

## COMUNICACIÓN

### Título

LA ENCRUCIJADA DEL PROYECTO TERRITORIAL DE LA NACIONAL 340

### Autores

Irene Luque Martín

Jorge Izquierdo Cubero

### Variante

03 · La fuerza crítica de los datos en el análisis multiescalar territorial

### Resumen

Los estudios y planes que se redactaron para activar y ordenar la Costa del Sol no se aplicaron, quizás por dejación, o por la subordinación de los intereses generales a otros peor intencionados. Han bastado tan solo 50 años para transformar radicalmente un territorio de una belleza especial, un desarrollo que pone en riesgo su futuro. Hay dos elementos en los que se asienta tanto “acierto”, dos infraestructuras: el aeropuerto como puerta de entrada y salida, y la histórica N-340 como eje distribuidor

Territorio, clima, playas y paisaje fueron los atractivos originarios que causaron este crecimiento “a medida” y desmedido. Sus efectos muestran hoy una imagen criticable y un colapso preocupante, mientras sigue vigente el suelo planificado para triplicar su población actual, intensificando el territorio, planteando más infraestructuras y demandando más y más recursos. Se construye más al ritmo de las visiones económicas que de la capacidad de acogida del territorio. Mientras existe una autopista con un uso actual insuficiente se plantea un nuevo corredor ferroviario que predeterminará su futuro.

Son momentos para reflexionar, para no seguir creciendo por inercia, para descubrir otros modelos basados en la recualificación, el decrecimiento y la sostenibilidad.

El “proyecto territorial” de la N-340, es el de su redefinición, tanto de su carácter como de sus funciones, sobre todo si se hace tras haber concretado cuantos residentes y usuarios caben, es decir, cuál es su capacidad de acogida óptima, cuáles son los criterios para actuar sobre el tejido existente y cuál su modelo territorial.

Urge investigar las claves de la sostenibilidad en las distintas hipótesis, tener una visión de los impactos, ambiental, social y económico, con los nuevos datos, estudiar el futuro con la simulación territorial basada en aplicar la inteligencia artificial mediante simulación por Modelos Basados en Agentes (MBA)<sup>0</sup>, y con el apoyo de estas nuevas herramientas tender a una planificación rigurosa y contemporánea.

### Palabras Clave

Capacidad de Acogida, Planificación territorial, Simulación territorial, Sostenibilidad.

## CUATRO CONSIDERACIONES

Con un modelo territorial consecuente para la Costa del Sol podría definirse un proyecto viario que fuera una parte más del sistema de comunicaciones, si no es así, el diseño no tendría fundamento. A tal fin, conviene hacer cuatro consideraciones previas, imprescindibles, para ordenar el territorio y para entender las claves que se necesitan para que la N-340 no se convierta en una propuesta vacua y contraria al rol que debe ejercer en el futuro Modelo Territorial.

1. **El marco territorial de la Costa del Sol**, una franja territorial ligeramente cóncava, discurre de suroeste a noreste, con una longitud aproximada de 150 kilómetros, con un ancho variable y muy estrecho, según tramos. Este es el espacio habitable entre las planicies litorales y una topografía “movida”, abrupta entre Sierra Blanca y Sierra Bermeja, un cordón montañoso litoral que en algunos de sus puntos altos llegan a alcanzar más de los mil metros de altura. Un territorio puente, de nodo a nodo metropolitano, apoyos y vanos, núcleos y entre núcleos.
2. **La población** que sirve, alcanza un millón de habitantes en la Aglomeración Urbana de Málaga, 300.000 personas en la Bahía de Algeciras y entorno a los 500.000 en la Costa del Sol. Una población residente, que junto al alojamiento turístico, es capaz de atraer a más de nueve millones de turistas al año y ser el primer sector generador de empleo y riqueza. Configura una población diversa, heterogénea, que se asienta en el territorio de modo desigual, discontinuo y desestacionalizado, provocando usos intensivos y extremos en el espacio y en el tiempo.
3. Por otra parte la gran **diversidad de competencias y sectores concurrentes** en este espacio es amplio y complejo, tanto que afecta a dos provincias, once municipios, contando con San Roque y Málaga, y que a su vez forman parte de tres ámbitos subregionales, que agrupan servicios mancomunados en espacios no necesariamente coincidentes con estos. Además, concurren también en este territorio, prácticamente la totalidad de las competencias sectoriales de los tres

niveles institucionales: Administración Central, Autonómica, y la Provincial y Local.

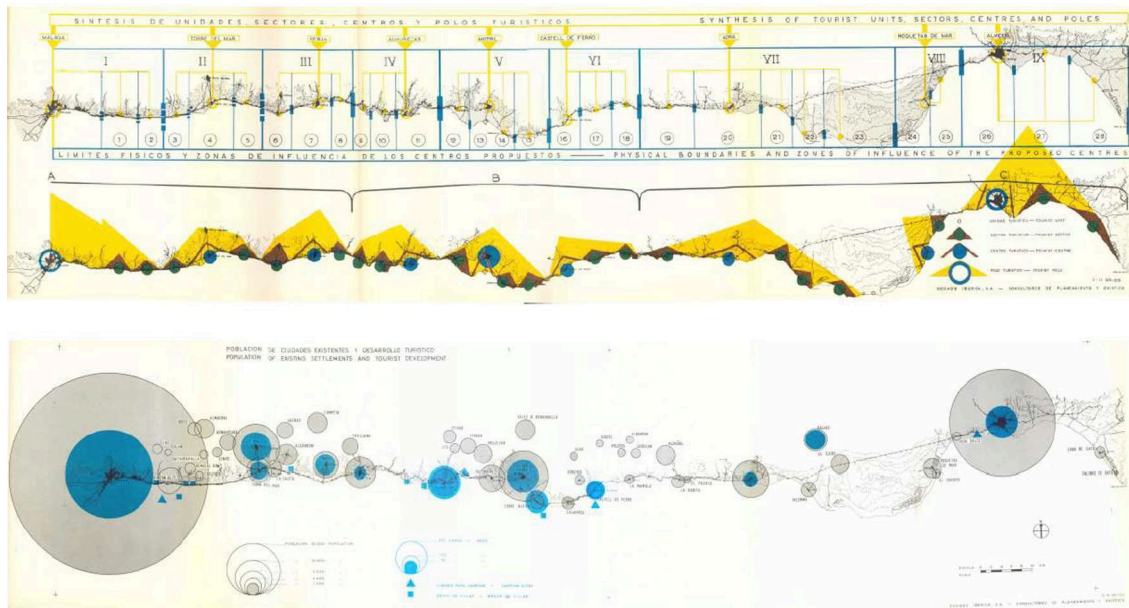
4. Por último, también **coinciden diversas infraestructuras de transportes y comunicación** que discurren en esta estrecha franja litoral entre las que destacan por su significado y trascendencia en el sistema funcional: la Autovía del Mediterráneo (A7), la Autopista de peaje (excepto en las variantes de los núcleos más significativos) de la Costa del Sol (AP7), con escaso uso e infrautilizada. Permanecen, con transformaciones y adaptaciones, otras infraestructuras lineales como la histórica Nacional 340 y el potente Aeropuerto de Málaga.

**La acertada conjugación de estas consideraciones: territorio, población, turismo, paisaje, recursos, así como el complejo encaje institucional, las afecciones sectoriales y las infraestructuras del transporte, que han tenido, tienen y tendrán una gran influencia en la identidad y en la funcionalidad del ámbito, se convierten en esencia expresiva del Modelo Territorial.**

## **50 AÑOS DE DESARROLLO, Y YA SOLO RECONOCEMOS TRES HILOS**

La Gran Transformación de la Costa del Sol se produce durante las últimas cinco décadas, prácticamente al margen de cualquier planificación territorial o sectorial, una muestra evidente de la desconexión entre la planificación y la realidad. Aún a pesar de estas ausencias de referencias y criterios del crecimiento, hoy, aún perviven tres preexistencias que fueron y siguen siendo determinantes: el horizonte marino, el escenario montañoso que conforma un potente valor identitario del paisaje, y la N-340 que representa un papel principal en la funcionalidad de la Costa del Sol y en la influencia que de ella derive en cada uno de sus núcleos.

**Figura 1.** Autor: Plan Doxiadis. Síntesis de unidades, sectores, centros y polos turísticos propuestos por el Plan Doxiadis. Población de ciudades existentes y desarrollo turístico, 1960.



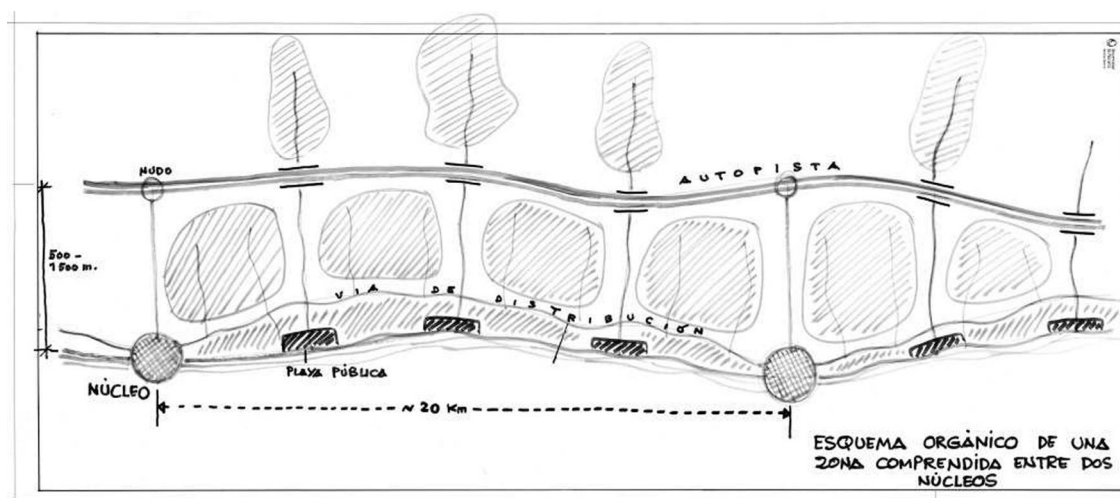
Fuente: Tesis Doctoral “El viaje a la Costa del Sol. Proyecto y transformación en los inicios del turismo moderno”. Juan Gavilanes Vélaz de Medrano, ETSA UPM, 2012

Razones de carácter político y económico enmarcados en el Plan Marshall, y su versión española con el Pacto de Madrid (1953), produjo sus efectos en el nacimiento de la Costa del Sol y se manifestó en desarrollos y proyectos desconectados de las ciudades. Trabajos posteriores a la L.S. de 1956 intentan sin éxito ordenar o dar cobertura a esta energía transformadora e inducida que se desarrolla sin límites, sin criterios territoriales, ni urbanísticos. **Fueron momentos en los que surgían edificaciones turísticas, principalmente hoteles, una nueva arquitectura sin ciudad a la que referirse, en unos territorios sin planificar.**

El “Convair 440 Metropolitan”, un avión que cubrió la ruta desde Helsinki hasta Málaga (1959) tras un recorrido de más de 3.000 kilómetros con 48 pasajeros a bordo, que duró ocho horas, “bautizaba la ruta del sol”. Todo ocurre tan deprisa, en poco más de cincuenta años - tan solo cincuenta años- el territorio se ha transformado radicalmente. La sociedad y los ciudadanos celebran aquellos acontecimientos en su vertiente histórica y económica como banderas de la prosperidad, mientras investigadores, empresas, instituciones, y agentes sitúan la herencia recibida como obsoleta y coinciden en los negativos efectos de sus huellas físicas irreversibles.

Esta breve reseña de la historia reciente nos debe hacer entender qué ha pasado, por qué y cómo, además, en un periodo de tiempo tan corto. **Entender los efectos de la no planificación y de la planificación cuando la hubo, es esencial para situarnos en un nuevo punto de partida.**

**Figura 2.** Autor: Plan Comarcal de Ordenación Urbanística de la Costa del Sol Occidental. Esquemas de funcionamiento entre los nodos principales de la Costa del Sol, 1967.



Fuente: Tesis Doctoral “El viaje a la Costa del Sol. Proyecto y transformación en los inicios del turismo moderno”. Juan Gavilanes Vélaz de Medrano, ETSA UPM, 2012

Porque no solo resulta obsoleto aquello que se hizo sin planificar hace cincuenta años, o a aquello que atendió o desatendió lo que se planificó con posterioridad. Ahora más recientemente, hace escasamente una década, se repite la historia. Partes importantes de nuestros territorios han sido invadidos por parcelaciones y diseminados, la actividad turística ha sido totalmente suplantada por la actividad inmobiliaria, los desarrollos están fielmente diseñados para estos fines. Resulta evidente que la obsolescencia no solo viene del pasado, sino que se hace contumaz en el presente.

En el tejido urbano, en la ciudad consolidada, la inadecuación de la presencia del turismo se manifiesta hoy en la sobresaturación, en su aplastante cantidad, que ha llegado a desnaturalizarla y que les ha hecho perder su identidad. **Espacios y ciudadanos frágiles convertidos en ficción, desalojados por una sucesión numerosa,**

**continua y vertiginosa de seres extraños, observadores y retratistas de escenarios artificiales.**

Por otra parte, en la periferia, en los no lugares, se suceden hasta el infinito la creación de ámbitos exclusivos o de dominancia turística que se desarrollan como productos inmobiliarios, no turísticos, y cuyo resultado ha dado lugar a un nuevo concepto: "el turismo residencial", un espacio para usos estacionales, grandes consumidores de suelo y que ha sembrado el litoral de viviendas unifamiliares, hasta el infinito. Un espacio que, a su vez, desarrolla otro nuevo concepto de urbanidad que Joan Busquets<sup>1</sup> describe como *“la nueva ciudad se forma mayoritariamente en las periferias metropolitanas y se revela como un juego inevitable de fuerzas incipientes fragmentadas. Cada vez más, la ciudad es su periferia, espacio propio de un crecimiento ineludible”*.

Esta obsolescencia, esta realidad, fruto de los criterios con los que fueron planificados y diseñados además de por la notable ausencia de control, nos obliga hoy, desde la reflexión responsable, a un diagnóstico crítico: a evaluar sus consecuencias espaciales y a tomar conciencia del lastre que representa para el futuro de excelencia que muchos buscan, siempre, por acumulación.

### **¿DÓNDE ESTÁ LA ORDENACIÓN QUE NECESITA EL TERRITORIO?**

La proyección política e intelectual de la ordenación del territorio, como disciplina, puede considerarse prácticamente consolidada, su utilidad resulta poco discutible, no obstante, estas bases no resultan reconocibles en la práctica diaria. Sus finalidades, su gestión y sus resultados siguen presentando síntomas de una disciplina acartonada, inútil, divergente de los intereses de la población, de los agentes económicos, e incluso para algunas instituciones más avanzadas.

El carácter tan amplio de la ordenación territorial incluye una gran variedad de conceptos: los usos del suelo, movilidad, infraestructuras y recursos naturales, conforman una compleja realidad física y funcional que convierte su análisis en un trabajo, tan solo, de aproximación a una realidad inalcanzable y cambiante. También integra disciplinas como las ambientales y económicas que junto a otras competencias

de carácter sectorial, sobre los recursos disponibles y las crecientes demandas, incorporan aún mayor complejidad que continuamente dejan al descubierto contradicciones institucionales y profesionales alejadas de los criterios de sostenibilidad.

Aún a pesar de esta realidad descrita, se sigue concibiendo la ordenación del territorio como el mejor cauce para establecer un Modelo Territorial y para articular las condiciones favorables para activar, limitar, regenerar, propiciar o disuadir sobre el desarrollo de actividades y usos del suelo que, fruto de su escala y competencias, tendrá efectos amplios como en la dimensión urbanística municipal, en la definición de las infraestructuras de carácter supralocal y otras como el turismo. **Espacios como la Costa del Sol, basado en la competitividad y en el futuro de la oferta turística, tendrá una incidencia creciente para configurar el orden territorial y sus consecuencias resultaran determinantes e irreversibles.**

Hoy la Ordenación del Territorio debe tomar posiciones y compromisos. Aprovechar oportunidades como las que supusieron la redacción, prácticamente simultáneas, de los tres planes subregionales vigentes en el ámbito. Tres documentos territoriales que deberán coordinarse y complementarse conforme a las necesidades y a las demandas actualizadas para cada uno de los ámbitos. En definitiva, **convendría homogeneizar su información, sus análisis, incluso sus propuestas, para poder hacer agregaciones y tener siempre actualizada la perspectiva completa sobre el ámbito y muy especialmente sobre el turismo, sobre las infraestructuras y sobre los recursos naturales.**



**Figura 3.** Autor: Jorge Izquierdo Cubero. Fotografía de la Obsolescencia. Edificaciones paralizadas debido a la crisis inmobiliaria en el paisaje litoral de Costa Casares. 2014.



No se trata de hacer reflexiones de papel, se trata de diagnosticar para poder actuar de modo oportuno, y aprovechar la gran oportunidad que representan los planes territoriales para reconfigurar los nuevos modelos territoriales y turísticos, haciéndolo de modo útil para los ciudadanos, pero especialmente para las instituciones y para los agentes. **La acción debe ser una consecuencia de la planificación, y ésta del conocimiento actual y colectivo.**

En efecto, la Costa del Sol Occidental es un destino consolidado desde hace décadas y mientras que la Ordenación del Territorio ortodoxa configura un marco de trabajo, la realidad es superada por las relaciones, los flujos, las influencias y las interdependencias de todo tipo. Se necesita buscar el denominador común, las agrupaciones, las sinergias, la especificidad y las complementariedades. Integrar y cohesionar el territorio, tratarlo conforme a su identidad y a sus capacidades para dar respuestas a las demandas actuales y futuras.

Quizás, una planificación interterritorial que integre e incorpore el futuro de la planificación turística, las infraestructuras, los usos y la preservación de los valores



naturales, incluso entendidos estos como infraestructuras verdes y que puedan organizarse como una verdadera matriz ecológica de carácter metropolitana que integre su acción a todas las escalas, de modo que compongan un sistema de espacios conectados, visualmente conectados, paisajes vivos por dar cabida a equipamientos al aire libre, con límites estratégicos que permitan el movimiento de flujos urbanos y ecológicos entre los tejidos urbanos y los espacios abiertos, como expresaba Bernardo Secchi<sup>2</sup>: *“no usar el sistema ambiental para contener la expansión urbana, o para contener el consumo de suelo de la ciudad, sino utilizarlo como argumento de diseño del territorio, para dar una forma al territorio, para dar legibilidad al territorio, para dar una comprensibilidad al territorio donde se reconozca, quizás su sentido último”*.

## **DENTRO DE 50 AÑOS CUÁL SERÁ EL ESCENARIO**

No son casuales estos encabezados, pretenden hacer evidente el antes y el después en un periodo de tiempo significativo, medio siglo, tampoco es casual situar la reflexión en el ecuador del siglo que estamos señalando (1965-2065). Probablemente las grandes amenazas relativas al planeta como el cambio climático, la reducción del carbono y otras tantas probablemente se habrán despejados, hoy ni siquiera nos acercamos a imaginarnos en qué sentido, pero si que celebramos con orgullo los recientes datos del turismo (Frontur 1T 2015, un millón trescientos mil turistas en Andalucía que representa un incremento del 14,20% en el mismo periodo para el 2014). **La población, el turismo, de seguir las pautas de crecimiento que se siguen dando hasta ahora, habrá alcanzado cifras históricas en el horizonte temporal que indicamos. ¿Más y más hasta el infinito?**

**Figura 4.** Autor: Andreas Pichler. Captura de Pantalla del Trailer del documental “El síndrome de Venecia”. 2012.



Fuente: Trailer Documental “The venice Syndrome” <https://vimeo.com/52491214>

Este futuro inimaginable e impredecible que nos espera dentro de cincuenta años, ¿podríamos proyectarlo como consecuencia de estudiar y aplicar iguales incrementos proporcionales que los que se han dado en el mismo periodo de tiempo que ha transcurrido desde que la Costa del Sol inició el proceso de construcción de la gran fábrica del turismo en la que se ha convertido hoy?.

Esta es la encrucijada, y el dilema sería evaluar si merece la pena hacer el esfuerzo para cambiar el destino de hacia donde vamos, este es el umbral que podemos cruzar hoy, **un compromiso por investigar, sobre qué hacer y cómo hacerlo para evitar lo que parece inevitable.**

Mientras, y para un plazo intermedio, para el 2030, la ONU fija diecisiete objetivos de desarrollo sostenible que marcarán la agenda internacional en los próximos quince años, enunciando entre otros, el reto de <sup>3</sup> “*lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*” y recomendando acciones integradas, con una visión holística que abarque la planificación urbana y territorial, el medio ambiente, el transporte y la energía, al considerar que muchos de los

componentes del ecosistema natural se entrecruzan con los del sistema urbano, tanto a nivel social, como económico, cultural y político y que podríamos trasladar y aplicar a la Costa del Sol, en este sentido Rem Koolhaas<sup>4</sup> nos dice que: *“Now ALL is city, a new pervasiveness that includes landscape, park ,industry, rust belt, parking lot housing tract, single family house, desert, airport, beach, river, ski slope ,even downtown....”*.

**Figura 5.** Autor: Jorge Izquierdo Cubero. Fotografía de la Parálisis urbana. Costa Casares. 2014.



La planificación territorial es un ejercicio complejo y multidisciplinar, que aparte de las cuatro consideraciones iniciales realizadas, hay otras muchas que resultan determinantes a la hora de conformar un Modelo, de ellas destacamos la **Capacidad de Carga, dato esencial para ordenar y dimensionar**. No es un concepto nuevo, pero no ha tenido una traslación clara, rigurosa y práctica a la planificación. El Decreto 206/2006 supuso la entrada en vigor del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía <sup>5</sup> (POTA) donde se regula el Modelo de Ciudad estableciendo limitaciones básicas para evaluar la incidencia territorial *"45.4.a ...no se admitirán los crecimientos que supongan incrementos de suelo urbanizable superiores al 40% del suelo urbano existente ni los crecimientos que supongan incrementos de población superiores al 30% en ocho años"*.

La práctica de esta limitación, ha producido frecuentes interpretaciones institucionales que han venido unas veces a extremar y otras a flexibilizar su aplicación, no obstante, quizás la valoración más negativa sea la pervivencia, hoy día, de una gran cantidad de municipios andaluces, también en el litoral de la Costa del Sol, que aún diez años después siguen sin Modelo y sin adaptarse a las limitaciones del POTA.

**Capacidad de carga, capacidad de acogida óptima, huella ecológica, con los matices que se precisen, la Costa del Sol necesita concretar en un horizonte temporal cuál es su límite alojativo y detallarse para cada uno de los términos municipales. Esta es la ordenación del territorio que se precisa, y con ella podríamos trasladar estos datos a la modelización de las infraestructuras, esto es, basar su diseño no en la proyección de la información actual, con los niveles de usos actuales, sino que se basaría en la capacidad de usuarios y en la distribución modal para el conjunto del sistema de comunicaciones.**

¿El Sistema de Comunicaciones actual tiene capacidad para absorber la demanda futura? ¿Cómo distribuir los modos? ¿Se necesita el corredor ferroviario? ¿Cuál es la cuota para el transporte colectivo?, y ¿Cuál para el colaborativo? ¿Cuál es el la jerarquía y las funciones asignadas a cada uno de los elementos del sistema?. Estas ordenación daría como resultado una movilidad bien distinta a la que hoy pueda estar haciéndose para diseñar las infraestructuras.

En una AP7 con un uso ínfimo - últimos datos de IMD (Intensidad Media Diaria del tráfico de vehículos) -, en el que se puede observar a diario como se apartan los coches a la entrada de los peajes y como se incorporan a su fin, mientras, los tramos de autovía y nacional presentan intensidades al borde de la saturación, según estaciones. Para equilibrar el sistema hay que decidir sobre el peaje y sobre otros tipos de gestión. **Para estar a favor o en contra de si son necesarias mas y mas infraestructuras hay que saber antes cuál es la capacidad de acogida del territorio, o lo estamos haciendo al revés.**

La complementariedad y el equilibrio en los modos, una ordenación consecuente y una gestión firme y comprometida, daría lugar a una racionalización que se aproximaría a una movilidad más sostenible, **ahora la Nacional 340 puede proyectarse, ahora sí, su**

**configuración tendrá la referencia del sistema, se hará conforme al papel asignado y a las capacidades estudiadas y con ello al criterio básico de ordenación referido al sistema arterial y de movilidad, al sistema ambiental y a la localización de los usos y de grandes equipamientos y lugares centrales dando orden y lógica al conjunto de piezas ya existentes, nuevas o de regeneración,** que en palabras de Bernardo Secchi<sup>6</sup> sería la “distancia justa”, un continuo de secuencias territoriales que da sentido al “espacio vacío” y la racionalización de la movilidad como argumentos del proyecto.

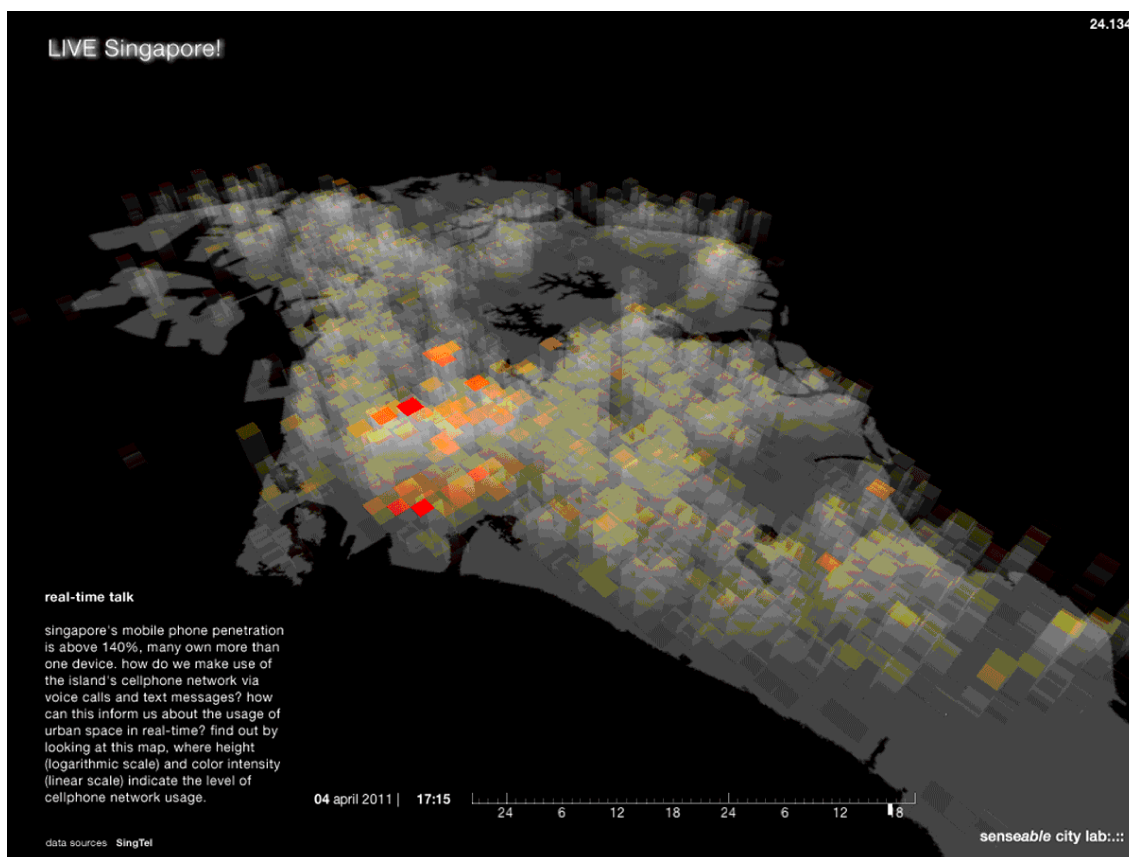
## **LA SIMULACIÓN URBANA, Y EL PROYECTO TERRITORIAL DE LA NACIONAL 340**

Es evidente que estamos relacionando directamente el Modelo Territorial con el Proyecto de la Nacional 340. Por esta razón, antes de definir los criterios de este proyecto vamos a plantear un nuevo dilema que será determinante para formular el Modelo: ¿Crecer o decrecer?.

Antes de pensar si crecer o no, debemos ser conscientes que con los datos del POT de la Costa del Sol, tan solo con el suelo ya clasificado en los PGOU, se triplicaría la población actual. Parece razonable que estos modelos urbanos obsoletos, la mayoría de los 80 o 90 del siglo pasado, deben reformularse, revisando estos crecimientos planificados y explorar las posibilidades de regeneración, redensificación, recualificación, incluso de recuperaciones de espacios para la infraestructura verde, hasta encontrar un predimensionado que poder testar con las variables que vayamos a ensayar con la simulación, sin olvidar la compleja interacción con cada una de las partes del territorio.

**Unas horquillas de máximos o mínimos para los incrementos o decrementos del alojamiento a los que someter al panel de sensores para experimentar sus impactos medidos en claves de sostenibilidad, algo que viene a significar dar voz al territorio, a cada uno de sus atributos, a cada una de las personas, a tal fin se agrupan en tres bloques de análisis: el medioambiental, social y económico, los tres pilares que dan fundamento a la sostenibilidad.**

**Figura 6.** Autor: LIVE Singapore! is a project of SENSEable City Lab and part of the Future Urban Mobility research initiative at the Singapore-MIT Alliance for Research and Technology (SMART), and funded by the National Research Foundation (NRF) of Singapore. Live Singapore!. Las llamadas en tiempo real. 2011.



Fuente: <http://senseable.mit.edu/livesingapore/press.html>

Se trata de considerar el territorio como un organismo vivo, que nace y crece, si aparece algún problema, puede llegar a morir o de acuerdo con sus posibilidades, puede renacer. Esto ha ocurrido en la historia de las ciudades, por tanto, y **al igual que la Inteligencia Artificial ha resultado útil en otras investigaciones disciplinares, su aplicación a la planificación puede aportar rigor en decisiones proyectuales transcendentales y más aún si lo hacemos investigando el comportamiento y los efectos del hecho físico según los impactos mencionados**, este ejercicio planteado en distintos escenarios sobre la capacidad alojativa ofrecerá datos que den fundamento a las decisiones del Proyecto Territorial. Este ejercicio también puede resultar útil para aportar otra perspectiva crítica, otros análisis, como contrapunto al consenso social, interiorizado a lo largo de décadas, relativo a la constante necesidad de crecer.



Un ejercicio que tiene carácter experimental, para emprender desde el rigor y desde la confianza que la adaptación metodológica será positiva, al igual que lo ha sido en otras disciplinas, y donde **los modelos de simulación se comportan científicamente como un laboratorio de experimentación virtual, ensayos que ofrecen posibilidad de analizar decisiones o determinaciones, que si se realizaran físicamente, resultarían prácticamente irreversibles.**

En los modelos de simulación urbana por Modelos Basados en Agentes (MBA) cada agente evalúa su posición y sus efectos, las decisiones se toman sobre la base de un conjunto de reglas que permiten un enfoque “bottom-up”, donde el modelador configura el comportamiento y las interacciones de los agentes individuales, objetos locales que componen el sistema y obtiene como resultado un patrón a nivel del sistema.

Con la Inteligencia Artificial como herramienta de análisis, avanzaremos en la definición del Modelo Territorial y como parte de él su Sistema de Comunicaciones, definiendo función, jerarquía, capacidades, modos y cuotas. Ahora la modelización del N-340 con los métodos sectoriales, como parte de la estructura urbana podrá analizarse sus distintos comportamientos y tratamientos según tramos y características. En estas condiciones se puede diseñar la configuración de la histórica infraestructura viaria y, de este modo, afrontar su futuro con fundamento y rigor.

Este nuevo Modelo transformará la jerarquía y la configuración de la actual malla, también evidenciará la necesidad de formular un diseño más acorde a las capacidades y a la contracción de tanto suelo planificado, reduciendo su consumo y aumentando la capacidad de respuesta y resistencia del territorio adaptados al futuro, a las tendencias y a los gustos de sus usuarios.

**Esta actitud crítica ha de extenderse y considerar que no hay soluciones mágicas, ya sea con la bicicleta, el coche, los sistemas colectivos e incluso los peatones, ninguno de ellos representa una solución por sí mismo, el éxito está en integrarlos todos con criterios de ordenación basados en la cercanía, en la concepción y el tratamiento de los espacios públicos con la cuota apropiada para cada uno de los modos, identificando puntos críticos, analizando la fragmentación del territorio y**



**sus diferencias funcionales, proponiendo medidas de planeamiento, restauración y gestión, y priorizando los espacios donde resulte factible actuar o sea más oportuno.**

El proyecto no puede ser nostálgico, no es posible revertir la situación a sus mejores momentos, no se puede reconstruir el pasado, y el futuro no podrá ser nunca como fue el pasado, evitando artificios y mimesis de escenas pasadas.

El mejor proyecto para la N-340, es reconocer su función para el presente y para el futuro, será más bello mientras más útil. El proyecto ha de adaptarse a sus capacidades y encontrar sus señas de identidad, de lo que fue antes y ahora, poner en valor imágenes, escenarios, elementos insertos en la utilidad y en el rol que ha de desempeñar en cada momento.

---

<sup>0</sup> Railsback, S.F. and Grimm, V.: Agent-Based and Individual-Based Modeling: A Practical Introduction. <http://press.princeton.edu/titles/9639.html>

<sup>1</sup> Busquets, J. & Correa, F., *Ciudades X formas :una nueva mirada hacia el proyecto urbanístico = cities x lines : a new lens for the urbanistic Project*. (Harvard, Harvard University, Graduate School of Design etc., 2006). 347.

<sup>2</sup> Secchi, B. Conferencia. 2005. *La práctica actual de la proyección territorial*. ETSA Barcelona.

<sup>3</sup> Asamblea General. 2014. Aplicación y seguimiento integrados y coordinados de los resultados de las grandes conferencias y cumbres de las Naciones Unidas en las esferas económica y social y esferas conexas, Seguimiento de los resultados de la Cumbre del Milenio. *El camino hacia la dignidad para 2030: acabar con la pobreza y transformar vidas protegiendo el planeta. Informe de síntesis del Secretario General sobre la agenda de desarrollo sostenible después de 2015*. Naciones Unidas. 17/40.

<sup>4</sup> Koolhaas, R. Catalogue. 2015. Hans Ulrich Obrist. *Museum on the Move: The Robert walser museum as a migratory museum*. Obrist's catalogue test for the Johannesburg Biennial 1997. [http://www.artnode.se/artorbit/issue1/f\\_walser/f\\_walser.html](http://www.artnode.se/artorbit/issue1/f_walser/f_walser.html)

<sup>5</sup> Consejería de Obras Públicas y Transporte. Junta de Andalucía. *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía*. Dirección General de Planificación, Servicios de Publicaciones. 2007. 212. 57.

<sup>6</sup> Secchi, B. *La ciudad contemporánea y su proyecto*. Font Antonio. 2003. 91-119.