



DE LA FRAGMENTACIÓN URBANA AL ESPACIO RELACIONAL. EXPLORACIONES SOBRE EL TEJIDO METROPOLITANO GRANADINO.

Eduardo Jiménez Morales, Arquitecto
Ingrid Carolina Vargas Díaz, Arquitecta

(Málaga, España)

Palabras clave: ciudad – territorio – espacios públicos.

Institución: Investigación personal del curso de doctorado en Urbanismo, Ordenación del Territorio y Medio ambiente de la Universidad de Granada.

eduardo_jm@uma.es

[INTRODUCCIÓN]

Bajo las formas espaciales más características del territorio metropolitano granadino, se esconde el simple aumento del paisaje construido a través de la proliferación de tejidos suburbanos en satélite. Caracterizados por una tendencia a la homogeneidad y con una paulatina pérdida del espacio público, confían en la identidad e infraestructuras de una centralidad de la que son totalmente dependientes.

Carentes de una relación morfológica - privados de una conexión funcional o de relaciones sociales - e involucradas en dinámicas de ocupación ilimitadas, agudizan la discontinuidad de un territorio soporte que entienden como un residuo posibilista de la planificación y al que someten a fuertes tensiones de crecimiento.

A través de la aproximación a estas realidades, la investigación establece un protocolo de actuaciones que orientan los modos de estos crecimientos. Un sistema que se formaliza mediante una estructura conectiva que emerge desde la visión transversal de aquellos mecanismos que dan forma a la ciudad. Un tejido de mediación entre funciones opuestas, a proponer en un futuro marco metropolitano de posibilidades y experimentación.

[METODOLOGÍA]

En su condición de soporte adaptable y en movimiento, en relación a las constantes transformaciones de la ciudad, entendemos al conjunto metropolitano de Granada como una estructura territorial flexible, abierta y manipulable. La imposibilidad de controlar todos los agentes del hecho urbano, nos lleva a usar métodos que abran las posibilidades de participación y adaptación a futuras nuevas condiciones.

Desde aquí la investigación plantea un diagnóstico del área metropolitana, formula unas posibles herramientas de intervención y describe unos procedimientos de trabajo. Una manera de proceder genérica, no específica del lugar donde se trabaja, momento en el que se particulariza para las distintas condiciones del entorno sobre el que actúa.



Matrices de flujos en el área metropolitana de Granada

Una exploración en torno a un tejido teórico, como posible modelo de implantación y de reorganización territorial, capaz de orientar los modos de crecimiento presentes y futuros reconociendo las áreas de inoculación a partir de la identificación de aquellas variables - homogeneidad, aislamiento, movilidad, crecimiento, discontinuidad - que la significan como áreas estratégicas.

Localizadas desde el análisis de sus particularidades, se procede a una superposición de información, en la que los parámetros propios del tejido modelo se modifican y adaptan a esa realidad urbana con la que interactúa. Una definición de usos a partir de campos de ocupación fluctuantes dentro de márgenes predefinidos, acorde con la mezcla de programas y distribuidos sobre distintos gradientes de atracción con el lugar.

Sin embargo, huyendo de una posición fija y estática, concebimos al nuevo tejido urbano como un dispositivo variable que establece su continuidad no desde la forma, sino desde la manera de usar el espacio. Un sistema que se formaliza en una estructura conectiva, entendida en su condición de soporte de relaciones y cuya característica principal se define en su propio proceso generativo.

[EXPOSICIÓN DEL TRABAJO]

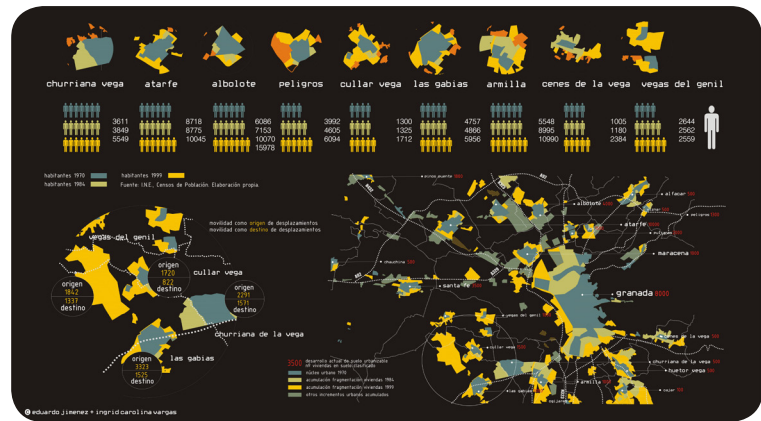
Frente a modelos evolutivos urbanos como el de Granada, desarrollando una estructura de crecimiento reconocible sobre las que se basaban las técnicas básicas de la planeación: centralidad, homogeneidad, continuidad, jerarquía..., la ciudad contemporánea no puede seguir relacionándose a un solo lugar ideal, ni tampoco a un único modelo formal delimitado y concluso, sino que se aproxima a un multiespacio descompuesto.

Un proceso de transformación que desde los años setenta y partiendo de una descentralización masiva de la población y de las actividades productivas - expulsadas del centro por los precios del suelo -, transita de una estructura metropolitana discontinua, aunque funcionalmente integrada, a un territorio red (Veltz, 1999), consecuencia de la progresiva intensificación de las redes y la reticulación del territorio¹.

Sabemos que las necesidades de flexibilidad que reclamaban y reclaman los sistemas tardocapitalistas, expuestos constantemente a la inestabilidad de los modos de producción, no pueden mantener la rigidez de una estructura urbana planificada y tienden a crecer no desde un posicionamiento de contrarios ciudad-territorio, sino sobre las infraestructuras de transporte y comunicación como vector de movilidad.

Unas dinámicas que nada tienen que ver con las secuencias de construcción del lugar, sino que aluden a intereses estratégicos facilitados por la rapidez y eficiencia del acceso a redes más que a criterios de implantación tradicionales -defensa, materias primas, simbología,...-.

Una organización territorial que deriva en una economía de flujos que tiende a disgregar el ente urbano para extenderlo sobre el territorio. Una multiplicación de la centralidad que parte de modelos teóricos isotropos y descentralizados, revelando un intercambio y un equilibrio relacional desde un estudio pormenorizado de la movilidad, reflejo de las condiciones del territorio y de la sociedad a él vinculada.



Bolsa urbana de inoculación del nuevo tejido metropolitano

Un equilibrio no identificado en la investigación en torno al área metropolitana de Granada, donde lo tradicionalmente reconocible como urbano se diluye tan solo al norte, en una incipiente estructura funcional reticular (De Santiago, 2008), organizada sobre las redes de infraestructuras y cuyo desarrollo se integra dentro de un sistema de relaciones conjunto.

Tomando matrices de flujo residencia-trabajo-ocio como componentes básicos de estudio y partiendo de umbrales mínimos necesarios² - 500 individuos en los flujos para considerar la inclusión del mismo -, reconocemos unas pautas centralizadas de la movilidad metropolitana sobre Granada desde el análisis de aquellos volúmenes de desplazamiento de dimensión más significativa (Casado, 2005).

Una focalización sobre una centralidad, que es la que finalmente articula una parte sustancial de la movilidad, a pesar de los incipientes flujos con destino el norte de la corona metropolitana, referente para la movilidad del resto de la aglomeración. Sin embargo, estos no corresponden ni a un 30 % de los municipios del área, lo que refleja el desequilibrio territorial y su clara especialización programática.

Un modelo anisótropo del que nos interesan entonces sus discontinuidades: parásitos rururbanos, anomalías emergentes desde el desequilibrio metropolitano, que se identifican como espacios monofuncionales extensivos, esto es, parques residenciales en nuestro caso, que sostienen una centralidad dependiente de Granada mientras asumen al paisaje de la vega como un residuo posibilista de la planificación tradicional.

Generados sin una relación morfológica, carentes de una conexión funcional o de relación social, se caracterizan por la pérdida paulatina de valores urbanos, por la sustracción de significados y la supresión de una complejidad que sustituyen por una homogeneidad funcional en la que el espacio público está condenado o deja de ser necesario.³

Involucrados en dinámicas destinadas a salpicar el territorio de modo ilimitado, con graves consecuencias para la calidad ambiental, el agotamiento de las redes y el encarecimiento del suelo; representan un 60 % de crecimiento previsible sobre el total del área - 4000 viviendas al año - con una densidad media de 15 viviendas por hectárea y una expansividad media de 200 Ha sobre el suelo actualmente ocupado (IEA, 2001).

Sin embargo, es la ausencia de una supramunicipalidad reconocida la que finalmente dilapida cualquier intento relacional de la aglomeración. La desarticulación del Plan Comarcal de Ordenación Urbana de 1983⁴ hizo emerger todo un catálogo de planes urbanísticos municipales que dejan en evidencia la incoherencia urbanística conjunta y los crecimientos discontinuos de la estructura territorial granadina.

Desde un ímpetu desarrollista y especulativo⁵ - la construcción supone 1/3 del PIB municipal (IEA, 2001) - estos crecimientos monofuncionales aíslan, en su borde difuso, un paisaje intersticial que someten a fuertes tensiones intermunicipales. Seriaciones municipios-vega, donde un incipiente espacio relacional cede ante dualidades encontradas tanto en su economía, en su espacio, como en los usos que propician (Gausa, 2003).



Patrón inicial de usos sensible al gradiente escala-movilidad.

Unas interrupciones, que lejos de tomar coherencia a través de las infraestructuras conectoras se ven incrementadas por ciertas lógicas de flujo que impiden el desarrollo en sentido transversal a su eje, constituyendo fuertes barreras territoriales que acentúan una fragmentación que atrapa en su interior a espacios inaccesibles.

Operando en esos intersticios de estos tejidos parásitos, con el fin de cualificarlos espacial y funcionalmente, buscamos asegurar desarrollos encadenados entre municipios y entre municipios-vega mediante propuestas que, por un lado, propicien una mezcla programática y por otro, sean eficaces controlando el proceso destinado a salpicar el territorio de modo ilimitado.

Una complejidad que establece a las infraestructuras como parte indisoluble de la propia ciudad, a partir del momento en el que éstas dejan de ser una base de flujos de desplazamiento para asociarse a un mecanismo de propagación de nuevos tejidos (MVRDV, 1998), y desde las que recuperar el mito de la vida metropolitana de baja densidad a través de la restitución del espacio público perdido.

El estudio previo de condicionantes de diversa índole - movilidad parcial y total, población, población activa, población censada y residente, densidades, servicios y equipamientos - concluye con la identificación de aquellas áreas que desde su fuerte dependencia de la centralidad, pueden considerarse como probeta donde ensayar los nuevos modelos de crecimiento.

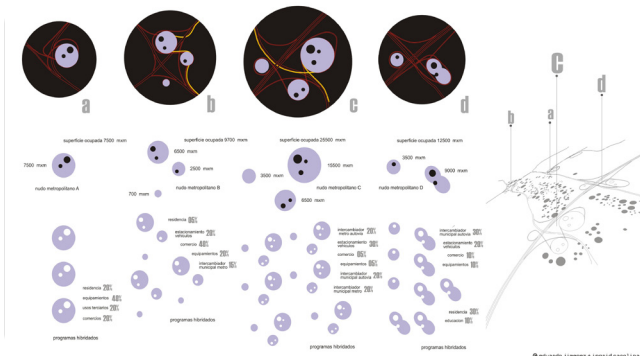
Partiendo del análisis meticuloso de cada una de ellas, la bolsa urbana conformada por los municipios de Cúllar Vega, Las Gabias, Churriana de la Vega y Vegas del Genil se constituye aquí como la más adecuada para proceder al acto de inoculación del nuevo tejido metropolitano, brindando las garantías suficientes que aseguren el éxito de la operación.

El solapamiento entre los respectivos tejidos municipales, su ubicación estratégica en la línea de tangencia secano-regadío, la adecuada interconexión supramunicipal - una vez finalizadas las nuevas infraestructuras propuestas - la conexión metropolitana del metro ligero, la conectividad de mallas artificiales y naturales y la futura nueva autovía de interconexión metropolitana identifican a este conglomerado como óptimo para iniciar el proceso.

Identificado el caldo de cultivo ideal, las circunstancias impuestas a priori hacen reaccionar al nuevo tejido, particularizándolo y volviéndolo más complejo gracias a la incorporación de esas condiciones con las que interactúa. Unas variables iniciales, a las que nos referiremos como atractores, a las que es posible se quieran añadir otras nuevas a partir de la modificación en el tiempo de las distintas situaciones de contorno.

La morfología urbana y la estructura territorial preexistente, los límites estructurales, los modos de accesibilidad infraestructural..., se constituyen en atractores principales, entrelazando sus códigos con los propios del nuevo tejido, que se deforma y se adapta a esta realidad urbana a la vez que abre nuevos puntos de partida para la exploración del ámbito metropolitano granadino.

Las secuencias de atracción-repulsión que se establecen para cada atractor, definen un patrón inicial de usos, agrupados e híbridos con base en una matriz sensible a factores de escala y movilidad⁶. Un tapiz de celdas de 100 x 100 metros que definen un campo de probabilidades de máxima efectividad progra-



Infraestructuras acumulativas y programas supramunicipales.



Tejido metropolitano conectivo. Superposición de patrones.

mática, con el objetivo final de compensar o de potenciar determinadas situaciones existentes en el lugar.

Un conjunto programático específico que se advierte como los más necesarios a escala local, así como a la escala global del área metropolitana. Un desarrollo de paquetes programáticos de equipamiento supramunicipal y máxima concentración de usos híbridos - vivienda, comercio, ocio, actividad económica - capaces de albergar distintos tipos de necesidades, así como acoger flujos de diversa intensidad.

Sin embargo, alejados de una concepción de ciudad como “máquina de parasitación” (Geddes, 1960) y desde la máxima inter-conectividad como eficaz propagador de tejidos urbanos, reconocemos en los cruces infraestructurales los lugares donde enhebrar y acumular esos programas intermunicipales.

Una distribución de usos resultado de la manipulación y reelaboración del patrón inicial de hibridación mediante procedimientos vinculados a secuencias de densificación, cambios de escala, territorialización y re-territorialización, que determinan superficies de ocupación, tipos y porcentajes en los que participa cada programa en relación a los atractores inherentes al lugar de intervención.

A estas condiciones conocidas se le añade las distintas tipologías nodales, resultando tan sólo significativas aquellas que posibilitan un intercambio eficaz de flujos. En cada encuentro se permite el tránsito de un medio de desplazamiento a otro: del vehículo al metro, del metro al peatón, del peatón al vehículo, junto con el desplazamiento entorno a los nuevos edificios infraestructura: una espiral cuyo ámbito es el nudo extrusionado.

A su vez, el nivel conectivo entre nudos y programas determinará la posición en altura de los usos y de su distancia al centro-perímetro del nodo - así como la cantidad de funciones acumuladas a partir de las distintas escalas del entorno - estableciendo un rango en torno a la velocidad de conexión que adopta las cotas de configuración de las propias infraestructuras para definir los diferentes grados de interconectividad.

Establecida su importancia en relación al número de conexiones que éste fija con otros nudos (Todaro, 2008), concentran la accesibilidad, multiplicando y polarizando el desarrollo urbano en torno a los lugares de intercambio, vaciando a su vez aquellos territorios adyacentes desde los que convertir los máximos valores inherentes al área metropolitana de Granada en su mayor centro cívico: la vega.

Una lectura transversal de aquellos mecanismos que dan forma a la ciudad, desde la que recuperar este espacio antropizado y natural, que constituye no sólo parte de los valores más significativos del territorio - ambientales, culturales, paisajísticos,... - sino una de sus más claras señas de identidad.

1397

Sin embargo, si la potencia atractiva de algunas redes se multiplica entorno a los nodos de intercambio, excitando el territorio sobre el que discurre e induciéndolo al desarrollo ¿cómo proteger la vega sin que los mecanismos especulativos derivados del consumo de suelo, siguiendo patrones de dispersión suburbana, lo ocupen y transgredan?

La solución está en construir ese espacio, aunque no con edificios complejos, sino con elementos urba-

nos primitivos: agrupaciones arbóreas que configuran un tejido denso y urbano al tiempo que permeable de forma natural. Constituido por elementos del paisaje, coloniza el territorio de manera suave actuando sobre la dispersión rururbana, devolviéndole la identidad y el carácter al lugar.

Ocupando el 25 % del suelo, identifica sus propios límites desde la conservación de patrones de memoria, interés y disfrute ecológico. Inducidos por las variables del lugar donde operamos, genera zonificaciones ecológicas y de interés respecto a la malla de valores ambientales⁷ - caminos rurales, canales y acequias, flora - adaptándose como un tatuaje a las condiciones privadas del cuerpo donde se dibuja.

Una matriz de grupos arbóreos y arbustivos autóctonos - olivo, encina, álamo, cerezo, higuera, avellano,... - cuya variedad y cantidad irá modificándose e incrementándose a lo largo del tiempo. Un entorno ecológico interconectado a las infraestructuras mediante redes peatonales que lo convierte en un centro de destino y dispersión con un alto nivel de accesibilidad individual y colectiva.

Obtenemos así un tejido metropolitano conectivo que interacciona con los municipios existentes no desde una continuidad de trazas, sino desde la aceptación del contexto suburbano, ofreciendo la oportunidad ideal de explorar la promesa no realizada de la vida metropolitana de baja densidad: un parque de juego para la población rururbana que intenta diluir la huella ecológica que ésta provoca en el territorio.

[NOTAS]

¹ Los actuales territorios fragmentados tienden a integrarse y organizarse en nodos de acumulación y líneas de circulación de flujos que crean estructuras relacionales con una lógica aportada por la redes. Estas redes que generan relaciones expresadas por flujos-de transporte, de información, o de energía- se manifiestan físicamente sobre el territorio a través de sus propias infraestructuras.

² Base documental recogida del Instituto de Estadística de Andalucía en CASADO, J.M. (2005): Movilidad por razón de trabajo en Andalucía 2001 (2005), que contemplaba los desplazamientos de naturaleza cotidiana realizada por trabajadores y estudiantes desde su lugar de censo. Para la inclusión en un área metropolitana, un municipio debe enviar o recibir de otro un flujo superior a 100 individuos, que además representen más del 15 % de sus ocupados en el primer caso o de sus empleos en el segundo. Un criterio que prima a las estructuras centralizadas mientras que no reconoce otras estructuras en red descentralizadas. Por ello, aún manteniendo el umbral, se considera que éste pueda alcanzarse a través de sucesivas iteraciones, por la suma de los flujos dirigidos o procedentes de varios municipios. Sin embargo, es necesario subir el umbral hasta un mínimo de 500 con el objetivo de filtrar aquellos procesos que no sean claramente urbanos.

³ Desarrollos en satélite que confían totalmente su identidad e infraestructuras a la ciudad central. Entornos residenciales suburbanos que experimentan una progresiva pérdida de sus cualidades como lugares en paralelo a una intensificación de su dependencia a las redes, priorizando las conexiones con los flujos de gran capacidad frente a los enlaces locales o peatonales, convirtiendo el débil espacio público en ámbitos exclusivos de circulación y aparcamiento.

⁴ A partir de aquí, se perfilan dos tipos de políticas urbanas. Por un lado, procesos internos de reurbanización - con un máximo exponente en Granada - y por otro, estrategias de crecimiento urbano amparados en la mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos. A su vez, el Plan General de Granada de 1985 conlleva una drástica paralización del mercado inmobiliario de la ciudad al romperse el equilibrio entre propietarios y promotores en la formación del precio del suelo. En sentido contrario, el resto de municipios van a formular sus nuevos planes urbanísticos desde el máximo crecimiento urbano y la captación de población de otros municipios y de la ciudad central.

⁵ La ocupación total del territorio por usos urbanos sigue un ritmo expansivo muy superior al crecimiento demográfico. La insaciable acumulación de capital patrimonial por parte de ayuntamientos, promotores y compradores, amparados en un marco institucional nacional que privilegia la adquisición de viviendas como inversión, nos ha colocado a la cabeza de Europa en porcentajes de viviendas secundarias y viviendas desocupadas.

⁶ Escala: El gradiente se desplaza dentro de unos patrones de colores más fríos -azul- en la medida que los usos a implantar en ciertos tejidos territoriales sean útiles al conjunto de toda el área metropolitana. En el otro extremo, y con patrones de color más cálidos, vinculamos usos que tendrán una utilidad de carácter más local.

Movilidad: El gradiente se ubica dentro de unos patrones de colores más fríos - azul - en la medida que los programas a implantar son capaces de acoger unos flujos de movilidad más densos. En el polo opuesto, distribuiremos usos caracterizados por un intercambio de flujo mínimo, más vinculados al reposo y al sosiego, y por lo tanto espacios más humanizados.

⁷ Los ámbitos de protección que se establecen son: caminos rurales de ámbito de conservación de 20 m respecto a su eje; canales y pequeñas acequias cuyo ámbito de conservación para los primeros es de 30 m, y de 20 m para las pequeñas acequias de regadío existentes; elementos de interés de la arquitectura tradicional y agrupaciones de flora de interés ecológico-paisajístico; introducción de un filtro vegetal ecológico, con el objetivo de absorber de forma paulatina los posibles impactos ambientales, mediante la ordenación en el borde de protección de una escala de especies arbóreas y arbustivas a aportar para el pequeño ecosistema en el que se integran.

[REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS]

CASADO, J.M. [et al] (2005), Movilidad por razón de trabajo en Andalucía 2001. Sevilla: Instituto de Estadística de Andalucía, 2005.



- DE SANTIAGO, E (2008), "Nuevas formas y procesos espaciales en el territorio contemporáneo: la ciudad única". Revista Polis, [en línea], Vol.7 N° 20, 2008, pp.53-71.
- 2008 < www.revistapolis.cl/polis%20final/20/doc/art03.doc > [consulta: 23/02/2008]
- GAUSA, M. (2003), "Multiciudades, geourbanidades, hiperterritorios". En: .HiperCatalunya: Territorios de Investigación. Estrategias Multicapa. Niveles 01>02>03. Prospecciones y Propuestas. Barcelona: Actar, 2003, pp. 10-13.
- GEDDES, P. (1960), Ciudades en evolución (1915), trad. E.L. Revol. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1960.
- INSTITUTO DE ESTADISTICA ANADALUCIA (2001), Proyección de la población de Andalucía por ámbitos subregionales 1998-2016. Consejería de Economía y Hacienda, Junta de Andalucía, [en línea], 2001.
- 2001 <<http://www.juntadeandalucia.es:9002/proyinfrac/index.htm>> [consulta: 11/02/2008]
- M.V.R.D.V. (1998), "Vivir a lo Largo de la Autopista", Quaderns D'Arquitectura i Urbanisme, N° 218, 1998.
- TODARO, V. (2008), "Procesos de integración entre redes ecológicas e instrumentos de planificación". Cuadernos de Investigación Urbanística, N° 54. Madrid: Instituto Juan de Herrera, 2008.
- VELTZ, P. (1999), Mundialización, ciudades y territorios. Barcelona: Ariel, 1999.
- AA. VV. (2001), Diccionario Metápolis de Arquitectura Avanzada. Barcelona: Actar, 2000.
- JUNTA DE ANDALUCIA. (1999), Plan de ordenación del territorio de la aglomeración urbana de Granada. POTAug. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla: Junta de Andalucía, 2000.
- ABALOS, I; HERREROS, J. (1997), Áreas de Impunidad- Areas of Impunity. Barcelona: Actar, 1997.
- ASCHER, F. (2004), Los nuevos principios del urbanismo. Madrid: Alianza Editorial, 2004.
- BERMAN, M. (1982), All That is Solid Melts Into Air: The Experience of Modernity. New York: Simon and Schuster, 1982.
- BORJA, J. (2003), La ciudad conquistada. Madrid: Alianza Editorial, 2003.
- CHOAY, F. (1994), Le régime de l'urbain et la mort de la ville. París: Catálogo La Ville, Centro G. Pompidou, 1994.
- EIZAGUIRRE GARAITAGOTIA, X. (2001), La construcción del territorio disperso. Taller de reflexión sobre la forma difusa. Barcelona: Edicions UPC, 2001.
- FÉRIA, J.M. (2004), "Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España", Boletín de la AGE, N° 38, 2004.
- HERCE, M. (ed.) y MAGRINYÁ, F. (2002), La ingeniería en la evolución de la urbanística. Barcelona: Edicions UPC, 2002.
- PENELAS, J. L. (2007), Superlugares. Los Espacios Inter-Media. Madrid: Editorial Rueda, 2007.
- SOJA, E. (2000), Postmetrópolis: Critical Studies of Cities and Regions. Oxford: Blackwell Publishers, 2000.
- SOLÁ MORALES I RUBIÓ, M. (1997), Las formas de crecimiento urbano. Barcelona: Edicions UPC, 1997.
- TORIBIO, J. (2000), "Reflexiones en torno a los Modelos Productivistas y Postproductivistas en la Vega de Granada". Cuadernos Geográficos, N° 30, 2000, pp. 415-427.
- VERDAGUER, C. (1999), "Paisaje antes de la batalla. Apuntes para un necesario debate sobre el paradigma ecológico en arquitectura y urbanismo". Urban, N° 3, 1999, pp. 29-43.
- VAN DANSIK, D Y BOUW, M (ed.) (2003), "Deltametropool. Estudio del Randstadt como una única ciudad". Revista Pasajes, Año 5 N° 49, 2003, pp.44-50.
- VIRILIO, P. (1997), Un Paisaje de Acontecimientos. Barcelona: Editorial Paidós, 1997.