

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tesisenxarxa.net) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tesisenred.net) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tesisenxarxa.net) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author

REDE VIARIA Y TERRITORIO EN EL “VALE DO AVE”

LA RED DE NIVEL INTERMEDIO COMO ESTRUCTURA DEL PAISAJE EN EL NW PORTUGUÉS

TESIS DOCTORAL EN URBANISMO / 2010

Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona

Universidad Politécnica de Catalunya

SARA SUCENA-GARCIA

DIRECTOR: Prof. Arq. Francisco Javier Monclús

CO-DIRECTOR: Prof. Arq. Manuel Fernández de Sá (FA-UP, Portugal)

PARTE 1

REDE VIÁRIA E ESTRUTURA DA PAISAGEM
RED VIARIA Y ESTRUCTURA DEL PAISAJE

Tal vez hace falta comenzar a pensar de otra manera la «ordenación» de la gran ciudad. (...) Autopistas, aeropuertos, ferrocarriles, ensanches, polígonos, protecciones naturales, parques temáticos, dibujan líneas y manchas que se querrían hacer casar en un orden equilibrado. Poner «orden» y «equilibrio» al aparente caos resulta así el único objetivo que justifica la operativa actividad planificadora. Paradoja. Porque orden y equilibrio son dos conceptos completamente contrarios a la energía original que enciende las luces en la metrópoli. (...)

Reducir el proyecto metropolitano a la definición de sus grandes estructuras es una simplificación cada vez más dramática. (...)

...la ciudad contemporánea (...) tiene precisamente la virtud de hacer vivir muchas unidades autónomas (...) respecto a exigencias de continuidad, de contigüidad o de estructura. (...) ...pequeños barrios, grandes industrias, almacenes, espacios deportivos y de recreo, oficinas, escuelas y hospitales, calles y cruces, trenes y carreteras, se reparten sin que la fricción sea ya el coste que provoca la aglomeración compacta. (...) ...si pensamos en (...) la cualidad intrínseca de todas estas cosas urbanas (...) podemos decir que el valor de la infraestructura incluso se relativiza (...) siempre deseable, nunca decisivo.

Por encima de las estructuras, las «cosas». A cambio de las infraestructuras, las intraestructuras. Antes que lo grueso, lo fibroso. Más que el esqueleto, el tejido.

Manuel de Solà-Morales, 2009:130,133

I – REDE VIÁRIA E ESTRUTURA DA PAISAGEM

«*Estrutura*» não é um conceito fácil de definir. Num certo sentido, como refere Ferrater Mora (1979:1041), "*será difícil encontrar algo de lo que no se pueda decir que tiene una estructura.*" Embora nascida no campo da arquitetura, ou, mais precisamente, da construção, e só muito mais tarde para aquele primeiro recuperada (Brandi, 1967; Cowan, 2005), a palavra «*estrutura*» tem denotações várias em muitas disciplinas do saber, do mais objectivo mas simultaneamente abstracto, como a matemática, ao mais humano, como a psicologia (ainda que esta divisão seja, como diz Ferrater Mora (1979:1041), "*de carácter más pedagógico que científico*"). É, contudo, em particular na linguística, e ao longo da segunda metade do século XX, que os mais ressonantes exercícios de definição do termo encontram lugar.

Não nos detendo na matéria – extensamente discutida em literatura específica – senão o suficiente para criar o quadro de referência adequado ao entendimento de um termo tão central na presente Tese, retomemos da definição de Adrian Forty (*cit in* Cowan 2005) a noção de estrutura como metáfora, que é, não apenas "*uma mas duas metáforas, cada uma emprestada de uma disciplina diferente: primeiro, da história natural que [lhe] deu o significado do século dezanove, e segundo, da linguística, que [lhe] deu o significado do século vinte*". Ferrater Mora assume igualmente esta divisão, mas precisa a primeira: "*En una acepción muy general (y vaga) de «estructura» ha habido tendencias «estructurales» o «anti-atomísticas» durante el romanticismo, si bien sería mejor hablar aquí de «totalismo» y «organicismo» en contraposición con el aludido «atomismo»*" (Ferrater Mora, 1979:1042); quanto à segunda, relaciona-a com o "*estruturalismo*".

Considerando, no entanto, o contexto específico desta investigação, fixamo-nos num dos (três) âmbitos do uso de *estrutura* em arquitetura, tal como de novo expõe Forty (*cit in* Cowan 2005): "*[um] esquema através do qual um projecto desenhado, edifício, conjunto de edifícios, inteira cidade ou região se torna inteligível.*" A este entendimento Ferrater Mora (1979) acresce a condição de *interdependência*¹, um significado que complementa o anterior e emana de "*nociones más o menos intuitivas de estructura*" que apreendem

¹ Termo que o autor não utiliza a propósito da citação abaixo, mas relativamente à qual refere "*vocablos como «articulación», «compenetración funcional» y, a veces, «solidaridad».*" (Ferrater Mora, 1979:1042)

I – RED VIARIA Y ESTRUCTURA DEL PAISAJE

«*Estructura*» no es un concepto fácil de definir. En cierto sentido, como indica Ferrater Mora (1979:1041), "*será difícil encontrar algo de lo que no se pueda decir que tiene una estructura.*" Aunque nacida en el campo de la arquitectura, o más precisamente, de la construcción, y sólo mucho más tarde recuperada para aquélla (Brandi, 1967; Cowan, 2005), la palabra «*estructura*» tiene connotaciones diferentes en muchas disciplinas del saber, de lo más objetivo pero simultáneamente abstracto, como las matemáticas, o más humano, como la psicología (aunque esta división sea, como dice Ferrater Mora (1979:1041), "*de carácter más pedagógico que científico*"). Y, es por ello sin embargo, en particular en la lingüística, y a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, que los más destacados ejercicios de definición del término encontraron lugar.

Deteniéndonos en la materia – extensamente discutida en la literatura específica – sólo lo suficiente para crear el marco de referencia adecuado a la comprensión de un término tan central en la presente tesis, destacamos de la definición de Adrian Forty (*cit in* Cowan 2005), la noción de estructura como metáfora, que es, no solamente *una*, sino *dos metáforas, cada una prestada de una disciplina diferente: primero, de la historia natural que (le) ha dado el significado del siglo diecinueve, y segundo, de la lingüística, que (le) ha dado el significado del siglo veinte.*" Ferrater Mora acepta también esta división, pero matiza la primera: "*En una acepción muy general (y vaga) de «estructura» ha habido tendencias «estructurales» o «anti-atomísticas» durante el romanticismo, si bien sería mejor hablar aquí de «totalismo» y «organicismo» en contraposición con el aludido «atomismo»*" (Ferrater Mora, 1979:1042); Con respecto a la segunda, la relaciona con el "*estructuralismo*".

Considerando, sin embargo, el contexto específico de esta investigación, nos fijamos en uno de los (tres) ámbitos del uso de *estructura* en arquitectura, tal como expone de nuevo Forty (*cit in* Cowan 2005): "*[un] esquema a través del cual un proyecto diseñado, edificio, conjunto de edificios, ciudad entera o región se vuelve inteligible*". Con respecto a esta idea Ferrater Mora (1979) añade la condición de *interdependencia*², un significado que complementa el anterior y emana de "*nociones más o menos intuitivas de estructura*" que apprehenden

² Término que el autor no utiliza a propósito de la citación situada más abajo, pero con respecto a la cual señala "*vocablos como «articulación», «compenetración funcional» y, a veces, «solidaridad».*" (Ferrater Mora, 1979:1042)

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués

"algún conjunto o grupo de elementos relacionados entre sí según ciertas reglas, o algún conjunto o grupo de elementos funcionalmente correlacionados. Los elementos en cuestión son considerados como miembros más bien que como partes. El conjunto o grupo es un todo y no una «mera suma»." (Ferrater Mora, 1979:1042)

Da contribuição de Cesare Brandi (1967) salientamos, por um lado, a referencia à fixação da palavra «estrutura» no domínio arquitectónico, no final do século XIX, com a definição de Quatrèmere de Quincy, e, por outro lado, a discussão sobre o inapropriado paralelismo estabelecido entre arquitectura e linguística que, necessariamente afectando o entendimento do termo, se afirma desde logo pela diferente essência das duas disciplinas: *"se a essência da linguagem está na comunicação, a essência da arquitectura não se revela na comunicação"* (Brandi, 1967:39). Assim, segundo aquele autor, «*estrutura*», mesmo sem um âmbito conceptual bem definido, ter-se-ia relacionado, ao longo do percurso da sua evolução, com a necessidade de exprimir algo mais, que a designação do objecto não preenchia – *"qualquer coisa que atingia na essência o próprio facto de construir"* (Brandi, 1967:17). Referindo-se a tempos mais recentes, Brandi (1967:36) reforça o sentido que a palavra readquire no campo da arquitectura, relacionado com a *"«estrutura da forma»"*, concretizando a respeito que o *"conceito de estrutura"*, em contextos exteriores ao *"âmbito arquitectónico"*, é *"dirigido a significar qualquer coisa que não está directamente à vista mas sustém e informa toda a obra ou um facto, qualquer coisa mais do que o esqueleto e qualquer coisa menos facilmente encontrável do que o esqueleto."* (Brandi, 1967:17)

A presente Tese privilegia um campo temático a que o termo «estrutura» é recorrentemente aplicado – o da «rede viária» (entendida no seu mais amplo leque de variáveis, desde a auto-estrada até ao caminho) –, uma designação frequentemente substituída pela palavra composta «*infra-estrutura*». Não sendo inconsequente o uso das palavras na relação com a conceptualização dos objectos que representam, cremos que o prefixo «infra» terá condicionado a percepção da *condição de estrutura* e, pela associação estabelecida entre os dois – *rede viária* e *estrutura* –, esvaziado os vocábulos, reduzindo a relação *estruturante* ao suporte de fluxos técnicos, viários, mas também de água, esgotos, electricidade, telecomunicações. Conformando-se como a Parte teórica da Investigação, é então nesta primeira Parte que tem lugar a discussão de uma mais ampla compreensão daquela interrelação, no sentido de um (re)enquadramento que reposicione a amplitude semântica de

"algún conjunto o grupo de elementos relacionados entre sí según ciertas reglas, o algún conjunto o grupo de elementos funcionalmente correlacionados. Los elementos en cuestión son considerados como miembros más bien que como partes. El conjunto o grupo es un todo y no una «mera suma»." (Ferrater Mora, 1979:1042)

De la aportación de Cesare Brandi (1967) destacamos, por un lado, la referencia al afianzamiento de la palabra «estructura» en el campo arquitectónico, a finales del siglo XIX, con la definición de Quatrèmere de Quincy, y, por otro lado, la discusión sobre el inapropiado paralelismo establecido entre arquitectura y lingüística que, necesariamente afectando a la comprensión del término, se afirma evidentemente por la diferente esencia de las dos disciplinas: *"si la esencia del lenguaje está en la comunicación, la esencia de la arquitectura no se revela en la comunicación"* (Brandi, 1967:39). Por lo tanto, según aquel autor, «*estructura*», incluso sin un ámbito conceptual bien definido, se habría relacionado, a lo largo de su evolución, con la necesidad de extraer algo más, que la designación del objeto no completaba – *"algo que alcanzaba en la esencia el propio hecho de construir"* (Brandi, 1967:17). Más recientemente, Brandi (1967:36) refuerza el sentido que la palabra adquiere en el campo de la arquitectura, relacionado con la *"«estructura de la forma»"*, concretando al respecto que el *"concepto de estructura"*, en contextos exteriores al *"ámbito arquitectónico"*, está *"encaminado para significar algo que no está directamente a la vista pero soporta e informa toda la obra o un hecho, algo más que el esqueleto y cualquier cosa menos fácil de encontrar que el esqueleto"* (Brandi, 1967:17).

La presente tesis privilegia un campo temático en el que el término «estructura» se aplica frecuentemente – al de la «red viaria» (entendida en su más amplio abanico de variables, desde la autopista hasta el camino) –, una designación frecuentemente sustituida por la palabra compuesta «*infraestructura*». Sin ser inconsecuente el uso de las palabras en relación con la conceptualización de los objetos que representan, creemos que el prefijo «infra» habrá condicionado la percepción de la *condición de estructura*, y por la asociación establecida entre los dos – *red viaria* y *estructura* –, agotados los vocablos, reduciendo la relación de *estructuración* al soporte de flujos técnicos, viarios, pero también de agua, alcantarillado, electricidad, telecomunicaciones. Determinándose como la Parte teórica de la Investigación, es por lo tanto en ésta primera Parte en la que se desarrolla la discusión de una más amplia comprensión de aquella interrelación en el sentido de un (re)encuadrar que reposicione la

rede viária e *estrutura*, ajustando-a aos significados próprios do (novo) contexto que caracteriza a cidade contemporânea.

«Rede viária» e «paisagem» são, portanto, os dois protagonistas da Tese que esta Parte 1 introduz e que ao longo daquela se interrelacionam até, nos capítulos finais, se revelarem como *facto novo*. Neste início, são aspectos relacionados com a conceptualização daqueles dois protagonistas, perspectivados de modo a preparar o sentido das Partes seguintes, que debatemos. A sequência de títulos similares entre Parte, Capítulo e Subcapítulos constitui a primeira denotação desse percurso: objectos dissociados que se ligam intrinsecamente até serem *estrutura* um do outro. Assim, a pequena variação entre as frases – que só aparentemente é ténue – comporta uma nuance essencial de significado. É esta que queremos reter no quadro da cidade contemporânea e, em concreto, da «cidade difusa», focando-nos naquilo que a distingue da realidade urbana anterior, grosso modo, de meados do século XX. Em termos físicos, o ângulo da diferença está na ocupação do território situado para além dos limites das «velhas» cidades, quando esse representava o encontro e a clara distinção entre *urbe* e *campo*; mas, hoje, esse limite já não é nítido, largamente ultrapassado pela expansão da urbanização que genericamente afectou o mundo nas últimas décadas do século XX.

Centrando-nos, em particular, no espaço *novo* de urbanização mais recente (*novo* na medida em que a configuração da sua ocupação não afirma nem a imagem da cidade compacta, nem a do espaço predominantemente não edificado e regido pelas regras da actividade agrícola ou da natureza), é a "*paisagem intermédia*" (Rowe, 1991; Sieverts, 2003) – entre uma coisa e outra; e já uma outra coisa – que equacionamos duplamente:

- (1) *como realidade subjacente*, na medida em que aquela «*terceira natureza*»³ é algo que está presente como fundo, mas não é explicitamente afirmada no discurso enquanto este (a) se desenvolve em torno das características viárias que, potencialmente e em conjunto, teriam capacidade para informar um determinado nível da rede viária como *estrutura urbana – estrutura da nova cidade*, da que contém a cidade tradicional e o espaço intermédio (por vezes, intermédio entre cidades, outras, intermédio entre cidade e campo/natureza); e (b) acompanha a evolução da expansão da urbanização e da rede viária «macro»

³ Utilizamos aqui a palavra «natureza» no sentido relativamente abstracto de *essência* de um *ser*, ou existência, e não na interpretação estrita do termo, representativa de um (mais) específico objecto, e que facilmente se poderia confundir com a "*terceira paisagem*" conceptualizada por G. Clément (2007).

amplitude semântica de la *red viária y estructura*, ajustándola a los significados propios del (nuevo) contexto que caracteriza la ciudad contemporánea.

«Red viária» y «paisaje» son, por lo tanto, los dos protagonistas de la tesis que esta Parte 1 introduce y a lo largo de ella se interrelacionan hasta, en los capítulos finales, revelarse como un *hecho nuevo*. En esta parte inicial, son aspectos relacionados con la conceptualización de aquellos dos protagonistas, enfocados para preparar el sentido de las siguientes partes que debatimos. La secuencia de títulos similares entre Parte, Capítulo y Subcapítulo constituye la primera designación de ese camino: objetos disociados que se unen intrínsecamente hasta ser *estructura* uno del otro. Así, la pequeña variación entre las frases – que sólo aparentemente es tenue – comporta un matiz esencial de significado. Es ésta la que queremos retener en el marco de la ciudad contemporánea y, en concreto, de la «*ciudad difusa*», centrándonos en aquello que la distingue de la realidad urbana anterior, a grosso modo, de mitad del siglo XX. En términos físicos, el foco de la diferencia está en la ocupación del territorio situado más allá de los límites de las «viejas» ciudades, cuando representaba el encuentro y la clara distinción entre *urbe* y *campo*; pero hoy ese límite ya no es nítido, ampliamente sobrepasado por la expansión de la urbanización que genéricamente afectó al mundo en las últimas décadas del siglo XX.

Centrándonos, en particular, en el espacio *nuevo* de urbanización más reciente (*nuevo* en la medida en que la configuración de su ocupación no afirma ni la imagen de la ciudad compacta, ni la del espacio predominantemente no edificado y regido por las reglas de la actividad agrícola o de la naturaleza), es el «*paisaje intermedio*» (Rowe, 1991; Sieverts, 2003) – entre una cosa y otra; y ya alguna otra cosa – que equiparamos doblemente:

- (1) *como realidad subyacente*, en la medida en la que aquella «*tercera naturaleza*»⁴ es algo que está presente como base, pero no está explícitamente afirmada en el discurso mientras éste (a) se desarrolla alrededor de las características viales que, potencialmente y en conjunto, tendrían capacidad para afirmar un determinado nivel de red viária como *estructura urbana – estructura de la nueva ciudad*, de la que posee la ciudad y el espacio intermedio (algunas veces, intermedio entre ciudades, otras, intermedio entre ciudad y

⁴ Utilizamos aquí la palabra «naturaleza» en el sentido relativamente *abstracto* de esencia de un ser, o existencia, y no en la interpretación estricta del término, representativa de un (más) específico objeto, y que fácilmente se podría confundir con el «tercer paisaje» conceptualizado por G. Clément (2007).

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués

desde que a cidade representava e esgotava aquela condição *urbana* até que esta se manifesta, como acontece actualmente, em espaços que a vários níveis negam a representação anterior.

– (2) *como realidade emergente*, no sentido em que o desenvolvimento do capítulo vai conferindo maior visibilidade àquela paisagem, vulgarmente designada da «dispersão» (termo que muito sinteticamente a capta em características gerais, operativamente ignorando a sua diversidade) até se concretizar na paisagem da «urbanização difusa» – que serve de palco ao caso de estudo e que, assim, começa a emancipar-se do quadro geral e a apresentar-se nas suas particularidades.

Assim, neste contexto, o título da Parte 1 da Tese – *Rede Viária e Estrutura da Paisagem* – que, como referimos, apresenta de modo geral os dois protagonistas em torno dos quais a dissertação se organiza, «*rede viária*» e «*paisagem*», expõe também o que potencialmente os relaciona e conduz a narração. «*Estrutura*» é, então, o terceiro substantivo que compõe a frase e representa a *condição* que nem sempre se vê, mas que é essência do que existe e que aqui se reveste de uma dupla acepção: (1) ligado a *paisagem*, afirma o facto óbvio que fundamenta a existência desta e também a vontade de se exteriorizar; (2) no todo da frase, anuncia-se como possibilidade de ser simultaneamente a *condição* que reúne os dois protagonistas, em que o primeiro pode constituir-se como *elemento de estrutura* explícita do segundo. No entanto, o título – unindo-os pela conjunção «e» – salvaguarda a distância entre possibilidade e facto, somente apontando a *potencialidade*.

Esclarecido o ponto de partida, o título do capítulo único desta Parte – *Red Viaria y Estructura Urbana* –, que exporemos em seguida, dá já um passo em frente quando restringe o contexto de referência daquela *vocação potencial* a uma situação *urbana*. O protagonista «*paisagem*» concretiza então a sua identidade nesse âmbito urbano, uma nuance – uma precisão e não uma transformação – que traz consigo uma imagem mais concreta: edifícios e vias são elementos deste cenário que se tornam imediatos numa (in)certa densidade, frequência, etc. O protagonista «*rede viária*» mantém-se inalterado, mas subtilmente a alteração ocorre como consequência da precisão anterior. No contexto urbano, a «*rede viária*» é corpo de usos específicos e basta aquela afectação indirecta para também esta se concretizar; e, em consequência, igualmente o significado de *estrutura*. No entanto, é ainda a distância da *mera potencialidade* – de que esta condição de *estrutura* possa unir os dois protagonistas – que persiste. E que os separa.

campo/natureza); y (b) acompaña la evolución de la expansión de la urbanización y de la red viaria «macro» desde que la ciudad representaba y agotaba aquella condición *urbana* hasta que ésta se manifiesta, como sucede en la actualidad, en espacios que a diferentes niveles niegan la representación anterior.

– (2) como *realidad emergente*, en la medida en que el desarrollo del capítulo anterior va aportando mayor visibilidad a aquella imagen, vulgarmente denominada como «dispersión» (término que muy sintéticamente la capta en características generales, operativamente ignorando su diversidad) hasta concretarse el paisaje de la «urbanización difusa» – que sirve de base al dicho tema de estudio y que, de esta manera comienza a emanciparse del marco general y a presentarse en sus particularidades.

Por lo tanto, en este contexto, el título de la Parte 1 de la tesis – *Red viaria y Estructura del Paisaje* – que, como hemos indicado, presenta de un modo general los dos protagonistas en torno de los cuales la disertación se organiza, «red viaria» y «paisaje», expone también lo que potencialmente los relaciona y conduce la narración. «*Estructura*» es, por lo tanto, el tercer sustantivo que compone la frase y representa la *condición* que no siempre se ve, pero que es la *esencia* de lo que existe y que aquí se recubre de una doble aceptación: (1) unido al paisaje, afirma el hecho obvio que establece la existencia de éste y también la voluntad de exteriorizarse; (2) en la totalidad de la frase, se anuncia como la posibilidad de ser al mismo tiempo la *condición* que reúne a los dos protagonistas, en el que el primero puede constituirse como *elemento de la estructura* explícita del segundo. Sin embargo, el título – uniéndolos por la conjunción «y» – guardando la distancia por entre posibilidad y hecho, solamente apuntando a la *potencialidad*.

Aclarado el punto de partida, el título del único capítulo de esta Parte – *Red Viaria y Estructura Urbana* –, que expondremos a continuación, da un paso hacia delante cuando restringe el contexto de referencia de aquella *vocación potencial* a una situación *urbana*. El protagonista del «*paisaje*» centra por lo tanto su identidad en ese ámbito urbano, un matiz – una precisión y no una transformación – que trae consigo una imagen más concreta. Edificios y vias son elementos de este espacio que se convierten en fronterizos en una (in)certa densidad, frecuencia, etc. El protagonista «*red viaria*» se mantiene inalterado, pero sutilmente la alteración se produce como consecuencia de la precisión anterior. En el contexto urbano, la «red viaria» es el cuerpo de los usos específicos y basta con esa afectación indirecta que también ésta se concreta; y, en consecuencia, también el significado de *estructura*. Sin embargo, aún es la distancia de *mera potencialidad* – de la que esta condición de *estructura* pueda unir a los dos protagonistas – que persiste. Y que los separa.