

NUEVOS LUGARES METROPOLITANOS DE LA CIUDAD REGIÓN DE GRANADA

NEW METROPOLITAN PLACES OF THE CITY REGION OF GRENADA

David CABRERA MANZANO*

RESUMEN

Este artículo reflexiona sobre los nuevos “lugares metropolitanos” de la ciudad región de Granada con el objetivo de poder reforzar la cohesión y los valores que estructuran este territorio. El marco de estudio son los tres ejes metropolitanos de Granada hacia Guadix, Loja y Motril, por ser los espacios con mayor potencial de transformación, intercambios y desarrollo. Los potenciales centros de valor se desplazan a múltiples lugares posibles y es preciso analizarlos y dotarlos de un nuevo sentido urbano, más rico en relaciones. Es oportuno dibujar ese campo singular de centralidades mediante mapas útiles que muestren su estratégica localización y cualidades inmanentes para la inserción de programas abiertos y cambiantes.

Se plantea la necesidad de articular el extenso territorio urbanizado como una red de centros o intersecciones en múltiples haces a través de exploraciones de otros lugares focales, el análisis de su disposición y distribución, observando desplazamientos, repeticiones, proximidades, etc.

Palabras clave: lugar metropolitano, centro, Granada, urbanismo.

ABSTRACT

This article reflects on the notion of metropolitan areas in the city of Grenada region in order to strengthen the cohesion and values that structure the territory. The framework of the study are the three metroplitan axes of Grenada to Guadix, Loja and Motril, being the areas with the greatest potential for transformation, trade and development. The potential value centers move to multiple locations and need to be analyzed and given a new urban meaning, richer in relationships. It should draw this unique field of centralities with useful maps showing its strategic location and qualities inherent to the inclusion of open programs and changing.

This raises the need to articulate the urbanized and extensive territory as a network of multiple beams or intersections through exploration other focal places, the analysis of its disposition and distribution, shifts, repetitions, proximity, etc.

Keywords: metropolitan place, centre, Grenada, urbanism.

* David Cabrera Manzano (dacama@ugr.es) es Doctor Arquitecto, Profesor de Urbanismo en la Universidad de Granada, España.

1. Introducción

La ciudad región de Granada vive actualmente un proceso de transformación y redefinición, tratándose no sólo de un incremento de la ocupación de suelo sino de la emergencia de nuevas estructuras espaciales y mutaciones de forma que requieren otras miradas para su entendimiento.

Las nuevas relaciones entre residencia, trabajo, ocio, áreas productivas, servicios e infraestructuras, se desarrollan en una región urbana descentralizada en continuo proceso de adaptación y actualización. En estas relaciones urbanas aún intervienen otros factores funcionales y referenciales que los antiguos centros históricos siguen manteniendo y acumulando, especialmente los considerados históricos. Además, como hemos podido observar, el derroche de suelo destinado a la vivienda unifamiliar y el excesivo uso del transporte privado, ha generado una redistribución de las grandes actividades urbanas produciendo a su vez una convivencia morfológica entre la lógica terciaria y la formada por fuerzas y realidades urbanas locales. Es por esto que el significado de la ciudad como centro clásico se debilita, en parte, por la propagación de lo urbano en todas las direcciones, y en parte, también, por la conservación y regulación extrema de los lugares históricos. Esta necesidad de control del patrimonio o los recursos urbanos aparece paradójicamente como reacción ante el miedo a la pérdida de valor que pudiera producir el cambio acelerado, a pesar de que nada es siempre lo mismo en la mayoría de los casos.

Podemos decir que el espacio metropolitano es el principal escenario del desarrollo urbano actual, con una capacidad de atracción dominante y una estructura espacial determinada físicamente por las interacciones producidas en las redes sociales y la forma de localización de las actividades cotidianas. En la medida en que la búsqueda de mayor accesibilidad va desvinculándose y desatendiendo las relaciones de proximidad en este espacio metropolitano, las relaciones de convivencia resultan menos importantes para el mantenimiento de las comunidades sociales y son más habituales las comunidades de interés que no están definidas territorialmente. Es decir, se produce una mayor discontinuidad espacial entre los lugares de mayor contacto ciudadano y una creciente deslocalización geográfica de las actividades cotidianas. Hay más niveles de orden en el territorio que se suman y coexisten con los preexistentes.

La cantidad, complejidad y extensión de las relaciones de las personas en el espacio ha aumentado y nos obliga a su integración manejando más parámetros o situaciones posibles. Por eso en los esfuerzos de estructuración e identificación de lugares metropolitanos se desvela una cierta imposibilidad de aprehender los lugares como una totalidad cerrada. La ciudad discontinua no puede ser leída como una unidad porque nunca es comprendida como un todo. De ahí el potencial estratégico de la arquitectura urbana como dispositivo capaz de referenciar contextos dinámicos integrando y articulando desarrollos futuros, en una suma de situaciones urbanas entremezcladas.



Fig. 1. New Babel¹, Sectoren rondo meen bos (Constant, 1967).

Cabe plantearse por tanto, establecer de nuevo las dimensiones y los elementos de base de la ciudad y el paisaje; reconsiderando la estructura parcelaria, el papel del espacio público y del espacio privado, la naturaleza del suelo, el carácter e influencia de los usos sobre el territorio, etc.; generando un nuevo hábitat más apropiado a los modos de vida actuales. Sin embargo, los problemas metropolitanos no son sólo problemas de dimensión, sino que son una cuestión de calidad de las relaciones y de leyes de desarrollo (Fig. 1).

Partiendo de que existe un estrecho vínculo entre arquitectura, ciudad y territorio, queremos profundizar aquí, la consideración de la dimensión espacial y arquitectónica del territorio como condición indispensable para la correcta formulación de los hechos urbanos contemporáneos.

2. La práctica y el proyecto de lugares metropolitanos

Los problemas urbanos están continuamente redefiniéndose con cada nueva aportación y por eso la ciudad es una realidad dinámica que nunca está acabada. Con cada proyecto que se incorpora en nuestro entorno, se plantea una nueva situación que reconfigura la existente forzándonos permanentemente a mirar las cosas de una manera nueva.

¹ Esta imagen sugiere la potencial aparición de este nuevo espacio metropolitano descentrado y heterogéneo que subraya sus fragmentos urbanos como un nuevo sistema de centros, esquinas y bordes significativos 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).

Se diría que las ciudades crecen aprovechando oportunidades ocasionales de las condiciones especiales del momento y el lugar, y construyen así la forma de la metrópolis en base a una lógica de mosaico fortuito. Hoy muchos esfuerzos están precisamente en hacer comprensible y operativo ese mosaico, re-escalando las piezas y las relaciones entre ellas. Efectivamente la vida de la ciudad se compone de 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.

La construcción de imágenes de síntesis que trabajan con la potencialidad y la posibilidad más que con la probabilidad y la previsión, es aceptada como la tarea más útil y eficaz ante la falta de certezas en los objetivos o los medios para poder alcanzarlos. Se establece por tanto una nueva geografía de centralidades urbanas de carácter paulatinamente polinuclear, en la que cada punto o esquina del territorio, potencialmente podría ser un germen de centralidad, constituyéndose así una red emergente con nuevos nodos, conexiones y jerarquías.

“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” (Serres, 1995).

La aparición y consolidación progresiva de los nuevos centros urbanos o territoriales, influye directamente en la evolución y consistencia del entorno próximo. Se polarizan, por tanto, de forma variable, los centros de atracción en el territorio y esta atracción no sólo es definida por su accesibilidad, también son propios: el valor paisajístico y simbólico de su localización, la importancia o intensidad de la actividad de referencia, etc. La trascendencia de la cualidad de estos centros, asociada en muchos casos a su diversidad, significación social, versatilidad arquitectónica y urbana, etc., y no tanto a su dimensión, es la que determina su resiliencia o capacidad de permanencia en el tiempo. En este marco físico, cabe atribuir una mayor importancia a las ideas urbanas, entendidas en este caso como programas arquitectónicos a los que vincular estrategias de proyecto.

Se plantea en torno a esta reflexión, una visión de la ciudad región de Granada como conjunto de trazos o lugares intensamente urbanos, repartidos hasta Loja, Motril o Guadix (Fig. 2) y se observa cómo la revalorización del contacto con lo físico y lo geográfico de los nuevos y viejos entornos urbanos anticipa la aparición de nuevas formas de uso del espacio.

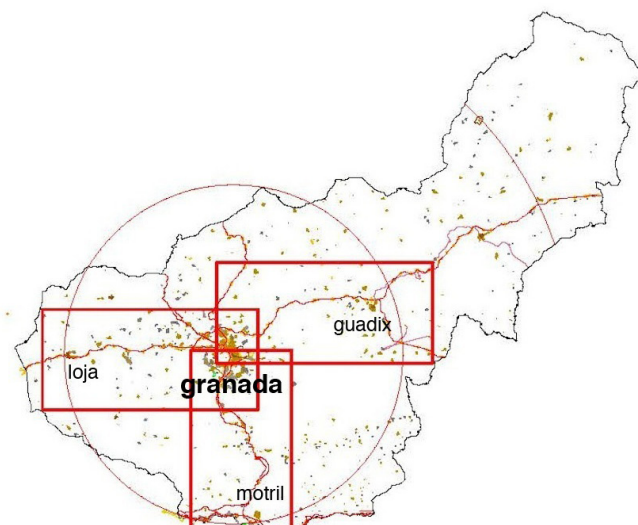


Fig. 2. Marcos territoriales de los tres ejes de desarrollo urbano.

Estas bandas están asociadas a los ejes geográficos y conectivos principales de la provincia de Granada. Tienen aproximadamente 50x20 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, la distancia temporal está 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, estos ejes son los más claros y estratégicos en una cohesión interna provincial.

Cabe proponer, en fin, algunas interpretaciones alternativas de la idea de lugar metropolitano como centro singular en un permanente esfuerzo de reinterpretación creativa, sensible y racional de habitar en el territorio.

La territorialidad que emerge con esta idea de sistema de lugares metropolitanos implica la apropiación de los mismos con actos creativos de los sujetos en el territorio. Se abre así una noción de territorialidad en la que “el territorio puede ser relativo a un espacio vivido, así como a un sistema percibido en cuyo seno un sujeto se siente ‘en su casa’. El territorio es sinónimo de apropiación, de subjetivación encerrada en sí misma” (Guattari, 2004).

3. Los procesos metropolitanos

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

Los nuevos usos de gran envergadura que demandan las ciudades actuales -parques deportivos, comerciales, culturales, institucionales, industriales...- y que no tienen cabida ya en los centros tradicionales, aprovechan este reequilibrio del territorio creando nuevos focos o centralidades de usos diversificados y funcionales vinculados a las redes.

Podemos decir que Granada también se encuentra frente a formas urbanas más próximas a la idea de una red multifocal de ciudad región en la que se produce una convivencia morfológica y funcional formada de ámbitos y realidades urbanas locales y regionales.

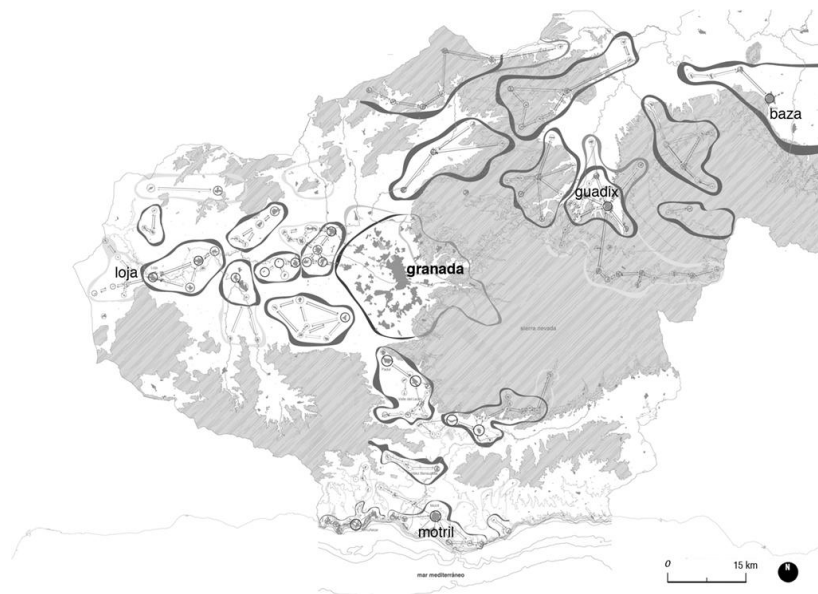


Fig. 3. Relaciones metropolitanas de proximidad en Granada.

La figura que se presenta aquí expone, en los tres sistemas o ejes territoriales a que nos estamos refiriendo, dos tipos de relaciones de proximidad entre asentamientos vecinos. 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...

Existe una fuerte relación entre las nuevas formas de comercio y producción, y la evolución que han sufrido las formas de crecimiento y urbanización. 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. La intensidad y calidad de las interrelaciones entre las empresas de dichas áreas son factores determinantes de su productividad y competitividad. 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, 2002).

A pesar de ser aceptada la diversidad funcional como un valor urbano se observa un bajo nivel de tolerancia a las mezclas. Esto induce a procesos de fragmentación espacial, especialización funcional y segregación social.

En las dos últimas décadas se ha asistido en Granada a la descentralización de importantes segmentos del empleo terciario y a la generalización de las grandes superficies comerciales² suburbanas, así como de grandes equipamientos urbanos. Los efectos de este proceso sobre el territorio son principalmente la fragmentación espacial, la especialización funcional y la segregación social. Paralelamente, 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.

Se han dado también 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.

Los centros y municipios rurales, como Huétor-Tájar (Fig. 5), 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.

Por otro lado, la movilidad observada constata la forma que adoptan las relaciones sociales y su evolución en el espacio. También la cantidad y la calidad de dichos movimientos pueden ser interpretadas como signos de la vitalidad de la metrópolis. Los estudios recientes al respecto aportan una visión más abierta (Marshall, 2005; Graham y Marvin, 2001), 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 sólo la jerarquía, sino también su riqueza y maniobrabilidad. Por ello se valoran cada vez más los conflictos suscitados por la intensidad y diversidad de los desplazamientos.

² Granada posee, dentro del municipio contiguo de Armilla, el Parque Comercial Nevada, con más de 200.000 m² de techo comercial y 15 ha de ocupación de Vega, actualmente en ejecución a pesar de sus desajustes urbanos. El desplazamiento de los lugares de actividad terciaria a grandes áreas y contenedores suburbanos propiciados 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 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 y Morandi, 2007).

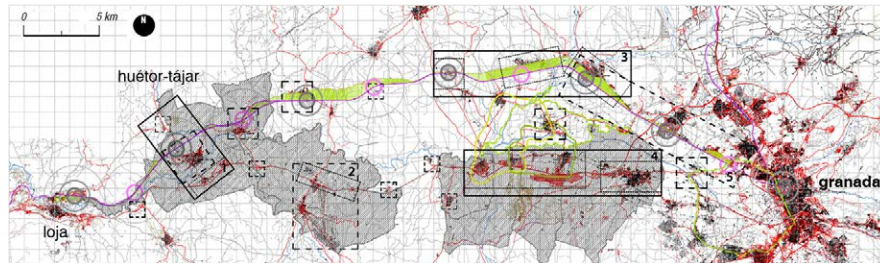


Fig. 4. Áreas Singulares de Estudio. Eje de Desarrollo Metropolitano Loja-Granada



Fig. 5. Transecto 1. Área Singular de Estudio Huétor-Tájar.

Este área de estudio es un transecto del corredor fluvial del Genil de un enorme valor estratégico dentro del eje de desarrollo entre Loja y Granada. Corresponde a la relación producida entre las dos rutas de recorrido importantes de este eje territorial. En un extremo se sitúa la autovía A-92, a la cual se le van adhiriendo 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; y en otro extremo tras el pueblo la barriada de la Estación de FFCC.

Es muy explícito el origen del asentamiento como encrucijada próxima al río Genil y como baricentro del área o “dominio” cultivable. 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.

Se destacan, además de los elementos singulares del tejido urbano, las áreas 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.

Uno de los desafíos planteados aquí es la necesaria resolución del conflicto entre la accesibilidad y la urbanidad de los lugares centrales, concretado en un nuevo acoplamiento entre las diferentes piezas urbanas y sus áreas de proximidad.

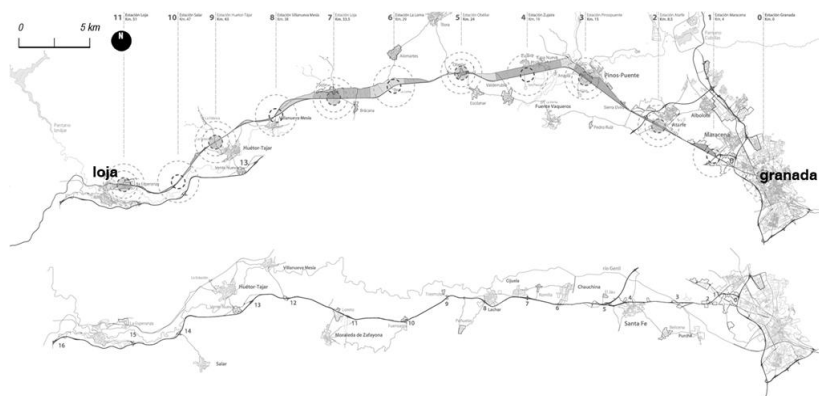


Fig. 6. Itinerarios de Desarrollo Metropolitano Loja-Granada.

Se observa un incipiente sistema paralelo de dos itinerarios de desarrollo metropolitano, enlazando de este a oeste, Loja, 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 de horarios o servicios. Sin embargo, el enlace secundario superior, dotado de un sistema de caminos más débil y lentos, también posee la línea de FFCC, 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 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 FFCC 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.

4. 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 (Bertalanffy, 1987).

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. Es de subrayar la importancia de la estructura por encima de la forma tridimensional del espacio para así buscar una idea sistémica de ciudad que considere las relaciones de proceso –funcionamiento y utilización– y las relaciones³ de forma (Webber, 1970).

³ 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 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.

De este modo se sugiere con este estudio que existe 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 proyectado sobre las decisiones humanas y sus constantes modificaciones (McLoughlin, 1969). Ya que además, “la práctica siempre se despliega en el tiempo, moviéndose en múltiples e indisciplinadas trayectorias” (De Certeau, 2000).

Por ello, entendemos que esta visión del fenómeno urbano apoyado en un sistema de relaciones dinámico y complejo es muy apropiado para comprender la naturaleza contingente de los entornos urbanos por donde nos movemos hoy en día.

5. Centralidades y 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. Los lugares urbanos singulares se conformaban como los centros propulsores y catalizadores del desarrollo metropolitano incidiendo directamente en la forma y valor del suelo próximo a ellos.

En la experiencia de la ciudad, las imágenes que reconocemos más rápidamente son los conjuntos urbanos dotados de mayor cohesión y unidad. Los límites pueden ser diversos y variables, pero normalmente existe un núcleo fuerte. Los núcleos urbanos no suelen estar aislados, sino que más bien se muestran relacionados, unos en contraposición con otros, generando un mosaico con la fuerza temática de cada una de las piezas.

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 o recurso urbano 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 red⁴, 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, 1995).

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 referencial⁵.

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.

⁴ 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.

⁵ 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 (Wright, F. L. (1960): «Writings and buildings». Meridian Books. Nueva York).

6. Polaridad y centralidad sin jerarquía

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, 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.

“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” (Vecslir, 2005).

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. Se acentúan 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 centros (Trullén, 2001). Además, desde una aproximación morfológica, destaca una falta de estructura, de relación entre infraestructuras, crecimientos y condiciones estables de cada contexto físico, que repercuten directamente en la confrontación entre los diferentes planes urbanos y territoriales.



Fig. 7. Granada, autovía salida Noroeste.

Se produce un fenómeno polarización, de localización y concentración de actividades terciarias relacionadas, siendo en este caso los concesionarios de coches, talleres, desguaces, almacenes de repuestos, gasolineras y polígonos industriales relacionados, las actividades predominantes.

A pesar de esta aparente falta de orden reconocible, 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. En este contexto metropolitano algunos proyectos buscan reforzar la complementariedad entre las actividades emergentes a través de mecanismos de regulación, mezcla e intensificación funcional (Boeri, 1999).

7. Lugares centrales y umbrales de relación

La ciudad es un lugar de confluencia por excelencia. En ella se entrecruzan itinerarios, arquitectura, actividades, acontecimientos, personas... y se expresan y afrontan los conflictos más relevantes de la sociedad.

A pesar de la desarticulación y la aparición de nuevos elementos urbanos 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. El puzzle de nuevas piezas aparecidas en el territorio requiere a menudo de un nuevo tratamiento urbano en su acoplamiento con el resto de piezas cercanas (Mangin, 2004). El umbral⁶ o límite de estas formas singulares desempeña un papel sustancial en el efecto y el comportamiento de cualquier sistema urbano 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 urbana que da entidad a una zona límite es probable que contribuya a reafirmar un lugar.

Por otro lado, la extensión metropolitana, tanto residencial como terciaria, sigue produciendo un gran número de espacios intermedios dentro del territorio que ya habitamos, ya que:

“La ciudad, el territorio y el espacio en el que viviremos durante las próximas décadas está 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” (Secchi, 1983).

Se manifiesta, por tanto, la importancia de aclarar y tratar los problemas generados por el desorden, las incompatibilidades y los 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

⁶ Las transiciones urbanas y la relación entre la ciudad y el campo han sido donde han tomado forma los momentos más emblemáticos de ciudades importantes. Son ámbitos donde se entremezclan las escalas de urbanidad local y territorial.

gradientes de intercambio producidos, dará forma al territorio metropolitano y será el resultado de la ciudad que habitemos.

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 y por eso, la noción de anexión o unión urbana supone la apuesta más decisiva en la construcción de 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 centrales y lugares de ensamblaje metropolitano como conjunto de actuaciones locales de repercusión territorial, supone una visión trascendental, especialmente 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 potencialmente 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. Cabría por tanto plantear en este sentido, 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. (Fig. 8). Por ello, 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.



Fig. 8. Valoración de la relación arquitectura-campo en la Vega de Granada.

Otro reto relevante en este sentido es valorar y dar forma al vacío, no como concepto abstracto y genérico, sino como un intervalo urbano entre lugares centrales que permita configurar el espacio metropolitano, en el que los ritmos y contrastes puedan ser más cualificados e intensos. El progresivo protagonismo del vacío, que explica la incorporación del espacio abierto y el paisaje a la ciudad, sigue sin satisfacer, en calidad y sentido, a estas nuevas áreas marginales con connotaciones urbanas inciertas. Se manifiesta, por tanto, la obligación de crear lugares centrales donde se produzcan contactos e intercambios más urbanos entre personas.

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 umbrales metropolitanos como un amplio marco de referencias y actividades comunes. No se trata de una cuestión de extremos diferenciales, sino de las ricas y armónicas combinaciones que puedan tener cabida en un contexto más integrado y abierto. Se plantea más pertinente y 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 como objeto urbano, para pasar a una noción de matriz de relaciones con diferentes escalas de asociación entre los lugares.

Nos enfrentamos así al desafío actual de dar carácter y personalidad –rostro, dirían algunos– a los nuevos paisajes metropolitanos con los que la sociedad pueda identificarse.

8. La nueva espacialidad de la ciudad región de Granada

Se han llevado a cabo diferentes valoraciones y análisis descriptivos a diversas escalas y una exploración de las posibles áreas, lugares e itinerarios claves dentro del espacio metropolitano emergente de la ciudad región de Granada. 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. En la siguiente figura (Fig. 9) se expresan gráficamente las lógicas de emplazamiento, distribución, forma y relaciones territoriales, persistentes y estructuradoras del paisaje metropolitano actual de la ciudad de Granada hacia el oeste⁷. Los antiguos asentamientos⁸ son marcas y huellas del uso prolongado y ajustado a lo largo de mucho tiempo que conviene tener en cuenta, no sólo por su valor cultural, económico, social o histórico, sino por la idoneidad y la pertinencia de su valor particular como matriz local y geográfica. Aunque los principales crecimientos producidos son extensiones⁹ y ocupaciones de suelo contiguo, también se han producido ocupaciones esporádicas discontinuas y de relleno, respondiendo a las características particulares de dichos suelos (propiedad, accesibilidad, uso, visibilidad, calidad ambiental, precio, recursos, etc.).

⁷ Se ha destacado con mayor intensidad los asentamientos previos de 1ª mitad del s. XX -entendidos como crecimientos de evolución lenta u orgánica-, y los caminos históricos que los ponían en relación. Podemos observar los crecimientos urbanos recientes, así como las grandes infraestructuras viarias previstas que atravesarán el valle.

⁸ Los principales se emplazan en las inflexiones topográficas orientadas al sur 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). Los motivos son muy diversos: orientación solar, vientos, proximidad y reserva de suelos fértiles, posibilidad de drenaje, vistas, humedad... 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 desde Granada.

⁹ 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 característico 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. La centralidad institucional y política, ha influido también en la afirmación de la ciudad de Granada como centro subregional y de comarca.

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.

Si la descentralización física hubiera significado verdaderamente la descentralización económica, entonces los núcleos urbanos centrales serían ahora espacios abandonados. Sin embargo, algunas organizaciones grandes y poderosas todavía buscan una ubicación central que valide su importancia, y el centro histórico 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 especializados –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.

Posiblemente, sin el movimiento simultáneo del empleo y de la vivienda, el gran *boom* suburbano 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 autopistas 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.

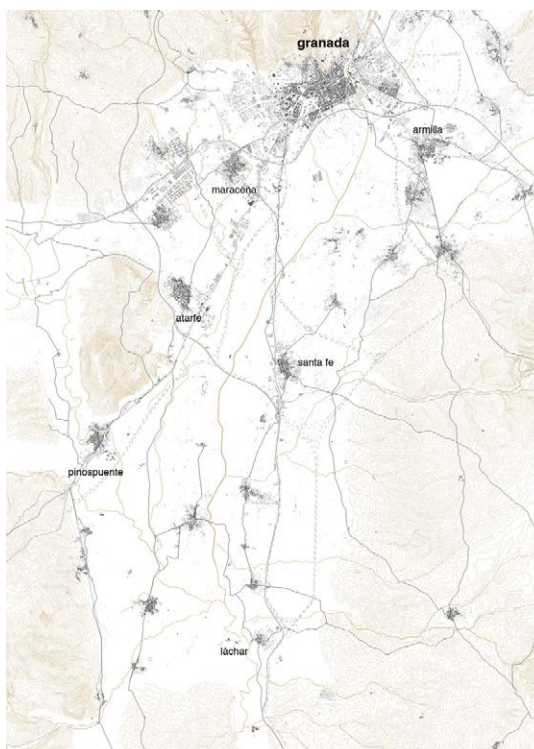


Fig. 9. La formación del espacio metropolitano, eje metropolitano Granada oeste, 2010.

9. Lugares de oportunidad. Conclusiones

La visión integrada de múltiples factores y la óptima asociación de escalas de proyectos urbanos y metropolitanos en Granada han tenido todavía un limitado soporte legal para permitir un desarrollo eficiente y equilibrado de los territorios locales. Por ello aún se sigue explorando diversos ajustes, adecuaciones e intensificaciones de la estructura del sistema metropolitano que permita un modelo de crecimiento más sostenible.

Se ha señalado, a su vez, la pertinencia de una mirada atenta al espacio periurbano como un híbrido entre campo y ciudad, sin la habitual oposición radical entre ambos espacios. Por ello, se ha enfatizado la reflexión de una creciente relevancia de los nuevos lugares metropolitanos de la ciudad región de Granada como las nuevas ventanas al gran espacio abierto y común a través de los posibles 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 su territorio.

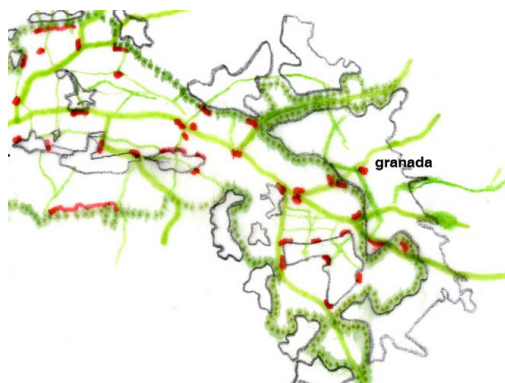


Fig. 10. Delimitación del Plan Especial de la Vega de Granada y red de nuevos lugares metropolitanos.

Estos núcleos urbanos han crecido de una manera desarticulada y fortuita, según extensiones de la urbanización y débiles configuraciones de los bordes perimetrales de los cascos urbanos. Cabe ensayar por tanto, en estos ámbitos, otros modelos alternativos de relación como por ejemplo, formas de extensión porosas –inclusivas de espacios vacíos de Vega dentro del casco, siendo 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, etc.



Fig. 11. Itinerarios metropolitanos transversales y lugares de oportunidad en la Vega de Granada.

Se 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 itinerarios territoriales que enlazan transversalmente 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 paulativamente a lo largo del desarrollo del cauce, y revela un conjunto de lugares y áreas potenciales de proyecto. Estas áreas son espacios susceptibles de posteriores estudios y propuestas de intervención. Tienen un valor estratégico por motivos de localización, accesibilidad, estado de abandono, cualidades naturales, paisajísticas, 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. El Plan Especial para el Valle del río Genil de Granada que incluya ámbitos plurimunicipales puede dar forma a proyectos específicos sobre itinerarios, caminos y lugares.

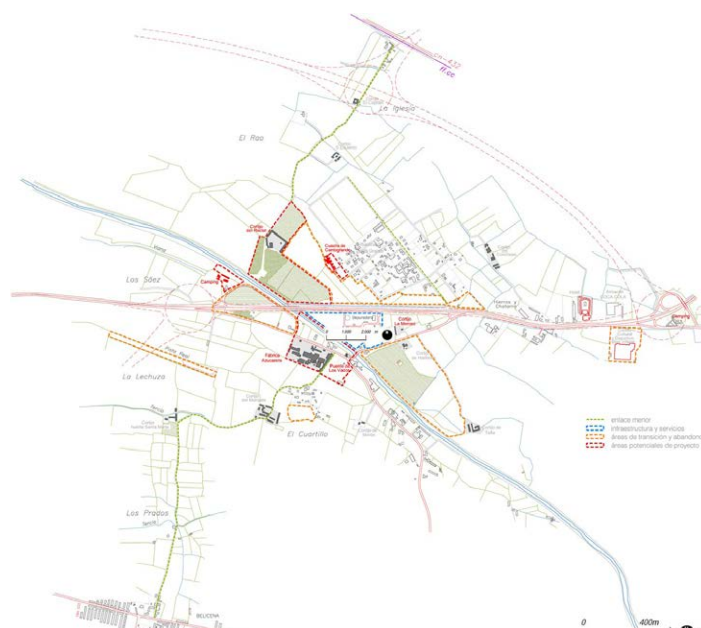


Fig. 12: Intersección Puente de los Vados.

En los nuevos procesos espaciales, la oposición dialéctica entre el “espacio de los lugares” y el “espacio de los flujos” han acentuado la hipótesis de que el espacio organiza el tiempo en la “sociedad red” (Castells, 2006) y la noción de que las pautas espaciales rigen las funciones económicas y las prácticas sociales dominantes.

A un nivel más alto en referencia a la cohesión territorial, se ha confirmado en Europa la importancia de integrar modelos más adecuados a los fenómenos físicos, económicos y sociales actuales, que sean más abiertos, repentinos y globales. El debate se centra ahora 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” –aprovechando las ventajas de la actividad económica aglutinada–, la superación de las distancias mejorando la “conexión” entre los territorios y los lugares –condición de estabilidad dinámica básica en los sistemas vivos–, y la superación de las divisiones que impiden la “cooperación” y permiten un enriquecimiento compartido multiplicado a través de la unión de los esfuerzos. A su vez, se 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, es 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 (Magnaghi, 2000) y posibilidades territoriales.

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. De ahí que la anticipación de un futuro posible no parta de una visión globalizadora sino más bien de la aportación y búsqueda de visiones parciales con las que poder construir objetivos y tareas específicas de alcance limitado portadoras de una mejora colectiva incremental.

Agradecimientos

A los miembros del Laboratorio de Urbanismo de Granada por sus inestimables aportaciones en relación al tema tratado en este artículo y a la Diputación y Universidad de Granada por haber apoyado el desarrollo de esta investigación. El contenido de este artículo está relacionado parcialmente con la tesis del mismo autor «Figuraciones de la ciudad región de Granada» leída en 2009 en la Universidad de Granada y con la investigación «Criterios de ordenación del espacio fluvial del río Genil» (2010) cuyo organismo financiador fue la Junta de Andalucía, Consejería de Obras públicas y sus investigadores principales María Isabel Rojas Rodríguez y David Cabrera Manzano.

Bibliografía

- ALEXANDER, Christopher (2002): *The nature of order*. The center for environmental structure, California.
- ALLEN, Stan (2009): “From Object to field: field conditions in architecture and urbanism”, en *Practice: Architecture, technique + representation*. Routledge, Nueva York, pp. 216-243.
- ARNHEIM, Rudolf (1984): *El poder del centro*. Alianza, Madrid.
- BECATTINI, G.; COSTA, M.T. y TRULLÉN, J. -dir.- (2002): *Desarrollo local: teorías y estrategias las formas urbanas en el territorio*. Civitas, Madrid.
- BERTALANFFY, Ludwig Von (1987): *Teoría general de los sistemas: fundamentos, desarrollo, aplicaciones*. Fondo de Cultura Económica, México D.F.
- BIRD, James (1976): *Centrality and cities*. Routledge and Kegan Paul, London.
- BOERI, Stefano (1999): “Filament City” en *LOTUS International*, núm. 107, pp. 128-131.
- CABRERA-MANZANO, David (2009): *Figuraciones de la ciudad region de Granada*. Tesis Doctoral, Departamento de Urbanismo de la Universidad de Granada.
- CERTEAU, Michel de (2000): *La invención de lo cotidiano: artes de hacer*. Universidad Iberoamericana, Méjico.
- CASTELLS, M. (2006): *La Sociedad Red: una visión global*. Alianza Editorial, Madrid.
- CHADWICK, G. F. (1973): *Una visión sistémica del planeamiento*. GG, Barcelona.
- CONSTANT (2009): *La Nueva Babilonia*. Gustavo Gili, Barcelona.

- DE LAS RIVAS, Juan L. (1992): *El espacio como lugar*. Universidad de Valladolid, Seminario de la Facultad de Derecho, Valladolid.
- DE LAS RIVAS, Juan L. y MORANDI, Corinna (2007): “Generadores de nueva urbanidad: los espacios comerciales” en *Ciudades*, núm. 10, pp. 19-23.
- DE LONG, David G. -ed.- (2000): *Frank Lloyd Wright y la ciudad viviente*. Vitra Design Museum, Skira editore.
- DE SOLÁ-MORALES, Manuel (2004): “Contra el modelo de metrópolis universal”, en MARTÍN, Ángel -ed.- *Lo urbano, en 20 autores contemporáneos*. UPC, Barcelona, pp. 99-104 (ponencia presentada en el Congreso Internacional de Arquitectos, UIA Barcelona, en 1996).
- DE SOLÁ-MORALES, Manuel (2004): *Ciudades-esquinas*. FORUM, Barcelona.
- DE SOLÁ-MORALES, Manuel (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*. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona, pp. 17-33.
- DEMATTEIS, G. (1995): *Progetto implícito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*. Franco Angeli, Milán.
- DEMATTEIS, G. (1986): “L’ambiente como contingenza e il mondo como rete” en *Urbanística*, núm. 82, pp. 112-117.
- EIZAGUIRRE, Xabier (2005): *La construcción del territorio disperso: talleres de reflexión sobre la forma difusa*. Ed. UPC, Barcelona.
- ESPAÑOL, Joaquim (1997): “Nuevas dinámicas del territorio”, en *Curso Internacional de Urbanismo de Vic*.
- ESPAÑOL, Joaquim (2001): *El orden frágil de la arquitectura*. Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona.
- ESPAÑOL, Joaquim (2007): *Forma y consistencia*. Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona.
- FERIA, José M. (1992): *El sistema urbano andaluz: aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados*. Instituto de Desarrollo Regional, Sevilla.
- FOLCH, Ramón -coord.- (2003): *El territorio como sistema: conceptos y herramientas de ordenación*. Diputación Provincial de Barcelona, Barcelona.
- FONT, Antonio -coord.- (2004): *La explosión de la ciudad*. Ed. COAC, Forum Universal de les Cultures, Barcelona.
- GEHL, Jan (2006): *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Reverté, Barcelona.
- GÓMEZ, J. L. (2000): “Estrategias para la ordenación territorial del sudeste ibérico: horizontes para una periferia” en *Biblio 3w: revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, núm. 257.
- GRAHAM, S. y MARVIN, S. (2001): *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobility and the urban condition*. Routledge, London.
- GUATTARI, Felix (2004): *Plan sobre el planeta: capitalismo mundial integrado y revoluciones moleculares*. Traficantes de sueños, Madrid.

- INDOVINA, Francesco (1990): “La ciudad difusa”, en MARTÍN, Ángel -ed.- *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. UPC-ETSAB, Barcelona, pp. 35-47 (fecha de publicación, 2004).
- INGERSOLL, Richard (2006): *Sprawlown*. Princeton Architectural Press, New York.
- JUEL-CHRISTIANSEN, Carsten (1985): *Monument & niche. The architecture of the new city*. Rhodos, Copenhagen.
- LERNER, Jaime (2005): *Acupuntura urbana*. IAAC, Barcelona.
- LLOP, Carles (2008): “Paisajes metropolitanos: policentrismo, dilataciones, multiperiferias y microperiferias: del paisaje cliché al paisaje calidoscopio” en *Rev. Papers*, núm. 47.
- MAGNAGHI, Alberto (2000): *Il progetto locale*. Bollati Broinghieri, Torino.
- MANGIN, David (2004): *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*. Ed. de la Villete, Paris.
- MARSHALL, Stephen (2005): *Streets & patterns*. Spon Press, London.
- McLOUGHLIN, J. Brian (1971): *Planificación urbana y regional: un enfoque de sistemas*. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.
- MONCLÚS, Fco. Javier -ed.- (1998): *La ciudad dispersa*. Centre de Cultura Contemporania de Barcelona, Barcelona.
- MORANDI, Maurizio (2004): *Fare Centro: città europee in trasformazione*. Meltemi, Roma.
- MUMFORD, Lewis (1945): *La cultura de las ciudades*. Emecé, Buenos Aires.
- PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro y CABRAL, João (2004): *Políticas Urbanas, Tendências, estratégias e oportunidades*. Fundação Calouste Goulbenkian, Lisboa.
- SABATÉ, Joaquim (2008): “Proyectar el territorio aún en tiempos de incertidumbre”, en *Proyectar el territorio en tiempos de incertidumbre = projecting the territory in times of uncertainty*. Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Barcelona, pp. 10-35.
- SECCHI, Bernardo (2005): “La práctica actual de la proyectación territorial”. Conferencia realizada en la ETSA de Barcelona.
- SECCHI, Bernardo (2004): “Ciudad moderna, ciudad contemporánea y sus futuros” en MARTÍN, Ángel -ed.- *Lo urbano, en 20 autores contemporáneos*. UPC, Barcelona.
- SECCHI, Bernardo (1983): “Un programa de búsqueda” en *Casabella*, núm. 497.
- SERRES, Michel (1995): *Atlas*. Cátedra, Madrid.
- SIEVERTS, Thomas (2003): *Cities without cities: an interpretation of the Zwischenstadt*. Spon Press, London.
- SIEVERTS, Thomas (2008): *Where we live now: an anoted reader*, disponible en www.suddenly.org.
- SUBIRATS, Joan, -coord.- (2002): *Redes, territorio y gobierno*. Diputació de Barcelona, Barcelona.
- VECSLIR, Lorena (2005): *Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la región metropolitana de*

Barcelona. Tesis Doctoral, Departamento de Urbanismo de la Universidad Politécnica de Barcelona.

VECSLIR, L. y CICCOLELLA, P. (2011): “Relocalización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires” en *Revista de Geografía Norte Grande*, núm. 49, pp. 63-78.

VIGANÓ, Paola (2004): *New Territories. Situations, projects, scenarios for the European city and territory*. Officina Edizioni, Roma.

WEBBER, Melvin. M. (1970): *Indagaciones sobre la estructura urbana*. Ed. GG., Barcelona.