

En un mapa o por el mundo, a escala de una metrópolis o de un barrio, solo o en grupo, todo empieza con un itinerario.

LECCIÓN I

DIBUJAR UN ITINERARIO

ÍNDICE

Preámbulo

1) Principios de composición

2) Reglas prácticas

Bonus: Nuestro “sistema de atribuciones espaciales”

La práctica fundamental de nuestras comunidades de caminantes metropolitanos, lo que les confiere su originalidad y su coherencia, es su habilidad para proponer itinerarios.

¿Cómo dibujar un itinerario? ¿Con qué herramientas? ¿Por dónde empezar? ¿En un mapa o en el terreno? ¿Qué emociones debe transmitir un itinerario? ¿Cuáles son sus principios de composición? ¿Es el arte del itinerario un arte del espacio o del tiempo?

En esta lección, el itinerario se concibe como parte de las bellas artes.

EJERCICIO

enviámoslo a contact@metropolitantrails.org

Principiante

Pasar a un mapa (numérica o en papel) continuidades peatonales ya existentes: senderos balizados, pistas no asfaltadas, canales, pasajes...). Este inventario dibuja un “patrimonio viario” valioso.

Escribir consignas de itinerario para un día (\pm 15 km) en un mapa o un SIG (Google Earth, por ejemplo) y situarlo; mandar dos archivos en formato .kml, uno antes de situar el itinerario, el otro después.

Avanzado

Dibujar un esquema director de sendero dentro de una metrópolis y producir un argumento de dos páginas.



¿Qué es una metrópolis?

Una metrópolis es una ciudad que crea conexiones en un perímetro más o menos amplio. Esta conexión puede ser física (intercambio de bienes y personas) y/o simbólica (lugar de identificación, de deseo). Según su esfera de influencia, la importancia de una metrópolis puede abarcar desde el espacio provincial hasta el espacio mundial. Tal influencia es muy a menudo simbólica (por ejemplo París, ciudad romántica, o Chicago, capital del crimen, etc.). Siendo sus esferas de influencia el elemento constitutivo de las grandes metrópolis, la investigación metropolitana siempre -o antes de todo- tiene que consistir en una exploración de las redes espaciales y simbólicas de relaciones de las metrópolis.

¿Qué es un sendero?

Un sendero es un camino: un camino peatonal, una ruta ciclista a lo sumo. No se trata de una autopista o una vía férrea, con su carácter sistemático, su forma típica y sus grandes radiales, sino más bien de una línea estrecha y fugaz que puede cambiar de orientación y de forma en cualquier momento y de improviso. Un sendero es idealmente una mera conexión. Su mismísima presencia física no se debe sino a su utilización. Es más parecido a la huella que al edificio. La imagen del “sendero trillado” es la representación más fuerte y exacta que tenemos del sendero. Es, además, tan ágil en sus movimientos como el ser humano.

Según las ideas que se acaban de exponer, los espacios metropolitanos son grandes entidades socioeconómicas que tienen un peso nacional cierto (y hasta mundial). Sus estructuras físicas se constituyen de infraestructuras enormes y pesadas que aseguran su posición económica e incluso pueden llegar a encarnar sus emblemas. Lo que no ofrecen, en cambio, es una experimentación de la metrópolis en sus dimensiones no físicas, su contenido emocional y las delgadas capas de su red de relaciones.

Eso es precisamente lo que hace un sendero metropolitano. Hace perceptible, en el plano estético, un ámbito eminentemente funcional, llevándonos por lugares representativos para comprender la ciudad como organismo, lo cual se puede experimentar tanto visual como sensualmente. Gracias a la dramaturgia y la coreografía del itinerario, el sendero metropolitano ofrece considerables posibilidades para vivir esta experiencia.

I) REGLAS DE COMPOSICIÓN

Caminar puede percibirse como una carga o bien como un privilegio. En el contexto de un sendero metropolitano, caminar a pie siempre debe considerarse un privilegio. El sendero tiene que llevar al senderista a una multitud de lugares y travesías que no pudiera alcanzar de otra manera. Esto puede aplicarse al tipo mismo de sendero (por ejemplo, un “sendero trillado”), pero se puede tratar también de un hueco en una valla, de un sendero escondido detrás de una autopista, de atravesar una zona comercial por sus entradas de delante y detrás, etc. Constituyen todos los “privilegios” del peatón. A continuación vienen explicadas algunas reglas estructurales del concepto de sendero metropolitano.

I.1) Orientación general

Los creadores de un sendero metropolitano asumen una responsabilidad en el guiaje exacto, no esquemático, a lo largo de los arcos narrativos, sean pequeños o grandes.

Un sendero exitoso es más que una conexión de lugares significativos: es también una figura importante al dibujar una línea en el espacio.

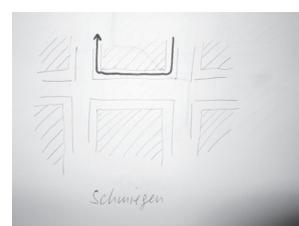
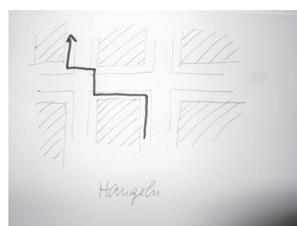
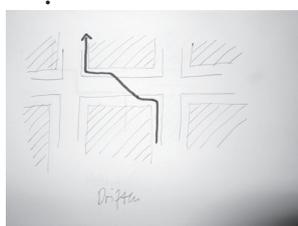
No necesariamente debe identificarse esta figura en un mapa. Puede también “depositarse” ante la persona que recorre el camino, como una sucesión armoniosa de cambios de dirección, de curvas y líneas rectas, de subidas y descensos, de ritmos y cambios de ambientes.

I.2) El cambio de dirección

Un sendero metropolitano es una coreografía. Sin embargo, él no puede escoger libremente los elementos con los cuales construye su arco narrativo (al contrario de la música, por ejemplo): sólo puede establecer una secuencia con los elementos que se yuxtanan físicamente en la topografía de la ciudad. El cambio de experiencia que resulta de ello constituye el ADN del sendero.

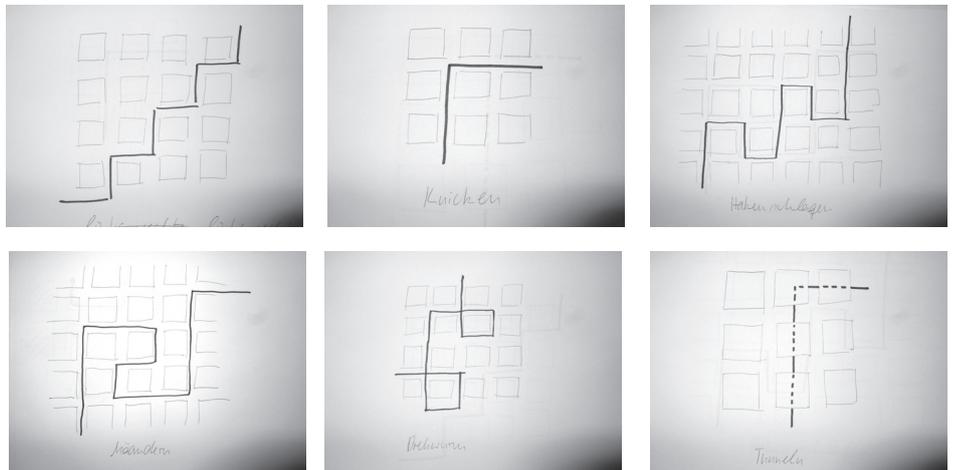
Seguir o cambiar de dirección representan ambos sentimientos y contenidos propios. Un cambio de dirección eficaz “refresca”. Trae la promesa de una nueva perspectiva. Y si se logra introducirlo de esta manera y mantenerlo a lo largo del trayecto luego, no se percibe ni se recibe como una desviación que prolonga el camino, sino más bien como un cambio bienvenido.

El cambio de dirección como experiencia física. “Derivar, colgarse, apretarse contra”: variaciones de un cambio de dirección entre bloques de viviendas. (Dibujo de Boris Sieverts)



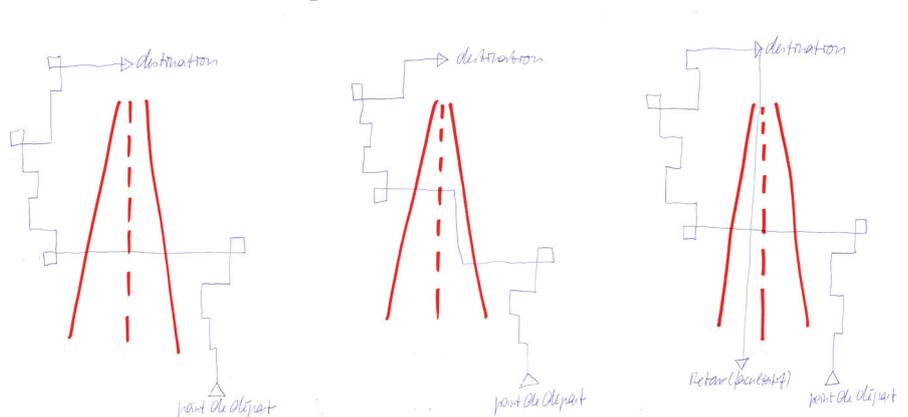
Un buen cambio de dirección es a la vez sorprendente y lógico: es uno de los principios elementales de los medios temporales (música, cine...); lo que sucede después tiene que sorprendernos y movernos a pensar casi instantáneamente: “Eso es exactamente lo que tenía que suceder.” (Lo experimentamos con producciones musicales en particular.)

El camino sigue su propia lógica. En la mayoría de los casos, significa que su línea adopta una estructura fractal, es decir cierta autosimilitud del punto de vista de la dinámica de los cambios de dirección, la división de las secuencias, etc. Por ejemplo: si siempre voy caminando de la derecha a la izquierda a la derecha, me parecerá erróneo caminar repentinamente de la derecha a la izquierda a la izquierda o incluso sólo seguir todo recto. Pero, a la inversa, si durante todo este tiempo he caminado todo recto, parecerá tan incorrecto caminar de repente de la derecha a la izquierda a la derecha, por tener la impresión de que me obligan a tomar desviaciones. Que uno pueda experimentar la coherencia del logaritmo escogido depende del ámbito y del fin perseguido con este trayecto. De la misma manera, un cambio de logaritmo debe estar motivado por el ámbito y representar, al mismo tiempo, la transición hacia un nuevo logaritmo.



“Diagonalmente, con forma de gancho, doblado, describiendo meandros, con forma de atornillado o de túnel”: varias lógicas para atravesar una reja. (Dibujos de Boris Sieverts)

La existencia en el territorio de una infraestructura lineal (carretera, canal, límites de propiedad...) orientada hacia la misma dirección principal que la del sendero metropolitano puede constituir un problema espinoso al crear un itinerario. El itinerario sinuoso debe evitar franquear esta línea demasiadas veces si no se quiere dar la impresión que “juega” con ella. En algunas raras ocasiones (por ejemplo, cuando una autopista es el tema central del itinerario) se puede buscar este efecto.



Tres maneras de tratar una línea dominante paralela a vuestro itinerario. (Dibujos de Boris Sieverts)

Puede evitarse el problema franqueando una sola vez la línea: el sendero, más o menos sinuoso, atraviesa primero zonas ubicadas de tal lado de la línea y después del otro. Un caso creativo puede ser el retorno a la línea de base al final del itinerario.

1.3) Dinámica y ámbitos

Estos dos principios coreográficos, “seguir una orientación global” y “cambiar de dirección de manera sorprendente pero lógica”, dependen siempre del tipo de ámbito en que el sendero se inserta tanto como del propio sendero. En cualquier caso, un cambio de dirección que lleva a un ámbito aburrido no es una buena opción. Así podemos abordar el punto siguiente.

Un sendero debe conferir interés a todos los lugares por los que pasa con tal de que uno lo atravesase con los sentidos despertados. Para que un ámbito suscite interés, se necesita determinar tres puntos: a) ¿cómo uno lo accede (puerta, guardián, pasaje...)?, b) ¿según qué perspectiva se nos presenta (orientación de la mirada)?, c) ¿de dónde llegamos, o sea cómo estaban ocupados nuestros sentidos antes de llegar ahí?

Esta reflexión permite que todo tipo de ámbito aparezca excitante. Sin embargo, algunos ámbitos dificultan las cosas más que otros. Un sendero apunta a “integrar” dentro de un flujo de percepciones estéticas estos ámbitos generalmente considerados como inestéticos (aclarando que inestético no supone aquí el contrario de bello, sino que es sinónimo de invisibilidad estética). En ese sentido, las zonas industriales y los aparcamientos, por ejemplo, se consideran como elementos inestéticos del decorado urbano.

Apartarse del rigor del itinerario, de su ritmo, de su atraktividad, puede cobrar sentido de manera retroactiva. Un rumbo muy deseable (tal como lo es un punto de interés particular) hará que sobresalgan esos “errores” como parte de la coreografía para alcanzarlo, como podría hacerlo la disolución de un acorde atonal al final de una larga y compasada secuencia musical. Así, un sitio fuerte a modo de punto central de secuencia hace más fácil el trabajo, aunque no se pueda repetir demasiado frecuentemente este truco.

El arte máxima sigue siendo la confección de secuencias delgadas de atmósferas sin motivos concretos que rodean un tono de base con una sensualidad tan compleja que, desde luego, no se necesita tematizarlo. En ese sentido, un itinerario exitoso siempre es el resultado de un compromiso erótico con el ámbito.

Los tres principios estructurantes de un sendero metropolitano descritos arriba son interdependientes de muchas maneras. Por culpa de una estructura compleja, un sendero metropolitano no puede ser construido en varias etapas sucesivas. Su elaboración es más bien un proceso iterativo en el cual hay que ir y venir desde el paso individual hasta la figura global, pasando por secuencias de marcha.

2) REGLAS PRÁCTICAS

Existen algunas reglas y consejos de elaboración sencillos aunque importantes.

a) Intentad no dividir el mundo en objetos y en secuencias intermedias. Un buen sendero metropolitano no conoce ningún “entredos”: la mayoría de los giros turísticos convencionales no son sino giros replicados, llevándonos de un objeto a otro. Siguiendo esta lógica, los propios lugares se convierten en objetos. El camino que separa dos lugares suele considerarse bajo aspectos funcionales solamente, tales como la longitud, la camaradería peatonal, etc. Estas visitas guiadas ignoran la característica original del medio: desplazar los cuerpos de los participantes en el tiempo y el espacio.

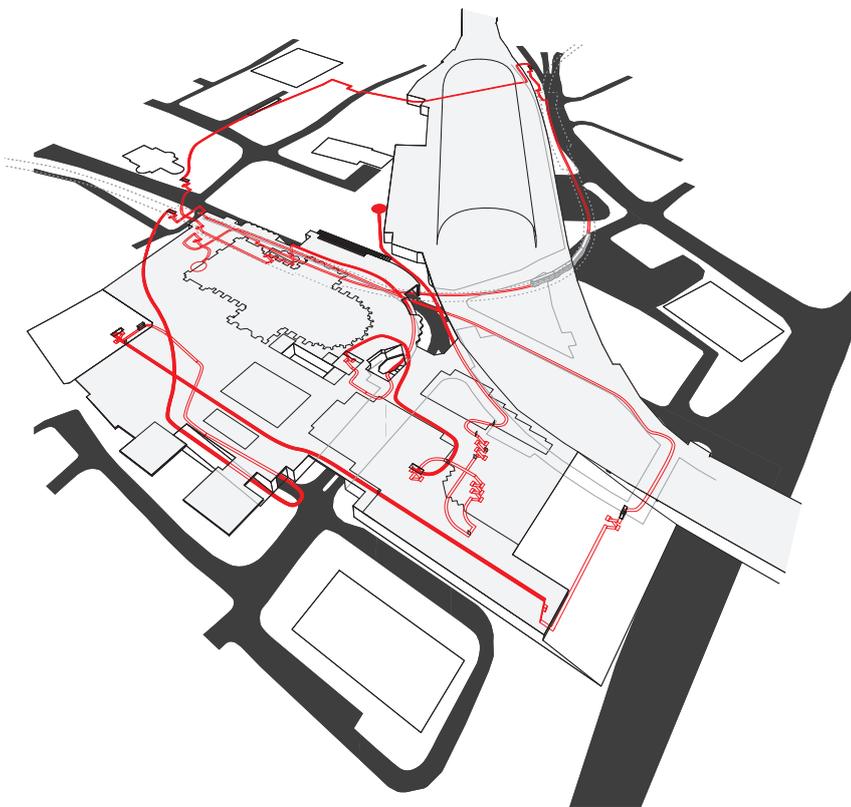
b) Los transportes públicos, con una inclinación para los medios sistémicos tales como el avión o el tren, deben poder alcanzar el punto de partida del sendero metropolitano. Salir a pie de una estación (de pueblo) o aún más de un aeropuerto permite impregnarse rápidamente de la lógica de un sendero, muy diferente de nuestros modos de desplazamiento cotidianos.

c) No dejéis nunca un lugar pasando por el mismo acceso por el que habéis entrado en él. Esta regla importantísima asegura una circulación fluida. También permite integrar en el camino lugares que uno no solería “visitar”. Os llevará por partes que nunca hubierais descubierto de otra manera.

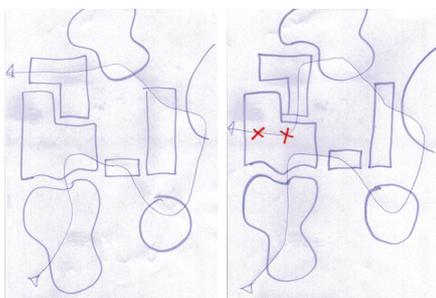
Si no se puede evitar, tal vuelta debería operarse desde otra dirección, idealmente de tal forma que el lugar no sea inmediatamente reconocido.

Pero también existen casos particulares que son excepciones de la regla: un camino entero puede consistir en una serie de giros (como se hizo con el sendero des Terres communes en Burdeos, Francia).

Por inelegante que pueda parecer el retornar a un lugar ya atravesado, el hecho de volver a pasar por coordenadas idénticas aunque en una altura distinta, él, es muy elegante. Amplía de manera considerable el potencial de elaboración, particularmente en las secuencias urbanas con túneles, ascensores, cajas de escaleras, etc. Asi-

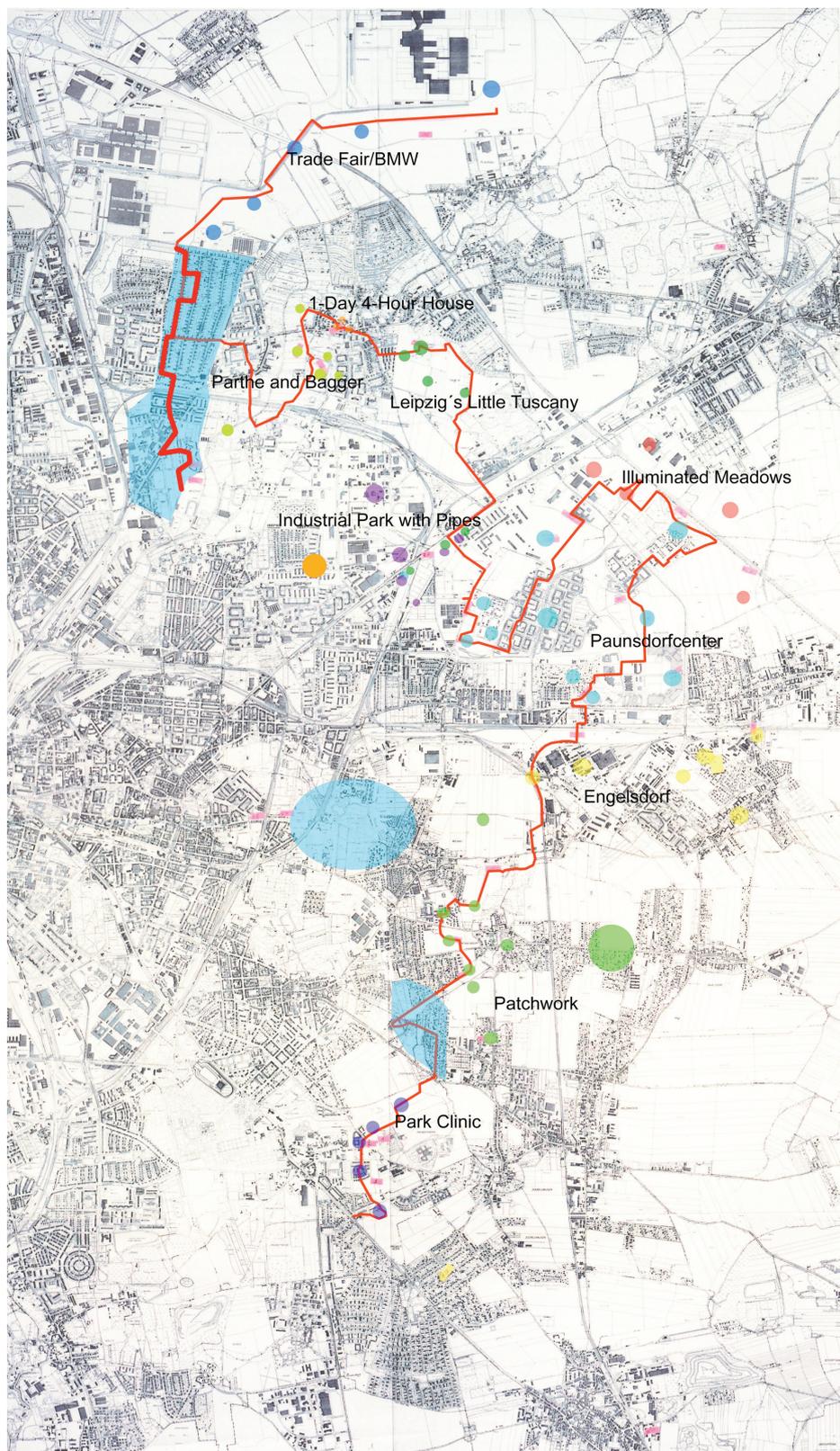


Itinerario “Accidente” en torno a la catedral de Colonia, un camino de cinco horas dentro de un perímetro de 400 metros, donde se pueden encontrar las mismas coordenadas varias veces sin nunca atravesar el mismo lugar. (Imagen sacada del periódico Arch+).



Atravesar sectores: ejemplo y contraejemplo. (Dibujo de Boris Sieverts)

mismo, volver a un lugar ya atravesado siguiendo otro camino proporciona cierta libertad de concepción, por ejemplo tomando el tren, una embarcación o siguiendo una pista para ciclistas donde uno ya había seguido la pista para peatones. Un de los métodos para abordar este aspecto, tras una búsqueda pormenorizada e incluso antes de emprender toda elaboración del sendero, puede consistir en dividir la zona en secciones percibidas, etapa crucial dentro del proceso de aclaración y de selección de las numerosas informaciones recogidas). El sendero nunca debe volver a una zona. La regla es la siguiente: entrar, atravesar y salir, haciendo que la salida de una



Mapa de Leipzig enseñando un itinerario que relaciona varias zonas. Los puntos de atracción de cada zona vienen indicados por colores idénticos. Las superficies azules también marcan zonas.

Notamos una sola excepción de la regla en torno a la zona "illuminated meadows": ahí, el itinerario relaciona puntos azules con puntos rojos y vuelve al sector azul. (Mapa de Boris Sieverts)

constituya también la entrada de una nueva zona. Las excepciones de esta regla son idénticas a las que autorizan volver a lugares ya atravesados.

d) En muchos casos, un sendero metropolitano procurará evitar el centro histórico. Generalmente, en las grandes metrópolis, los centros históricos desempeñan la misma función que la “habitación bella” en el apartamento burgués del siglo XIX, o sea esa clase de habitaciones en que no se vivía cotidianamente (y, por consiguiente, no calentadas) y donde los muebles más vistosos y la vasija se cubrían y no se sacaban salvo en contadas ocasiones muy especiales, por ejemplo para acoger a los visitantes de alto rango o celebrar los días festivos. En esas “habitaciones bellas”, la familia burguesa no enseñaba su realidad sino la idea que se hacía de ella misma. Para conseguir una imagen realista de la vida de la familia, era preferible, entonces, visitar las demás habitaciones. Pasa lo mismo con la metrópolis y su centro histórico. La mejor manera para comprenderla como organismo es visitando su cuarto de ropas.

Al mismo tiempo, la concepción ideal que una metrópolis se hace de ella misma es naturalmente una parte constitutiva de su identidad. El visitante, él, no puede entender el centro histórico así, menos aún si procede de otra parte del mundo, sino acercándose a él desde la periferia. Visitar, pues, el centro histórico de la ciudad en primer lugar, es decir adoptando la orden inversa, conducirá a una ilusión o una confusión a la hora de visitar la periferia. Por lo que es posible integrar la visita del centro histórico como un tramo más avanzado del sendero metropolitano, pero, en la mayoría de los casos, no se debe empezar con él. Visitar el centro puede también recomendarse al final del circuito.

e) Una etapa cotidiana tiene que medir entre 15 y 20 kilómetros a pie. A bicicleta se puede planear el doble y, cada vez que los dos medios se combinan, los recorridos tienen que ser adecuadamente calculados. En algunas raras ocasiones puede suceder que los transportes públicos asuman partes de un sendero metropolitano. No obstante, esa combinación debe estribar en la lógica del itinerario tanto como en la importancia y la elegancia de dichos transportes dentro del contexto del paisaje atravesado.

f) Si existe una zona de agua donde uno puede bañarse, se aconseja pasar por ella. Literalmente nada crea más contacto y semejante posibilidad de zambullirse en el paisaje que un salto en un lago, un río, etc.

g) Incitad y propiciad los encuentros entre los que emprenden un sendero metropolitano y los que habitan y trabajan en sus parajes. (consultar la lección 2)

h) Último punto, que no el menos importante: las excepciones confirman la regla.

Bonus

NUESTRO “SISTEMA DE ATRIBUCIONES ESPACIALES”

Un sendero metropolitano “obliga” a su “creador” a abarcar la ciudad desde todos los niveles, a considerarla en su conjunto como en sus partes, y en las relaciones entre sus partes tanto como en sus relaciones con el conjunto, hasta que esas relaciones se hagan elocuentes. En esta elocuencia se halla el punto de partida de lo que hace del sendero metropolitano un proyecto político trascendiendo una mera propuesta de ocio para el senderista interesado en la geografía.

Un buen itinerario es también y sobre todo interesante para los habitantes por remover el sistema de nuestras atribuciones espaciales. En efecto, la percepción que tenemos de nuestro ámbito puede considerarse como “total”: tenemos una visión completa de él, por lo tanto eso no significa que se trate de una visión acertada de la “realidad” (en el sentido de un mapa topográfico, por ejemplo), sino más bien que la visión interna que tenemos de nuestro ámbito representa una imagen completa y sin defectos. No existe pues ninguna manera de escapar a su propio sistema de atribuciones espaciales.

Cada lugar que conocemos está integrado en él y los que desconocemos están ausentes de él. Uno no se puede desembarazar de esta totalidad añadiendo espacios que le hubieran escapado sino únicamente estando removiendo permanentemente este sistema de atribuciones. Me veo momentáneamente liberado de la totalidad de este sistema cuando me percato de que mi sistema de atribuciones espaciales empieza a moverse.

Es un momento importante. Hasta considero que esta experiencia es una de las necesidades humanas fundamentales, demasiado raramente satisfecha por nuestros modelos modernos de movilidad dentro de los sistemas de transporte (carriles, carreteras, etc.) Éste es el auténtico don que un guía hace a los que le siguen, además de ser el motivo profundo de la felicidad que un camino sorprendente provoca. Y, aunque un sendero balizado y cartografiado deje menos libertad que un sendero guiado (como performance o como evento), debe aspirar a transmitir parte de aquel sentimiento.

RECURSOS

Los recursos numéricos que corresponden a esta lección van listados abajo. Podéis consultarlos como queráis desde el apartado Recursos de la web de l'Acadèmia de los Senderos Metropolitanos.

>> Nuestros artículos y entrevistas

A Guide to visiting Cities (EN) - Boris Sieverts
Travel to the zero points of the city (CZ/EN) - Boris Sieverts
DEHORS #1 - Bureau des guides du GR2013 (FR) - Paul-Hervé Lavessière
DEHORS #2 - Bureau des guides du GR2013 (FR) - Collectif SAFI
DEHORS #3 - Bureau des guides du GR2013 (FR) - Nicolas Mémain

>> Fragmentos sacados de nuestros libros

Topoguide du GR2013 (FR) - Le cercle des marcheurs
Le guide du sentier du Grand Paris (FR) - Denissen, Lavessière, Lanaspèze, Moreau
Zone Sweet Zone (FR) - Yvan Detraz

>> La Masterclass de Milán

Piste n°1 : De la quête du calme dans les sentiers métropolitains - Nicolas Mémain
Piste n°2 : La ville du futur - Nicolas Mémain
Piste n°4 : La porosité des circulations - Jordi Ballesta
Piste n°5 : Le sentier transforme la ville - Boris Sieverts
Piste n°7 : Retrouver les sentiers perdus - Fivos Tsaravopoulos
Piste n°11 : Piattaforma di pietra - Gianluca Migliavacca
Piste n°17 : Chorodiversité dans le Grand Athènes - Jordi Ballesta
Piste n°18 : Principes de composition du sentier d'Athènes - Jordi Ballesta
Piste n°19 : Trois remarques - Boris Sieverts
Piste n°20 : Des sentiers grand public pérennes - Fivos Tsaravopoulos
Piste n°22 : Vers des sentiers non directifs - Jordi Ballesta
Piste n°29 : Emanciper le réel de sa représentation - Boris Sieverts

>> Nuestros vídeos

Voyage en Google Earth - Paul-Hervé Lavessière
Comment les sentiers fabriquent la ville? - Pavillon de l'Arsenal

>> Nuestros recursos externos

Atlas cartographique du Provence Express - Agence des Sentiers Métropolitains
Inventaire des sentiers existants d'Avignon - Agence des Sentiers Métropolitains
Inventaire des sentiers existants de Bordeaux - Yvan Detraz
Inventaire des sentiers existants du Grand Paris Sud Est Avenir - Sentier du Grand Paris