



del 26 al 30 de noviembre de 2012
**16 CONVENCIÓN CIENTÍFICA
DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA**
PALACIO DE CONVENCIONES DE LA HABANA



ITINERARIOS NARRATIVOS METROPOLITANOS

METROPOLITAN NARRATIVE ITINERARIES

Primer Autor (Cabrera-Manzano, David)¹, Segundo Autor (Martínez-Hidalgo, Celia)², Tercer Autor (Rodríguez-Rojas, María Isabel)³

¹Dr. Arquitecto de la Universidad de Granada, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Campus Fuentenueva c/Severo Ochoa s/n, CP. 18071, Granada, España,

²Arquitecta, Universidad de Granada, ³Dra. Ing. Caminos, Canales y Puertos, Universidad de Granada

¹e-mail:dacama@ugr.es

RESUMEN

Se plantea la pertinencia de estudiar la estructura urbana de un territorio a través de las relaciones urbanas que se producen entre los diferentes elementos arquitectónicos y lugares de especial significado, tomando en este caso un estudio del territorio de la Vega de Granada. Aparece la posibilidad de entender el desarrollo urbano como una estrategia de intensificación lineal de las relaciones existentes dentro de un espacio metropolitano, provocando una nueva síntesis a través de la narratividad de los elementos significativos de valor y las acciones que lo transforman. El espacio interurbano que separa un asentamiento o lugar metropolitano de otro se convierte ahora en un espacio de tránsito experiencial reforzado, en el que la percepción metropolitana y multifuncional del territorio cobra una especial resonancia. Queremos imaginar un territorio como suma integrada de historias y redes de relaciones metropolitanas en las que la riqueza de conexiones y calidades espaciales de los proyectos arquitectónicos y urbanos consigan una progresiva puesta en valor de un territorio, ya sea espacial, cultural, económico, político o social. Esta cualidad narrativa de ritmos, contrastes, variaciones, accidentes y significaciones acumuladas y enriquecidas, consolidan un historia espacial de los territorios a través de sus permanencias y experiencias.

PALABRAS CLAVES: Narratividad, Itinerarios, Territorio, Paisaje, Arquitectura

ABSTRACT

It argues in favor of studying the urban structure of a territory through urban relationships that take place between the different elements of buildings and sites of special significance, taking in this case a study of the territory of the Vega of Granada. It appears the possibility of understanding urban development as a strategy of intensified linear relationships within a metropolitan area, causing a new synthesis through the narrative of the significant elements of value and the actions that transform it. The interurban space that separates a settlement or other metropolitan place now becomes a place of transit experiential reinforced that perception in metropolitan and multifunctional land use is of particular resonance. We imagine a territory as integrated sum of stories and metropolitan networks of relationships in which the wealth of connections and spatial qualities of architectural and urban projects achieve a progressive enhancement of an area, whether spatial, cultural, economic, political or social. This quality narrative rhythms, contrasts, changes, accidents and meanings accumulated and enriched, consolidate a space history of the territories through their permanence and experiences.

KEYWORDS: Narrative, Itineraries, Planning, Landscape Architecture

1. INTRODUCCIÓN

Las nuevas morfologías urbanas se están sumando a las formas urbanas clásicas -tramas históricas, crecimientos suburbanos, polígonos marginales, ciudad jardín, etc.- y están dando lugar a una nueva



del 26 al 30 de noviembre de 2012
**16 CONVENCIÓN CIENTÍFICA
DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA**
PALACIO DE CONVENCIONES DE LA HABANA



geografía metropolitana discontinua y heterogénea, en la que los lugares menos urbanizados —o los habitualmente llamados “vacíos”, entendidos ahora como posibles intervalos también activos y centrales— se convierten ahora en espacios primarios estructurantes que preservan el valor relacional del territorio (valles, topografías particulares, ríos, bordes marítimos...). Estos espacios tienen la característica de ser continuos o de constituir una entidad reconocible que permite leer la estructura general de la ciudad en el territorio y serán los espacios fundamentales en los que se sustentará el proyecto de la ciudad futura.

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

Los espacios significativos y sus formas

Pensamos aún 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 [1]. No deja de ser ésta, una reflexión parcial de un gran interés, apoyada 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 es de destacar la necesidad de una cierta estabilidad que permita el enraizamiento de un lugar concreto para permitir la construcción del tiempo o la noción de temporalidad, ligando a su vez, memoria, identidad y tradición.

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...-; los buscamos, los deseamos y nos estamos acostumbrando a ellos. Las ciudades son las supuestas portadoras de esta mágica atracción. Cada vez estamos más forzados a adaptarnos a la traslación, a la migración y la alternancia, 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 y la manera de experimentar 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 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” [2].

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 interiorizada, como una vida hecha de fragmentos y sensaciones desconectadas [3].

Se propone aquí una nueva síntesis [4] o unificación de la experiencia urbana, otra forma de construir el mundo desde la perspectiva del sujeto, estableciendo otro tipo de relaciones con la realidad; “una realidad que se definió constituida por lo que hay más lo posible, no puede ser tratada con los mismos productos que la realidad exenta que suponen las ciencias. Aquélla es una fuente constante de libertad y de azar, y como tal debe ser abordada. Al extirpar la posibilidad y la indeterminación, las ciencias han desencantado el mundo, han absorbido su magia. Eso es lo que hay que recuperar, sólo que en un estadio superior que no renuncie a las aportaciones de la ciencia”. Para ello es importante no dar una formulación precisa. Hay que promover la ambigüedad. La ambigüedad se relaciona más con el sentido que con el significado, aunque no hay inconveniente en que coincidan. Feyerabend y su “*Fisonomía del argumento*” también nos coloca ante la evidencia de que cualquier hecho tiene su causa en una multiplicidad de influencias.

“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



del 26 al 30 de noviembre de 2012
**16 CONVENCIÓN CIENTÍFICA
DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA**
PALACIO DE CONVENCIONES DE LA HABANA



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 sólo 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" [1].

Por tanto, se plantea que reintegrar el hombre en su discurso y acomodar el mundo a su medida es la perspectiva de la nueva inteligibilidad. 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.

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 percibir 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 creación del cine. El cine como eje de apertura a otros modos de aprehensión de la experiencia. En él las escenas se suceden y, aunque normalmente poseen una estructura base -introducción, desarrollo, nudo y desenlace-, estos "actos" o hechos no tienen por qué acontecer en ese orden. Se vive en una multiplicidad de mundos con una libertad que oscila entre la sensación de pertenencia y la de extrañamiento, siendo el arte del montaje [3] cinematográfico una herramienta muy apropiada para describir o apreciar las nuevas formas y desarrollos metropolitanos.

De alguna manera, es una forma de asumir la historia del territorio, no ya como un palimpsesto sino como un hipertexto, de vínculos no lineales, que generan unos saltos y contrastes, muchas veces, difíciles de asimilar pero con claros nexos referenciales.

Esto nos lleva a pensar que, a la "teoría de las permanencias" que magistralmente desarrollaron a principios del siglo pasado Poëte [5] y Lavedan, cabría incorporar o sumar otra, en la que no primara especialmente 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 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, son los lugares y las acciones que podrán permitir cohesionar el creciente desarrollo urbano expansivo y fragmentado. 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 concebirllos en sí mismos como espacio de relaciones y en movimiento, más que como una relación entre elementos fijos [6].

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.

Aparecen nuevos niveles de referencialidad en la que los elementos primarios no solo son los monumentos antiguos, sino otros elementos o *cosas urbanas* [7]. de escalas y significados más diversos, símbolos de lo que es deseable y valioso conservar. La geografía del paisaje y el trabajo sobre conjuntos ambientales a todas las escalas dimensionales, proporciona la base de una tecnología formal, desde un punto de vista arquitectónico, que estructura con significado todo el espacio físico que el hombre habita, estableciendo los límites de los entornos, las relaciones entre las estructuras individualizadas o la forma de pasar de una estructura a otra.



del 26 al 30 de noviembre de 2012
**16 CONVENCIÓN CIENTÍFICA
DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA**
PALACIO DE CONVENCIONES DE LA HABANA



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. 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.

Sistemas y 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 sistema.

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 cualidad 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.

Este sistema de redes de lugares 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 sistema.

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 urbana [8]. 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 una noción de sistema, social y espacial, en interacción con el propio entorno, y proyectado sobre las decisiones humanas y sus constantes modificaciones. 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 y su narratividad.

Centralidad y dependencias armónicas

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 las actividades pueden estar vinculadas*”



del 26 al 30 de noviembre de 2012
**16 CONVENCIÓN CIENTÍFICA
DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA**
PALACIO DE CONVENCIONES DE LA HABANA



(Dematteis, G.). Los nuevos centros cívicos de hoy se constituyen en las intersecciones de la red social y la red física del territorio.

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 territoriales influyen 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 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, como programas a los que conectarse, y que integran una nueva red nodos o lugares “hub” –concentradores- de realidades distintas y cambiantes.

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, 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 y polarizado.

“..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 las cuales algo se les ha añadido: algo capaz de reinterpretarla, y reinventarla, por la intervención en los vacíos que en ella quedan”[9].

2. LUGARES DE OPORTUNIDAD

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. [10].

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 espacial de la ciudad se vuelve menos reconocible en el territorio, al coexistir la escala próxima con la escala lejana, y aumentar las posibilidades de desplazamiento. A pesar de esto, el mundo se sigue pudiendo organizar, y entender, desde referencias o puntos y líneas focales, dividiéndolo en regiones determinadas, o identificando *itinerarios singulares*.



del 26 al 30 de noviembre de 2012
**16 CONVENCIÓN CIENTÍFICA
DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA**
PALACIO DE CONVENCIONES DE LA HABANA



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 movimiento. Al respecto, G. Kepes escribe que, *“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”*.

Las áreas de oportunidad tendrán lugar especialmente en estas líneas o cambios de fase entre las diferentes escalas de las tres funciones básicas de la residencia, las actividades singulares y la circulación. Como 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 segregación 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.

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, se quiere 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.

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. Aunque también, a veces, es excesiva la identificación que asocia belleza con orden [11].

Líneas y alineamientos

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.



del 26 al 30 de noviembre de 2012
**16 CONVENCIÓN CIENTÍFICA
DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA**
PALACIO DE CONVENCIONES DE LA HABANA



Podríamos decir que las primeras líneas aparecen con el tránsito de las personas al recorrer el mundo en busca de alimento. 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.

Las líneas existentes en el territorio, no son sólo las provocadas por los itinerarios persistentes y los desplazamientos deseados. Cuando el ser humano decide *quedarse* y funda un lugar, se ve obligado a dar forma a ese entorno físico, adaptándolo, construyéndolo, cultivándolo, ordenándolo; para así poder organizarse en el espacio.

Estos elementos lineales constituyen referencias para el territorio y la ciudad. 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.

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. También otros factores como el viento o el soleamiento han determinado formas y líneas más orgánicas o fragmentadas.

Itinerarios de desarrollo urbano

Las ciudades nacen y permanecen sobre ejes de desarrollo o “generatrices” del territorio, mantienen la posición de sus trazados, crecen según la dirección y 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.

“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.).

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 funcional [12]. El uso, la densidad y la extensión constituyen el código genético de cada filamento urbano que recorre el territorio.



del 26 al 30 de noviembre de 2012
**16 CONVENCIÓN CIENTÍFICA
DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA**
PALACIO DE CONVENCIONES DE LA HABANA



También el ensanchamiento de la escala de las vías, de las parcelas y de los edificios, como el caso de París en el s.XIX, rompe el marco de relaciones de proximidad característico de la ciudad preindustrial, pero sólo para sustituirlo por un nuevo marco de convivencia.

Finalmente, la ciudad de hoy, 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 (Barba, R.).

Tejidos y trazados

Los trazados 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. 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.

Ritmos y repeticiones

La repetición genera un orden físico y temporal suspendido, que trasciende el lugar y su experiencia. Normalmente, al observar el territorio, contemplamos sucesos que se repiten con cierta regularidad. 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.

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.

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.

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 repiten. 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* 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.

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.



del 26 al 30 de noviembre de 2012
**16 CONVENCIÓN CIENTÍFICA
DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA**
PALACIO DE CONVENCIONES DE LA HABANA



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. 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.

Otra invariante perceptiva que queremos resaltar en la construcción del territorio también serán la semejanza y las variaciones. 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 emergencia de multitud de nuevos centros no tiene porqué 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.

Hay también otros mecanismos favorables de diseño urbano en su incorporación dentro del territorio, como son el contrapunto, 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.

Lugares metropolitanos de articulación

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.

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 al deformarse con el fin de expresar su función en la frase.

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 sistemas. Por eso, una transformación que da entidad a una zona límite es probable que contribuya a reafirmar un lugar. La transformación que preserva y realza la estructura, introduciendo límites, es probable que incorpore a ella una variedad de efectos positivos. Podemos destacar entre otras muchas experiencias, las del arquitecto Steven Holl llamada Edge of a City.

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. Una ciudad articulada y plural exige un orden abierto donde la multiplicidad pueda mostrarse.

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.



La concepción del proyecto urbano como suma de lugares de ensamblaje o de actuaciones locales de repercusión metropolitana, supone 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. Estos enlaces y uniones 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 público 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. 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 sobre la Vega 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 una suma 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 eminentemente 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 de 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 vega en la ciudad llegue a ser tan importante como la infiltración 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” [13]

Itinerarios narrativos metropolitanos

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



del 26 al 30 de noviembre de 2012
**16 CONVENCIÓN CIENTÍFICA
DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA**
PALACIO DE CONVENCIONES DE LA HABANA



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 sí 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 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.

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. 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, el 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.

El 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 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.

Las intersecciones y enclaves van marcando las travesías dotándolas de potenciales extremos de referencia y articulación. Algunos de estos enclaves serán de gran importancia estratégica, con una gran relevancia para que el sistema urbano adquiera significado y 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 ciudad y la región tienen nuevas esquinas emergentes, motivadas por las nuevas formas de actividad y movimiento. Estos nuevos itinerarios, ángulos urbanos o centros de atención son las nuevas potencialidades localizadas.

RECONOCIMIENTOS

Los autores desean agradecer a los miembros del Laboratorio de Urbanismo de Granada sus inestimables aportaciones en relación al tema tratado en este artículo.



del 26 al 30 de noviembre de 2012
**16 CONVENCIÓN CIENTÍFICA
DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA**
PALACIO DE CONVENCIONES DE LA HABANA



REFERENCIAS

1. LYNCH, Kevin. *La Imagen De La Ciudad*. 7ª ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2006. ISBN 8425217482.
2. PRIGOGINE, Ilya, 1917-. *El Fin De Las Certidumbres / Ilya Prigogine ; Traducción De Pierre Jacomet*. JACOMET, Pierre, trad. ed., 2ª ed. ed. Madrid : Taurus, 2001. ISBN 8430600256.
3. BENJAMIN, Walter, 1892-1940; and TIEDEMANN, Rolf. *Libro De Los Pasajes*. Madrid: Akal, 2009. ISBN 8446019019.
4. CRUZ RODRÍGUEZ, Manuel. *Narratividad :La Nueva Síntesis*. Barcelona: Península, 1986. ISBN 8429725075.
5. POËTE, Marcel. *Introducción Al Urbanismo : La Evolución De Las Ciudades : La Lección De La Antigüedad / Marcel Poëte ; Prefacio De Donatella Calabi ; Traducción De Maurici Pla Y Albert Fuentes ; Edición Y Revisión De Ángel Martín Ramos*. CALABI, Donatella, pr., et al ed., Barcelona : Fundación Caja de Arquitectos, 2011. ISBN 9788493940935.
6. INGERSOLL, Richard. *Sprawltown : Looking for the City on its Edges / Richard Ingersoll*. New York : Princeton Architectural Press, 2006. ISBN 1568985665; 9781568985664.
7. DE SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, Manuel; FRAMPTON, Kenneth and IBELINGS, Hans. *De Cosas Urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008. ISBN 9788425222603.
8. WEBBER, Melvin M. *Indagaciones Sobre La Estructura Urbana*. 2ª tirada ed. Barcelona: Gustavo Gili, 1974. ISBN 8425203805; 8425203805.
9. SECCHI, Bernardo. "Un programa de búsqueda" Casabella 497, Milan: diciembre 1983.
10. CABRERA MANZANO, David. *Figuraciones De La Ciudad Región De Granada [Recurso Electrónico]/ David Cabrera Manzano; [Dirigida Por] José Luis Gómez Ordoñez*. GÓMEZ ORDOÑEZ, José Luis, dir.; and Universidad de Granada. Departamento de Expresión Gráfica, Arquitectónica y en la Ingeniería, otr. eds., Granada : Universidad de Granada, 2010. ISBN 9788469351925.
11. ESPAÑOL, Joaquim. *Forma Y Consistencia : La Construcción De La Forma En Arquitectura / Joaquim Español ; Coordinación De La Edición, Claudia Penáranda*. PEÑARANDA, Claudia, ed. lit. ed., Barcelona : Fundación Caja de Arquitectos, 2007. ISBN 9788493592943.
12. BOERI, Stefano, 1999. "Filament City", Rotterdam. Lotus nº107, 2000, pp. 128-131.
13. Laboratorio de urbanismo y ordenación del territorio (Universidad de Granada). *Ordenación Territorial Del Espacio Fluvial Del Río Genil*. Granada: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, 2010. ISBN 9788492757602.

SOBRE LOS AUTORES

Dr. Arquitecto David Cabrera Manzano es profesor de Urbanismo y Arquitectura del Paisaje de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Granada. Es miembro del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio y del Grupo de Investigación Laboratorio de Urbanismo -RNM 357-. Tesis Doctoral "Figuraciones de la ciudad región de Granada" (2009).

Arquitecta Celia Martínez Hidalgo es profesora de Urbanismo y Arquitectura del Paisaje de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Granada. Es miembro del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio y del Grupo de Investigación Laboratorio de Urbanismo -RNM 357-. Becaria FPU.

Dra. Ingeniero de Caminos Canales y Puertos María Isabel Rodríguez Rojas es profesora de Urbanismo de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Granada. Es miembro del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio y del Grupo de Investigación Laboratorio de Urbanismo -RNM 357-. Tesis Doctoral "Planificación territorial del agua en la región del Guadalfeo" (2008).