. Atelier Zuidvleugel (2007) *In-between space* (agua, infraestr. agricultura, urbanización, Recreación, ecología, Economía, Historia cultural).

BOERI, S.; LANZANI, Arturo. (1992). “Gli Orizzonti della Città Diffusa”. *Casabella-Revista Internazionale di Architettura*, núm. 588. Milà: Mondadori, p. 44-59.

CROWE, Sylvia; MITCHELL Mary. (1988) *The Pattern of Landscape*, Chichester: Packard Publishing limited.

DE GEYTER, Xaveer (Architects) (2002) *After-sprawl: research for the contemporary city*, Rotterdam: NAI Publishers.

DOMÍNGUES, Álvaro, coord. “Ciudad y democracia. 30 años de transformaciones urbanas en Portugal”. Ed. Argumentum.

ESPAÑOL, Joaquim (1997) “Nuevas dinámicas del territorio”. Curso Internacional de Urbanismo de Vic.

KATZ, Peter (1994). *The new urbanism: toward an architecture of community*. New York: McGraw-Hill.

LLOP, Carles (2008) “Paisajes metropolitanos: policentrismo, dilataciones, multiperiferias y microperiferias. Del paisaje cliché al paisaje calidoscopio”, en Rev. Papers nº 47.

SIEVERTS, Thomas (2008). *Where we live now: an anoted reader*. EE.UU: www.suddenly.org.

AA.VV. (2009) TATOM, Jacqueline; STAUBER, Jennifer. (Eds.) *Making the Metropolitan Landscape: Design and Modernity in American Cities*. New York: Routledge.

AA.VV. (2001) *Great leap forward*. (ed. Chuihua Judy Chung... [et al.]) Koln: Taschen.

BERQUE, Augustin [et al.] (1994). *Cinq propositions pour une théorie du paysage*. Seyssel: Champ Vallon, 1996.

BIRKSTED, Jan (ed.) (2000). *Landscapes of memory and experience*. London: SponPress, 2000.

BOERI, Stefano (1999) “Filament City”, en Lotus nº107, 2000, pp. 128-131.

BOERI, Stefano; LANZANI, A. (1993) *Il territorio che cambia: Ambienti, paesaggi e immagini Della regione milanese*, Milán: Abitare, Sagesta Catalogui.

CLEMENTI, A., (2002) *Interpretazioni di paesaggio*, Meltemi, Roma.

DÍAZ PINEDA, F. (2003). *Paisaje y territorio. En Mediterráneo y Medio Ambiente*, Coord. Cristina García-Orcoyen, Ed. Cajamar.

ESPAÑOL, Joaquim (ed.) (2000) *Arquitectos en el paisaje*. Col·legi d'Arquitectos de Catalunya. Demarcació de Girona, Gerona, 2000.

GOTTMANN, J. (1961). *Megalopolis, The Urbanized Notheartern Seabord of the UEA*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.

HARRISON, Philip; HUCHZERMAYER, Marie and Mayekiso, Mzwanele. editors. “Confronting Fragmentation. Housing and urban development in a democratizing society”. University of Cape Town Press.

KOOLHAAS, Rem (2004) “La ciudad genérica” en *Lo urbano, en 20 autores contemporáneos*. MARTÍN, Ángel (ed.) (2004), Barcelona: Ediciones UPC. 2004, págs. 73-82.

LEFEBVRE, Henri (1972), *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Península, 1978.

LUSCHER, Rodolphe (1998) “The virtuality of planning”. Rail 2000. *Topos* Nº24.

III. COMIENZA LA CIUDAD NUEVA

marcas del territorio

- AA.VV. *España dividida en Provincias e Intendencias y subdividida en partidos, corregimientos, alcaldías mayores,...*, Madrid, Imprenta Real, 1789.
- CALERO, Antonio M^a. (1987): *La División Provincial de 1833. Bases y antecedentes*. Instituto de estudios de Administración Local. Madrid.
- CANO GARCÍA, Gabriel Marcos: "Divisiones territoriales y comarcalizaciones en Andalucía. Pasado y presente", en *Geografía de Andalucía* (enciclopedia), Vol. VII, pp.23-90. Editorial Tartessos. 1990.
- CASTELLS, M. (1991): "Estrategias de desarrollo metropolitano en las grandes ciudades españolas: la articulación entre crecimiento económico y calidad de vida". En Borja el alia (eds.) *Las grandes ciudades en la década de los noventa*, págs. 17-64. Madrid, Ed. Sistema.
- CHABOT, George (1948). *Les villes*. Paris: A.Colin,. Trad. cast. *Las ciudades*. Barcelona: Labor, 1972.
- CHRISTALLER, W. (2009) "central-place theory" Encyclopædia Britannica. 2009. Encyclopædia Britannica Online. 08 Apr. 2009. <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/102569/central-place-theory>.
- DEMATTEIS, G. (1998). "Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas", Monclús, F. J. (ed.), *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporania de Barcelona, 17-33.
- ESCODÉ BARTOLÍ, M., (1925) *Los municipios en España*, Barcelona, A. Martín.
- ESTEBAN, Juli (2003). "La ordenación urbanística: conceptos, elementos i prácticas". Milán: Electa.
- FERIA TORIBIO, J.M. (2004). "Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España". Boletín A.G.E. N° 38 – 2004, pp. 85-99.
- MAGRIS, Claudio (2004) *Utopía y desencanto: historias, esperanzas e ilusiones de la modernidad*. Barcelona: Anagrama.
- MARTÍN, Ángel (2008). *Gipuzkoa urbana: nueve pautas*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa.
- MONCLÚS, F. J. (1998). "Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas", Moclús, F. J. (ed.), *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporania de Barcelona, 5-15.
- NELLO, O. (1998). "*Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa*", Moclús, F. J. (ed.), *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporania de Barcelona, 35-57.
- SUBIRATS, J. (coord.)(2002): *Redes, territorio y gobierno*. Barcelona, Diputació de Barcelona.
- TAUT, Bruno (1997); *Escritos, 1919-1920* Madrid: Croquis, 1997. (Ed. Iñaki Ábalos)
- AA.VV, Dir. Ferrer, A. (2002). Atlas temático de la Provincia de Granada. Granada: Diputación Provincial de Granada.
- BRAUDEL, Fernad (1974), *Civilización material y capitalismo*. Barcelona: Labor.
- BURGUEÑO, Jesús (1999). «El proyecto de reforma municipal de 1829. El ejemplo de la Andalucía oriental».
- CANO GARCÍA, Gabriel Marcos (2000-2002): *Conocer Andalucía: gran enciclopedia andaluza del siglo XXI*. Sevilla: Tartessos.
- COLLANTES DE TERÁN, Antonio (2002): *Patrimonio histórico hidráulico de la cuenca del Guadalquivir*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente, Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, 2002.
- COURGÉAU, D. (1988): *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale*.

Migrations internes, mobilité temporaire, navettes. París, Institut National D'Études Démographiques.

- FISHMAN, R. (1987): *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. Nueva York, Basic Books.
- FRIEDMANN, J. Y MILLER, R. (1956): "The Urban Field". *Journal of the American Institute of Planners*, XXIV; págs. 3-16.
- GARREAU, J. (1992): *Edge City*. Nueva York, Anchor.
- HALL, p. (2001): "Global City Region in the twenty-first Century". En Scott, A.J. (ed.), págs. 59-77.
- HALL, P. y HAY, D. (1980): *Growth Centers in the European Urban System*. Londres, Heinemann.
- HOWARD, E. (1972) "Garden cities of tomorrow", C. Aymonino, *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*. Barcelona, Ed. GG.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1998). "La incipiente configuración de una región dispersa: el caso de la Comunidad Autónoma de Madrid (1960-1993)", Monclús, F. J. (ed), *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporania de Barcelona, 169-196.
- MARTIN, Roland (1956) *L'urbanisme dans la Grèce Antique*, París.
- MARTÍNEZ, G. (1983) *Génesis Histórica de la provincia de Burgos y sus divisiones administrativas*, Aldecoa, Burgos.
- MELÓN, A. (1977-b-). «Modificaciones del mapa municipal de España a través de un siglo (1857-60 a 1960)». *Estudios geográficos* 38 (148/149)
- SUSINO, J. (2003): *Movilidad residencial. Procesos demográficos, estrategias familiares y estructura social*. Granada (Tesis Doctoral inédita).
- las geografías del emplazamiento**
- BARBA, Rosa. "el proyecto del lugar" <http://www.geometriadigital.com/pdfs/122155370921_a.pdf >
- BRINCKERHOFF, John (1994), *A sense of Place, a Sense of Time*, Yale University Press.
- CORNER, James S. (1996). *Taking measures across the American landscape*. New Haven, [Conn.]: Yale University Press, 1996.
- COROMINAS, Miquel (1981), "Henry Wright y el arte del emplazamiento" en rev. *Arquitecturas Bis* N° 38-39, 1981, págs. 2-15.
- DE LAS RIVAS, Juan L. (1992): *El espacio como lugar*. Valladolid: Universidad de Valladolid, Seminario de la Facultad de Derecho.
- FERNÁNDEZ Navarrete, Francisco (1732) *Cielo y Suelo Granadino: 1732*. Barcelona: Griselda Bonet Girabet, 1997. Transcripción, edición, estudio e índices, Antonio Gil Albarracín.
- FRAMPTON, Kenneth (1990). "En busca del paisaje moderno". *Arquitectura* núm. 285. COAM. Madrid.
- LYNCH, Kevin (1985), *Planificación del sitio*. Barcelona: GG, 1980.
- GEDDES, Patrick. (1915) *Ciudades en evolución*. Buenos Aires: Infinito, 1960.
- GIEDION, Sigfried (1955) *Espacio, tiempo y arquitectura*. Barcelona: Editorial Científico Médica.
- GREGOTTI, Vittorio (1972), *El Territorio de la arquitectura*. Barcelona: G. Gili.
- MORRIS, A.E. James (1985) *Historia de la forma urbana: desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*, Barcelona: Gustavo Gili,
- MUMFORD, Lewis (1945) *La cultura de las ciudades*, Buenos Aires: Emecé.
- NOGUÉ, Joan (2008). "Introducción. La valoración cultural del paisaje en la contemporaneidad". En *El paisaje en la cultura contemporánea*. Madrid: Biblioteca Nueva. Paisaje y teoría.
- NORBERG-SCHULZ, Christian (1979) *Genius Loci. Paesaggio, ambiente architettura*. Electa, Milano
- NORBERG-SCHULZ, Christian (1980) *Existencia, Espacio y Arquitectura*.

Barcelona: Blume, 1980

- POËTE, Marcel (1929). *Introduction a l'urbanisme : l'évolution des villes, la leçon de l'antiquité*. Paris: Boivin & Cie.
- RYKWERT, Joseph (2002). *The seduction of place*, New York: Vintage Books. -(2002), *La idea de ciudad: antropología de la forma urbana en Roma, Italia y el mundo antiguo*, Salamanca: Sígueme.
- SAUER, Carl O. (1925) "The morphology of landscape". *University of California Publications in Geography* 2: 19-54.
- APPLETON, Jay (1996) - *The experience of Landscape*. New York: Wiley.
- ARENDDT, Hannah (1958) *La condición humana*, Barcelona: Paidós, 1993.
- BENEVOLO, Leonardo (1995), *Diseño de la ciudad. Vols.1-5*. Madrid: Publitécnica.
- CAUQUELIN, Anne (2000) - *L'invention du Paysage*. Paris : Presses Universitaires de France, 2000
- CAUQUELIN, Anne (2002) *Le site et le paysage*. Quadrige/Presses Universitaires de France, París, 2002.
- CRONON, William (1998) - *Uncommon Ground: Rethinking the Human Place in Nature*. W.W. Norton & Company; 1998.
- GUALLART, Vicente (2009): *Geologics: geografía, bits y arquitectura*. Barcelona: Actar.
- HALL, Edgard T. (1973) *La dimensión oculta. Enfoque antropológico del uso del espacio*. Colección "nuevo urbanismo". Madrid: Instituto de estudios de administración local.
- HAYDEN, Dolores (1997) - *The power of Place: Urban Landscapes as public History*. MIT Press.
- HIRSCH, Eric; O'HANLON, Michael (eds.) (1995) - *The anthropology of landscape: perspectives on place and space I*. Oxford: Clarendon Press, 1995.
- JELLICOE, Geoffrey (2000). *El paisaje del hombre: la conformación del entorno desde la Prehistoria hasta nuestros días*. Barcelona: Gustavo Gili.
- KUNSTLER, James H. (1994) *The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America's Man-Made Landscape*. New York: Touchstone.
- LEBEAU, René (1983): *Grandes modelos de estructuras agrarias en el mundo*. Barcelona: Vicens Vives.
- MANZINI, Ezio (1996). *Artefactos: hacia una nueva ecología del ambiente artificial*. Madrid: Celeste.
- MARTÍ ARÍS, Carles (2001). *Elementos de construcción del paisaje*. Barcelona, 2001. Publicado en libro: "Luoghi pubblici nel territorio". Cajati, Martí Arís i Pastore. Giannini Editore. Napoli, 2002.
- MUMFORD, Lewis (1979) *La ciudad en la historia: sus orígenes, transformaciones y perspectivas*, Buenos Aires: Infinito.
- MUNTAÑOLA, Josep (1974) *La arquitectura como lugar: Aspectos preliminares de una epistemología de la arquitectura*, Ed. Gustavo Gili, Barcelona.
- NEUTRA, Richard (1951). *Mystery and realities of the site*. Scardale. Morgan & Morgan.
- RASMUSSEN, Steen E. (1974), *La experiencia de la Arquitectura*. Barcelona: Labor.
- RATZEL, Friedrich (1914), *Geografía dell'Uomo* (Antropogeografía), Torino: Fratelli Bocca Editori.
- ROBERTS, Brian K. (1996). *Landscapes of settlement: prehistory to the present*. London: Routledge.
- ROGER, Alain. (1997). *Court traité du paysage*. Paris : Ed. Gallimard.
- SHARR, Adam (2008). *La cabaña de Heidegger: un espacio para pensar*. Barcelona: Gustavo Gili.

unidades territoriales de transformación

- AA.VV. (2001) *Harvard Design School guide to shopping I* edited by Chuihua Judy Chung... [et al.] Koln [etc.]: Taschen.
- CHRISTALLER, W. "central-place theory" Encyclopædia Britannica. 2009. Encyclopædia Britannica Online. 08 Apr. 2009. <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/102569/central-place-theory>.
- GRUEN, Victor (1973), *Centers for the Urban Enviroment*, Nueva York: Van Nostrand Reinhold Co.
- WALL, Alex (2005): *Victor Gruen: from urban shop to new city*. Barcelona: Actar.
- BOSQUE MAUREL, Joaquín (1988): *Geografía urbana de Granada*. Granada: Universidad de Granada.
- DIXON. Terrell F. (2002) - *City wilds: essays and stories about urban nature*. Athens [Georgia] London: The University of Georgia Press.
- DONADIEU, Pierre (1998) - *Campagnes Urbaines*. Paris : École Nationale Supérieur du Paysage.
- DONADIEU, Pierre(2002) - *La société paysagiste*. Versailles. Ecole nationale supérieure du paysage.
- KATZ, Peter (1994). *The new urbanism: toward an architecture of community*. New York: McGraw-Hill.
- LEBEAU, René (1983): *Grandes modelos de estructuras agrarias en el mundo*. Barcelona: Vicens Vives.
- SECCHI, Roberto (1991), *L'architettura degli spazi commerciali, Manuale di progettazione architettonica*, Roma: Officina.
- configuraciones de los lugares**
- BOERI, Stefano (1999) "Filament City", en *Lotus* n°107, 2000, pp. 128-131.
- GORELIK, Adrián (2004): *La grilla y el parque : espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires : Universidad Nacional de Quilmes.
- MCLEAN, Alex S. (2003), *La fotografía del territorio*. Barcelona: GG.
- PALLASMA, Juhani (2005) *Encounters*. Helsinki: Peter MacKeith. - (2006) *Los ojos de la piel: la arquitectura y los sentidos*. Barcelona: Gustavo Gili.
- RASMUSSEN, Steen E. (1997). *Towns and buildings*. Cambridge, Mass. : MIT Press, 1997
- ZAPATKA, Christian(1995). *The American Landscape*. Princeton Architectural Press. Nueva York.
- ZARDINI, Mirko (ed.) (2005), *Sense of the city. An alternative approach to urbanism*. Lars Müller Publishers.
- ALPHAND, Adolphe (1867). *Les Promenades de Paris* Princeton Architectural Press, Princeton (N.J.), 1984.
- GIAMMARCO, Carlo (1993) *Disegnare le periferie: il progetto del limite*. Roma: Nuova Italia Scientifica.
- MARCH, L.&STEADMAN Ph. (1971) *The geometry of invironment A introduction to spatial organization in design*. Riba publ. Lim. London.
- ORTEGA Y GASSET, José (1988), *Notas de andar y ver. Viajes, gentes y países*, Alianza, Madrid.
- PANOFSKY, E. (1979) *El significado de las artes visuales*, Madrid: Alianza.
- SICA, Paolo (1981). *Historia del urbanismo*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, IEAL.
- WAJCMAN, Gérard (2001), *El objeto del siglo*, Amorrortu, Buenos Aires.
- WALSER, Robert (1996), *El paseo*, Siruela, Madrid.

figuraciones

- AA.VV. (1994) *Ciudades: del globo al satélite*. Catálogo de exposición. Barcelona: CCCB.
- AA.VV. (2006). *Else/where: mapping new cartographies of networks and territories*. (Abrams, J., Hall, Peds). Minneapolis: University of Minnesota Press.
- AA.VV. (2006) *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. (Lindón, A. Aguilar, M.A., Hiernaux, D. coords.). Barcelona: Anthropos.
- ALLEN, Stan (1999). *Points+lines. Diagrams and projects for the city*. New York: Princeton Architectural Press.
- FONTCUBERTA, Joan (2008) *El libro de las maravillas*. Barcelona: Actar.
- LYNCH, Kevin (1975), *¿De qué tiempo es este lugar?: Para una nueva definición del ambiente*. Barcelona: Gustavo Gili. - (2005), *Echar a perder: un análisis del deterioro*. Barcelona: Gustavo Gili.
- SIMON, Jacques *Voyages, paysages ibériques* Voyages paisajes, [Brive], 1999.
- SONTAG, Susan (2006) *Sobre la fotografía*, Madrid: Alfaguara.
- AA.VV. (2003) *After-images of the city* (Resina, J.R. y Ingenschay, D. eds.) Ithaca: Cornell University Press.
- AA.VV. (2005) *Cybercartography. Theory and practice*. Fraser Taylor, D.R. (ed.). Amsterdam: Elsevier.
- AA.VV. (2007). *Cartografías, confines delirios. Las mitologías de viaje*, en *Revista de Occidente*, nº 314-315, julio-agosto 2007.
- AA.VV. Rev. Urbanística 138. *Cartografías del territorio*.
- AA.VV. Reveu Urbanisme. Dossier Représenter. Nº 357
- BAILLY, Antoine... [et al.]. *Représenter la ville*. París: Economica, 1995
- BARNES, Trevor J.; DUNCAN, James S. (eds.) (1992) - *Writing worlds: discourse, text and metaphor in the representation of landscape*. London: Routledge.
- DUBBINI, Renzo (1994). *Geografie dello sguardo. Visioni e paesaggi in età moderna*. Torino: Einaudi.
- FOCILLON, Henri. (1987): *La vida de las formas; Elogio de la mano*. Madrid: Xarait, 1983
- HARVEY, David (2003). "City future in city past. The Balzac's catographic imagination". En *After-images of the city* (Resina, J.R. y Ingenschay, D. eds.) Ithaca: Cornell University Press.
- NIETO BALLESTER, Emilio (1997) *Breve diccionario de topónimos españoles* Alianza, Madrid.
- PALLASMA, Juhani (2006) *Los ojos de la piel: la arquitectura y los sentidos*. Barcelona: Gustavo Gili.
- SCHOPENHAUER, Arthur (1987) *El mundo como voluntad y representación*. México: Porrúa.
- SENS, Jeanne Marie y TONKA, Hubert (1991). *La Bourgogne a vol D'Oiseau*.
- SIMON, Jacques (1991). *Tous Azimuts*. París: Pandora Editions.
- SONTAG, Susan (1969) *Contra la interpretación*, Barcelona: Seix y Barral.
- THROWER, Norman J. W. (2002), *Mapas y civilización. Historia de la cartografía en su contexto cultural y social*. Barcelona: Serbal.
- VIGANÒ, Paola (2001). *Territories of a New Modernity*. Nápoles: Electa.
- ZUMTHOR, Paul (1994) *La medida del mundo: representación del espacio en la Edad Media*. Madrid: Ed. Catedral.

BIBLIOGRAFÍA RESUMEN

PRINCIPAL

- AA. VV. (2009) *Cerdà y la Barcelona del futuro. Realidad versus proyecto*. Barcelona: CCCB i Direcció de Comunicació de la Diputació de Barcelona.
- AA.VV. (1994) *Ciudades: del globo al satélite*. Catálogo de exposición. Barcelona: CCCB.
- AA.VV. (2005) *EXIT UTOPIA. Architectural Provocations 1956-76*. VAN SCHAİK, Martín; MÁCEL, Otakar (Eds.). IHAUU-TU DELFT. Munich-Berlin-London-New York: Prestel.
- AA.VV. (2005) Team 10, 1953-81: in search of a Utopia of the present. (Eds. Max Risselada and Dirk van den Heuvel). Rotterdam: NAI Publishers.
- AA.VV. (2006). *Elsewhere: mapping new cartographies of networks and territories*. (Abrams, J., Hall, Peds). Minneapolis: University of Minnesota Press.
- ALEXANDER, Christopher (1977). *Un lenguaje de patrones. Ciudades, edificios, construcciones*, Gustavo Gili, Barcelona, 1980. - (2002) *The nature of order*, California: The center for environmental structure.
- ALLEN, Stan (1999). *Points+lines. Diagrams and projects for the city*. New York: Princeton Architectural Press.
- ASCHER, François (2004), *Los nuevos principios del urbanismo: el fin de las ciudades no está a la orden del día*. Versión española de María Hernández Díaz. Madrid: Alianza, 2004
- AUGÉ, Marc (1992). *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Ed. Gedisa, S.A. Barcelona, 1995.
- BACON, Edmund N. (1978), *Design of cities*, Londres: Thames and Hudson.
- BARBA, Rosa. "el proyecto del lugar" <http://www.geometriadigital.com/pdfs/122155370921_a.pdf>
- BARTHES, Roland (1971) *Elementos de semiología*, Madrid: Alberto Corazón.
- BENEVOLO, Leonardo (1978), *La proyectación de la ciudad moderna*. Barcelona: Gustavo Gili.
- BENJAMIN, Walter (1936) "La obra de arte en la época de su reproducibilidad técnica" (Ficha) en *Discursos interrumpidos I*, Taurus, Buenos Aires, 1989 (Primera edición de "La obra de arte en la época de su reproducibilidad técnica" en francés: 1936). - (2005), *Libro de los pasajes*, 1892-1940, edición de Rolf Tiedemann, Madrid: Ed. Akal.
- BOERI, S.; LANZANI, Arturo. (1992). "Gli Orizzonti della Città Diffusa". *Casabella-Revista Internazionale di Architettura*, núm. 588. Milà: Mondadori, p. 44-59.
- BOERI, Stefano (1999). "Filament City", Rotterdam. Rev. *LOTUS International*, nº107, 2000, pp. 128-131.
- BRINCKERHOFF, John (1994), *A sense of Place, a Sense of Time*, Yale University Press.
- BUSQUETS, Joan (2006), *Ciudades: X formas: una nueva mirada hacia el proyecto urbanístico*, Rovereto: Nicolodi.
- CALTHORPE, P. (1993): *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. Princeton: Princeton Architectural Press.
- CASTELLS, Manuel (1996). El surgimiento de la sociedad de redes. Blackwell Publishers.
- CERTEAU, Michel de (2000) *La invención de lo cotidiano. Artes de hacer*, Universidad Iberoamericana, Méjico.
- CHABOT, George (1948). Les villes. Paris: A.Colin,. Trad. cast. Las ciudades. Barcelona: Labor, 1972.

- CHOAY, Françoise (1970), *El Urbanismo. Utopías y realidades*. Barcelona: Lumen.
- CORNER, James S. (1996). *Taking measures across the American landscape*. New Haven, [Conn.]: Yale University Press, 1996.
- COROMINAS, Miquel (1981), "Henry Wright y el arte del emplazamiento" en rev. *Arquitecturas Bis* Nº 38-39, 1981, pags. 2-15.
- DE GEYTER, Xaveer (Architects) (2002) *After-sprawl: research for the contemporary city*, Rotterdam: NAI Publishers.
- DE LAS RIVAS, Juan L. (1992): *El espacio como lugar*. Valladolid: Universidad de Valladolid, Seminario de la Facultad de Derecho. -(1999) *La Naturaleza en la Ciudad Región: Paisaje, Artificio y Lugar*. Caracas: Urbana.
- DE LAS RIVAS, Juan L. y MORANDI, Corinna (2007) "Generadores de nueva urbanidad: los espacios comerciales" en Rev. *Ciudades*, 10. Valladolid: Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid y URB&COM.
- DEMATTEIS, G. (1998). "Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas", Monclús, F. J. (ed.), *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporania de Barcelona, 17-33.
- DOMÍNGUES, Álvaro, coord. "Ciudad y democracia. 30 años de transformaciones urbanas en Portugal". Ed. Argumentum.
- DRAMSTAD, H.E.; OLSON, J. D.; FORMAN, T.T. (2005) *Principios de ecología del paisaje en Arquitectura del Paisaje y Planificación Territorial*. Univ. de Harvard. Graduate School of Design, 2005.
- DUANY, Andres, PLATER-ZYBERK, Elizabeth, SPECK, Jeff (200), *SUBURBAN NATION. The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York: North Point Press, 2000.
- EIZAGUIRRE, Xabier (2000). *El territorio como arquitectura* en DAU-Debats d'Arquitectura i Urbanismo, COAC Lleida, 2000. - (2005). *La construcción del territorio disperso: talleres de reflexión sobre la forma difusa*. Barcelona: Ed. UPC, 2001.
- ESPAÑOL, Joaquim (1997) "Nuevas dinámicas del territorio". Curso Internacional de Urbanismo de Vic. - (2001) *El orden frágil de la arquitectura*. Barcelona: Fundación caja de arquitectos. - (2007) *Forma y consistencia*. Barcelona: Fundación caja de arquitectos.
- ESTEBAN, Juli (2003). "La ordenación urbanística: conceptos, elementos i prácticas". Milán: Electa.
- FERIA TORIBIO, J.M. (2004). "Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España". Boletín A.G.E. Nº 38 – 2004, pp. 85-99. - (1992) *El sistema urbano andaluz: aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados* Sevilla: Instituto de Desarrollo Regional.
- FOLCH, Ramón (1990). *Que lo hermoso sea poderoso sobre ecología, educación y desarrollo*. Barcelona: Alta-Fulla. - (2002). *El territorio cambiante de Europa: potencialidades y amenazas: exposición*. Barcelona: European Environment Agency.
- FONT, A. (ed.) (2004) AA.VV. *La explosió de la ciutat*. Colegio de Arquitectos de Cataluña, Barcelona.
- FONTCUBERTA, Joan (2008) *El libro de las maravillas*. Barcelona: Actar.
- FORESTIER, Jean Claude Nicolas (1985) *Jardines: cuaderno de dibujo y planos*. Barcelona: Stylos. -(1997) *Grandes villes et systèmes de parcs ; suivi de deux mémoires sur les villes impériales du Maroc et sur Buenos Aires*. Paris: Norma.
- FRAMPTON, Kenneth (1990). "En busca del paisaje moderno". *Arquitectura* núm. 285. COAM. Madrid. -(1990). "Lugar, forma e identidad: hacia una teoría del regionalismo crítico" (Ficha) en TOCA, Antonio (ed.): *Nueva arquitectura en América Latina. Presente y futuro*, Gustavo Gili, México, 1990.
- FREIRE, Juan (2005). "Urbanismo y política local 2.0". CSCAE. Revista

- Arquitectura. *La construcción de la ciudad*.
- GALINDO, Julián (2003) *Cornelis van Eesteren : la experiencia de Amsterdam, 1929-1958*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos.
- GANDELSONAS, Mario (2007), *Exurbanismo : la arquitectura y la ciudad Norteamericana*. Buenos Aires: Infinito, 2007.
- GANIVET, Ángel (1996): *Granada, la bella*. Granada: Diputación Provincial de Granada.
- GEDDES, Patrick. (1915) *Cities in evolution*, versión española de Ed. Infinito, Buenos Aires, 1960.
- GEHL, Jan (2006), *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté.
- GIEDION, Sigfried (1955) *Espacio, tiempo y arquitectura*. Barcelona: Editorial Científico Médica.
- GÓMEZ, J. L. (2005). *Estrategias para la ordenación territorial del sudeste ibérico: horizontes para una periferia*, Biblio 3w. Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales.
- GÓMEZ J.L.; GRINDLAY, A.L. (2000). *Los Transportes ferroviario y marítimo en Andalucía*. Rev. de Estudios Regionales Nº 56 pp. 141-169.
- GORELIK, Adrián (2004): *La grilla y el parque : espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires : Universidad Nacional de Quilmes.
- GRAHAM, S. y MARVIN, S. (2001): *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobility and the urban condition*. London: Routledge.
- GREGOTTI, Vittorio (1972) *El Territorio de la arquitectura*. Barcelona: G. Gili.
- GÜLLER, Michael (2002) *Del aeropuerto a la ciudad aeropuerto*. Barcelona: Gustavo Gili.
- HALL, Peter (1996), *Ciudades del mañana*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- HARVEY, David (1982). *Justice, nature and the geography of difference*. -(2003): *Espacios de esperanza*. Madrid: Akal.
- HILBERSAIMER, Ludwig (1979). *La arquitectura de la gran ciudad*. Barcelona, GG. 1979.
- HOLL, STEVEN (1992). "Edge of a City Project". Quaderns 197.
- HOWARD, Ebenezer. "Gardens cities of tomorrow" en el libro *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna* de Carlo Aymonino, Ed. GG. 1972.
- IBELINGS, Hans. (ed) (2000) *Paisajes Artificiales*, Barcelona: GG.
- INGERSOLL, Richard (2006), *Sprawl town, Looking for the City on its Edges*. New York: Princeton Architectural Press.
- INNERARITY, Daniel (2006), *El nuevo espacio público*. Madrid: Espasa.
- JACOBS, Jane (1973) *Muerte y vida de las grandes ciudades*, Madrid: Ediciones Península, 1973
- JUEL-CHRISTIANSEN, Carsten (1985) *Monument & niche. The architecture of the new city*. Copenhagen: Rhodos.
- JÜRGENS, Oskar (1992) *Ciudades españolas: su desarrollo y configuración urbanística*, Ed. Madrid: Ministerio para las Administraciones Públicas.
- KATZ, Peter (1994). *The new urbanism: toward an architecture of community*. New York: McGraw-Hill.
- KOOLHAAS, Rem (2004) *Delirio de Nueva York*. Barcelona: GG.
- KUBLER, George (1975), *La configuración del tiempo*. Madrid: Alberto Corazón.
- LATZ, Peter (2002) "Reclaiming public open space". Rev. *Topos* nº41.
- LEFEBVRE, Henri (1969), *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.
- LERNER, Jaime (2002) *Acupuntura urbana*. Barcelona: IAAC, 2005.
- LLOBET, Xavier. Hilberseimer y Mies (2007). *La metropolis como ciudad*

- jardín. Arquithesis, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona.
- LLOP, Carles (2008) "Paisajes metropolitanos: policentrismo, dilataciones, multiperiferias y microperiferias. Del paisaje cliché al paisaje calidoscopio", en Rev. Papers nº 47.
- LYNCH, Kevin (1960). *La imagen de la ciudad*. Ed. GG. Barcelona, 1985. - (1985). *La buena forma de la ciudad*. Ed. GG. Barcelona. - (1985), *Planificación del sitio*. Barcelona: GG, 1980.
- MAGNAGHI, Alberto (2000) *Il progetto locale*. Torino: Bollati Boringhieri.
- MAGRIS, Claudio (2004) *Utopía y desencanto: historias, esperanzas e ilusiones de la modernidad*. Barcelona: Anagrama.
- MANGIN, David (2004). *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*. Paris: Ed. De la Villete.
- MARGALEF, Ramón (1992)." En los márgenes de los sistemas ecológicos. Notas de una conferencia" en Revista UR, nº 9-10. Barcelona: Laboratorio de Urbanismo de Barcelona.
- MARSHALL, Stephen (2005): *Streets & patterns*. London and New York: Spon Press.
- MARTÍN, Ángel (2008). *Gipuzkoa urbana: nueve pautas*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa. - (ed.) (2004) *Lo urbano, en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Ediciones UPC.
- McHARG, Ian L. (2000). *Proyectar con la Naturaleza*, Ed. Gustavo Gili, Barcelona.
- McLEAN, Alex S. (2003), *La fotografía del territorio*. Barcelona: GG.
- McLOUGHLIN, J. Brian (1971) *Planificación urbana y regional: un enfoque de sistemas*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- MONCLÚS, F. J. (ed), *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporania de Barcelona, 169-196.
- MORRIS, A.E. James (1985) *Historia de la forma urbana: desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*, Barcelona: Gustavo Gili,
- MUMFORD, Lewis (1945) *La cultura de las ciudades*, Buenos Aires: Emecé,
- NELLO, O. (1998). "Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa", Monclús, F. J. (ed.), *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporania de Barcelona, 35-57.
- NORBERG-SCHULZ, Christian (1979) *Genius Loci. Paesaggio, ambiente architettura*. Electa, Milano. - (1980) *Existencia, Espacio y Arquitectura*. Barcelona: Blume, 1980
- PALLASMA, Juhani (2005) *Encounters*. Helsinki: Peter MacKeith. - (2006) *Los ojos de la piel: la arquitectura y los sentidos*. Barcelona: Gustavo Gili.
- PANERAI, Philippe R. (2002) *Proyectar la ciudad*. Madrid Celeste, 2002
- PARCERISA, Josep. y Rubert, Maria. (2000) *La ciudad no es una hoja en blanco. Hechos del urbanismo*. Santiago de Chile: Ediciones ARQ.
- POËTE, Marcel (1929). *Introduction a l'urbanisme : l'évolution des villes, la leçon de l'antiquité*. Paris: Boivin & Cie.
- POINCARÉ, Henri (1902) *Ciencia y método*. Madrid: Espasa-Calpe, 1963.
- PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João (2004) *Políticas Urbanas, Tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa: Fundação Calouste Goulbenkian, 2004.
- PRIGOGINE, Ilya (1997). *El Fin de las certidumbres*. Madrid: Taurus.
- QUARONI, Ludovico (1970) *La torre de Babel*, Barcelona: Gustavo Gili.
- RASMUSSEN, Steen E. (1997). *Towns and buildings*. Cambridge, Mass. : MIT Press, 1997
- RECLUS, Elisée (1986), *El arroyo*. Valencia: Media Vaca.
- ROGERS, Richard (2000), *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona:

- Gustavo Gili,
- ROSSI, Aldo (1970) *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona: GG.
- ROUSSEAU, Jean-Jacques(1998). *Las ensoñaciones del paseante solitario*. Madrid: Alianza (título original, *Lés revêries du promeneur solitaire*, 1782).
- ROWE, Colin, y KOETTER, Fred (1998) *Ciudad Collage*. Ed. GG, Barcelona.
- RUBIÓ I TUDURI, Nicolau M. (1929) *El plan regional de Catalunya* (Ver en TERÁN, F. (1982): *Planeamiento urbano en la España contemporánea* (1900-1980). Madrid). - (1981). *Del paraíso al jardín latino*. Barcelona: Tusquets.
- RYKWERT, Joseph (1981). "El jardín del Futuro, entre la estética y la tecnología". *RASSEGNA N°8. La natura dei giardini*. Milano. - (2002), *La idea de ciudad: antropología de la forma urbana en Roma, Italia y el mundo antiguo*, Salamanca: Sígueme.
- SABATÉ, J. (2008). "Proyectar el territorio aún en tiempos de incertidumbre". En: *Proyectar el territorio en tiempos de incertidumbre: projecting the territory in times of uncertainty*. 1 ed. Barcelona: Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques. pp. 10-35. - (2001): "Projectant L'Eix del Llobregat: paisatge cultural i desenvolupament / Designing the Llobregat Corridor: cultural landscape and regional development". Universidad Politècnica de Cataluña. Barcelona.
- SASSEN, Saskia (1991) *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton U.P.
- SAUER, Carl O. (1925) "The morphology of landscape". University of California Publications in Geography 2: 19-54.
- SECCHI, Bernardo (2004), "Ciudad moderna, ciudad contemporánea y sus futuros" artículo publicado en *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* del Editor Ángel Martín Ramos. Barcelona: Ediciones UPC. - (2005), "La Periferia" en Rev. Casabella, núm. 583, octubre, 1991. - (2005), "La práctica actual de la proyectación territorial". Conferencia realizada en la ETSA de Barcelona.
- SENNETT, Richard (2004). "Capitalismo y ciudad", artículo publicado en *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* del Editor Ángel Martín Ramos. Barcelona: Ediciones UPC. - (1975). *Vida urbana e identidad personal*, Barcelona, Península.
- SIEVERTS, Thomas (2003), *Cities without cities: an interpretation of the Zwischenstadt*, London: Spon Press. - (2008): *Where we live now: an annotated reader*. EE.UU: www.suddenly.org.
- SIEVERTS, Thomas (2008). *Where we live now: an annotated reader*. EE.UU: www.suddenly.org.
- SIMON, Jacques (2006) *Articulture*. Netherlands: Stichting kunstboek. -(1999) *Voyages, paysages ibériques* Voyages paysages, [Brive.
- SMETS, Marcel. "il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa", Lotus 110, 2001, pp. 116-125.
- SMITHSON, Alison & Peter (1967) *Urban Structuring*, London: Studio Vista, 1967. - (2005) *The Charged Void: architecture*, Monacelli Press, New York 2005.
- SOLÁ-MORALES, Manuel de (1996). "Contra el modelo de metrópolis universal", en *Lo urbano, en 20 autores contemporáneos*. MARTÍN, Ángel (ed.) (2004) Barcelona: UPC pp. 99-104. - (2004), *Ciudades-esquinas*, Barcelona: FORUM 2004. - (2008) *De cosas urbanas*, Ed. GG. Barcelona. - (2003) *Las formas del crecimiento urbano*. Barcelona: Ed. UPC. - (2008) *Diez Lecciones sobre Barcelona*. Barcelona: Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña.
- SONTAG, Susan (2006) *Sobre la fotografía*, Madrid: Alfaguara.
- SORKIN, Michael (2004). *Variaciones sobre un parque temático: la nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Barcelona: GG.
- SUBIRATS, Joan (2002) coord., *Redes, territorio y gobierno*. Barcelona: Diputació de Barcelona.
- UNWIN, Raymond (1984), *La práctica del urbanismo: una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios*, Barcelona: Gustavo Gili.
- VALÉRY, Paul (1993), *Eupalinos o el arquitecto*, Murcia: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos.
- VECSLIR, Lorena. "Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la región metropolitana de Barcelona" tesis defendida en 2005, Barcelona.
- VENTURI, Robert y BROWN, Denise S. (1972) *Complejidad y Contradicción en la arquitectura*, Barcelona: Gustavo Gili, 1992.
- VIGANÓ, Paola (2004) *New Territories. Situations, projects, scenarios for the European city and territory*. Roma: Officina Edizioni, 2004.
- WALL, Alex (2005): *Victor Gruen: from urban shop to new city*. Barcelona: Actar.
- WEBBER, Melvin. M. (1970). *Indagaciones sobre la estructura urbana*. Ed. GG. Barcelona.
- WELLS, H.G. (1902) cap. II "La difusión probable de las grandes ciudades" en *Anticipaciones*, de Obras completas; (traducción del inglés por Dionisio Manfredi Cano) Barcelona: Plaza y Janés, 1962.
- ZAPATKA, Christian (1995). "L'Architettura paesaggio americano". *Lotus Quaderni 21*. Electa.
- ZARDINI, Mirko (ed.) (2005), *Sense of the city. An alternative approach to urbanism*. Lars Müller Publishers.
- ZENGHELIS, Elia (2005) "Un mundo de incertidumbres". Una conversación con Xaveer de Geyter. Croquis 126.
- COMPLEMENTARIA**
- AA.VV. (coord. FOLCH, Ramón) (2000). *El territorio como sistema: conceptos y herramientas de ordenación*. Barcelona: Diputación Provincial de Barcelona, 2003.
- AA.VV. "Convención europea del paisaje". Texto del Consejo de Europa, 2000.
- AA.VV. (1999) *9+1 young dutch landscape architects*. Amsterdam: Nai Publishers.
- AA.VV. (2000) *Rehacer paisajes. Ed. Caja de arquitectos*.
- AA.VV. (2001) *Harvard Design School guide to shopping I* edited by Chuihua Judy Chung... [et al.] Koln [etc.]: Taschen.
- AA.VV. (2002) *Infra manuale: forme insediative e infrastrutture*. Coord. Aimaro, Isola. Torino: Marsilio
- AA.VV. (2002) *Jardines Insurgentes. Ed. Caja de arquitectos*.
- AA.VV. (2006) *Cities: architecture and society: 10 Mostra Internazionale di Architettura, la Biennale di Venezia*. Venezia: Fondazione La Biennale.
- AA.VV. (2006) *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. (Lindón, A. Aguilar, M.A., Hiernaux, D. coords.). Barcelona: Anthropos.
- AA.VV. (2006) *Solo con Naturaleza. Ed. Caja de arquitectos*.
- AA.VV. (2007) *Visionary Power. Producing the Contemporary City*. NAI Publishers, Rotterdam.
- AA.VV. Atelier Zuidvleugel (2007) *In-between space* (agua, infraestr. agricultura, urbanización, Recreación, ecología, Economía, Historia cultural).
- AA.VV. CIUCCI, Giorgio; DAL CO, Francesco; MANIERI ELÍA, Mario; TAFURI, Manfredo. (eds.) (1975) *La ciudad americana: de la guerra civil al New Deal*. Barcelona: Gustavo Gili, 1975.
- AA.VV. *España dividida en Provincias e Intendencias y subdividida en partidos, corregimientos, alcaldías mayores...*, Madrid, Imprenta Real, 1789.
- AA.VV. Rev. TOPOS (1999), n° 26, "IBA. "A renewal concept for a region". Open spaces as a driving force. Calwey Mümmchen.
- AA.VV. Revista LOTUS International n° 109 (2001). Sui parchi tematici /On Theme Parks. -n° 87 (1995) "La terra incolta/Uncultivated Land.
- AA.VV. *The Belvedere Memorandum. A policy document examining the relationship between cultural history and spatial planning*. The Hague, 1999.
- AA.VV.(1999), *Madrid: ciudad-región*, Editor/Impresor Madrid: Comunidad, Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional, 1999. V.1: De la ciudad ilustrada a la primera mitad del siglo XX /Carlos Sambricio. V.2: Entre la ciudad y el territorio, en la segunda mitad del siglo XX /Fernando de Terán.
- ABALOS, I. (2005-2008) "Atlas.pintoresco: Vol. 1. Observatorios. Vol. 2. Viajes" Barcelona: Gustavo Gili.
- ALEXANDER, Christopher; CHERMAYEFF, Serge, (1963). *Comunidad y privacidad*, Nueva Visión, Buenos Aires (Edición original en inglés: 1963).
- ARNHEIM, Rudolf (1984), *El poder del centro*, Madrid: Alianza.
- BACHELARD, Gaston (2.000), *La poética del espacio*. Madrid: Fondo de cultura económica, 2.000.
- BAHRDT, Hans Paul (1978), *La moderna metrópoli*, Buenos Aires: EUDEBA. -"apuntes de sociología urbana", citado en "la arquitectura de la ciudad" de Aldo Rossi, op. cit.
- BAILLY, Antoine S. (1979) *La percepción del espacio urbano: conceptos, métodos de estudio y su utilización en la investigación urbanística*. Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local.
- BECATTINI, G.; COSTA, M.T.; TRULLÉN, J. (dir.) (2002). *Desarrollo local: teorías y estrategias las formas urbanas en el territorio*. Madrid: Civitas.
- BENEVOLO, Leonardo (1991) *La captura del infinito* Celeste, Madrid, 1994.
- BENEVOLO, Leonardo (1995). *Diseño de la ciudad. Vols.1-5*. Madrid: Publitécnica.
- BENJAMIN, Walter (2005), Libro de los pasajes, 1892-1940; edición de Rolf Tiedemann, Madrid: Akal.
- BIRD, James (1976) *Centrality and cities*. London: Routledge and Kegan Paul.
- BLASCO, M. CARMEN (1997). *La Valencia Marítima del 2000*. Valencia: Conselleria d'Urbanisme de la Generalitat Valenciana 1997. -(2002) *El espacio industrial en la comunidad valenciana*, Valencia: CEPIVA. -(2007) *Experiencias urbanísticas del proyecto moderno*. Valencia: Universidad de Valencia.
- BUCHANAN, Colin D. (1973). *El tráfico en las ciudades*. Madrid: Tecnos.
- BURGESS, Ernest W. (1925) "The Growth of the City: An Introduction to a Research Project" en *The City* (1925) de Robert Park et al.
- BUSQUETS, Joan (2006), *Ciudades: X formas: una nueva mirada hacia el proyecto urbanístico*, Rovereto: Nicolodi. -(2005) Barcelona, the urban evolution of a compact city. Rovereto: Nicolodi-Harvard University. -(1999) *La urbanización marginal*. Tesis. Barcelona: Ed. UPC.
- CALERO, Antonio Mª. (1987): *La División Provincial de 1833. Bases y antecedentes*. Instituto de estudios de Administración Local. Madrid.
- CALTHORPE, P., FULTON, William (2001), *The Regional City. Planning for the end of sprawl*. Washington, DC: Island Press, c.
- CALVINO, Italo (2006). *Seis propuestas para el próximo milenio*. Madrid: Siruela.
- CANIGGIA, Gianfranco y MAFFEI, G.L. (1995). *Tipología de la edificación: estructura del espacio antrópico*. Celeste Ed.
- CANO GARCÍA, Gabriel Marcos: "Divisiones territoriales y comarcalizaciones en Andalucía. Pasado y presente", en *Geografía de Andalucía* (enciclopedia), Vol. VII, pp.23-90. Editorial Tartessos. 1990.
- CASTELLS, M. (1989), *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*, Madrid, Alianza, 1995.
- CASTELLS, M. (1991): "Estrategias de desarrollo metropolitano en las grandes ciudades españolas: la articulación entre crecimiento económico y calidad de vida". En Borja el alia (eds.) *Las grandes ciudades en la década de los noventa*, págs.. 17-64. Madrid, Ed. Sistema.
- CHADWICK, G. F. (1973) *Una visión sistémica del planeamiento*. Barcelona: GG.
- CHADWICK, George F. (1966). *The Park and the Town*. Frederick A. Praeger. Inc. Publishers, New York.
- CHRISTALLER, W. (2009) "central-place theory" Encyclopædia Britannica. 2009. Encyclopædia Britannica Online. 08 Apr. 2009. <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/102569/central-place-theory>.
- CLEMENT, Gilles (2001): *Le jardin en mouvement. De la vallée au jardin planétaire*, Sens & Tonka, Paris.
- COLAFRANCESCHI, Daniela (2007). *Landscapes +. 100 palabras para habitarlo*. Barcelona: Gustavo Gili.
- CONSTANT (2009) *La Nueva Babilonia*. Barcelona: Gustavo Gili, 2009
- CORAJOU, Michel (2000). *Michel Corajoud* Hartman Edition. Paris.
- CORNER, James (ed.) (1999). *Recovering Landscape. Essays in Contemporary Landscape Architecture*. New York: Princeton Architectural Press.
- CORTÉS, J. Antonio (2005) "Construir en el espacio negativo". *Croquis* n°126.
- CROWE, Sylvia; MITCHELL Mary. (1988) *The Pattern of Landscape*, Chichester: Packard Publishing limited.
- CUEVAS Pérez, José (2006) *El Real Sitio Soto de Roma*, Granada: Caja Granada-Obra Social.
- DE SOLÁ-MORALES, Ignasi (2002). *Territorios*. Ed. GG. 2002. Prólogo de Saskia Sassen.
- DELEUZE, Gilles (2002) *Diferencia y repetición*, Buenos Aires: Amorrortu.
- DEMATTEIS, G. (1988). «Contro-urbanizzazione e deconcentrazione: un salto di scala nell'organizzazione territoriale». A INNOCENTI, R. (ed.). *Piccola Città & Piccola Impresa*. Milà: Franco Angeli, p. 100-115. -(1990). «Modelli urbani a rete. Considerazioni preliminari». A CURTI, F.; DIAPPI (a cura de). *Gerarchie e Reti di Città: Tendenze e Politiche*. Milà: Franco Angeli, p. 27-48. -(1991). «Nodi e reti nello sviluppo locale». A MAGNAGHI,
- DEMATTEIS, G. (1995). *Progetto implicito. Il contributo Della geografia umana alle scienze del territorio*. Franco Angeli. Milá.
- DEMATTEIS, Giuseppe. "L'ambiente como contingenza e il mondo como rete", *Urbanística* N°82, 1986, pp. 112-117. "Conjunto de hechos (naturales e históricos, materiales e inmateriales), que derivados de procesos de larga duración, pueden ser considerados como caracteres estables, propiedad de determinados lugares o regiones"
- DUPUY, Gabriel (1996) *El urbanismo de las redes. Teorías y métodos*, Barcelona: Oikos-tau.
- ECO, Umberto (1962) *La struttura assente*, Milán: Bompiani.
- ESCODÉ BARTOLÍ, M., (1925) *Los municipios en España*, Barcelona, A. Martín.
- FAVOLE, Paolo (1972). *Architettura e urbanistica Della piazza in Italia*. Milán: Bramante.
- FEIN, ALBERT (1972). *Frederic Law OLMSTED and the American Enviroment Tradition*. New York.
- FERNÁNDEZ Navarrete, Francisco (1732) *Cielo y Suelo Granadino: 1732*. Barcelona: Griselda Bonet Girabet, 1997. Transcripción, edición, estudio e índices, Antonio Gil Albarracín.
- FONT, Antonio (coord.) (2003), *Planeamiento urbanístico: de la controversia a la renovación*. Barcelona: Dip. Barcelona. - (2004), *La*

- explosión de la ciudad*, Ed. COAC, Forum Universal de les Cultures Barcelona.
- GRUEN, Victor (1973), *Centers for the Urban Enviroment*, Nueva York: Van Nostrand Reinhold Co.
- HEUVEL, Dirk Van Den, RISSELADA, Max (ed. lit.) (2008): *Alison y Peter Smithson de la casa del futuro a la casa de hoy*. Barcelona: Polígrafa, 2008.
- JELlicoe, Geoffrey (2000). *El paisaje del hombre: la conformación del entorno desde la Prehistoria hasta nuestros días*. Barcelona: GG.
- LÉVI-STRAUSS, Claude (1988), *El pensamiento salvaje*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- LYNCH, Kevin (1975), *¿De qué tiempo es este lugar?: Para una nueva definición del ambiente*. Barcelona: Gustavo Gili. - (2005), *Echar a perder: un análisis del deterioro*. Barcelona: Gustavo Gili.
- MARTÍ, Carles (2001). *Elementos de construcción del paisaje*. Barcelona, 2001. Publicado en libro: "Luoghi pubblici nel territorio". Cajati, Martí Arís i Pastore. Giannini Editore. Napoli, 2002.
- MARTÍ, Carlos (1991). *Las formas de la residencia en la ciudad moderna*. Ediciones UPC, Barcelona.
- MONCLÚS, F. J. (1998). "Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas", Moclús, F. J. (ed.), *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporania de Barcelona, 5-15.
- NOGUÉ, Joan (2008). "Introducción. La valoración cultural del paisaje en la contemporaneidad". En *El paisaje en la cultura contemporánea*. Madrid: Biblioteca Nueva. Paisaje y teoría.
- ORTEGA Y GASSET, José (1956) *El hombre y la gente*. Madrid: Alianza Ed. 1996.
- PARK, Robert E. et al. (1925): *The City: suggestions for investigation of human behavior in the urban environment*. Chicago: University of Chicago Press, 1984.
- RASMUSSEN, Steen E. (1983) *London the unique city*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.
- RUBERT DE VENTÓS, Xavier. (1976) *Ensayos sobre el desorden*, Barcelona: Kairós.
- RYKWERT, Joseph (2002). *The seduction of place*, New York: Vintage Books. -(2002), *La idea de ciudad: antropología de la forma urbana en Roma, Italia y el mundo antiguo*, Salamanca: Sígueme.
- SERRES, Michel (1991) *El contrato natural*, Valencia: Pre-textos. - (1996) *Los orígenes de la geometría*, Méjico: Siglo XXI.
- TAUT, Bruno (1997); Escritos, 1919-1920 Madrid: Croquis, 1997. (Ed. Iñiqui Ábalos)
- TEYSSOT, Georges (2000) "Lo spazio pubblico e il fantasma dell'agorà Public Space and the Phantom of Agora" en *Lotus International nº106*. -(2005) "A Topology of Thresholds", in: *Home Cultures*, Department of Anthropology, University College of London (UCL), Volume 2, issue 1, Berg (UK): pp, 89-116.
- VIGANÒ, Paola y PELLEGRINI, Paola eds. (2006) *Comment vivre ensemble. Prototypes of idiorrhymical conglomerates and shared spaces*. Roma: Officina.
- WIRTH, Louis(2005), "Urbanism as a way of life". En AA.VV. *The city reader*. LeGates, Stout.Routledge.
- ZAPATKA, Christian(1995). *The American Landscape*. Princeton Architectural Press. Nueva York.
- STEINITZ, Carl; WERTHMANN, Christian (Eds.) (2007), *Un futuro alternativo para el paisaje de Castilla-La Mancha*. Cambrigde (USA): Harvard University Graduate School of Design. - (2008), *El renacer del río Tajo*. Toledo: Fundación +SUMA.
- SUDJIC, Deyan (1992). *The 100 Mile City*. Nova York: A Harvest Original Harcourt Brace & Company.
- TIBERGHIEEN, Gilles (2001). *Nature, art, paysage*. Paris. Ecole nationale supérieure du paysage, Centre du paysage.
- WILDE, Oscar (2000). *La decadencia de la mentira*. Madrid: Siruela.
- Revista ARCHITECTURAL DESIGN nº 108 (1994). *The Periphery*. Vol. 64, 3-4. Nova York: St. Martins Press.
- Revista ARCHITECTURAL DESIGN nº 167 (1999). *Architecture of the Borderlands*. Teddy Cruz, Anne Boddington (Editor)
- Revista. Ciudades 10. (2007) *Generadores de nueva urbanidad. Los espacios comerciales*. Valladolid:Universidad de Valladolid.
- Revista LOTUS International nº 110 (2001). Planning/Disturbi/ Architettura Planning/Disturbances/Architecture.
- Revista LOTUS International nº 109 (2001). Sui parchi tematici /On Theme Parks
- Revista LOTUS International nº 101 (1999) Tutto è paesaggio /Everything is Landscape
- Revista LOTUS International nº 84 (1995). Decostruire il centro-ricomporre la periferia /Deconstructing the Center-Reconstructing the Outskirts.
- Revista LOTUS Quaderni nº 23 (1999) Manuel de Solà-Morales. Progettare città/Cesigning Cities
- Revista LOTUS Quaderni nº 22 (1999) The Dense-city Dopo la dispersion / After the Sprawl
- Revista LOTUS Quaderni nº 15 (1991) Atlante Metropolitano
- Revista ON DISEÑO 174. *Las ciudades vistas por sus escuelas de arquitectura: Atlanta, Yakarta, Berlín, Buenos Aires, Cape Town, Caracas, Detroit, Hong kong, Houston, Lima, Madrid, Miami, Rosario, Santiago de Chile, Shangai, Tokio y Toronto*.
- Revista QUADERNS 183, 185. 1989-1990. NY & L.A.

websites

- <http://www.davidrumsey.com>
- <http://freedom.indiemaps.com>
- <http://futurefeeder.com>
- <http://greatmap.blogspot.com>
- <http://historiaenmaps.blogspot.com>
- <http://strangemaps.wordpress.com>
- <http://www.cybergeography.org>
- <http://www.earthdata.com>
- <http://www.fugroearthdata.com>
- <http://www.geography.wisc.edu>
- <http://www.metropolismag.com>
- <http://www.neogeography.net>
- <http://www.radicalcartography.net>
- <http://www.searchscapes.net>
- <http://www.visualcomplexity.com>
- <http://www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/homepage.htm>
- <http://www.davidrumsey.com>

english texts

249 | summary and conclusions
253 | drawing up the territory

summary and conclusions

SUMMARY

Cities are undergoing constant, fast-paced changes both in their sizes and shapes and in their specific qualities, particularly regarding relationships, with metropolitan contexts becoming ever broader. This situation has also produced great changes in the way that existing spaces are used.

These spontaneous, accelerated transformations have made it more difficult to perceive a territory's inherent values, whose preservation and efficient development could improve the relationships between individuals and their environment. Neither is there a clear consciousness of the losses that are generated from the deliberate consumption of land and resources, the irreversible deterioration of environments and types of relationships, the negation of cultural identities and an area's heritage, etc.

The idea of what 'public' means is more and more vague. The design and configuration of public spaces are hurried, low in quality or nonexistent. This does nothing to foster the emergence of urban projects that are suitable for new kinds of relationships.

The natural, agricultural landscape is increasingly under pressure from uncontrolled development, which advances in the most profitable direction for the market, without contributing any value in its strategic position and configuration both within a geographical space and considering different relationships.

The city's spread has even included the country around it, turning it into something that is neither urban periphery nor urbanised countryside. This results in what some call a tunnel effect or an indifference to the loss of value in relationships, whether social, spatial, symbolic or even economic and cultural. Yet, some accepted respect and value is felt towards the historical city ('heritage', more tangible than intangible), which is still not granted to the historically constituted space and to accumulated social and cultural capital.

But a radical change is taking place in sensitivities and approaches. The earlier historical value has yielded to the current emphasis on geographical dimension. We long to tie ourselves emotionally and culturally to our surroundings, replacing the virtual with the real, giving

more priority to places than to constructed forms. The incessant transformation of territories has demonstrated the insufficiencies of architecture.

Do we know how to adapt ourselves to the outside world, beyond what we once understood a city to be, in this new open, discontinuous metropolitan space? Is it still possible to invent places where the aesthetic and ethical quality of this extended physical environment can be improved?

It is precisely the places of relationship and exchange that are becoming the most neglected. These 'thresholds' – places of linkage and transition, transfer or membrane spaces – are the very ones that make it possible to endow the city with life through differing degrees of privacy. These spaces are not an abstract void or what remains 'between' urbanised areas, but rather those thousands of doors and windows, strips of land that teach us how to understand the meaning of home and nature.

As a reflection on the problems set forth above, this thesis presents or, perhaps illuminates the field of urban singularities in this new, interwoven metropolitan landscape, which helps to lend consistency and value to new proposals for transforming and urbanising territories.

Potential centres of value shift to multiple possible places and it is essential to draw them and provide them with a new urban vigour that is rich in relationships. Today's territories act as small galaxies where localities serve as places or new crossroads from which the roads emerge that, when joined together, constitute a network of intersections in numerous bundles. It is necessary to draw this field of singularities and relationships through useful maps that show their strategic location and the immanent qualities that make it possible to insert open use programmes, which will eventually be decided by citizens and circumstances.

The new metropolitan places are not inert spaces. It is possible to invent the place, to create it, to endow it with new relationships. As Martin Heidegger said, a place is engendered by the relationships that is establishes with 'others'.

By raising awareness, knowledge and the projection of these metropolitan spaces, it is possible to discover the conception of architecture as a force that configures territories.

With this new need to articulate vast urbanised territories, our mission and responsibility is, among others, to look ahead, through interpretation and evaluation, to explore places, looking at their layout, their distribution, their particular way of shifting, to observe distances and proximities.

In this new metropolitan landscape, there is a recognised space 'between' the unexplored interstice that we are beginning to discover and be able to describe. It is a space full of places, contrary to the understanding of it as a void or non-place.

We are interested in the **focal places** that bring as many elements as possible into a relationship, especially people, and that foster the greatest number of exchanges. These are spaces where individuals can meet and where, as they live together in them, individuals construct common places.

At this time, the meaning of the city as a centre is weakening, in part due to the spread of what is urban in all directions and, in part, also, because of the extreme preservation-regulation of historical places, paradoxically as a reaction to the fear of loss of value produced by this change. Granada serves as another of these emblematic cases.

HYPOTHESIS

The hypothesis of this investigation is that the localisation and design of these new places of articulation can intensify and improve our urban exchanges and relationships. We can move forward in planning unique places and infrastructures for relationships (channels for movement, open spaces and productive spaces). This ecological approach to actions can revitalise nearby places with new relationships.

The analysis and plans for these phase changes, transitions and thresholds will help us to construct the bases for a new cartography of an experience in physical surroundings that, without a doubt, are changing.

The space that frames the following investigation focuses on the province of Granada. Initially, three urban axes were chosen: Guadix-Granada, Loja-Granada and Motril-Granada. These are the three channels on a provincial level with the greatest possibility for exchange, and they structure the territory. These exchanges involve the goods, information and people who flow mainly through infrastructures for transportation and individuals.

METHODOLOGY

The methodology aims at a personal knowledge of the territory, where the scales that are used – from the scale of place to that of territory – and the approaches are diverse, simultaneous and non-linear, varying and adjusting themselves to each area of study. To that end, it was deemed necessary to analyse and understand the following: the demographic and economic dynamics, evaluating and putting forward guidelines for possible spaces for growth and development; the systems for mobility in the metropolis extending across the territory; the natural dynamics and fundamental principles on a territorial scale, as well as their connection with the culture of the settlements in the territory and the countryside. All of these must be understood as sequences of complementary approaches that help us to understand the scenario as a whole, and thus explain and propose some important interpretations of the nature of the problems and the physical and functional potential of the modern city.

People continue to speak of metropolitan areas and urban sprawl when, in fact, urban situations are produced in a more open, discontinuous and extended way. This urban spread, the result of the use of the territory as a network (thanks to the improvement of infrastructures and links), forces us to look at what is 'urban' as a more territorial or regional phenomenon with broad, flexible and interrelated dimensions. The morphological heterogeneity of the settlements concerned and the superimposition of the networks that systematise the territory make it an endlessly remodelled artefact whose dynamics must be analysed from different perspectives. For this reason, I believe that it is important and necessary to simultaneously work with a range of scales that are appropriate for the urban processes on which projections are being made, since, clearly, the real city is not limited to its administrative definition and, therefore, cannot be understood and planned following these criteria alone.

OBJETIVES

With this study, therefore, I propose to create an atlas of singular places, of urban situations for the new, emerging Granada. I propose to begin with a theoretical context as a reference for this thesis, using an open series of principle and complementary views, by way of a glossary of essential concepts that have marked the interpretive perspectives which define some keys for reading the territory. This record of collected, organised and synthetic ideas can be discerned in the territory of Granada by approaching the subject with different scales and specific focuses. Although the ideas may be fragmented and partial, their choice as an organised and deliberate reference intends to construct a rich and diverse approach to the urban changes observed today.

CONCLUSIONS

The thesis presents architecture and urbanism as a dynamic **practice for approaching** specific urban settings and facts. This practice is based on the knowledge and will to create specific situations for contact and relationships in certain adapted spaces. The instruments are usually **motivating images** that can construct useful ideas about places and territories.

In a sense, this practice seeks to organise spaces and the uses connected with them, and at the same time, give shape to a vision and a way of adapting it and co-existing with it. This space is not so much a setting as an environment in which we ourselves gradually transform as we change it.

It also becomes a link and a source of **emotion** at the end of the day, between things, places and the individual. Science can contribute the precision, the **knowledge** and the acceptance. Art, however, transforms and creates worlds around it. It combines and discovers, changing the things of place and appearance. When we recognise that observation especially acts through imagination, through the urban project and through men, at times it is possible to create new cities, living cities.

This thesis affirms conscious approaches – while always incomplete and unfinished – as a given; they serve as a crossroads for valuable correspondences, experiences and meanings. Similarly, changes and times in different places indicate interior and exterior corners that concentrate unique events of encounter and separation. For this reason, the limits and **thresholds** that are revealed here must be considered as opportunities for planning, more than a catalogue of exact results.

The different chapters make clear that on a methodological level, there is a strong simultaneous correlation between the specific analyses of the different places in the region of Granada and the reflection-images or references to relevant ideas from other times and places in the world, which appear as inductive parallels to the arguments set forth. In turn, there is no continuity between the different scales for studying a single environment; rather, depending on the idea or category being considered in each section, the scale that provides the best explanation is shown, although they also refer to

one another, making it possible to explore and explain the thesis in different ways.

Each of the categories that appears both in the theoretical context reference chapter on 'metropolitan illuminations' and the main thesis chapter, 'the new city begins', implies different angles from which we look at and explain the city in which we live today, detecting in it the seeds of the city to come and also examining it through the chosen places in the city-region. For this reason, they must be read as aspects of the same interwoven space-discourse, in which each corner presents different images and, at the same time, reflections on other corners that can be used to establish some type of indirect correspondence.

¹ Este apartado en inglés corresponde con el epígrafe "marcas del territorio" del capítulo III. "comienza la ciudad nueva".

drawing up the territory

Criteria and trends in territorial divisions¹

SUMMARY

The object of this study is to show the enormous importance that space configuration acquires in new urban planning with regards to the creation of territorial limits. These limits directly condition and influence the evolution and development of cities.

Nowadays, it is accepted that “citizens’ living spaces” have domains of activity which usually surpass the inherited boundaries.

The new limits which constitute the “real city” in which we live are different, and for that reason, we must more accurately understand the organization of space in order to contribute to improving it. To establish its definition and boundary is more difficult, since it depends on the variables and approaches that are assigned to it. There nevertheless exists a need to understand the urban processes which are indissolubly related to the limits and the chosen criteria.

The evolution and growth of cities into its surroundings has still not been able to erase old social divisions of the space, but, has simply transformed its character and expression. Still, territorial limits continue to exist, although more difficult to verify in that they are more variable and respond to more complex relationship systems.

Now the domain has transformed into areas of influence according to position and capacity of relation; and it is no longer the city, as a closed being, which exerts that recognizable control, but diverse independent urban elements that radiate their influence in a superposition of “interrelated urban fields”.

We look back to the first half of XIX century, as being the territorial division that still persists in spite of the enormous changes in our society and culture since then. Their criteria for formation were the population, area, topography, historical persistence and status as a Capital city. And some of these criteria are centered in legal statutes, morphological definitions, functional spaces, economic structure or in the hierarchy of the services.

An urgent adaptation of the instruments which order territory is required, and that those instruments consider these changes and imbalances.

Keywords: Limits, city, dominion, territory, relation.

Introduction

Today we see a strong tendency towards an extensive and discontinuous growth in cities, impelled by the greater possibilities of movement, which has changed the conditions and altered the preceding urban structure’s qualities of space.

This search for greater accessibility and capacity has drastically changed territorial rules. It is now successfully ordered and transformed.

This study intends to show the enormous value of space configuration in new urban processes. This is in relation to the creation of limits in the territory. These limits have clearly conditioned and influenced the evolution and development of cities.

It is presently accepted that the citizens’ living spaces (Courgeau, 1988) have domains of activity which usually surpass the inherited boundaries. Also, objects and citizens services themselves, not only subjects, generate their own area of influence or attraction, able to also be considered as one field of action. These living spaces or fields are strongly conditioned by the infrastructures possibilities (communication, production, leisure...).

Numerous studies exist try to determine where the new limits of the “real city” we live in are, in this way hoping to understand space organizations more precisely in order to take part in and improve it.

The cities’ territorial growth has still not been able to erase the old social divisions of space, but in fact has transformed its character and expression (Nel-lo, O., 1998). Although it is said that the city has exploded, it is diffuse, fragmented, scattered...; but the limits continue to exist. These limits even while are more difficult to design, due to their being more variable and encompassing more complex relation systems.

Before the French Revolution, it was affirmed that the city was, first of all, a dominion, and what was used to define it, to calibrate it, was its capacity of control, the space on which it exerted its power (Braudel, F., 1974). Now, “the dominion” has been transformed into areas of influence according to position and capacity of relation; and it is no longer the city as a closed being, at with a defined sphere of control, but diverse inde-

pendent urban elements that radiate their influence in a superposition of interrelated urban fields. This vision conceives of the region as a space with multiple centers where the borders are perceived like spaces of reciprocal flow (economic, cultural, etc.).

It is noteworthy to recall that these efforts were used in our recent past to divide Spanish territory using.

We look back to first half of s.XIX, for being the persistent territorial division, despite the enormous changes occurring in our society and our culture since then.

The territorial division of Spain. Historical reference

The distinction between urban and rural population disappears with the fall of the Old Regime and the abolition of stately jurisdictions (Cortes of Cadiz, 1819).

Francisco Cea Bermúdez, leader of government for the three months immediately after the death of Fernando VII in 1833, began a great reform for the division of Spain into provinces, which continues to be effective in Spain more than a century later.

The State Secretary of Development, Javier de Burgos, created a centralized State divided into 49 provinces, with the capitals designated in November of 1833.

The Javier de Burgos’ project is practically the same as the project 1822. He undertook, directed and designed a new provincial division for Spain. He had the virtue and political will to use a previous division like the one of 1822, with the adjustments and modifications he believed appropriate.

The provincial division decree grouped the provinces together into historical regions. Nevertheless, the decree of Javier de Burgos did not try to create an administrative level superior to the provincial one. Thus, the defined regions did not have any type of organizational competence or common administrative or jurisdictional agency for the provinces grouped together.

Criteria for provincial division

The Javier de Burgos model was the French department and although many of the decisions for limits and allegiances to provinces could seem arbitrary (according to

historical and geographic criteria), these followed certain rational criteria:

- Extension. From the most distant point of the province one should be able to arrive at the capital within one day.
- Population. The provinces must have a population between 100,000 and 400,000 people.
- Geographic coherence.

At the top of each province, the government of the nation would designate a representative, who would bear the title of political leader.

This provincial division consolidates and prevails even up to today. Immediately it equips the capitals of the provinces with the basic institutions of government, created at the same time as the political heads, (today, these are assistant representatives of the Government). In addition, the provincial division is the boundary for all Administrative branches and for any future divisions. All city councils, and Alfoz or surroundings, must be completely within a province. Shortly after all the provinces are completely delimited with the corresponding enclaves.

In 1834, the provinces were divided into Jurisdictions according to their provincial limits. The courts of first instance and instruction would provide the courts, and later it would be the base for the electoral districts and the taxes. In 1868, 463 judicial parties and about 8,000 municipalities existed. In the municipal elections of 1999, there were 8,037 city councils; and some were not older than 10 years.

The adaptations and later modifications to this division have been minimal. The provinces defined in 1833 continue to be, according to the Spanish Constitution of 1978, basic parts of the territorial organization of Spain (Art. 141), its electoral circumscriptions (Art. 68) and the units from which the Autonomous Regions are outlined.

The general criterion would be to smooth down the differences so that the action of Government can be uniform and easy.

“Not an ideal equality but a real equality” (Bauzá, 1813).

“Whenever there is conflict, the abstract yields before the concrete, the general before the individual, the rational before the historical and all before the political-administrative necessities” (Calero, A., 1987).

During the Old Regime in the liberal atmosphere of the government, the character was multiform in proportion to the political and administrative budgets.

They looked for a standardization in population and extension, with the administration adapted by means of a civil governor. Nevertheless, the distribution was not uniform and it was fundamental for there to exist a necessary communication between governor and governed. This required transfers in the space (the news, orders, requests, people, etc.). The topography was another one of the corrective factors. The Spanish people did not establish uniform towns and the geographic characteristics were very diverse, in addition to the social structures, customs, rights, languages and political institutions, all of which had to be considered.

The fundamental formation criteria would be the following ones:

-Population

The representation of 70,000 souls with a deputy in Cortes is a suitable reference point. Bauzá in Cortes (1821) accepted this number, except for the argument to add a maximum and a minimum saying only that a top of 400,000 would be reasonable, although everything is relative. The result would generate a considerable disproportion (4.8/1, Oviedo/Vitoria, 1822). In those years, there was not much territorial mobility and the imbalances that would take place as a result of industrialization and post-industrialization were not anticipated.

-Extension

It was an attempt at rationalization formulating that “the action of the government is always in inverse relation to the square of the distances” (Miguel Cortés). The province more densely populated had to be less extensive than those of low population density. The fundamental reason was due to efficiency in the government and also to assure that the collectors were overrun by bandits. The originally homogenous extension soon

balanced with the population and wealth. The Cortes commission rejected the wealth criterion and insisted on which understood by true equality.

-Topography

This was one of the predominant criteria for the creation of new provinces. The basis were the natural limits or obstacles for the communication, mainly valleys and mountain range summits, more than rivers, since these attracted the population and the obstacles are surmounted with bridges. “This criterion is geographically positive, but politically monstrous” it was said by the Government.

The criterion to form provinces according to the “natural unit” prevailed in the geographers opposed to the historical considerations, which were more artificial. The limits of the provinces had to agree with those of their peripheral municipalities, and when in doubt, the one of the municipality would prevail, which would belong to the province nearest to the town-nucleus.

-Historical divisions

These were respected, more or less. “Bring together those that are of equal nature, language and character - language, education, customs, preoccupations” (Gutiérrez de la Huerta).

Perhaps this aspect gave rise to possible incidences in the emergence and later evolution of regionalisms and nationalisms.

-Capital status

It was considered important and sensible to conserve the old capital status with respect to the inherited conditions of center and looking for greater centrality, relation between population and industrial movement. The socio-economic characteristics were not immutable in the city center; therefore it is intuitive that the boundaries would have to adapt responding to the necessities of government throughout the time.

Other boundaries did not try to organize the space and the population within its origins with as much precision and rationality, but they looked for an identification with the geography that grouped and included them.

One of them would be the notion of region.

Region

(Spanish Dictionary Definition): 1. f. Division of territory that includes/understands several populations.

Other Spanish administrative units: parish, municipality, jurisdictions, province, etc. The notion of region registers in another category of references, which begins in the place or geographic point of the Pago and the region. All of them identify by an element or character that gives them their name. In the case of places it is an element: or it is a spring, a house, a travel stop or a water obstacle; in the case of the pagos, it can be a physical characteristic: the Gravels, the Berrocales, the Padul (of Latin padul is a marshland), a property or historical condition: The Quintanar, the Chaplaincies; an event: the Fights, the form in which they are run: “Roza” of... the type of culture or its value: the Cabañeras (that was cultivated every year, without fallow).

Most of the regions identified respond to physical characteristics and they usually encompass the word valley, level, etc., while others respond to historical demarcations like the County of Treviño, the Land de Medina, the Field of Calatrava; to a community or an ethnographic characteristic: Maragatería, to the type of vegetation or the use that became of it: The Monegros.

The regions such as managed territorial units are frequently described dividing them into categories according to different criteria with which they are defined as scope. For example: natural regions, functional regions, urban regions, polarized regions, historical regions, sanitary regions, agricultural regions, or service regions. They are demarcations of the territory with very different objectives, with the aim of containing complete municipalities. In Spain it has been common to establish the regions scope from the area served by a population center that would define itself as region head. Thus, the first territorial division in regions with administrative character and legal support were established in Catalonia in 1936. This manner of defining regions from the market areas, which connect theoretically with concepts of the geographic space, relates to the theories of Lösch and Christaller. In Spain occurred with the arrival of the fairs and licensed weekly markets to the villas in the medieval “fueros”, which have remained up

to the present. They were still very alive in the middle of century XX. The villas, with its alfoz, defined a market area which could serve as a base for the region.

Other mechanisms to define regions have been the ones referring to management, or they were the beneficiaries of sanitary services, or those of agrarian extension; there were event groupings of municipalities in communities for street-sweeping and garbage collection or water services and cleaning.

The dispersion of initiatives, together with the persistence of old concepts, which frequently clash with market areas, has originated so that the proposed regionalism in many of the Independent Communities are not recognized for all purposes and they cannot manage to form the space that is assigned to them.

In several Autonomous Regions, regionalism was oriented to the benefit of services or the arrangement of the territory, but not to the creation of a territorial frame with administrative capacities over the territory, as when they correspond to the municipality or the province.

Municipality

(Spanish Dictionary Definition) (Lat. municipium). 1. m. Inhabitants Set of a same jurisdictional area, governed by a city council. 4. m. Between the Romans, free and main city, governed by its own laws and whose neighbors could obtain the privileges and rights of the citizens of Rome.

The linguistic term “Pago” of Latin Pagus is very interesting in relation to municipality. This is the traditional denomination given to relatively small territories. Their areas usually include from hectares to not more than 5,000 km². They characterize and distinguish the rural peripheral territory of a locality or one having certain limits (frequently natural, for example: rivers, mountains, swamps, etc.) or ecological characteristics.

The municipality can encompass a single locality or several; being able to make reference to a city, town or village, or to a grouping of such.

The municipality is made up of a territory clearly defined by a local area of fixed limits and the population that inhabits it; although sometimes it is not continuous territorially and it can extend outside its limits with exclaves (i.e. including enclaves of other municipalities).

It is possible to suppose that the origin of the jurisdictional term for municipalities arises like the grouping from cadastral parcels, property of the inhabitants governed by a same City council, no need for them to be linked within a continuous area.

It's not possible that these inherited administrative bonds must remain forever; mainly when the territorial relations that settle down now surpass and weaken the utility and adjustment of these demarcations, specially locating the tertiary uses and residential growth clearly supra-municipal.

At the moment, the necessities and capacities of government are very different. Today the boundaries projected with the criteria from almost two centuries ago remain, though nevertheless, the conditions have changed radically.

These territorial divisions were designed to standardize and govern a country, based in capacities of communication (physical and virtual) very inferior to those of nowadays, the design of these divisions today would have to take care of the suitability of these same criteria, adapting them to the present real circumstances, being able also to respect the historical division and the criteria in which they were based.

This historical review on the reasons and criteria of the territorial division serves us to understand and question to what extent the municipal and provincial boundaries are inherited, and that they do not suitably respond to the processes of metropolitan and regional urban growth. The population has daily mobility unimaginable in c.XIX, the topography is no longer conditioned so much upon communication (technological advances, infrastructures, Internet, etc.), with management able to be more agile, etc.

This functional anachronism gives power and autonomy to the municipalities on the dominion of territory in which they possess. This situation is propagating the great deterioration of the spaces, which meanwhile need to be valued on another more regional and local scale. An urgent adaptation of the instruments is required which order territory in consideration of these changes and imbalances.

The limits of the city now

When we think about the city limits we are thinking about its very definition, its sense and its meaning. It is usually difficult to give a precise definition of the city, either geographically or otherwise. In many cases the study of morphology has been reduced to a mere study of the function: commercial, cultural, industrial, military cities, etc. A primary function is, in effect, the commercial or economic one. Other criteria of classification associative ones, constructive ones, those of zone use, etc.

The city is a totality which constructs itself, wherein all the elements correspond to form "l'âme de la cite" (Chabot, 1948). The French geographers, like Reclus, Vidal of the Blache or Le Play, have indicated that the city and the territory have been constructed themselves and they constitute its "raison d'être", but have let operate the meaning of the structure interviews. Most of these studies have refused an analysis of the concrete that is in each urban event and its repercussions in the surroundings.

The illustrated tracts of c. XVIII distinguished the form as the principal aspect of the city structure, being this one that remained in spite of its transformations or adaptations. Voltaire would write "the obligation of all construction was to put itself in direct relation with the city".

It's interesting to mention that the Greek city was initially characterized by the development from the interior towards the exterior, and only after the archaic period, by reasons purely defensive, the Greek cities were surrounded with walls. The origin was not from the will of a sovereign, but, a relation with nature mediated through the form of a "myth" (Poète, M., 1929).

The Polis was a city-state, and their inhabitants belonged to the city although, they were dispersed, to a great extent, in the surrounding country. The union with the territory was very strong and forming an inseparable body, very different from the cities of East, that arose more like great walled camps.

It would be to write that (Martin, 1956) the union between Athenians and the city was essentially political and administrative, and not as much residential. The

problems of the city interested to the Athenian from the political point of view and urban general. The first reflections in the Greek urban design are theories that take care of the best form of the city and the more favorable political organization for the moral development of the citizen. The material aspect of the city was secondary, almost as if this one was merely a mental place, one notion or a "myth".

This conscience and valuation of urban history help us to recognize and show that the territorial, administrative and political bonds used in the metropolis present were raised originally to favor the development of the citizens. It's desirable to recover a real and present consistency of those relations.

It's more and more arduous to establish a definition and appropriate boundary of the real city that we lived. This one depends on the variables and approaches that are assigned to it.

It exists, nevertheless, a necessity to understand the urban processes very indissolubly related to the limits and the criteria chosen for its arrangement, administration and development.

Some of these fundamental criteria have been centered basically in:

- The legal statute, being this definition, an associated administrative boundary to a population dimension (NUREC, Network of Urban Research in the European Community).

- The morphologic definitions, based on the extension of space constructed with a certain physical continuity by means of a series of specific criteria. According to NUREC, in their Atlas of European Agglomerations with more than 300 cases, the criteria are:

a) In order to be integrated in a same agglomeration of constructed space it does not have to present/display solutions of continuity superior to the 200 meters of nonurban ground;

b) When 50% of a municipality population are inside a continuous one is included in the this whole municipality;

c) A minimum threshold of 100,000 inhabitants is precise to take the agglomeration in consideration.

- The functional spaces, referring to the relations network in the territory through mobility of labor, leisure, services... and its area of influence.

- The economic structure, associated to the ways of life and its characteristics of location, proximity-vicinity and positive accumulation or external value.

- The services hierarchy, in relation to the consumption and at the specialization and diversification level (Christaller, W). Each function is associated to a scope characteristic creating therefore a multiplicity of centers in the territory. According to Dematteis, on a local scale, the centers of the urban system tend to replace the relations of hierarchic-functional dependency by relations of complementariness in network.

The scales adapted for the understanding of the urbanization processes and its repercussions are necessary if we do not want to draw erroneous conclusions with the different criteria from analysis. This territorial, economic and social reality affects already in Spain to more of a 70% of its population (Susino, 2003), and therefore, the knowledge of this one can help to adapt such jump of scale of the problems and its management (supplying, public transport, markets of work, policies of house, dowries...).

Ebenezer Howard was one of the first urban theoreticians who at the end of the s. XIX thought about the problem of the city construction and the house as a regional question. He created its theory of the "Garden cities of tomorrow" and the necessity of a balance between the field and the city, and the dynamics of the urban rational growth

The idea of "urban field" appears with Friedmann and Miller (1956). They try to express the increasing functional scene in which the individual activities are developed. It's possible thanks to the increase of mobility (leisure, services, work-call to account...), rent and free time.

Peter Hall and Hay introduce in the eighties the notion of "Functional Urban Region" trying to give answer to the problems that surpassed the traditional notion of city.

In the nineties, Castells establish that "the excellent de-

fnition of great cities does not correspond with the municipal boundary, not even with the metropolitan areas but with the metropolitan region from the point of view of the economic-functional analysis". The new great city is the area of direct and daily influence of the economic trims and organized processes from a certain territory".

The increasing sproutings moved away urban sets of the traditional centers are explained by the American Joel Garreau in their book "Edge cities" (1992), or by Robert Fishman (1987) with the notion of "tecnourbes" like alternative model to the traditional central cities.

Other many theoretical approaches exist that try to explain the new forms of city. They are hardly comparable due to so particular territorial characteristics that they have even though some general characteristics can be common.

It is important, in any case, to reframe the idea of inhabitant like the one of place.

No longer are they inhabitants of a place but inhabitants between places. The people bonds with the spaces have changed even though they are continued becoming related administratively and being related to previous ways of life.

The same difficulty of acceptance exists, that the one that raised Galileo in century XVII, when said that the Sun was not turned around the Earth. This idea meaning that in the limitless universe existed infinity of particles and planets, that move and interact to each other. It suddenly appeared a new space conception and the radical possibility of multiple centers in movement.

We have been giving a greater relevance to the location, and vicinity relations between elements, as resulting from the changing interaction and the proximity. Also the space and the city have been perceived more and more like a discontinuous sequence of landscapes, atmospheres and environments, in which the urban thing appeared with different degrees from materialization or intensity.

Although the morphology of the traditional city persists, with their squares and streets, the more dynamic metropolitan ways of life establishes and draws new car-

tographies of the use and daily living. They compete and surpass normally to the previous ones. The enormous attraction of metropolitan activity of the complexes is seen for example in the multiplex urban artifact. The contradictory sedentary life and the increase of the trips and movements reveal new forms of encounter, leisure and consumption.

The territory can be understood like an addition of parts, heterogeneous and complex, recognizable and not totally independent units. The negation of the wealth, diversity and increase of interactions between the territory elements, allows to the creation of enormous losses and misalignments of the system as a whole.

The marks of Granada

The metropolitan territory of Granada is living these changes on a particular way. Their strong geographic relation with the fluvial valley of the Genil river and the 32 municipalities that constitute their metropolitan area administratively, has constructed a very dynamic urban system that is hardly able to coordinate its growth and internal organization. There exists a Regional Planning (POTAUG) that draws its territorial model indicatively and protects the green spaces limiting the growth, especially in the zones of exceptional productive value. It has been an observed tendency in the last years. Most of the municipalities want the maximum growth of its city centers (the urbanizable land was triple the urban land already consolidated in some municipalities), independently of its capacities like accessibility, public transport, services, sustainability and suitability... The damages caused on the rest of the neighboring municipalities are unknown, consciously or not. These projects break the norms of the superior planning. Because of these ethically and functionally thoughtless imbalances, land use changes were limited to 40% of their original urban surface.

Granada aware of its weakness in metropolitan transport continues to desire an extension, adjoining and infill growth like any other smaller municipality. This strategy avoids confronting the reconfiguration of its urban system and reframing other more effective alternatives for a model of development projected towards the future.

The last PGOU (2008) "General Plan of Urban Arran-

gement", argued as something positive that there was a ground occupation lower than 24% when the Law allowed it up to 40%. However, it is a metropolitan municipality with the most restrictions to growth, topographic or for environmental protection. The fertile valley has a recognized ecological and productive value. The contradiction between municipal planning and the territorial is clear: local interests, taking advantage of good regional conditions, are prioritized (priority) over more general interests. There is a prevailing incapacity of coordination and a deficiency of joint projects.

The policies of protection and preservation in this competitive and not coordinated panorama prevent the development of any raised territorial model, like they confirm the unsuitable context in which they try to be implemented.

The new logics of sporadic and fragmented urban growth require another compensation system of loads and benefits according to the territorial influence areas of the new urban areas (great urbanizations, golf courses, malls...).

The territorial planning will be weak and incapable to direct the development model of the natural and cultural values in these surroundings while these changes are not carried out, and the municipalities have absolute power on the ground of their boundary.

We see an example in the planning of Láchar municipality localized at the extreme west of the POTAUG' scope boundary. It incorporates the deployment of the second circumvallation of Granada increasing its accessibility to the regional road network. It locates a new industrial ground with double surface of the urban city center approximately, as well as new residential areas on land described as high productive value and ignoring the "limitation of urban growth" on grounds of exceptional productive value.

Although POTAUG (regional planning) is legally open to specific modifications raised by PGOUs (municipality planning), we can observe habitually opposed valuation and objectives.

Nevertheless we know that they come producing diverse examples of attempts at equitable or adaptive contribution. They give an answer to the misalignments and

disagreements between near municipalities. There exists the Italian distribution of loads and benefits "perequazione territoriale" to the French "taxe professionnelle" to mediate and cushion the competition between municipalities being awarded the beneficial performances for the territory. The Law Chevènement relative to the simplification and the reinforcement of territorial cooperation (1999) with several municipalities, or Law SRU (Urban Solidarity and Renovation, 2000) are trying to give Territorial Coherence (SCOT) to the new urban developments.

Conclusions

The understanding of the meaning and utility of the municipal boundaries in the urban and territorial evolution are necessary. It requires taking care of physical configuration changes and real implications.

The interaction between municipalities is inevitable and its policies cannot be conceived independently of its metropolitan surroundings. In addition to the Plans of Territorial Arrangement (POT), a good proposal would be to raise Territorial Special Projects with multisectorial character municipalities in a no finalist, rigid, total or finished way. It produces autonomous and not isolated metropolitan fragments favoring and enriching the specific and multiple metropolitan images. They could be integrated territorial projects that allowed the reintegration a certain metropolitan and geographic unit, as would be suggested by the river channel, a valley or a coastal strip.

The administrative boundaries of a territory do not have to ignore and neglect the geographic coherence of the physical, human and environmental surroundings that coexist in it. Therefore, the regional policies together with the local ones correspond to give a greater attention to the serious imbalances and consequences that provoke territorial interventions. They avoid solving the caused negative repercussions to its surroundings.

As a conclusion, it is interesting remember Bruno Taut writing almost a century ago, on "the dissolution of the cities":

"Who would like to draw up limits now?

What society could say now: "Stop! Do not pass by that

river or that mountain! ”?

The Earth is cultivated and watered with the effort of all of us. Everywhere one lives dispersed... between the oceans on water and the forest... The great spiders - the cities- are not more than memories of a remote time, and with them the States. The city and the State have died the one with the other. The Mother country has been replaced by the small mother country, and each one finds it anywhere where it works. No longer is there not field and city, nor either war and peace”.

