

# EL SISTEMA CRÍTICO

## Mecanismos para la apropiación cívica de la red infraestructural metropolitana

**Autor: Joan Moreno Sanz**

Programa y Universidad: Universitat Politècnica de Catalunya (UPC)

Director: Dr. Estanislau Roca i Blanch / Dr. Miquel Martí i Casanovas

### RESUMEN

El Sistema Crítico es el ámbito resultante de la superposición entre la lógica de implantación de la infraestructura y las dinámicas propias de la matriz biofísica que actúa como soporte. Los criterios de economía y seguridad han prevalecido en el diseño de la red de altas prestaciones por encima de la permeabilidad, accesibilidad, continuidad e identidad, factores clave en la integración de la red en el territorio. Los grandes corredores metropolitanos son hoy en día lugares heterogéneos y expectantes, vacíos de oportunidad para la apropiación cívica, reductos testimoniales de un pasado que hoy, con cierta perspectiva histórica, se presta a consideración. El siguiente artículo tiene como objetivo evaluar la idoneidad del Sistema Crítico como ámbito estratégico de integración cívica de la red infraestructural. La metodología propuesta se aplica al caso del corredor del río Llobregat, principal eje de comunicación de la región metropolitana de Barcelona.

**Palabras clave:** Infraestructura, Territorio, Lugares colectivos, Barcelona.

### ABSTRACT

Critical System is the result of the overlapping area between the logic of infrastructures and the dynamics of biophysical matrix, that acts as a support. The criteria of economy and security have prevailed in the design of high-performance networks over accessibility, continuity and identity as key issues for the integration of the territory. Nowadays, the great metropolitan corridors are more heterogeneous and expectant, without any opportunity for civic activities; redoubts testimonial from a past that today, with some historical perspective, lends itself to consideration. The following article aims to assess the suitability of the Critical System as a strategic field of civic integration of the network infrastructure. The proposed methodology is applied to the case of Llobregat river corridor, the main communication hub of the Metropolitan Region of Barcelona.

**Keywords:** Infrastructure, territory, collective places, Barcelona.

## 1. MOVILIDAD Y LUGAR

### 1.1. Espacio versus Lugar

En primer lugar es necesario distinguir el concepto de espacio respecto del de lugar. Cada elemento de forma individual ocupa un espacio que le es propio, está definido por su localización. El lugar es el orden según el cual los elementos se distribuyen en relación de coexistencia<sup>1</sup>. Un lugar es una configuración instantánea de posiciones con un elevado grado de estabilidad. El espacio en cambio se configura desde la animación del lugar, es decir, desde el desplazamiento de un elemento móvil a través de él. Entran en consideración factores como la dirección, la velocidad y el tiempo. Por consiguiente hay tantos espacios como experiencias espaciales diferentes. Se establecen por consiguiente dos tipos de determinaciones relacionadas con estos dos conceptos: las vinculadas a los elementos que configuran el lugar y las relacionadas con la movilidad del sujeto y el medio.

### 1.2. Lugares de la colectividad

A lo largo de la historia, los lugares de la colectividad han expresado las aspiraciones máximas de la vida en comunidad. Es posible interpretar los principios estéticos y morales que han regido las distintas civilizaciones a partir del estudio de sus lugares sociales. La configuración de estos lugares no responde a patrones de composición estable sino que muta de acuerdo con los nuevos códigos de relación cívica. Del *Ágora* clásica al *Mall* contemporáneo los lugares colectivos son un instrumento de acuerdo político e identidad simbólica, son el alma de la *civitas*. Reconocer la naturaleza dual de estos ámbitos es acercarse a su valor como *continentes*, depositarios de una voluntad escenográfica en el marco de una realidad formalista esencial, y advertir las fórmulas de gestión de su *contenido* como nodos de comunicación e intercambio, testimonio de una realidad en transformación.

### 1.3. Lugares de la movilidad

En este precario equilibrio entre lo estático y lo dinámico los lugares de la movilidad emergen como una nueva categoría de espacio de identidad colectiva, en el marco de la compleja realidad metropolitana. Tradicionalmente los lugares estaban concebidos como fragmentos integrados en el mosaico territorial, respondiendo a la dicotomía campo – ciudad. En la actualidad el lugar está intrínsecamente vinculado al escenario de la movilidad, a su dimensión dinámica. Los nuevos espacios de la metrópolis son circuitos, secuencias, nodos y vacíos, su configuración depende de la superposición de las redes, de los ritmos y contra ritmos de interacción y de las dinámicas generadas en la matriz biofísica.

### 1.4. Lugares de identidad

En su dimensión funcional el espacio público es el ámbito de interacción social, cultural y política, apoyo de las actividades que satisfacen las necesidades urbanas. El espacio público es por lo tanto el ámbito de expresión de la diversidad en su dimensión física, simbólica y política. Es el baluarte de los valores democráticos, porque o es de acceso universal o no es público. La especialización funcional y el carácter residual de algunos espacios a causa del aislamiento, la fragmentación o la falta de continuidad son algunos de los síntomas que evidencian la crisis del papel integrador del espacio público en su dimensión cívica. Los espacios marginales de la movilidad son una muestra de ello. Los criterios exigibles a los espacios de la movilidad contemporánea para establecer un código de identidad propio deberían ser entre otros: la accesibilidad, la visibilidad, la centralidad, el equilibrio, la identidad y la democracia.

### 1.5. No lugares

Si el lugar puede definirse como un espacio de identidad, relacional o histórico, el no-lugar designa los espacios donde no es inteligible la identidad, la relación y la historia. Marc Augé<sup>ii</sup> incorpora el lenguaje propio del itinerario, la secuencia y restitución del viaje a partir de visiones parciales. En el no-lugar la interacción entre sujeto y medio es fundamentalmente visual, el usuario mantiene un diálogo silencioso con el paisaje. Un ejemplo paradigmático de no-lugar es el de las redes de la movilidad terrestre. El código de circulación es el lenguaje común que permite al usuario descifrar los mensajes intencionados para la seguridad del tráfico. El lugar es el espacio de confluencia de flujos a nivel, en contacto directo con el medio, un punto de encuentro entre viajeros que siguen un itinerario concreto, es el emplazamiento del hogar, depositario de la identidad colectiva, en definitiva el *ágora* de comunicación directa entre individuos. El no-lugar en cambio es la canal que gestiona el tráfico por donde circulan los viajeros, es el ámbito de la movilidad individual donde la comunicación se dirige de manera indiferenciada mediante códigos lingüísticos no interactivos.

### 1.6. Movilidad versus territorio

La infraestructura del transporte terrestre dispone de una lógica propia de implantación, subordinada a criterios de eficiencia energética y seguridad de la circulación. La movilidad es por lo tanto un fenómeno esencialmente económico y las redes de gestión de flujos de personas, bienes o energía, imprimen su huella en el territorio más allá de la plataforma de circulación. Los elementos constituyentes de la infraestructura: tramos, accesos y nodos, introducen un factor de distorsión de las dinámicas evolutivas de los sistemas territoriales. La infraestructura del transporte juega este doble papel vertebrador como agente de cohesión y segregación, acceso y barrera, puerta y muralla de las continuidades territoriales alterando los ritmos seculares de transformación del medio.

## 2. EL SISTEMA CRÍTICO

### 2.1. Sistema

El Sistema Crítico es el ámbito físico y perceptivo de contacto entre la infraestructura del transporte terrestre especializada y la matriz territorial de soporte. Denominamos sistema al conjunto de elementos, materiales o no, relacionados de manera que constituyen un todo orgánico, inexplicable por la simple aposición de cada una de sus partes<sup>iii</sup>. El Sistema Crítico participa de una realidad holística que refleja la complejidad de los mecanismos de interacción entre cada una de las unidades territoriales confluyentes. El ámbito de margen de la red circulatoria podría constituir un sistema con estructura y lógicas de ordenación propias, no como una simple agregación de espacios subsidiarios de la movilidad.

### 2.2. Crisis

Es necesario poner de manifiesto su naturaleza crítica. El término *crisis* en lengua japonesa está compuesto por los ideogramas (*Ki-kai*) que significan peligro y oportunidad respectivamente. El equilibrio entre riesgo y coyuntura presentan el Sistema Crítico como un ámbito de confluencia de intereses en competencia, los intereses de colonización propios de los subsistemas de margen.

El Sistema Crítico se reconoce positivamente en valores como la dualidad, espacio de conciliación entre la rigidez del territorio antropizado y el dinamismo de los flujos de conexión; la estructura, la red del transporte es un instrumento de planificación de la movilidad pasante así como de gestión de la accesibilidad al territorio; el carácter estratégico como principal escaparate metropolitano tanto por la afluencia de usuarios como por la magnitud del ámbito de exposición; y finalmente la carga simbólica atribuida a los nuevos lugares de la movilidad, representa el espacio libre metropolitano de mayor presión humana, asimilable a escala y uso a los mercados de extramuros medievales.

El Sistema Crítico se reconoce en cambio negativamente en su naturaleza marginal, a causa de las exigencias propias del diseño infraestructural, los procesos de colonización dispersa territorial y las condiciones de accesibilidad. Estos factores han provocado el alojamiento de actividades productivas en los márgenes agresivos con el medio e incompatibles con el desarrollo de espacios lúdicos. Además, el desacuerdo entre el autista trazado infraestructural y el territorio de soporte evidencia el efecto barrera, la infraestructura actúa entonces como filtro ineludible de las dinámicas ecológicas

### 2.3. Antecedentes

La metrópolis contemporánea ha dejado de ser el espacio de formalización arquitectónica para convertirse en el ámbito de distribución y gestión del tráfico: el territorio de las redes. La ciudad histórica de naturaleza estática, era concebida como un contenedor y el monumento era su elemento de referencia simbólica. La nueva conciencia ecológica, más allá de la solidez y la permanencia del artefacto arquitectónico, obliga a reflexionar acerca de la complejidad urbana no sólo desde los valores formales sino también desde los ambientales y paisajísticos. La ciudad tradicional era el ámbito administrativo, la polis, y el escenario natural donde se desarrollan las relaciones sociales, la civitas. La región metropolitana en cambio debería hacer compatibles unas condiciones de calidad medioambiental, habitabilidad y servicios óptimos con el derecho a la movilidad de sus ciudadanos.

### 2.4. Terrains Vagues

Ignasi de Solà Morales establece una categoría para los espacios de la marginalidad metropolitana: *terrain vague*<sup>iv</sup>. Ámbitos de aislamiento provocado por el trazado de las redes de la movilidad o espacios residuales situados en la periferia de los centros de actividad. Accesibilidad y uso, son por tanto los dos factores de mayor trascendencia en

la configuración de estos ámbitos. Los *terrains vagues* son espacios depositarios de la identidad colectiva, reductos simbólicos que se escapan de las restricciones del espacio urbano contemporáneo.

¿Cuáles deben ser entonces los mecanismos de intervención en estos lugares comunes? Existen posturas contrapuestas sobre cuáles deben ser los criterios de intervención sobre el entorno de las redes infraestructurales. Ignasi de Solà-Morales apostaba por unas estrategias de intervención dirigidas a la recuperación y potenciación de sus valores como testimonios de un modelo ya superado. Su reciclaje no implica la integración en una malla eficiente, más bien compromete la preservación del valor de la ausencia.

### 2.5. Lógica de la ciudad en la vía.

Juan Carlos Aparicio plantea estrategias de intervención en los márgenes de la infraestructura a partir de la evaluación de los efectos de solapamiento entre sistemas y el proyecto de trazado viario. La lógica de la ciudad en la vía, como resultado de la superposición entre la lógica de la autopista y la propia de la dimensión urbana. Los mecanismos propuestos pasan por la adecuación del espacio libre de margen como espacio público vinculado a la movilidad local y territorial, la urbanización longitudinal (frentes) y transversal (puertas) que signifiquen las unidades de transición paisajística y finalmente la construcción de estructuras elevadas que permitan superar el efecto barrera e integrar medios urbanos o ecológicos adyacentes.

### 2.6. Red local

El estudio de arquitectura y planeamiento urbanístico MVRDV<sup>v</sup> plantea la posibilidad de acondicionar vías paralelas y nudos que relacionen las áreas en contacto con la infraestructura. El mecanismo secular de agregación de piezas completas para la conformación de la ciudad compacta ha resultado ser ineficaz. El territorio se estructura en base a un modelo abstracto, relacionado mediante la superposición de sustratos que conforman un nuevo modelo, un modelo inacabado basado en el reciclaje y la variabilidad. Los vacíos intersticiales de la movilidad eran espacios residuales de la reserva viaria, su función actual sería articular las secuencias rítmicas desde el tratamiento de la volumetría urbana o el desarrollo horizontal, carácter tectónico o conciencia de relación entre el espacio y la bóveda celeste.

### 2.7. Proyecto Global

Oriol Bohigas reivindica la elaboración de un proyecto de ordenación y diseño del paisaje de margen infraestructural. La degradación de los espacios de borde de la red es la consecuencia de los procesos de urbanización oportunista e indiscriminada de los accesos a la metrópolis. La definición de un proyecto global y normativo que ordene estos sectores debe advertir el carácter puntual y longitudinal de las relaciones entre la red y el territorio. Más allá de los nodos de acceso, la infraestructura representa una profunda fisura en el territorio. Fisura geográfica que fragmenta el medio obstaculizando la continuidad de los flujos territoriales y fisura social por la segregación de la comunidad a ambos lados de la línea de comunicación. Oriol Bohigas propone la recuperación de la estructura de frentes para poder filtrar el contacto directo con el paisaje y el establecimiento de un orden particular para los elementos naturales y otro para los espacios construidos, que permita interpretar de manera poética la relación entre observador y medio.

## 3. EL CIL

### 3.1. El Llobregat

El curso fluvial del Llobregat ha sido el principal agente vertebrador del desarrollo económico de la Región Metropolitana de Barcelona. El corredor natural ha garantizado históricamente la accesibilidad entre los centros de explotación de recursos naturales, situados en las comarcas interiores, y las principales rutas comerciales marítimas. El valle bajo del río Llobregat se configura como una de las puertas de acceso al Área Metropolitana de Barcelona y el principal eje de comunicación entre el interior peninsular y la plataforma logística del Delta, donde se emplazan el puerto de Barcelona y el aeropuerto del Prat. Este tramo de la red infraestructural catalana presenta una elevada concentración de ejes de transporte. La movilidad de altas prestaciones desvirtúa los vínculos seculares de cohesión entre los sustratos funcionales del territorio aluvial.

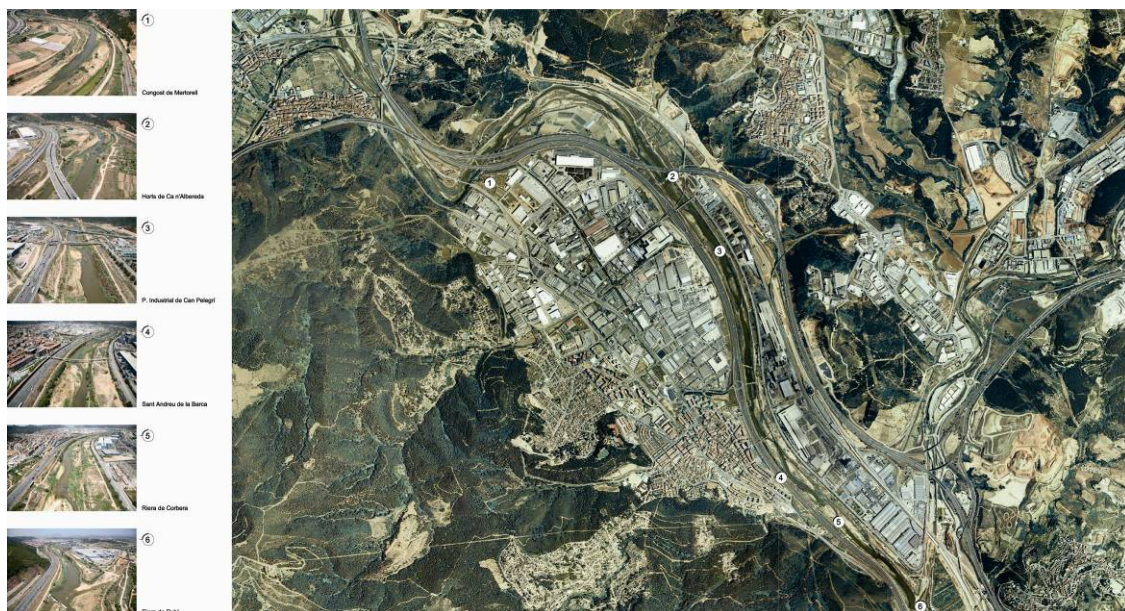
La singularidad del caso de estudio radica precisamente en su condición de corredor fluvial. El mayor reto de este ámbito consiste en la compatibilización de los criterios de funcionalidad y economía que han determinado el trazado de los ejes viarios y la nueva sensibilidad medioambiental. Se trata en definitiva de buscar el acuerdo entre la preservación de los valores ecológicos del entorno y garantizar el derecho a la movilidad. El dinamismo del corredor es evidente en el gran número de proyectos estratégicos a escala metropolitana y las figuras de

planificación urbanística que actualmente están en trámite o en ejecución en este ámbito. Armonizar la protección de los espacios de interés medioambiental y el acceso a las redes del transporte de altas prestaciones es el reto que plantean ámbitos como el corredor del Llobregat de acceso a Barcelona.

### 3.2. Metodología

La apropiación cívica de los vacíos infraestructurales se analiza a partir de los siguientes criterios: implantación del eje infraestructural, accesibilidad a la red de distribución local, permeabilidad del proyecto de implantación, continuidad de los flujos ecológicos, diversidad de los fragmentos territoriales confluyentes y percepción del entorno desde la infraestructura. La evaluación de estos principios básicos a lo largo del corredor permitiría descubrir los sectores de mayor déficit así como establecer criterios generales para la apropiación cívica del corredor.

Se ha escogido como ámbito de estudio el tramo comprendido entre el nudo viario de Martorell y el nudo de El Papiol. Este sector es significativo tanto por su carácter determinante en la red viaria nacional, en él confluyen los ejes viarios de mayor afluencia de tráfico pasante y local, como por el alto valor ecológico de su entorno, en la actualidad en vías de recuperación.



**Tramo del corredor comprendido entre los municipios de Martorell y El Papiol.**

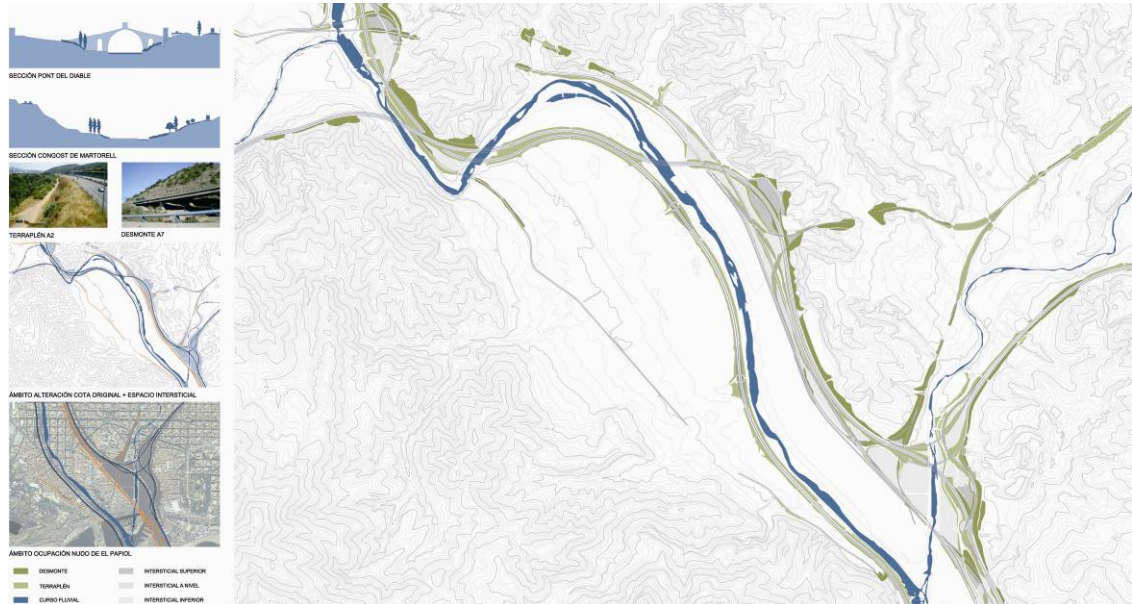
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del ICC.

### 3.3. El Sistema Crítico como surco. (Implantación)

La sistematización del diseño de la plataforma del transporte garantiza el acuerdo con el marco normativo en materia de seguridad y apoya la economía del proyecto de implantación. El resultado son ejes infraestructurales autistas respecto a la morfología del medio pero en absoluto inocuos. Los corredores de la movilidad metropolitana representan barreras impermeables que fragmentan el territorio interfiriendo las continuidades ecológicas y restringiendo la comunicación física y perceptiva en los márgenes de la plataforma. La infraestructura es un surco en su implantación territorial. El espacio ocupado por el proyecto de implantación infraestructural va más allá de la plataforma de canalización del tráfico. La alteración del relieve original y la elevada ocupación de suelo, especialmente en los enlaces de la red de altas prestaciones, representa un factor de oportunidad para la integración de los corredores del transporte mediante el tratamiento de estos volúmenes desnaturalizados. Las intervenciones sobre esta cicatriz deberían ir más allá del proyecto de jardinería, la implementación de las continuidades sistémicas en el proyecto de integración debería permitir derribar estas nuevas murallas metropolitanas.

Pese al carácter autista del trazado de la red del transporte terrestre existe una correspondencia estructural con el medio de implantación: la morfología hidrográfica. Los cursos fluviales garantizan las continuidades ecológicas y la accesibilidad básica a los hábitats. Los espacios de afluencia de los caudales, estacionales o permanentes,

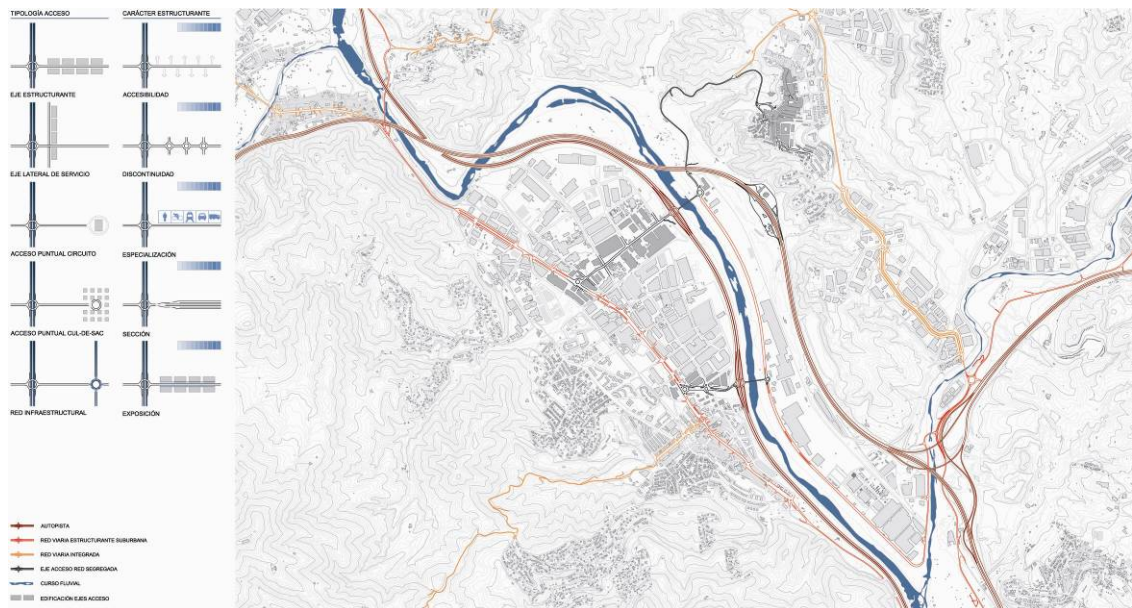
representan del mismo modo los ámbitos naturales para la implantación de enlaces e intersecciones. A favor de una mayor integración el trazado infraestructural debe reconocer el medio de implantación, haciendo visible los referentes morfológicos que caracterizan el territorio.



**Ámbito de implantación de la red infraestructural.**  
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del ICC y el AMB.

### 3.4. El Sistema Crítico como puerta. (Accesibilidad)

La red de transporte segregada no sólo gestiona los flujos de personas y bienes a través o con destino en los centros de actividad local, sino que representa un agente que desvirtúa las dinámicas históricas de ocupación y explotación del suelo. La infraestructura sólo reconoce la matriz de soporte en los nodos de acceso a la red local de distribución. Estas puertas de acceso al territorio son los espacios de mayor accesibilidad y exposición del tráfico metropolitano. Los ámbitos de transición entre la red segregada y la red local de distribución son nodos de oportunidad y centros potenciales de intermodalidad.



**Localización ejes de trasvase entre la red segregada y la red de distribución local.**  
Fuente: Elaboración propia.

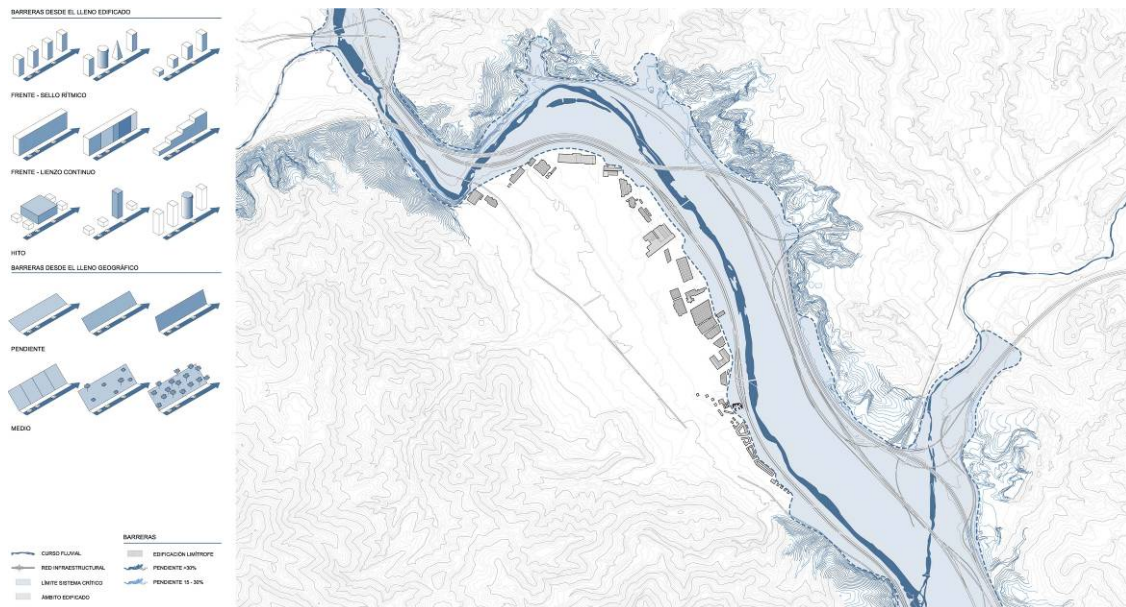
La configuración lineal de estos ejes de trasvase es asimilable a la de las calles históricas en medios urbanos consolidados. Los criterios de evaluación de la capacidad estructurante de estas vías son: el grado de accesibilidad al territorio, la conectividad con la red local a partir del ritmo de intersecciones y enlaces, el nivel de especialización de los márgenes de la vía, la calidad de la urbanización de la sección viaria, la capacidad de gestión de tráficos de naturaleza diversa y finalmente el grado de exposición o visibilidad de los frentes edificados. Intervenir sobre estos aspectos repercute directamente sobre el valor estructurante de las vías de conexión.

La viabilidad de trasvase de la red segregada a la red local se dispone de manera transversal a la dirección dominante del corredor, convirtiéndose en el instrumento que garantiza la permeabilidad entre ambos márgenes de la infraestructura. Las vías de acceso a la red de altas prestaciones pueden actuar como polaridades lineales, vertebrando actividad productiva o segregando fragmentos funcionales homogéneos. La adecuación de la sección viaria de estos ejes y el acondicionamiento de los espacios de transición entre los frentes edificados y la plataforma, debería facilitar su integración en la red cívica.

### 3.5. El Sistema Crítico como límite. (Permeabilidad)

Un objeto se reconoce en la definición de sus límites, tangibles o etéreos. El límite representa la línea simbólica que designa el espacio de transición entre dos realidades diferenciadas. Etimológicamente el término límite procede del latín *limes* y designaba los antiguos caminos de vigilancia de las fronteras del Imperio. Con el tiempo estos *limes* romanos se acordaron a los cursos fluviales de la Europa Central. El cauce del río Llobregat ha representado históricamente esa frontera natural entre el norte y el sur, un ámbito de transición geográfica y cultural.

El Sistema Crítico no es un sistema cerrado, aislado del medio de implantación, más bien es un instrumento de filtraje de las continuidades territoriales. Los límites del Sistema Crítico se configuran a través de los frentes naturales o antropizados que condicionan la accesibilidad física y perceptiva. La diversidad de puertas, pasos y elementos de circulación evidencian su naturaleza dinámica y ponen de manifiesto la permeabilidad del ámbito. Los límites del Sistema Crítico están determinados por las condiciones de accesibilidad, tanto física como perceptiva. La irregularidad de los límites del sistema evidencia por un lado la falta de regulación efectiva de los frentes edificados en los márgenes y por otro la alta permeabilidad de los márgenes.



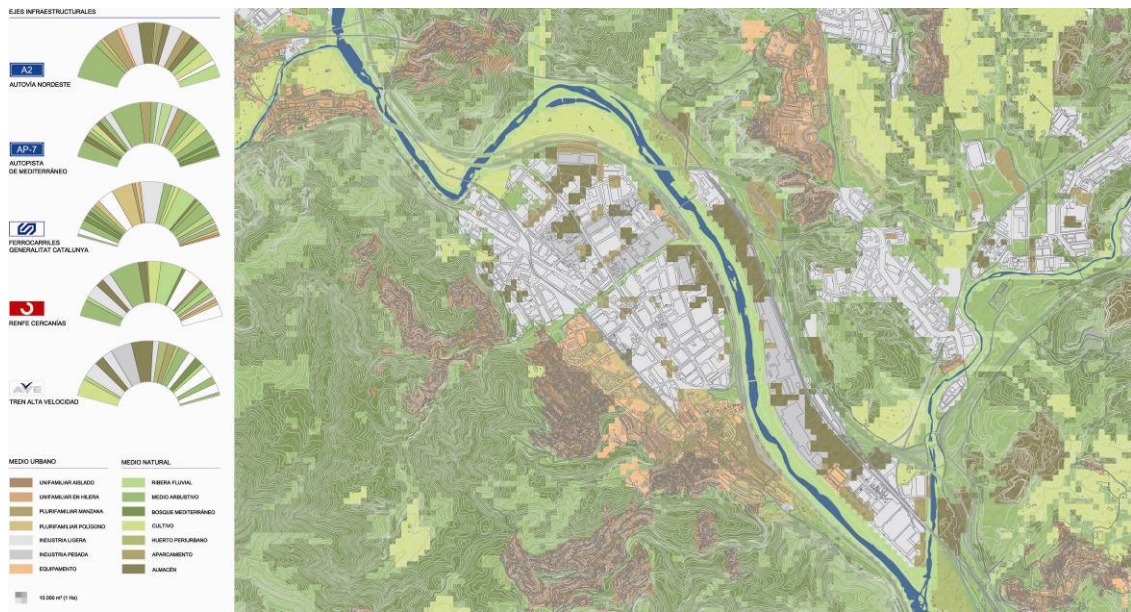
**Delimitación del Sistema Crítico**  
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de el AMB.

### 3.6. El Sistema Crítico como curso. (Continuidad)

El primer rango de aproximación a la realidad territorial es el de la descripción física, es decir: comprender su morfología a través de los procesos de modelado de la superficie terrestre. El segundo ámbito de observación se corresponde con la dimensión paisajística de las unidades territoriales, desde la perspectiva ecológica el paisaje se describe con un conjunto heterogéneo de ecosistemas. El territorio es un sistema complejo, un espacio de

confluencia de tráficos a escalas diversas, el ámbito de gestión de dinámicas transformadoras y de superposición de sustratos funcionales sobre una matriz biofísica. En el otro extremo la gramática del paisaje codifica unas normas de composición de los elementos característicos de cada escenografía. Este procedimiento tiende a la simplificación y homogeneización de la riqueza medioambiental, tanto urbana como ecológica.

Los márgenes de la plataforma del transporte son los espacios de mayor accesibilidad y continuidad del Sistema Crítico. El interés por estos fragmentos vacíos radica en su capacidad de transformación y en su flexibilidad funcional. El fenómeno de la huerta periurbana, racionalmente regulada, puede ser un instrumento de recuperación de estos ámbitos marginales de borde. La escala doméstica del huerto es un contrapunto a la escala territorial de la red infraestructural y permiten consolidar el valor de identidad del Sistema Crítico.



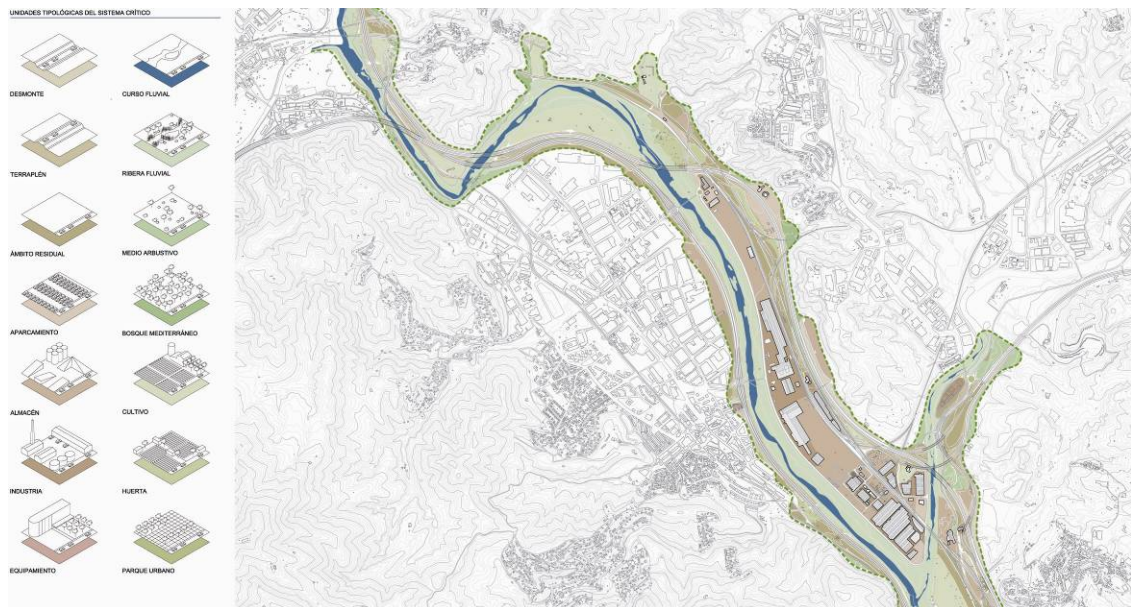
**Definición de las unidades paisajísticas fundamentales del medio de implantación**  
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del ICC.



### 3.7. El Sistema Crítico como mosaico. (Diversidad)

El Sistema Crítico es un complejo mosaico territorial compuesto por fragmentos de naturaleza heterogénea y dimensión múltiple. Cada uno de los hábitats constituyentes se adecúa moderadamente a las necesidades de la actividad o comunidad que lo ocupa. Estas relaciones son bidireccionales usuarios – medio y establecen el nivel de humanización del medio. Cada uno de estos fragmentos se debate entre la hegemonía de sus características de permanencia o la preeminencia de los elementos de naturaleza inestable. Los primeros singularizan la esencia del ámbito, los segundos apoyan los procesos de transformación. La alteración del equilibrio interno de cada uno de los sectores puede ser el resultado de las dinámicas reformadoras del propio ámbito o puede estar directamente relacionado con la actividad humana. Por otro lado los procesos de extensión y extinción resuelven los conflictos de incompatibilidades entre medios. Los procesos de fragmentación territorial más virulentos son precisamente aquellos que se producen por el aumento de las delimitaciones y la falta de porosidad en los márgenes. El Sistema Crítico debería garantizar la continuidad espacial entre fragmentos, estableciendo unos códigos comunes de coexistencia y debería procurar la máxima permeabilidad de los agentes que segmentan el territorio.

Los subsistemas de mayor continuidad que integran el Sistema Crítico son los que sirven a los ejes que vertebran la movilidad. En definitiva, suelos alterados por la implantación de la infraestructura, espacios de reserva de la red y cursos fluviales permanentes o estacionales. Los ámbitos de mayor potencial conector y disponibilidad son las playas de aparcamiento y los solares de almacenaje de material para la transformación industrial. Estos espacios representan piezas clave que estructuran la continuidad del Sistema Crítico.

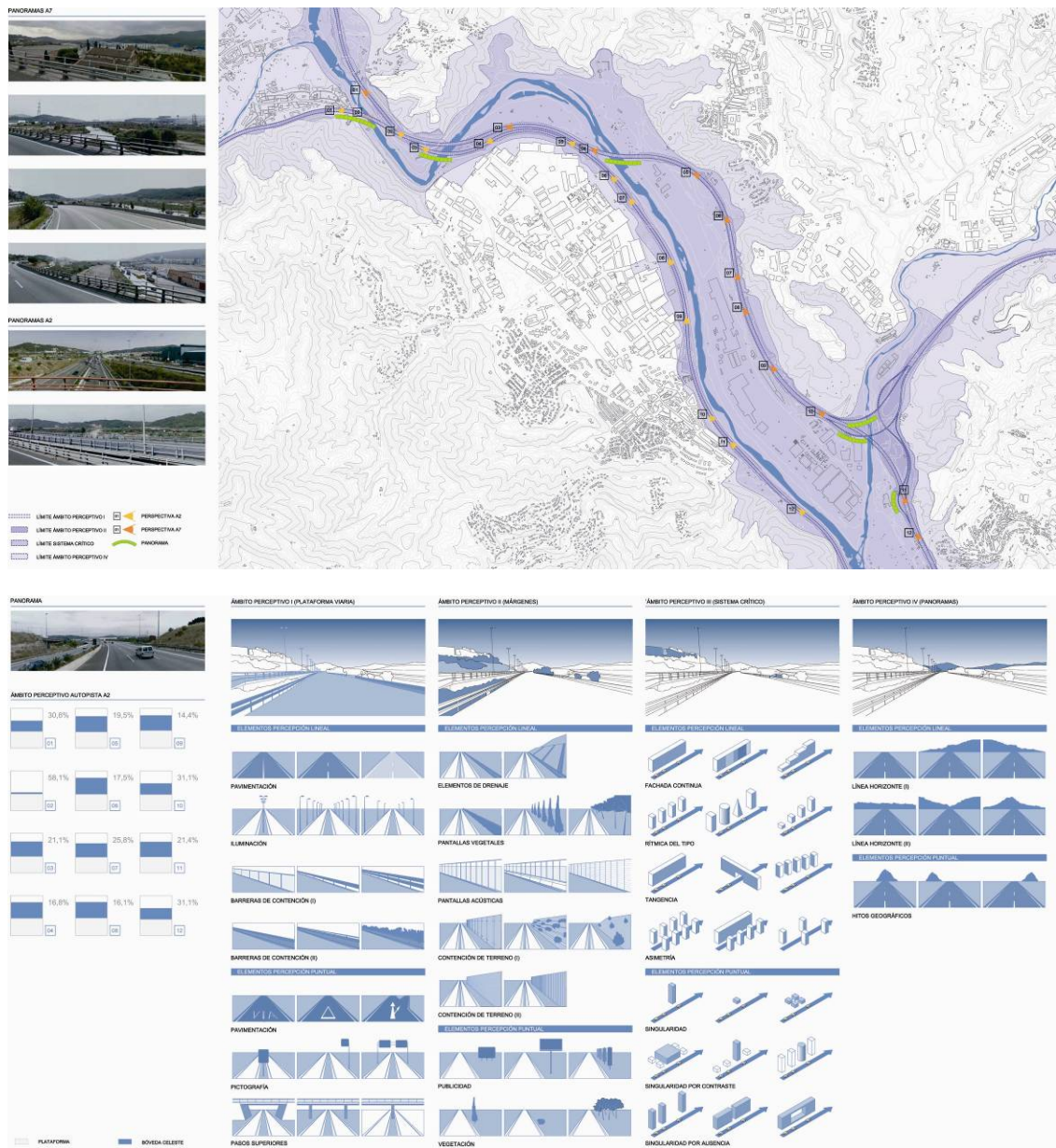


Definición de las unidades tipológicas constituyentes del Sistema Crítico.  
Fuente: Elaboración propia.

### 3.7. El Sistema Crítico como escaparate. (Percepción)

La interacción que se produce entre el usuario de la infraestructura y su entorno es fundamentalmente visual. El vehículo actúa como filtro de los estímulos sensoriales emitidos en los márgenes de la plataforma de la circulación. El conductor percibe el territorio como una gran escenografía en movimiento (filmografía). El 30% del total de percepciones que se producen durante el trayecto proceden de la propia plataforma, el resto de los elementos de margen y de los elementos de la escena. La tolerancia de los límites perceptivos oscila entre el vacío espacial (horizonte o panorama) y el confinamiento total (paso subterráneo). Los estadios intermedios entre estos dos extremos resultan de la estructura espacial de los medios atravesados: taludes, frentes vegetales y edificados, etc. El objetivo debería ser incorporar los principios de percepción dinámica al diseño del entorno de la infraestructura. Para ello es necesario establecer ámbitos de actuación paralelos al trazado, de acuerdo con las limitaciones funcionales y de accesibilidad que estime la normativa sectorial vigente. Las intervenciones específicas para cada franja estiman el impacto no sólo sobre el usuario de la vía, sino también la repercusión sobre los nuevos usuarios del espacio público del entorno.

La adecuación de los espacios de transición entre fragmentos funcionales del territorio debe favorecer la lectura correcta de los usos del suelo y de los elementos que lo vertebran desde la plataforma viaria. Estas intervenciones deberían favorecer la comprensión efectiva de la estructura territorial, adecuándose tanto a la capacidad perceptiva del usuario como a las solicitaciones medioambientales que el entorno demande.



Delimitación ámbitos de intervención perceptiva y estrategias  
Fuente: Elaboración propia.

“Del mismo modo que la cultura urbana del siglo XX desarrolló los espacios de los parques públicos como respuesta o antídoto a la nueva ciudad industrial, nuestra cultura postindustrial demanda espacios de libertad, de indefinición, de improductividad, pero esta vez no vinculados a la visión mítica de la naturaleza sino a la experiencia de la memoria, de la romántica fascinación por el pasado ausente como un arma crítica ante el presente banal y productivista” Ignasi de Solà-Morales.

- 
- i CERTAU, M. El lugar del otro. Kazt Barpal Editores. Buenos Aires y Madrid, 2007. ISBN: ISBN 978-84-96859-04-3.  
ii AUGÉ, M. Los no-lugares. Espacios del anonimato. Editorial Gedisa. Barcelona, 1993. ISBN: 9788474324594  
iii FOLCH, R. El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación. Diputació de Barcelona. Barcelona, 2003. ISBN: 9788477949626.  
iv SOLÀ-MORALES, I. Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades. Barcelona, 1996. P. 10-23.  
v MVRDV. Lace – Strudy of mobility scenarios in The Netherlands. Farnax. Excursions on Density. 010 Publishers. Rotterdam, 1997

