

2003
2004

un cursodeurbanismo

diputación de granada · universidad de granada
proyectos urbanos y territoriales
litoral de granada
e.t.s arquitectura · alumnos de urbanística

Lola Berrocal Vela · Esperanza M. Campaña Barquero · Alvaro Castellano Pedraza ·
Francisco Delgado Fernández · Ana M. Delgado Lara · Pablo Díaz Álvarez · E. Jiménez · María J. Escobar Hervás ·
Nayra Fernández · Valencia Caballero · Daniel García del Pozo · José Agustín García Camacho García · José Luis Guzmán Martínez ·
José Luis García Ramos · José Agustín Garrido Alcázar · Agustín Guzmán Madueño · Chloé Giroud · Manuel González Jarama ·
José V. Guzmán Fernández · Miguel Huertas Fernández · Enka Landa Román · Julia Lillo García · José M. Madrid Rodríguez ·
Lorena Marín Hernández · Jorge Martínez Quiles · Raquel M. Peña González · Enrique Molina Campos · María José Muroso García ·
Ivone Nahon Ferrer · Cecilia Navarro Amor · M. Angélica Padilla Pérez · Michele Panella · Andrea Parigo ·
Teodora Pramatorova · María Antonietta Totti

José Luis Gómez Ordóñez
David Cabrera Manzano
Rafael Reinoso Bellido
Juan Luis Rivas Navarro

2003
2004

un cursodeurbanismo

Lola Berrocal Vela · Esperanza M. Campaña Barquero · Álvaro Castellano Pulido · Cristina Cintrano Montes
Cristina Coronilla Osorio · Francisco Delgado Fernández · Ana M^a Delgado Lara · Pablo Díaz Álvarez · E. Dufour
María José Escobar Hervás · Naira Fernández Valencia Caballero · Daniel García del Pozo · Luis Gustavo García-Camacho García
José Luis García Jiménez · José Luis García Ramos · José Agustín Garrido Alcázar · Cristina Garzón Martínez · Chloé Giroud
Manuel Godoy Román · José V. Guzmán Fernández · Miguel Huertas Fernández · Érika Hueta Rubio
Julia Lillo García · José M. Madrid Delgado · Lorena Marín Hernández · Jorge Martínez Quiles
Karina Medina Granados · Alicia Merino Fernández · Enrique Molina Campos · María José Moreno García
José Moya Enriquez · Ivone Nahon Ferrer · Cecilia Navarro Amor · M^a Ángeles Pallarés Pérez
Michele Panella · Teodora Pramatorova · Macarena Rodríguez Rodríguez · Maria Antonietta Tatti · Luisa Yuste Alonso

El interés de la Diputación de Granada por incrementar el conocimiento de la compleja realidad territorial de nuestra Provincia, nos ha llevado a conveniar con la Universidad un trabajo académico sobre algunas áreas características del territorio provincial.

Este compromiso urbanístico de la Diputación quiere sumarse a los que otras administraciones, municipales y autonómica vienen afrontando, desde el convencimiento de que la multiescalaridad espacial y temporal de los problemas urbanos, su diversidad, la coincidencia de muchas prácticas sectoriales, la compleja relación entre lo global y lo local, hacen necesaria una reflexión múltiple y pluriinstitucional. El solape entre estudios, proyectos, planes y políticas, la intersección, no siempre armoniosa de muchos agentes públicos y privados; el convencimiento de que es bueno polemizar, desde la confianza mutua, desde la disposición a la resolución de los conflictos, desde una actitud orientada a la coordinación hacen imprescindible el fortalecimiento de relaciones horizontales, de fomento de la participación pública, de respeto a todas las opiniones y a todos los agentes.

La Diputación Provincial apuesta también por el talento y el compromiso de los jóvenes; en un tiempo de cambios tan rápido, de futuro tan incierto, la intuición de los jóvenes es un buen indicador del espíritu de nuestra época. Y a las instituciones corresponde respaldarlo fomentando la conjunción de innovación y tradición.

Creemos que esta condición innovadora se muestra en este experimento universitario, en los proyectos que los jóvenes estudiantes de Arquitectura, desde la orientación de sus profesores, proponen para diversos territorios de la Provincia de Granada. No se trata de catalogarlos como verosímiles, realistas o fantasiosos sino de verlos como el germen de un florecimiento del que Granada está muy necesitada: el de la inteligencia orientada al cuidado y progreso de su valioso depósito cultural y de su marco geográfico; en suma, aplicada al incremento del civismo, la cohesión y la igualdad de los ciudadanos.

Antonio Martínez Caler
Presidente de la Diputación de Granada

La implicación de la Universidad en los problemas de la sociedad y el territorio de su entorno y de su tiempo, constituye una exigencia mayor cuanto más se extiende la institución universitaria a casi todas las ciudades de nuestro país, cuanto más conciencia hay de que el conocimiento es un vector esencial de nuestro tiempo y mayores son las exigencias de innovación para enfrentarse a los problemas emergentes de urbanización extensiva y deterioro ambiental.

Este compromiso universitario con su medio es suficientemente reconocido cuando se habla de investigación pero es reconfortante también reconocerlo en esfuerzos docentes como el que aquí prologamos conjuntamente con la Diputación Provincial, a la que es justo agradecer su mecenazgo.

La docencia es formación de recursos humanos y marco de posible confluencia de conceptos universales con las condiciones locales. Al margen de esta confrontación de valores genéricos con unas necesidades histórico-sociales precisas y locales, aquellos recursos no se conformarían como capital social, como solidarios con un proyecto colectivo.

En estas publicaciones del Área de Urbanística y Ordenación del Territorio de uno de sus cursos en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura, cabe reconocer este esfuerzo de compromiso entre lo global y lo local, entre el conocimiento y la práctica, entre cultura y sociedad. Cabe reconocerlo, apoyar su continuidad y contagiosa difusión y agradecerlo a todos aquellos, profesores y alumnos, que han colaborado tanto en el cursos como en la publicaciones.

David Aguilar Peña
Rector de la Universidad de Granada

09 **la ordenación y el proyecto de los espacios litorales**

the ordering and design of coastal spaces

> José Luis Gómez Ordóñez

17 **caballos de troya**

trojan horses

> Rafael Reinosos Bellido

25 **territorios posibles**

possible territories

> David Cabrera Manzano

39 **el tejido y el viario urbanos**

the urban fabric and its roadways

> José Luis Gómez Ordóñez

43 **redes temporales**

temporary networks

> Juan Luis Rivas Navarro

46 **TALLER DE PROYECTOS**

48 **ENUNCIADO DEL CURSO**

76 **PROYECTOS**

78 **tarifa , paisaje, vivienda**

> Nayra Fernández Valencia Caballero · Enrique Molina Campos

82 **territorio intermedio · chucha / calahonda.**

> E. Dufour

86 **rambla de albuñol**

> Álvaro Castellano Pulido · Francisco Delgado Fernández · Lorena Marín Hernández

90 **secuencias**

> Lola Berrocal Vela · Julia Lillo García · Mª Ángeles Pallarés Pérez

94 **proyectar esquinas · carchuna**

> José Luis García Jiménez · José Luis García Ramos

102 **ejes de desarrollo · calahonda / castell de ferro**

> Michele Panella · Chloé Giroud · Maria Antonietta Tatti · Teodora Pramatorova

106 **parque del guadalfeo**

> José Agustín Garrido Alcázar · José V. Guzmán Fernández · Karina Medina Granados

110 **identidad visual · ámbito torrenueva / carchuna**

> Jorge Martínez Quiles · Ivone Nahon Ferrer · Cecilia Navarro Amor

78 **atar territorio · almuñécar**

> Pablo Díaz Álvarez · Daniel García del Pozo · Luis Gustavo García · Camacho García

78 **viviendas en un parque natural**

> Manuel Godoy Román · Miguel Huertas Fernández · José M. Madrid Delgado

78 **litoral de la costa del sol · marbella / cabopino**

> Cristina Cintrano Montes · Alicia Merino Fernández · Macarena Rodríguez Rodríguez

78 **hotel difuso en playa la guardia · salobreña**

> Esperanza M. Campaña Barquero · Ana Mª Delgado Lara · Cristina Garzón Martínez

78 **la identidad del litoral granadino**

> María José Escobar Hervás · Érika Hueta Rubio · María José Moreno García

118 **ENGLISH SUMMARY**



un cursodeurbanismo

Dirección

José Luis Gómez Ordóñez

Catedrático y Coordinador del Área de Urbanismo del Departamento de Expresión Gráfica de la Universidad de Granada

David Cabrera Manzano

Profesor de Urbanismo de la E.T.S.A de Granada

Juan Luis Rivas Navarro

Profesor de Urbanismo de la E.T.S.A de Granada

Rafael Reinoso Bellido

Profesor de Urbanismo de la E.T.S.A de Granada

Coordinación Diputación

Jesús Beas Torroba

Mª Carmen Mateos López

Diseño de la edición

Jesús Torres García

Tratamiento de imágenes y textos

Fernando Osuna Pérez

Edición

Universidad de Granada · Diputación de Granada

Fotomecánica e Impresión

Imprenta Diputación de Granada

Traducciones

Joshua David Kline

© de la edición: Universidad de Granada / Diputación de Granada.

© de los textos: los autores correspondientes

© de las imágenes: las publicaciones y autores correspondientes

(ver créditos fotográficos, pag. 135)

ISBN: 978-84-7807-421-X

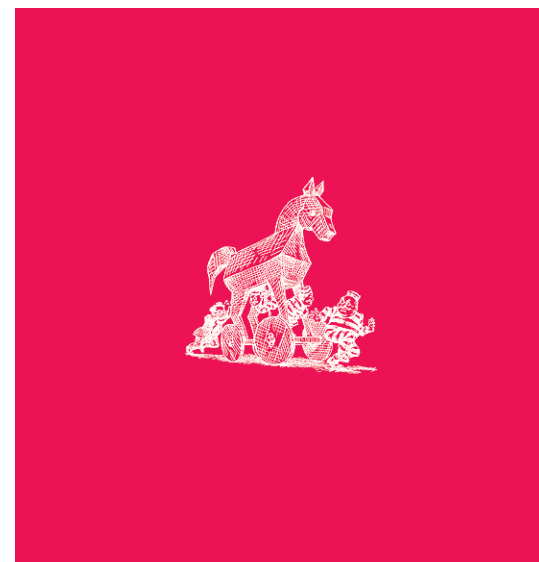
Deposito Legal: GR 1841 / 2006

Reservados todos los derechos. El contenido de esta obra está protegido por la Ley, que establece penas de prisión y/o multas, además de las correspondientes indemnizaciones por daños y perjuicios, para quienes reprodujeran, plagiaran, distribuyeran o comunicaran públicamente, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, o su transformación, interpretación o ejecución artística fijada en cualquier tipo de soporte o comunicada a través de cualquier medio, sin la preceptiva autorización.

Se han hecho todas las gestiones posibles para identificar a los propietarios de los derechos de autor; cualquier error u omisión accidental será corregido en las siguientes ediciones, previa comunicación.



16
territorios posibles
possible territories · David Cabrera Manzano



26
trojan horses
trojan horses · Rafael Reinoso Bellido



38
el tejido y el viario urbanos
the urban fabric and its roadways · José Luis Gómez Ordóñez

36
redes temporales
temporary networks · Juan Luis Rivas Navarro

08
la ordenación
y el proyecto de los espacios litorales
*the ordering and design of
coastal spaces* · José Luis Gómez Ordóñez



2003
2004
un **cursodeurbanismo**
ARTÍCULOS





01 · Europe Coast Wise, Jan de Graaf, D'Laine Camp, J.Busquets
010 publishers, Rotterdam, 1997.

el mediterráneo, a diferencia de otros mares que se nos presentan como una constelación de lugares bien diferenciados, aparece como un mar que homogeneiza sus costas y se apropia de sus singularidades convirtiéndolas en atributos más genéricos

la ordenación y el proyecto de los espacios litorales

> José Luis Gómez Ordóñez

Dedicar un curso de urbanismo en la escuela de Arquitectura a la elaboración de estrategias proyectuales para la ordenación del litoral puede tener sentido por el protagonismo creciente que tienen las franjas litorales en la vida de los hombres en el planeta. Y, también, hay que decir que no sólo de los hombres.

Entre los espacios litorales europeos, el mediterráneo, a diferencia de otros mares que se nos presentan como una constelación de lugares bien diferenciados [1], aparece como un mar que homogeneiza sus costas y se apropia de sus singularidades convirtiéndolas en atributos más genéricos. Interesa, pues, especialmente, resaltar también en ese litoral la fuerza de su diversidad, el carácter específico de sus lugares, para, enseguida, establecer algunos criterios de buen orden, de buenas prácticas, en la incesante transformación de territorios tan solicitados.

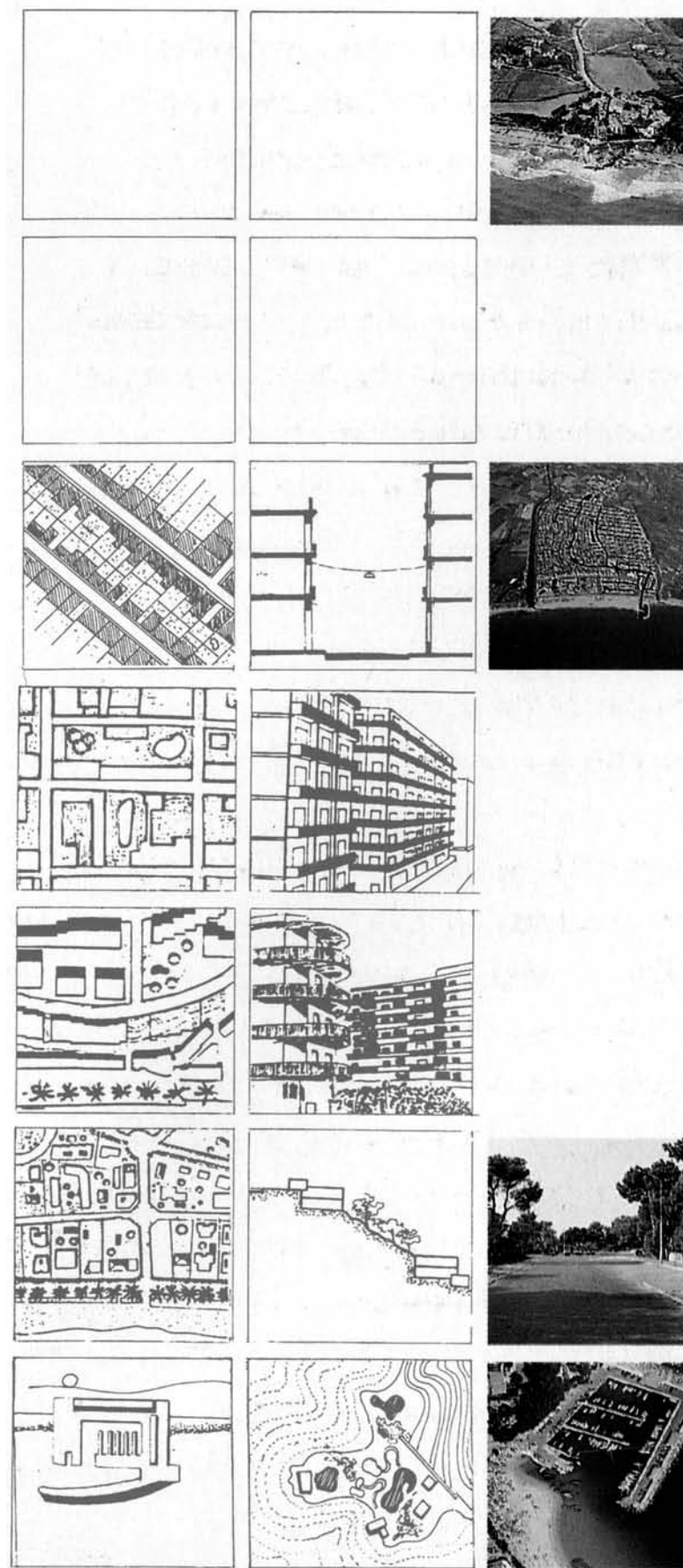
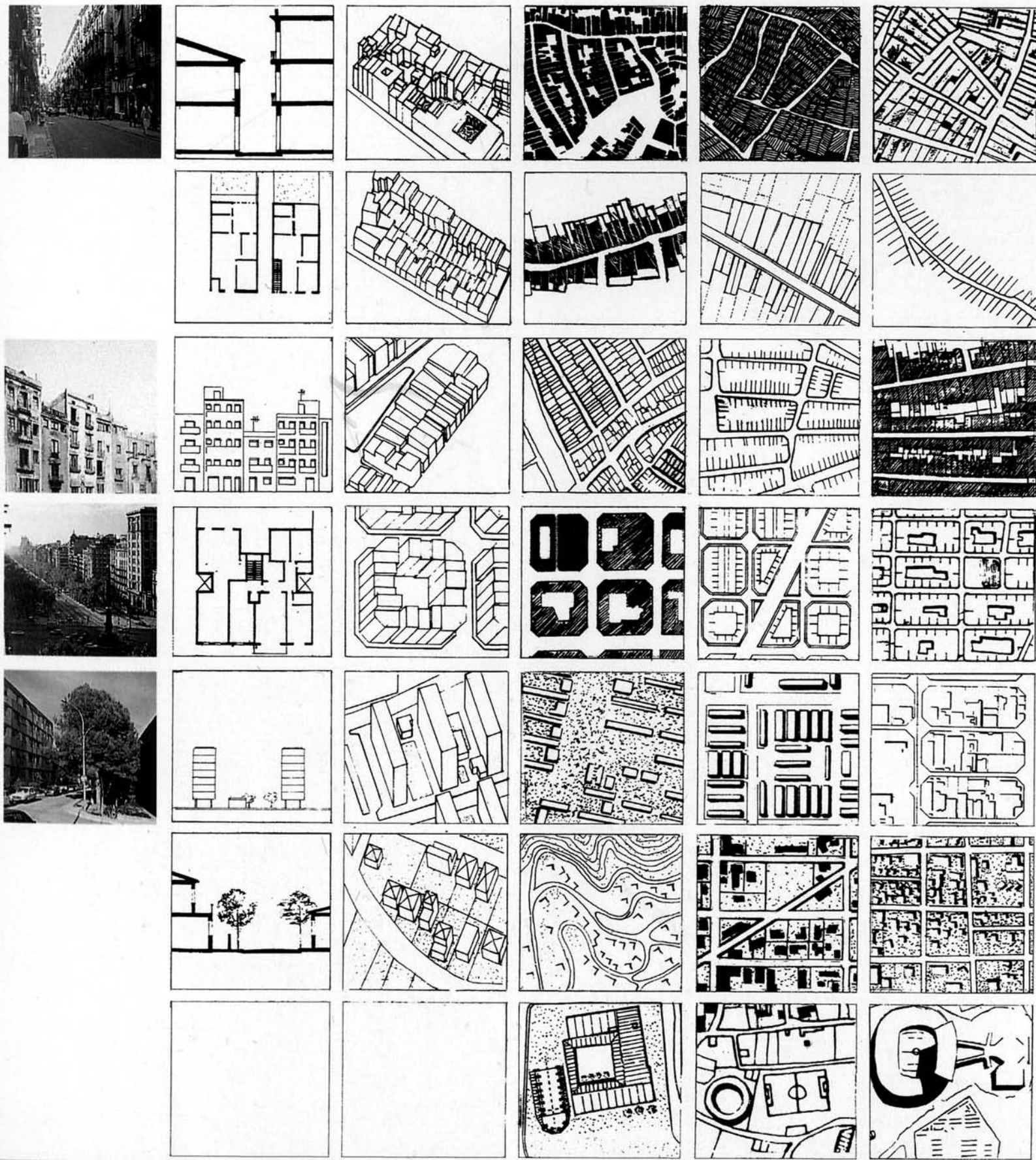
lugares mediterráneos

Efectivamente, la percepción inmediata de este mar es la de su unidad, de tan batidas que han sido sus costas por fenicios, griegos y romanos. Uno de los nombres griegos del

mar es póntos [2] que significa el mar como camino, como extensión; otro, pélagos, se aplica al mar como escenario, y el más propio, el de mediterráneo, expresa la cualidad de bañar la tierra adyacente. También Braudel [3] subraya esa condición del Mediterráneo significando “los caminos del mar y de la tierra, unidos entre sí;...caminos y más caminos, es decir, todo un sistema de circulación;...; el Mediterráneo es un espacio-movimiento”.

Pero hay otro nombre griego del mar que es Kólpos, que significa seno o amparo, que denomina la parte del mar que abraza la costa; ya es una cercanía próxima a la del abrigo portuario que se abraza con el camino en la ciudad. De nuevo Braudel, “...caminos significa ciudades, las modestas, las medianas y las más grandes, dándose la mano”. Ciudades que se rodean de sus “ruedos” de regadío y que constituyen el contrapunto denso a los vacíos del ager (los campos cultivados de trigo y vid) y el saltus (bosques y matorrales). En el Mediterráneo, señala M.Aymard [4], “las ciudades no nacen del campo sino el campo de las ciudades a las que apenas alcanza a alimentar”. Estos autores refieren, así, un Mediterráneo donde hay muchos “campañarios y alminares” y muchos mares menores dentro del Mar Grande “como si todos quisieran tener su propio mar delante de su costa”.

[1]. Europe Coast Wise, Jan de Graaf, D'Laine Camp, J.Busquets. 010 publishers, Rotterdam, 1997.
[2]. P.Matvejevic. Breviario Mediterráneo, Anagrama 1987.
[3]. E.Braudel. El Mediterráneo, F.C.E., 1989.
[4]. Cap. de Aymard en el libro citado de Braudel.



02 · Modelos tradicional (izq.) y turísticos de crecimiento urbano de Barcelona
 Europe Coast Wise, Jan de Graaf, D'Laine Camp, J.Busquets
 010 publishers, Rotterdam, 1997.

Los colonizadores antiguos sabían mucho de la búsqueda y el encuentro de lugares apropiados para establecerse, de la ensenada protegida, el lugar salubre, seguro y bien dotado de recursos; la dificultad de establecer conexiones con el interior por las cadenas montañosas cercanas a la costa ha ido pareja a la diseminación costera, al uso intensivo de las laderas orientadas al mar. Y de las llanuras y los deltas que "cuando (la llanura) es de buen tamaño es porque ha sido durante mucho tiempo el dominio de las aguas divagantes; ha sido necesario arrebatársela a las marismas hostiles, protegerla de los ríos devastadores y acrecidos por el invierno despiadado, exorcisar de malaria. Conquistar las llanuras, para la agricultura, significó, primero, vencer el agua malsana; después, traer de nuevo el agua, ahora vivificadora, para los riegos necesarios"; para construir los oasis, la concha de oro de Palermo, la huerta de Valencia, los cultivos tropicales del litoral granadino,...

Estas acciones del hombre, hoy, serían con toda razón calificadas como devastadoras del capital natural; pero tenemos ahora tanta o mayor necesidad que nuestros antepasados de hacer trabajos muy delicados para ajustar economía y territorio, para salvar al territorio de nuevas devastaciones pero también para irrigarlo con nuevos flujos vivificantes.

Nos encontramos así con las otras dos dimensiones que añadir a la de la linealidad litoral y costera, que son las que le otorgan un carácter específico y diferente a cada tramo; la dimensión perpendicular a la costa registra el encaje del territorio en valles que, en muy pocos kilómetros, nos conducen del amplio y plano delta al torrente encajonado en profundos surcos; nos muestra los diferentes gradientes que el terreno adopta desde la playa o el acantilado hasta la divisoria de cuenca. Si la coordenada litoral longitudinal nos remite a la "deslocalización", a lo genérico, a la autopista que homogeneiza, a la serie de puertos deportivos y paseos marítimos que, tantas veces, sólo encuentran las diferencias en banales detalles de diseño de pavimentos o farolas, la sección del valle nos lleva a las reflexiones de P. Geddes, al gradiente de alturas, a las funciones de las diferentes cornisas. Bien, quizás demasiada palabra para llegar a establecer que cada lugar costero tiene una X, una Y y una Z. Pero, no es poco atender a esta identidad localizadora tan precisa cuando, tanto de la defensa como del ataque a los territorios litorales, podría decirse que han perdido el sitio convirtiéndose, de manera creciente, en oposiciones retóricas entre campo y playa, entre ciudadanos y turistas, entre urbanización y preservación... sin buscar fórmulas innovadoras y de razonable compromiso, en el marco de los desafíos que nos impone nuestra época.

estrategias para el territorio litoral granadino

Los trabajos de planificación espacial cada vez exigen en mayor medida enfoques supramunicipales y así es reconocido por la propia administración andaluza que viene realizando planes metropolitanos y subregionales en las capitales importantes y en los territorios litorales, es decir en las áreas más dinámicas del territorio andaluz.

Se ha de reconocer, no obstante, que los planes que se redactan para estas áreas carecen de eficacia e interés por limitarse a ámbitos residuales de decisión, aquellos no sometidos a vínculos consistentes por los planes sectoriales o por los de los diferentes recintos municipales integrantes de aquellas áreas.

Sin embargo pocos municipios pueden sustraerse al hecho de que muchas de las decisiones que, verdaderamente, afectan a su territorio sean algunas iniciativas importantes que se localizan en municipios vecinos.

Y, por ello, cada vez se exige más un acuerdo en torno a una serie de decisiones estratégicas importantes (por ejemplo, la implantación de centros comerciales, el trazado y la localización de la traza y los accesos de una autopista, redes de transporte público, inversiones de umbral en los servicios urbanos, grandes equipamientos de centralidad, políticas de revalorización patrimonial de bienes naturales y culturales), de las que puede beneficiarse un territorio globalmente con independencia de que la localización se dé en uno u otro municipio.

Los nuevos planes territoriales que se están ensayando en otras regiones y países arrancan más desde abajo, en vez de descender de los niveles más altos de la administración, insisten más en los objetivos y menos en la calificación de suelo, más en el diseño proactivo de los proyectos y de las acciones que en los mecanismos pasivos de su tutela y control.

en el área litoral oriental de Andalucía cabría hablar de :

01. Difusión de la nueva accesibilidad otorgada por la autopista de inmediata presencia según acciones de construc-

ción de nuevas carreteras y caminos que soportarán nuevos desarrollos urbanos pero también promoverán la preservación de nuevas áreas de interés paisajístico. Los nuevos caminos- accesos locales, vías panorámicas, vías de servicio a la agricultura y la industria, de acceso al litoral...-extenderán hacia el territorio interior la actual concentración de la accesibilidad en la franja litoral, haciendo posible la puesta en valor de lugares hoy marginados.

02. Acciones de potenciación de un turismo atraído por los valores identitarios del medio local; de control de la segunda residencia y de las acciones de equipamientos hoteleros, de ocio y temáticos para moderar su intensivo acompañamiento residencial y concertarlas con una adecuada valoración paisajística y del patrimonio cultural.

03. Políticas agrarias de potenciación del paisaje, de cultivos menos contaminantes en orden a la preservación de la calidad del agua y de un mayor uso, en la comercialización de sus productos, de los transportes marítimo y ferroviario, también, de fomento del empleo y de asentamientos de trabajadores agrícolas en núcleos urbanos bien equipados; de control de la extensión de los invernaderos y de los regadíos; de potenciación de los cultivos de mayor valor paisajístico e identitario.

04. Estrategias de ubicación adecuada de usos de náutica

deportiva, de acuicultura, de baños y de edificación en fachada litoral. También de preservación de zonas litorales abiertas.

Este conjunto de acciones y estrategias supone la transversalización de iniciativas sectoriales (de carreteras, de zonificación del suelo, de políticas económicas en torno a sectores como el turismo y la industria) que pasan a discutirse en plataformas de confluencia horizontal en busca de criterios de coherencia. Las intervenciones sectoriales pasan, de esta manera, filtros que las liberan de sus elementos autistas, que las enredan con grupos sociales representando intereses diversos y conflictivos, haciendo emerger sus atributos locales, su capacidad de reforzar signos de identidad del territorio.

proyectos y planes para el territorio

En un curso reciente de postgrado practicamos un juego en el que nos repartimos roles de agentes interviniendo en el territorio litoral granadino con seis tipos de acciones: U (urbanización), A(agricultura), P (paisajismo), I (infraestructuras), E (equipamiento), T (tutela, protección). Entre las acciones que cada agente, en turnos sucesivos y condicionado por las actuaciones precedentes, emprendía en el territorio, se distinguían también unos subtipos, llegándose así a jugar con una veintena de acciones transformadoras del territorio. Entre las acciones urbanizadoras U, distinguíamos las UA (en zonas altas, a partir de los 400/500 m sobre el nivel del mar), las UM (en zonas medias) y las UB (en zonas bajas). En todas ellas, de diferentes tamaños y densidades, se proponía una relación alta suelo libre/ suelo ocupado, entre 2 y 5. Piénsese lo que ello significa como preservación del paisaje y disminución de la escorrentía. Y, sobre todo en esa apuesta de que la preservación venga de la mano de la urbanización.

Entre las acciones de los agentes agrícolas A se distinguían las AI, de construcción o de supresión de invernaderos bajo plástico, las AR, de puesta en riego de nuevos suelos, y las AT, de extensión de los cultivos históricos tradicionales (vid, olivo, almenadro...).

Las acciones paisajísticas P podían suponer forestaciones, PE, aterrazamientos, PA, restauración de cauces y laderas, PR, y construcción de vías-parque, senderos naturales, carreteras secundarias..., PV.

Con I se identificaban acciones de construcción de infraestructuras, entre las que IA denotaban tramos de autopista y enlaces e IC construcción de carreteras provinciales y locales.

Entre las acciones de construcción de equipamientos y lugares de ocio cabe anotar las EC, centros comerciales, EG, campos de golf, y EP, puertos deportivos, todas ellas con hoteles y apartamentos asociados.

Finalmente, algunos jugadores adoptaban medidas de protección, T, de valles, crestas, cultivos, áreas visuales...

Este despliegue de tan pocas acciones y tan simples basta para mostrar, en su potencia combinatoria, a la vez que su utilidad heurística, la incertidumbre inherente a las prácticas de planificación, así como la existencia de acciones estratégicas que puedan suponer huellas responsables en el territorio. Se verifica pues, así, la actitud metodológica [5] hoy mayoritariamente aceptada, de proponer planes-proyecto, acciones técnicas que presentan caracteres de plan (horizonte temporal largo, programa complejo, incertidumbre, diversidad de agentes...) y a la vez de proyecto (ejecución a corto y medio plazo, compromiso financiero, detalle muy preciso de sus características físicas).

el proyecto de los lugares

Nuestro curso de Urbanismo en la escuela de Arquitectura, que toma como tema el litoral andaluz está orientado a darle forma y sitio detallados a algunas de las acciones antes enunciadas. Cabe registrar algunos de sus principios teóricos:

-La idea relacional entre la costa y el interior próximo propondrá caminos perpendiculares al litoral, con intervalos dictados por la geografía, soportes de una puesta en valor de recursos humanos, sociales, y físicos no limitados al frente de mar; con una buena articulación transversal, bien trazada junto a -pero no sobre- los fondos de los valles, se organiza una difusión de la accesibilidad menos fiada en el sistema viario jerarquizado y global- a lo Buchanan en New Hampshire- y más en la complejidad que adquieren los corredores enhebrando y soportando mezclas de usos, paisajes diferentes, cambios visuales.

> La idea “itinerario” expresa una secuencia articulada de elementos, de equipamientos, miradores..., muchas veces con finales en lugares característicos- por ejemplo entre dos núcleos urbanos próximos-; también puede proponerse como un apoyo

descongestionador de la línea costera o como un refuerzo local de una vía arterial paralela; en el trabajo sobre esta idea, constituyen variables a controlar los intervalos, el ritmo, los usos, la alternancia, la repetición y/o la diversidad de episodios siendo enlazados..., ¿cual es la distancia apropiada a la costa de una vía de soporte y apoyo de la urbanización del litoral, distribuyendo el acceso y atrayendo la movilidad local?... ¿Y la de un itinerario-paseo para salir de la autopista y viajar más lentamente, disfrutando del paisaje?; y, ¿ cual su cota?, ¿ sobre qué curva de nivel colocamos la cinta de la traza?

> La idea de la dispersión o la compacidad razonables estimula la búsqueda de nuevos modelos, tanto del espacio vacío, ajeno o anejo a la urbanización, como del suelo ocupado, que sustituyan a los que, desde una propuesta lineal, tanto longitudinal como transversal, no atiendan bien a los conceptos de filtro, de impermeabilidad, de porosidad...que desde la nueva ecología del paisaje se están proponiendo [6], las ideas de continuidad o discontinuidad se ligan hasta ahora a la compacidad y a la dispersión, pero piénsese que cabe analizar compacidades discontinuas y porosas como también cabe hablar de discontinuidades impermeables.

> La adecuada ocupación del litoral evoca la necesidad de alejarse (en lugares que no son núcleos urbanos) del borde del agua dejando una franja variable- porque variables son los paisajes que atravesamos y su relación con el interior- para que el vacío, las dunas o las rocas, la agricultura, constituyan un filtro natural y permitan un uso tranquilo y silencioso de la playa, con exclusión absoluta del automóvil. Pero también exige un ritmo de llenos y vacíos alternantes, tanto a escala grande como a escala pequeña, para que la relación entre el agua y la tierra no se rompa nunca. Recuérdese, a este respecto esas anchuras mínimas y máximas para el vacío y el lleno, respectivamente, que propone Ch. Alexander [7].

> No se debería desatender la conveniencia de que, en algunos lugares de la costa, surjan nuevos núcleos urbanos- en lugar de urbanizaciones- con sus dotaciones, con sus mecanismos de expansión y de atribución de usos diversos, de tipologías edificatorias también diferentes...; sabemos que los Seaside del “nuevo urbanismo” americano, ese revival de la ciudad jardín a lo Disney, plantean no pocos problemas pero también indagan acerca de buenas cualidades de las que nuestras urbanizaciones están absolutamente carentes. Y en nuestro litoral, en algunos lugares, cabrían nuevas ciudades como respuesta densa y concentrada alternativa a la ocupación difusa. No teniendo que estar limitadas a la franja litoral porque, en algunos casos, el asentamiento interior, a pocos kilómetros de la costa, de estas nuevas “colonias”, permitiría políticas de preservación radical de la urbanización en el territorio litoral, que podría adquirir así la condición de

parque natural o agrícola. También atenderíamos así a espacios de habitabilidad menos especializados en el turismo de playa, más atentos al disfrute del espacio comarcal, a la acogida de inmigrantes que vigoricen nuestra demografía y colaboren en el mantenimiento de nuestra agricultura falta de hombres.

> Finalmente, ideas para la ingeniería de los servicios: frente al mar como vertedero, el principio del reciclaje del agua usada, la infiltración y la detención de las aguas de lluvia para disminuir la erosión y alimentar el freático, con pequeños azudes aguas arriba y políticas hidroforestales, la preocupación por la calidad del agua, tanto en los cauces perpendiculares a la costa como de las aguas subálveas; cambiar la práctica de los encauzamientos por la de arborescencias y fomento de las vegetaciones de ribera,...; todas estas prácticas se beneficiarían de una consideración del territorio como cuenca hidrográfica de la que la fachada litoral no es más que la expresión en territorio abierto de un trabajo hecho en el interior, del cuidado con el que los hombres habitan el conjunto del territorio. La cuenca hidrográfica resulta ser no sólo el marco de la gestión ajustada del agua como recurso escaso sino el abrazo del agua y la tierra, la mesa de negociación de los conflictos de intereses entre sectores productivos, el ámbito social complejo de ajuste de las políticas sectoriales en torno a una idea global: la que una comunidad es capaz de proponerse como imagen de sí misma, la que desea como expresión de su identidad.

> Se verán reconocidas, en efecto, en algunos de los proyectos realizados en el curso que se muestran en este libro, las relaciones litoral-interior, perpendiculares a la costa, siguiendo los arroyos y los valles, cortos y pendientes, que establecen complementariedades, itinerarios, asentamientos no costeros de actividades...tratando de afrontar esa dualidad litoral-interior que construye, en el mejor de los casos, espléndidos balcones al mar a la vez que acelera el deterioro y la marginación de suelos muy cercanos pero que no están en la primera línea costera. En el litoral mediterráneo esos niveles medios y altos pueden ser lugares de vigorización demográfica por asentamiento de inmigrantes, y de permanencia de paisajes agrícolas en declive.

[5]. Manuel de Solá-Morales i Rubió. Progettare città/Designing cities, a cura de M.Zardini. LOTUS, Quaderni, Electa 1999.

[6]. R.T.T Forman, Land mosaics: the ecology of landscapes and regions, Cambridge University Press, 2001. También su seminal predecesor de I. Mc Harg, Proyectar con la naturaleza, ed. G.Gili, 2000.

[7]. Ch. Alexander et al. A Pattern language: towns, buildings, construction. Oxford University Press, 1977.





la nostalgia no es interesante porque se ha convertido en una máscara, en una banal cuestión de lenguaje. Lo que se anhela es lo que las cosas nos parecen ser, no lo que son realmente. Absurdo e inútil, Toyo Ito decía, desvelando la esterilidad de este sentimiento, que *“nosotros que ya tenemos una sensibilidad corporal como la de un androide, no volveremos jamás al mundo real. Cualquiera que sea nuestro entusiasmo nostálgico por un retorno al pasado, la casa que sobrevive en nuestra memoria no es mas que una imagen ilusoria”*

caballos de troya

> Rafael Reinoso Bellido

Jeremías en los campos ciegos, la nostalgia que no sirve

Poco atractivos, acelerados, espontáneos, fortuitos... poco meditados. La desaforada transformación del litoral no nos está dejando demasiado: poco espacio social, poco placer espacial, ineficaz gestión del uso y de la planificación del suelo, insostenibilidad en las decisiones... mucho para tan poco.

Parece existir un malestar general frente a los hechos, pero solo parece, porque no hay contestación severa a ese sentimiento. La que se produce es inocua y aislada, inofensiva, consentida, y lo que es peor, podría haberse endemizado. La creciente autosatisfacción de sentirse ciudadanos de un territorio emergente de evidente potencia y la ausencia de conflictividad social pese a la alta criminalidad de guante blanco internacional, que convierten en invisible modos de vida limitados y banales, puede ser una de las razones. Si esto ocurre así es porque territorio y gente son la misma cosa... sus deseos, su educación, sus ambiciones, su formación, su cultura... sus limitaciones... la fotografía de todos sus habitantes, la cristalización de esa sociedad en forma urbana.

No podemos pues hablar de malos arquitectos, de ineficaces y corruptos políticos, de promotores y constructores poco escrupulosos, de una sociedad civil indiferente... todos participan de su construcción, y quizás también por eso, no habría porqué, desde esa posición, adoptar ninguna postura jeremiaca frente al tema, ni sentir pánico a las enormes transformaciones, ni, menos aun, adherirse a esa confortable postura de resistencia al cambio y a la pérdida de escenarios naturales y artificiales que el fenómeno turístico y la mala práctica urbanística de las últimas décadas han provocado.

La actitud que sirve ha de ser otra. Ir contra corriente es romántico, y nada más. Ante las circunstancias en que nos encontramos la mirada hacia lo ya hecho y la cantidad de errores y actos por enmendar hay que dejarlos, como decía Mumford, para los curas y los psicólogos. El reto es asumir el dato de la realidad como irrefutable, sin repliegues ni resistencias y ayudar a introducir algo de luz en este “campo ciego”, como definía H. Lefevre a la situación en la cual no existe un buen punto de vista para ver un problema, desde dentro del problema... si es que hay problema.

Si hablásemos de paisaje podríamos admitir que, desde este supuesto, no estamos dejando ni construyendo patrimonio, incluso destruimos el que teníamos. Pero no me gusta la palabra patrimonio, demasiado cercana al derecho de propiedad y desencadenante de un proceso acelerado y artificial de fosilización de

la realidad, hipócrita y falso hasta niveles escandalosos (aunque invisibles para muchos).

A pesar de eso la nostalgia no es interesante, porque se ha convertido en una máscara, en una banal cuestión de lenguaje. Lo que se anhela es lo que las cosas nos parecen ser, no lo que son realmente. Absurdo e inútil, Toyo Ito decía, desvelando la esterilidad de este sentimiento, que *“nosotros que ya tenemos una sensibilidad corporal como la de un androide, no volveremos jamás al mundo real. Cualquiera que sea nuestro entusiasmo nostálgico por un retorno al pasado, la casa que sobrevive en nuestra memoria no es más que una imagen ilusoria”*

Los procesos de transformación económica y social que está experimentado nuestro litoral desde hace 50 años, nada tienen, ni deben, a los procesos a los que estuvo sometido el resto de los siglos anteriores. El paisaje que perdemos es el de aquellos siglos anteriores, pero aquello que lo construyó ya no está, y no está porque, si hablamos con claridad, ni lo queremos ni nos hace falta. Estamos en una etapa y en una dimensión distinta que construye otras cosas, que quizás todavía desconocemos, pero que probablemente no sea peor.

sentirse ciudadanos de un territorio emergente de evidente potencia y la ausencia de conflictividad social pese a la alta criminalidad de guante blanco internacional, que convierten en invisible modos de vida limitados y banales, puede ser una de las razones. Si esto ocurre así es porque territorio y gente son la misma cosa...

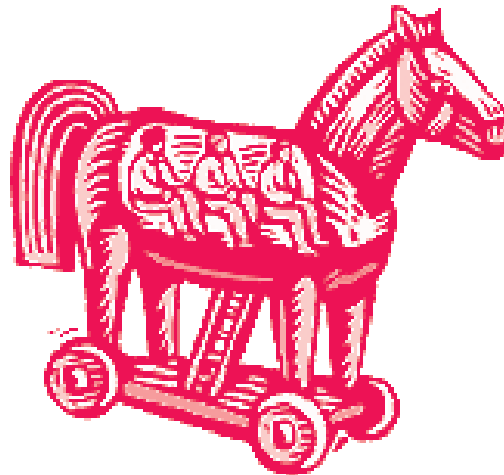
¡Que bello debía haber sido lo que había debajo de París antes de París, pero no hay duda de que París es impresionante!. Impresionante, educador, acumulador de capital social continental,... puro proceso humano, justificado proceso de transformación de su soporte físico y geográfico hasta algo más complejo, que hoy sigue evolucionando.

El ejemplo es exagerado, y quizás no nos sirva, pero ilustra, por gigantismo que las transformaciones urbanas, primero, no tienen por que verse como pérdida, y después, que introducen nuevos valores, nuevas plusvalías que sería preciso tener en cuenta.

Está pues claro que la nueva coyuntura lleva en paralelo una interrupción de la costumbre histórica, que destruye y desarma el paisaje elaborado por

esa cultura de siglos. El paisaje patrimonializable es como un jardín, años para crearlo, y instante para destruirlo. Proteger la imagen de aquella costumbre histórica es un esfuerzo desmesurado, irreal y probablemente lastrante, pero que comporta sin embargo satisfacciones y deseos que también, de la misma manera que se dijo anteriormente, deben ser tenidos en cuenta.

el paisaje que perdemos es el de aquellos siglos anteriores, pero aquello que lo construyó ya no está, y no está porque, si hablamos con claridad, ni lo queremos ni nos hace falta. Estamos en una etapa y en una dimensión distinta que construye otras cosas, que quizás todavía desconocemos, pero que probablemente no sea peor.



nostalgia de las ventajas

Casi todas las que se me ocurren nada tienen que ver con la forma urbana o la emoción espacial en la que se había atascado la práctica tradicional del urbanismo de los arquitectos. Y digo así, de los arquitectos. Mejor, porque sospecho que el mismo concepto de placer arquitectónico es algo cultural, y muchas veces coyuntural. No se me escapa que buena parte de las desventajas del espacio construido en el litoral son precisamente formales, y aunque, por descontado, la mejor práctica urbana de los arquitectos ha atendido, afortunadamente a otros asuntos menos espaciales, tampoco puedo negar que ver y decidir con ojos de arquitecto una

y otra vez, debería haber sido una ventaja y no ha sido así. La calidad y cantidad de buenos proyectos urbanos realizadas por arquitectos (la inmensa mayoría) ha sido escasa, y en buena parte del litoral, inexistente... una catástrofe para la que no tengo, como arquitecto, una buena respuesta.

Viendo pues otras cosas, se percibe una dimensión metropolitana emergente sobre el litoral, consolidada en buena parte en la Costa del Sol occidental. Lo urbano está devorando el paisaje heredado, urbano también en algún caso y todavía virgen en otros muchos, construyendo una entidad urbana anómala, policentral y lineal, de ritmos demográficos desiguales, apretada entre la montaña y el mar, de forma urbana aleatoria, fortuita diría yo, muy suburbana, sujeta a las servidumbres de las infraestructuras del transporte privado, que presenta un elevadísimo porcentaje de autopistas por habitante si se compara con otros territorios, con poco espacio social, pero en algún caso con cierta intención de urbanidad, que, en general, funciona y satisface.

Este nuevo territorio urbano, reflejo de la sociedad que lo construye, es por ese motivo, sensiblemente diferente de aquellos otros territorios a los que otorgamos categorías urbanas reconocidas. Sin embargo en él podemos representar los mismos roles que en una ciudad más convencional, con diferentes ventajas e inconvenientes.

Si hay algo que explique su novedad y su diferencia sobre los modelos urbanos tradicionales, eso es su población. Una población que nace del turismo, del ocio, de la segunda residencia, de los servicios, del potente sector constructivo,..., una población diversa, diferente, internacional, interracial, intercultural, mestiza, que demanda y oferta comportamientos y actos inéditos.

lo urbano está devorando el paisaje heredado, urbano también en algún caso y todavía virgen en otros muchos, construyendo una entidad urbana anómala, policentral y lineal, de ritmos demográficos desiguales, apretada entre la montaña y el mar, de forma urbana aleatoria, fortuita diría yo, muy suburbana, sujeta a las servidumbres de las infraestructuras del transporte privado

Una población que demanda menos automóvil puesto que la temporalidad de sus estancias, que no estacionalidad, de buena parte de sus habitantes

que llegan sin automóvil, les empuja a moverse en transporte público o de lo contrario a reducir su campo urbano de movimiento. Y quizás algo tan interesante como eso, se trata de habitantes que llegan de lugares con una cultura de la movilidad pública muy arraigada. Eso convierte a estos territorios en potenciales demandantes de infraestructuras de movilidad pública, lo que podría convertirse en una enorme ventaja, puesto que este funcionamiento se podría convertir en una culturalidad asociada al lugar.

el crecimiento demográfico sostenido y sus proyecciones estimadas para los próximos años constatan que el fenómeno turístico ya solo ha de considerarse como el desencadenante de un proceso que ahora tiene vida propia

Paradójicamente, el litoral es un territorio urbanizado no completamente habitado, y por tanto, con relativos y escasos problemas de movilidad, con importantes reservas de suelo para equipamientos derivados de esa nueva urbanización, que sin embargo no disponen de recursos para su materialización puesto que estos están asignados a los datos irreales del censo, es decir a una población inferior a la real. Los problemas y los indicadores que presentan la sanidad, correos o la recogida de basuras, ilustrarían mejor que otros la desventaja de ese no reconocimiento demográfico. Enorme paradoja: poca población para tanta ciudad, y mucha en cambio para los servicios y equipamientos que necesitan.

El crecimiento demográfico sostenido y sus proyecciones estimadas para los próximos años constatan que el fenómeno turístico ya solo ha de considerarse como el desencadenante de un proceso que ahora tiene vida propia, siendo el turismo ahora nada más que un importante componente del territorio, pero no la referencia para entenderlo. Asistimos al nacimiento, la gestación, de uno de las entidades urbanas nacionales más singulares, que trasciende su dimensión demográfica, pues lo más significativo es que está produciendo nuevas formas de vida, de habitantes, que todavía no sabemos bien como serán en el futuro.

A pesar del no reconocimiento demográfico, y de la negativa a asumir su escala metropolitana, empiezan a visualizarse las lógicas ventajas de escala que evidencian la realidad. Las ventajas del tamaño, igual que sus problemas, se empiezan a poner al servicio de una población acostumbrada a una ruralidad o provincialidad histórica. En marcha

las grandes propuestas de movilidad pública están por aparecer las culturales.

La calidad de vida, el clima y sobre todo algo de lo se habla poco, la existencia de una infraestructura social cuantitativamente internacional que oferta comodidad y cercanía desde sus lugares de origen a grupos que escogen el litoral para encontrarse con sus “vecinos”, sus comidas, sus enseres, y un escenario urbano de interminable suburbanidad que les es muy familiar, están funcionando como un efecto llamada inmigrante, que ya no solo instala europeos jubilados sino jóvenes profesionales cualificados. Esto quiere decir que se está capturando capital humano construido, formado y costado en otros territorios, y todavía más, que el escenario litoral se comporta como un soporte espacial para el movimiento de ideas de toda Europa.

a pesar de ausencias de guetos y de conflictividad social, el territorio, y esos encuentros están claramente estratificados por clases sociales, o, por hablar con más exactitud, por rentas. Puede que esa ausencia de conflictividad social esté cimentada en el mismo modelo construido.

Ese espacio social donde estos procesos y estos habitantes coinciden, es a simple vista invisible, sin embargo existe y funciona. El espacio social público, el convencional y tradicional espacio público, tras décadas de procesos urbanos que han menospreciado el proyecto del espacio no privado, ha quedado prácticamente reducido a las playas y a la “calle”, en su sentido coloquial, de los viejos núcleos urbanos. Al mismo tiempo, el espacio social privado, tras un mismo periodo en el que ha sofisticado sus propuestas, funciona perfectamente, especialmente representado en el centro comercial, que presenta hoy ya su cuarta o quinta generación, o en esos equipamientos no necesarios, que podríamos denominar productivos (spa, golf, complejos de tenis y padel, ...).

A pesar de ausencias de guetos y de conflictividad social, el territorio, y esos encuentros están claramente estratificados por clases sociales, o, por hablar con más exactitud, por rentas. Puede que esa ausencia de conflictividad social esté cimentada en el mismo modelo construido. Por un lado el parque residencial, que nace de la oferta turística, es de una elevada calidad, aunque no precisamente constructiva, si se compara con los tradicionales tanto en luz, como en zonas verdes,

complementos residenciales, etc. Pero también la diferente oferta de servicios y equipamientos, que nuevamente nace de la turística, ahora también para los residentes turísticos, es mucho más elevada. Esta oferta se segmenta según la demanda, según la renta como es evidente, siendo esto último especialmente visible en lo que se refiere, por ejemplo, al comercio o a la educación. Quizás ambas cosas estén explicando porqué, incluso teniendo en cuenta la interetnicidad e interculturalidad, ni siquiera soterradamente se adviertan conatos de malestar social.

¿Equipamientos o un nuevo sector productivo?. Ciertos servicios que se ofrecen en el litoral para atender la demanda, son más que servicios o equipamientos. El tenis, el golf, los spa, etc. son un equipamiento innecesario, un sobreequipamiento, que genera riqueza, un acumulador de capital que reinventa continuamente a sus habitantes. Como ejemplo claro, el ocio se ha convertido en un sector productivo en sí mismo, y curiosamente en un capturador de capital que debería haberse acumulado en otros lugares. Es decir, el litoral captura como recurso los tiempos de ocio de miles de europeos en un proceso que hoy se manifiesta espiralmente.

El paisaje ya no es fundamental en el proceso de crecimiento y acumulación de capital. Los viejos y los nuevos habitantes, y lo que es más llamativo, los visitantes, los turistas, prefieren buenos servicios a buen paisaje, por ejemplo, mejor una playa urbana que una paradisíaca, como han demostrado las encuestas y la propia demanda turística.

No obstante el nuevo paisaje resultado de la antropización general del territorio aporta cosas nuevas. La nueva visión de litoral mediterráneo seco y semidesértico en muchos lugares, es, a pesar del ladrillo, también verde. Se trata de un verde artificial, o inventado, que como en el caso de las Alpujarras - una tierra pedregosa y semi estéril en su origen -, ha transformado poco a poco algunos sectores áridos en lugares de frondosa vegetación. Es el resultado de décadas de trabajo colectivo, familiar e individual en nuevos parques y jardines, públicos pero sobre todo privados, aportando buena tierra, abonando, fertilizando, llevando el agua y manteniendo un nuevo microclima, en unos suelos que por naturaleza no daban verde. Algo que en algunos sitios ha variado el clima en algunos pocos grados.

Empezando a ver así las cosas, el concepto de insostenibilidad asociado al crecimiento urbano desproporcionado es como poco cuestionable. Nada que decir si además se tiene en cuenta un nuevo parámetro, la sostenibilidad social, con toda seguridad, la mejor aportación del nuevo litoral.

respuestas sin pregunta

Una de las mayores dificultades que presenta este territorio es la de poder canalizar ideas para pensarse a sí mismo, haciéndolas visibles y posibles. Aunque pocas, estas ideas, que se formulan de vez en cuando, no encuentran una infraestructura específica que las pueda materializar con éxito. El enredo político partidista, la gestión estanca de las decisiones por departamentos aislados, las dificultades ciudadanas para hacerse oír, la prensa cautiva, el azar y tantas cosas más, atascan una y otra vez las posibilidades de sacar adelante ideas que no nos costarían más que aquellas otras que con tanta banalidad se instalan en nuestras vidas. Pero eso, como se dijo al principio, es un endemismo, y por tanto habría que tomarlo como un dato.

Hoy no se necesitan solo técnicos mercenarios eficaces y honestos.



no son suficientes respuestas directas y técnicas, hay que dar un plusvalor en cada trabajo e intentar materializarlo. Las respuestas deben presentarse como Caballos de Troya. El proyecto debe alojar encriptadas otras respuestas para asuntos no solicitados, y puede que incluso no tolerados por los entes encargantes, ya sean públicos o privados. El talento técnico debe estar entrenado en la construcción de bombas de tiempo, que consigan resultados más allá del momento presente

El éxito de determinadas operaciones desde procesos ortodoxos, puramente técnicos y resolutivos, dadas las dificultades mencionadas anteriormente, depende de la suerte, o la casualidad. Razón por la

que no debería proceder dejar escapar oportunidad alguna de asociar soluciones a otras soluciones, para cualquier tema, se acometa desde donde se acometa.

Cada proyecto ha de entender que sus efectos pueden trascender lo meramente local, por lo que la mirada debe entrenarse en comprender que muchas veces ha de atender asuntos locales y metropolitanos al mismo tiempo. La transescalaridad es una característica de los grandes territorios urbanos, y nuestra singular conurbación litoral ya no soportaría decisiones locales desconectadas.

Esta cuestión es de vital importancia cuando han de pensarse tanto las infraestructuras, especialmente la de la movilidad, como los equipamientos y servicios urbanos. Aunque la lógica de la evidencia no debiera admitir dudas, la realidad es que en la mayor parte de las ocasiones las decisiones urbanas se encierran tras un perímetro de gestión, una simple línea (física o competencial), que casi siempre que se trata de asuntos fundamentales coincide con una propiedad aislada de cierto poder que no admite la complicación de compartir una decisión con otras entidades, normalmente menores. El autismo de tales decisiones compone un sistema de autismos que solo adquieren sentido desde sus singulares interiores, pero que aniquilan potencialidades colectivas. Primer Caballo de Troya, lo general con lo local, lo local con lo general.

Al tiempo que se proyecta una infraestructura pública de la movilidad hay que proyectar la privada como subsidiaria de la anterior, complementándola, nunca al revés. Hay que apostar por el transporte público porque en el litoral hay una elevada demanda potencial que no usa el privado, porque la morfología urbana lineal apretada entre la montaña y el mar ayuda a ello, porque es relativamente sencillo concentrar buena parte de los servicios sobre sus trazados, porque a corto plazo acortaría los tiempos de desplazamiento, porque la naturaleza lineal de la estructura urbana litoral obliga constantemente a desplazamientos enormes de punta a punta que son un sobrecosto energético y económico cada vez más inasumible, porque el tiempo de la movilidad se convertiría en un campo social compartido y no aislado como en el

automóvil, y porque todo ello convertiría a la movilidad pública en nuevo atractor de confort urbano, siempre que se entienda que el automóvil privado es un elemento insustituible.

las decisiones sobre la intermodalidad cada vez son más importantes para facilitar y agilizar la compleja matriz de relaciones urbanas. Esto quiere también decir que el crecimiento urbano debe estar sometido a la lógica de la movilidad pública y no al revés.

Esto quiere decir que las decisiones sobre la intermodalidad cada vez son más importantes para facilitar y agilizar la compleja matriz de relaciones urbanas. Esto quiere también decir que el crecimiento urbano debe estar sometido a la lógica de la movilidad pública y no al revés. Justo al contrario de como viene ocurriendo. Y ello no supone negar el desarrollo de ciertos lugares, sino condicionar que estos desarrollos incorporen las medidas necesarias para facilitar su inserción en la estructura modal pública general sin cargas generales para la ciudad, que generalmente aparecen a posteriori costeadas por el resto de los ciudadanos. Una barbaridad consentida durante décadas, que adelgaza los presupuestos necesarios para otros asuntos muy demandados. Segundo Caballo de Troya, la matriz de relaciones ha de priorizar la movilidad colectiva.

El planeamiento intermedio adquiere pues una importancia notable, en tanto que ha de precisar el trazo general, desarrollando unas determinaciones borrosas en algo más concreto. Es en este momento cuando la ciudad se lo juega casi todo, y es precisamente, por desgracia, el momento de más imprecisiones, urgencias y banalidades de todo el proceso de consolidación urbana.

La construcción, y reconstrucción, inteligente de los espacios intermedios, la calle, los espacios abiertos, la

posición de los equipamientos, los apeaderos y los intercambiadores de la movilidad pública, los lugares de luz y sombra, los que facilitan los encuentros y relaciones, etc. están, por lo general (por no decir que totalmente desde hace décadas) ausentes de ese planeamiento intermedio. En su lugar solo han existido espacios que satisfacen técnicamente las demandas elementales de conexión y dotación de los nuevos espacios edificados, conforme a parámetros normativos, que curiosamente, pese a su frialdad y cada vez mayor rigidez, permiten hacer casi lo que se quiera. Sin embargo nuestros nuevos y cotidianos espacios siempre parecen la misma nada. Tercer Caballo de Troya, talento para la escala intermedia.

Esa “eficaz” y “resolutiva” respuesta técnica admite además que cualquier territorio tenga la misma respuesta sin ajustes, y que por ese motivo nuestro litoral carezca de respuestas adecuadas a su singularidad .cómo entender, por ejemplo, los estándares dotacionales de ese planeamiento intermedio cuando las demandas y el motivo que los desarrolla es bien distinto del que piensa la norma que los creó?. Probablemente lo más inteligente sería trabajar el vacío dotacional innecesario como un vacío estructural de oportunidad, perfectamente organizado con el resto de los espacios libres, quizás de manera similar a como lo usa Siza en la Malagueira.

Del mismo modo pensar con los datos reales, es decir con los no oficiales, debería llevarnos a considerar esa potencialidad no admitida administrativamente que es el capital humano invisible que está construyendo el litoral, en el sentido social de la palabra. Cada año nuevos habitantes llegan a la costa y, cada año, su porcentaje sobre la población “indígena” aumenta. Ya no se trata de los jubilados europeos ni de los trabajadores africanos y latinoamericanos, sino de una clase nueva. Son universitarios, centroeuropeos de cierta formación profesional que comparten parcial o totalmente su tiempo entre sus lugares de origen y los nuestros. Nuevos habitantes transeuropeos que viven varios hogares simultáneamente, aprovechando las ventajas de una movilidad cada vez mejor, veloz y más barata.

Esa ventaja de disponer de ese capital “capturado” y que es atraído espiralmente hacia nosotros sin otra motivación que la de disfrutar de otra vida más fácil y placentera, debería ser canalizada en nuestro beneficio a través de decisiones y escenarios urbanos que desarrollasen sus potencialidades para construir una nueva infraestructura social e intelectual. Extender la calidad de vida más allá del

clima y de la propiedad individual, facilitar el paseo, y el descanso, pero también servicios y equipamientos más adaptados a esa nueva realidad social, que ahora si, podrían estar encajados en esa “red” de vacíos estructurales de oportunidad mencionados anteriormente.

Sería un paso necesario más para romper con la tendencia de aislamiento social de ciertos grupos que está colocando bolsas de habitación demasiado homogéneas para los intereses generales. Aunque el gueto, en su sentido más peyorativo no existe de momento, y la conflictividad social severa todavía no ha dado señales de alarma, esta tendencia, que no va a ser capaz de resolver la segunda generación de inmigrantes, es lógico que platee pronto dificultades que hagan emerger los conflictos, interiores pero también procedentes de sus lugares de origen, por la fuerza de filiación, nacional o étnica, pero sobre todo porque estrecha la potencialidad de la matriz de relaciones general. Cuarto Caballo de Troya, reinención y construcción del nuevo espacio social, del público especialmente.

Las infraestructuras son la oportunidad de solucionar problemas técnicos de movilidad o servicios concretos, pero pueden ser, simultáneamente (o ya que estamos con esto, de paso...) la oportunidad de aportar soluciones nuevas, a veces ni siquiera previstas. Al tratarse de operaciones costosas y altamente destructivas por naturaleza, sería sugerible aprovechar tanta energía para nuevas propuestas sin mayores esfuerzos ni sobrecostos.

La construcción, y reconstrucción, inteligente de los espacios intermedios, la calle, los espacios abiertos, la posición de los equipamientos, los apeaderos y los intercambiadores de la movilidad pública, los lugares de luz y sombra, los que facilitan los encuentros y relaciones, etc. están, por lo general (por no decir que totalmente desde hace décadas) ausentes de ese planeamiento intermedio.

Por ejemplo, a pesar de que los esfuerzos de gestión si serían muy visibles, sería razonable que la reforma de la urbanización de una calle acometiera la reforma de todos sus servicios, y viceversa, que la

modernización de los servicios sirviera para modernizar el espacio urbano, o también, que el trazado de una carretera atendiera a cuestiones paisajísticas, y viceversa, que los asuntos del paisaje no se talibanicen, buscando ocasiones para solucionar demandas urbanas de movilidad, servicios, equipamientos, etc. Y así continuamente. Quinto Caballo de Troya, contemplar ocasiones colaterales a las infraestructuras.

El crecimiento urbano es por definición insostenible, no por eso los procesos urbanos han de abandonarse ante esta lógica evidencia. Los proyectos deben entender el lugar donde se instalan, sus características geográficas, climáticas y sociales, y responder a ello razonablemente. Aunque la legislación cada vez es más sensible y empieza a dictar las normas acotando el campo de juego, los proyectos no deben delegar. Una vivienda puede reciclar su agua y sus residuos, autoabastecerse energéticamente en parte, y construirse con parámetros climáticos y constructivos coherentes. Una ciudad también.

Cualquier proyecto urbano, de la escala que sea, debe, además de responder a la demanda que lo origina, dar una respuesta razonable con el lugar y con los lugares. Es decir, proyectar mal una calle, colocar mal un puente, orientar mal la futura edificación, olvidar la topografía, la geología o el clima, etc... puede crear incomodidades, marginalizar sectores y gentes, despilfarrar energía, subvertir la lógica de los lugares con sobrecostos innecesarios,... y ello quizás tan solo por la pueril intención de un gesto estético, o lo que es más triste, y más frecuente, por la pereza o poca destreza invertida en la gestación de los proyectos. Sexto Caballo de Troya. Sostenibilidad o simplemente sentido común y responsabilidad.

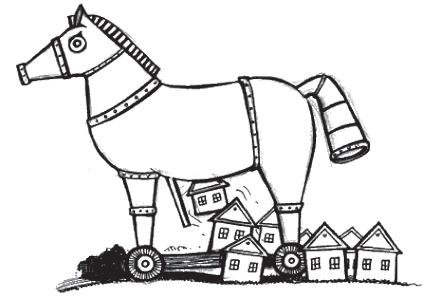
A propósito del sexto, un séptimo. Sentido común y responsabilidad también para el suelo, un bien finito y escaso, que como el agua y los combustibles, se despilfarra, e incluso sodomiza, alterando irracionalmente su topología en bastantes ocasiones. Su valor de cambio lo ha convertido en unpreciado capital fijo, inmobiliario, de altísima rentabilidad coyuntural una vez adquiridas características urbanas, que inducen a su permanente y desaforada prostitución.

La nula sensación de trascendencia que exponen sus procesos de transformación, urgentes y básicamente dependientes de su rápida rentabilidad, están inundando de costosos “innecesarios”, “absurdos” y “.para qué?” de buena parte del nuevo

territorio urbanizado: el exceso de espacio libre residual, y bastantes kilómetros de calles y carreteras no necesarias, pueden ser el ejemplo más visible de las consecuencias de aplicar sobre el suelo la máquina de hacer salchichas. Lo cual no deja de ser gracioso, si esto estuviera bien dicho, dado el valor del suelo y de su urbanización.

Las infraestructuras son la oportunidad de solucionar problemas técnicos de movilidad o servicios concretos, pero pueden ser, simultáneamente (o ya que estamos con esto, de paso...), la oportunidad de aportar soluciones nuevas, a veces ni siquiera previstas. Al tratarse de operaciones costosas y altamente destructivas por naturaleza, sería sugerible aprovechar tanta energía para nuevas propuestas sin mayores esfuerzos ni sobrecostos.

Pero no es gracioso, el suelo así transformado cuesta más pero vale igual, así son las leyes del mercado, por lo que esa desinversión entierra un capital bien necesario para otros asuntos. Nuestras ciudades están llenas de estos “innecesarios”, su localización pondría al descubierto millones de metros cuadrados de ciudad “absurdos”, que como poco servirían “para” poner más árboles. Séptimo Caballo de Troya, estamos de paso, el suelo es escaso, su transformación ha de ser cuidadosa, justa, leve y a ser posible reversible.



El éxito del litoral como nuevo espacio de habitación internacional, colateraliza la repetición de cualquier propuesta y respuesta anterior como una solvencia muy valorada, como una identidad conquistada, despreciándose cualquier nueva idea que compita con lo que inercialmente se propone una y otra vez. Si bien es verdad que las propuestas se han sofisticado, el fondo que las provoca no ha variado sustancialmente, la ciudad se repite asimismo continuamente, y sus habitantes viven la misma vida una y otra vez. Es la otra cara del litoral, sus constructores y pobladores reproducen acriticamente el modelo formal y vital que dicen disfrutar, anulando la posibilidad de escapar de una realidad banal y muy limitada que no ven.

La potencia de las ventajas del litoral corre paralela a la impotencia que provoca la inercia que repite incansablemente su manera de construirse. Lo que construimos nos construye, como decía Alejandro de la Sota, el ambiente es conformador de conductas, y es altamente probable que esa conducta, en este caso, tenga vida propia y con ello un elevado instinto de supervivencia. Escapar del círculo necesita más que talento, precisa injertar espacios y usos educadores, atractores vitales para otros pobladores, regates para despistar conductas poco estimulantes y aprovechar sinergias. Octavo Caballo de Troya, talento para educar con la ciudad.

Las enormes ventajas son pocas para tantas desventajas, el problema no es la forma sino la imaginación y las conductas.

Organizar el nuevo espacio social litoral, articular los nuevos equipamientos productivos, repensar los espacios intermedios (los existentes y los nuevos), inventar lugares donde mover las ideas, facilitar la articulación lógica de los proyectos entre



01 · Estado de Texas
Alex S. Mc Lean · "La fotografía del territorio"

el urbanismo, como ciencia y como arte, intenta comprender estos procesos urbanos para luego inventar o aportar nuevas formas más adecuadas de vivir en este espacio modificado.

territorios posibles

> David Cabrera Manzano

“Contraponiendo la vida rural a la metropolitana, el tiempo lento al tiempo rápido, la repetición a la innovación, la emotividad a la racionalidad, la nueva cultura urbana es una coincidencia de la máxima intensidad y la máxima indiferencia. Estimulación y distanciamiento indiferente”.

GEORGE SIMMEL

“la humanidad moderna se encontró en medio de una gran ausencia y vacío de valores pero, al mismo tiempo, una notable abundancia de posibilidades”.

F. NIETZCHE “ Más allá del bien y del mal”.

Habitar en el espacio contemporáneo está lleno de grandes incertidumbres y de sorprendentes adaptaciones a situaciones imprevistas. Nos movemos “a través” de lugares cualificados con formas espaciales inéditas y difíciles de predecir.

Son rápidos los cambios y las transformaciones urbanas, y complejas las estrategias para evitar las pérdidas de oportunidades que mejoren el uso y la vida en común sobre los

territorios urbanizados. El deseo o la necesidad de consumir más -suelo- y más lejos, y el paralelo progreso de las capacidades técnicas para poder lograrlo, nos sitúan en un momento difícil de frenar o reconsiderar.

nuevas formas de movimiento

El aumento de la velocidad al recorrer el espacio, nos impide aproximarnos a los tiempos lentos y locales de una manera adecuada. Los asentamientos urbanos históricos conviven ahora con una situación nueva. Forman parte de un juego urbano mayor que los incluye y los obliga a participar en una red de tensiones, ventajas y desventajas que fluctúan con una rapidez que los equipos técnicos y responsables, no saben muchas veces como coordinar e integrar a tiempo de manera satisfactoria. La regulación urbanística no es apropiada a los procesos y transformaciones urbanas que aparecen hoy en día y los proyectos se realizan de una forma muy desarticulada (con más agentes participativos, escalas de trabajo, periodos condicionados de ideación y ejecución de los proyectos,...).

nuevas formas de uso

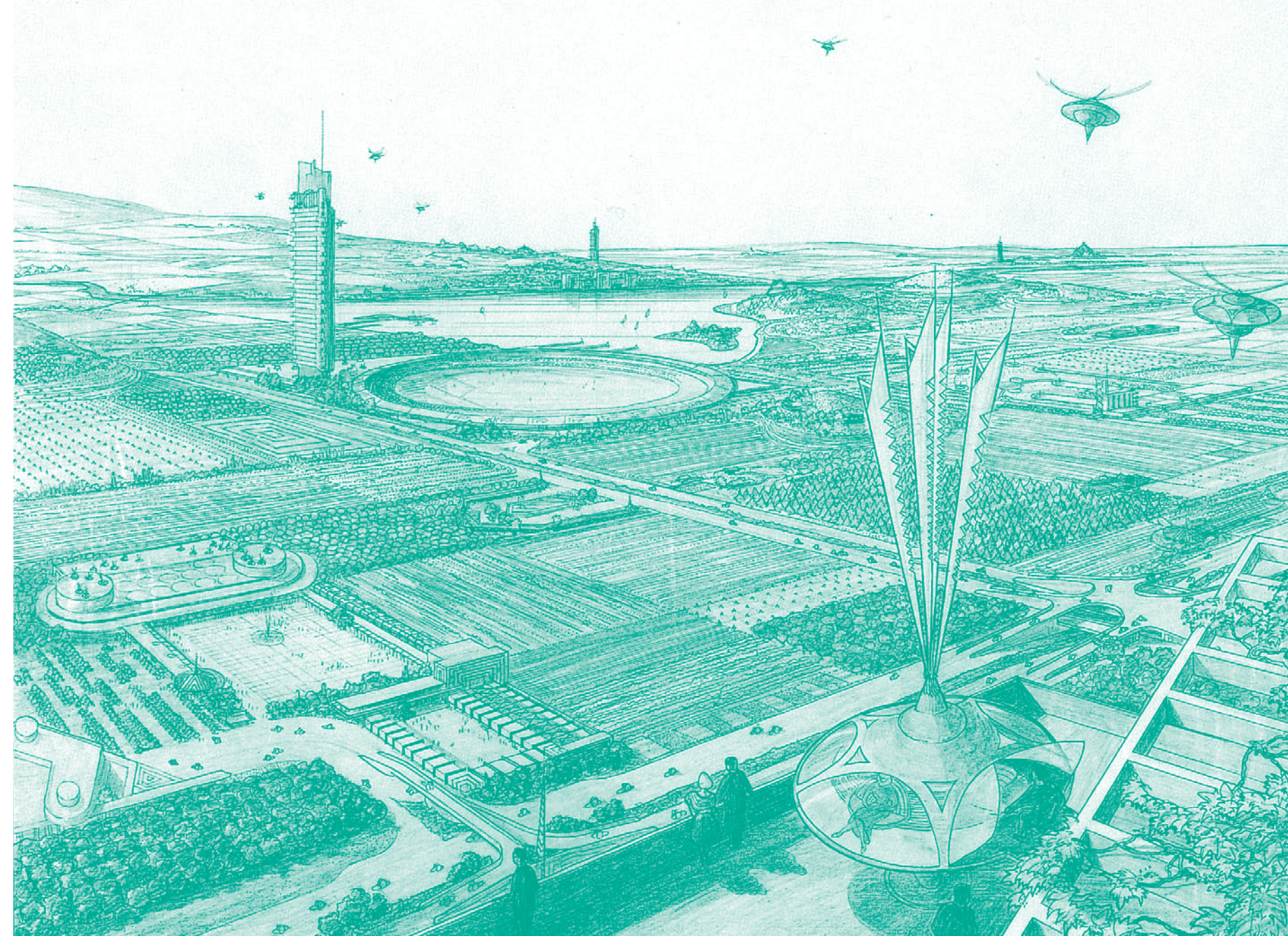
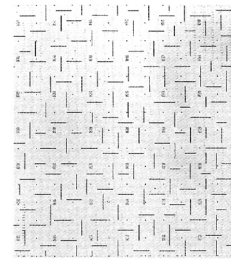
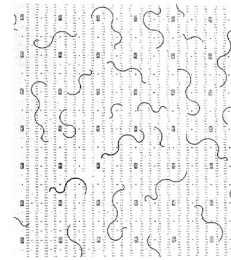
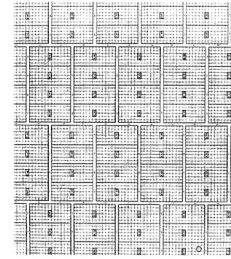
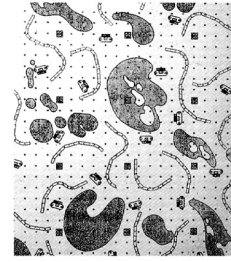
Las actividades heredadas y su rentabilidad están evolucionando a pesar de la dificultad por aceptarlo de sus ciudadanos o usuarios (la agricultura, los cultivos, las fábricas); la producción, distribución y consumo no son los mismos que hace décadas y aún siguen cambiando.

El triángulo burocrático racional que hacía Max Weber para la organización jerárquica militar y comercial, tenía un reflejo directo en la organización del trabajo y la regulación de las actividades. La

“Wilow Run” de la General Motors, era un paradigma de la producción industrial. Con un edificio de 1.6 km. X 400 metros, por un lado entraba la materia prima (metal, vidrio, plástico,...) y por otro salía, tras una manufacturación en cadena de montaje, coches listos para circular por el mundo.

Actualmente, la cadena de montaje se ha roto. Gracias a la mejora del transporte (reducción de tiempo y coste), las diferentes etapas del proceso productivo no necesitan estar muy próximas. Algunas empresas buscan localizar partes de sus fábricas en otros lugares (a veces, en otros continentes) más rentables. Algún ejemplo común podría ser el proceso textil, calzado, productos informáticos, automóviles,...

El posfordismo habla ahora de círculos con máximo de poder en su centro, frente a la pirámide o triángulo[1].



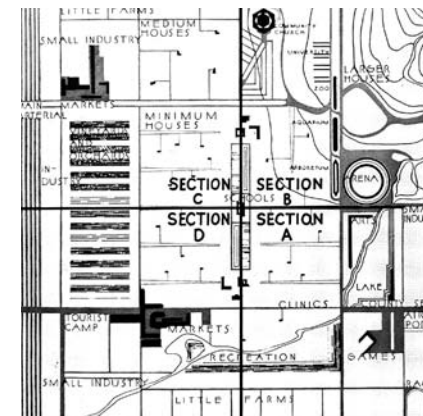
[1]. “Se destruye la práctica del trabajo de función fija, creando grupos flexibles con tareas específicas capaces de reorganizarse para cada proyecto. Es una estrategia comercial en la que los grupos compiten entre ellos y el ganador se lleva todo”

ROBERT FRANK

01 · Invernaderos de Carchuna, Granada, 2006
02 · Urbanismo de la indeterminación · A. Branzi
Fuente: Lotus 107. L'urbanistica dell'indeterminatezza



02



03 · F.LLWright · Broadacre City · “The disappearing city” 1.932.
Planta esquemática y perspectiva.
Fuente: De Long, David G. “Frank Lloyd Wright y la ciudad viviente”
Vitra Design Museum. 2.000



También las formas urbanas ligadas al ocio y la residencia han cambiado y están cambiando. Los paisajes naturales específicos son demandados para actividades lúdicas que cada vez demandan más espacio -campos de golf, playas turísticas, camping, áreas deportivas, estaciones de esquí,...-, y la residencia se suma a esta exigencia, huyendo de la congestión de las ciudades y buscando entornos más agradables y baratos.

nuevas formas de identidad

La identidad del territorio edificado y no edificado por el hombre también se muestra y es percibido de forma diferente (el patrimonio histórico tangible e intangible, el pasado urbano, el paisaje,...). Existe otra valoración traumática de la pérdida de valor de los lugares y de la pérdida de centro. La migración y el crecimiento de la población urbana hacia todas las áreas urbanizables posibles, han generado una ubicuidad que ha aumentado el desarraigo. La búsqueda de suelos baratos y el auge del automóvil, ha justificado y potenciado la extensión de la ciudad aumentando el distanciamiento y el debilitamiento de la cohesión social y territorial. Con el alejamiento de los centros referenciales se ha deteriorado aún más el sentido de pertenencia y de lo público.

el aumento de la velocidad al recorrer el espacio, nos impide aproximarnos a los tiempos lentos y locales de una manera adecuada. Los asentamientos urbanos históricos conviven ahora con una situación nueva.

El resultado es un estado de “nerviosismo” muy dinámico y desorganizado que se esfuerza por evitar o minimizar los problemas y pérdidas que va ocasionando en su actividad diaria.

El urbanismo, como ciencia y como arte, intenta comprender estos procesos urbanos para luego inventar o aportar nuevas formas más adecuadas de vivir en este espacio modificado. Pero los agentes participantes son muchos, así como los intereses y valoraciones de las realidades territoriales (políticos, económicos, sociales, ecológicos,...). Es necesario llegar a un acuerdo sobre cuales son las formas más satisfactorias de usar el territorio y de convivir, aportando riqueza además de consumirla. Tampoco se trata de decidir genéricamente que es mejor; concentración o dispersión, caos o orden, rápido o lento, privado o público, grande o pequeño. Nos queda el esfuerzo pendiente de entender que lo que en algunos casos puede ser perjudicial, como por ejemplo, la baja densidad residencial, en otros casos puede ser deseable.

El arte de dimensionar cualitativamente y de preparar las condiciones óptimas de su disfrute, pasa por no reducir los parámetros de uso a la sola eficiencia del consumo o los recorridos. Hay que edificar lugares que aumenten su valor y no que lo disminuyan al consumirlo irreversiblemente. Esto significa, que lo que se aporte sea mayor que lo que se pierde. Y recuerdo que no es una cuestión numérica. He aquí una de las mayores dificultades actuales. La ecología y el proteccionismo mal entendido actual ha distorsionado bastante este asunto además de bloquear las discusiones.

aproximaciones a las nuevas formas de la ciudad-territorio

Ya desde principios de la primera mitad del siglo XX, Frank L. Wright nos avisaba de los fenómenos de transformación en las ciudades contemporáneas desde su experiencia americana propia, tratando de dar respuesta con proyectos urbanos visionarios, como Broadacre City, y asumiendo estos nuevos modos de vida.

“Creo que la ciudad, como hoy la conocemos, va a extinguirse. . . Estamos siendo testigos de la aceleración que precede a la desintegración. . . El propio ciudadano ha olvidado el verdadero propósito de la existencia humana. . .”.

El sistema de lugares urbanos que significa hoy la ciudad contemporánea, ha hecho que la ciudad histórica se convierta en una parte muy pequeña con respecto al resto del conjunto. Y aunque sigue portando un valor simbólico y emblemático, la aparición de nuevos centros activos en el espacio exterior (periferias) convierte a la ciudad en una realidad más compleja y articulada, que la visión anterior única y centripeta.

Esta explosión de la ciudad en fragmentos de mundos urbanos diferentes provoca que inicialmente no sean considerados como entornos urbanos completos y auténticos, debido a su caracterizada falta de servicios, calidad, red de relaciones sociales, etc. Esto nos hace pensar que la forma de la ciudad-territorio aún no está resuelta. Que han aumentado las escalas de relación y las posibilidades de ocupación, pero no se han asimilado los mecanismos urbanos para integrar las partes, haciendo que los nuevos modos de vida sean realmente mejores a los anteriores.

Propongo las siguientes perspectivas e interpretaciones para el proyecto de la ciudad-territorio mediante variaciones de estos aforismos urbanos a evaluar [2]:

04 · New Jersey, Bahía de Barnegat y autopista 101, California.
Alex S. Mc Lean · “La fotografía del territorio”

[02]. “NIETZSCHE”, de Gilles Deleuze: “El ideal del conocimiento, el descubrimiento de la verdad, se sustituyen por la “interpretación” y la “evaluación”. Una fija el “sentido”, siempre parcial y fragmentario, de un fenómeno; la otra determina el “valor” jerárquico de los sentidos y totaliza los fragmentos, sin atenuar ni suprimir su pluralidad”. “Toda interpretación es determinación del sentido de un fenómeno. El sentido consiste precisamente en una relación de fuerzas, según la cual algunas ejercen acción y otras reaccionan en un conjunto complejo y jerarquizado. Sea cual fuere la complejidad de un fenómeno, distinguiémoslo de hecho fuerzas activas, primarias, de conquista y de subyugación, y fuerzas reactivas, secundarias, de adaptación y de regulación. Esta distinción no es solamente cuantitativa, sino cualitativa y tipológica. Porque la esencia de la fuerza es estar en relación con otras fuerzas, y dentro de esa relación ella recibe su esencia o cualidad”.

travesías

Los caminos se trazaban al unir lugares, al marcar recorridos, dando forma a un espacio relacionado. Las ciudades eran el resultado de una turbulencia al anudarse en un punto y hacer de los caminos, caminos habitados.

Estos caminos habitados, que unen sitios, actividades y personas, han ido cambiando su forma adaptándose a las distintas maneras y velocidades de recorrer las distancias de separación. Esto ha dado lugar a un evidente peligro de incompatibilidad en los modos de desplazamiento (andando, a caballo, en coche, en bicicleta,...). Creándose una red más compleja en la que los itinerarios son múltiples, diferenciados (a lo largo de su desarrollo) e intercambiables (al poder elegir en casi cualquier momento la forma de recorrerlo). Esto ocurre porque ya no hay una única manera de llegar a los sitios. La travesía es la posibilidad mayor de un conjunto de itinerarios combinados, conectados y entrelazados.

La travesía se ofrece como una experiencia cinética diversa al atravesar un espacio urbano cambiante. Puede ser la infraestructura potente y veloz, y también el trayecto débil y lento. Las percepciones acontecidas linealmente varían en contrastes acelerados creándose una yuxtaposición de elementos diferenciados.

Las infraestructuras de estas nuevas urbanidades de mayor escala remueven y golpean con fuerza la tranquilidad de los pueblos y paisajes lentos y olvidados. Van de la mano de la arrolladora potencia de las grandes ciudades y sus numerosos y poderosos habitantes. El encuentro entre la movilidad y la edificación es inevitable. Lo que sí puede ser evitable es la torpeza con la que se han solucionado estos primeros contactos. Para ello se debe desarrollar una nueva conciencia del espacio y de su uso estático o en movimiento. Será necesaria la adecuación y la integración de las diferentes velocidades con los variados ambientes urbanos y naturales (residenciales, parques, reservas naturales, polígonos industriales, equipamientos,...)

El surgimiento de actividades que requieren más espacio, más económico, más accesible y mejor conectado con la gente (ej. nuevos estadios de fútbol, centros comerciales, aeropuertos, nuevas áreas residenciales,...) ha superpuesto nuevas redes a las existentes alejando usos importantes de los centros urbanos tradicionales y creando nuevos centros o polaridades. Este alejamiento y extensión mayor de los "campos urbanos" genera necesariamente velocidades mayores a la hora de moverse en el territorio y modalidades de transporte más adecuadas para economizar tiempo y gasto (transporte público - bus, metro-, evitando atascos, costes de combustible, accidentes,...).





06 - Robert Moses "Jones Beach".
Fuente: Jellicoe, Geoffrey. "El paisaje del hombre". Barcelona : Gustavo Gili, 2000.

Los proyectos en estas áreas de contacto no deben condicionar ni ir en contra de la indeterminación de los procesos urbanos adyacentes, sino apostar por las estrategias y formas que permitan la integración de las partes, permitiéndoles adaptarse sin dejar de ser posibles y válidos

El mapa de uso cotidiano del ciudadano actual ya no es un espacio continuo. Son un conjunto de itinerarios discontinuos o a saltos, más parecidos a los diagramas de transporte de metro[3]. (fig. 06). En éstos, la experiencia no es secuencial sino que los enlaces se producen de forma asociativa (como los links-Internet). Son tránsitos en los que la velocidad y la preferencia del objetivo-lugar a alcanzar, anula la experiencia del espacio-tiempo intermedio y sus posibilidades de intercambio con los entornos cercanos. El paseo lineal y relajado del "flâneur" del siglo XIX, pasa a convertirse en la deriva

urbana contemporánea que enlaza y conecta los puntos de nuestras necesidades diarias. Ahora, que duda cabe, las travesías son mayores y, la conciencia del deseo y la dificultad de movernos en el territorio aumenta. Esto enfatiza aún más la posición de los lugares propios, oscureciendo e ignorando el resto. La unidad espacial y física de la ciudad pasa a ser más conceptual y geográfica, aunque ambas percepciones se superponen y son simultáneas.

Estas nuevas cartografías de la ciudad-territorio han generado numerosos espacios basura desarticulados y descalificados que con el tiempo están empezando a resolverse con proyectos que los tienen en cuenta, organizándolos y articulándolos en el sistema de espacios libres de la ciudad. Estos espacios basura son espacios desconcertantes de un gran atractivo, en los que a veces ocurren cosas interesantes, aunque no siempre es así. El fetichismo de lo extraño no tiene por qué convertirse en una justificación del abandono. Tampoco el exceso de control y diseño de los lugares intermedios es la solución más acertada. Los proyectos en estas áreas de contacto no deben condicionar ni ir en contra de la indeterminación de los procesos ur-

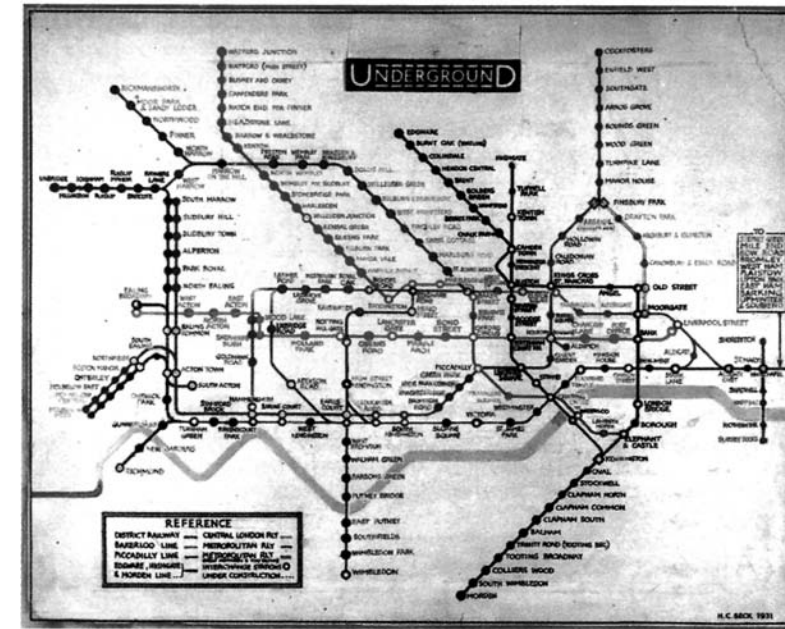
banos adyacentes, sino apostar por las estrategias y formas que permitan la integración de las partes, permitiéndoles adaptarse sin dejar de ser posibles y válidos. La ambigüedad en algunos casos ha sido la opción.

El urbanismo más adecuado es aquel que alimenta la sensación de valor y proximidad. La riqueza de una ciudad está, no sólo en la cantidad y diversidad de elementos que la constituyen (actividades, lugares, acontecimientos,...) sino en la facilidad que tenga el mayor número posible de personas de poder participar de ellos, modificándolos, creándolos y afirmándolos.

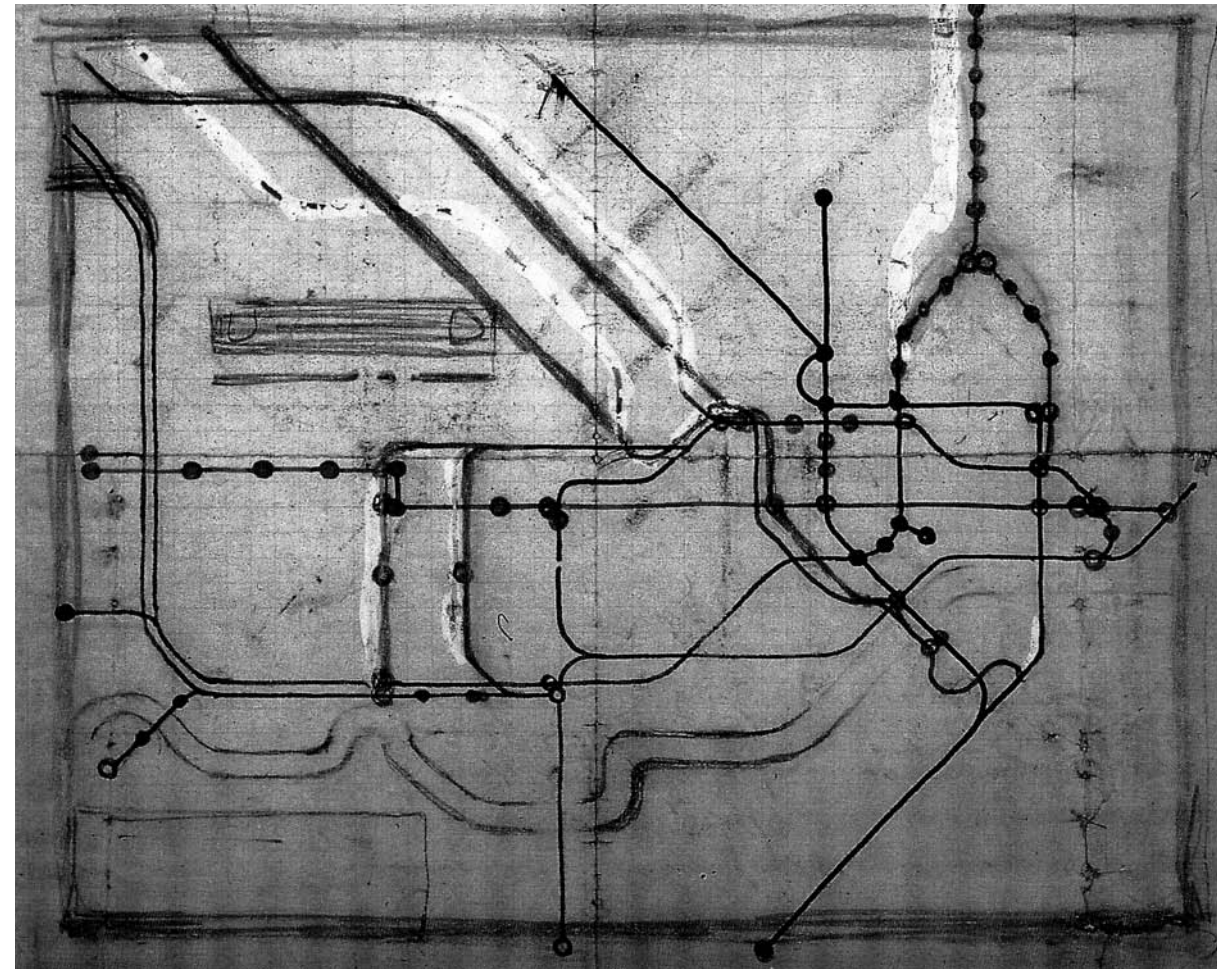
intersecciones o enclaves

Si se entiende la travesía como un moverse a través de las líneas del territorio, los enclaves van marcando esa travesía dotándola de potenciales extremos de referencia. Las formas que adoptan estos lugares (edificados o no), suelen ser muy diversos, desde hi-

[3]. "El diagrama conlleva un cambio de perspectiva. Su hallazgo consiste en trascender ciertas convenciones de la representación que se refiere a la fidelidad descriptiva de la cartografía. El mapa de Beck rompe con el concepto de escala y elimina la información de superficie (...)" de "El diagrama de Henry C. Beck o la cartografía invisible" de Victor del Rio . de la Revista Lápis 176. Octubre 2001.



06 - H. C. Beck. - Croquis iniciados para el Diagrama de Metro de Londres. 1912 y 1931.
Fuente: Revista Lápis 176. Octubre 2001.



tos arquitectónicos a lugares cargadas de usos colectivos o simbolismos.

Algunos de estos enclaves serán de gran importancia estratégica, muy importantes para que el sistema urbano funcione. Son foco intensivo, confluencia, cruce de intercambio entre una estructura y otra, condensación de usos. Punto de concentración e intensidad susceptible de incorporar acontecimientos.

La naturaleza no es uniforme, y la ciudad-territorio tampoco. Manuel de Solá-Morales escribía recientemente: “la razón y la fuerza de la ciudad reside en la intersección de personas, construcciones, movimientos y energías”. Podríamos decir que la ciudad se hace intensa cuando se cruzan o interseccionan en un mismo lugar muchas escalas de relación, cuya capacidad de repercusión consiga una resonancia muy fuerte y muy lejos.

La buena arquitectura urbana posee la potencia de tener en cuenta muchas escalas de acción, atravesándolas, sin menoscabo de su fuerza, reconociendo su singularidad en el territorio.

Son lugares estratégicos, puntos superdotados de accesibilidad y de referencia, que nos ayudan a percibir la ciudad como sucesión de éstos. La memoria y los acontecimientos que acumulan convierten a la ciudad en una secuencia de realidades físicas y entornos diversos.

La ciudad-territorio tiene nuevas esquinas emergentes, motivadas por las nuevas formas de actividad y movimiento. Estos nuevos ángulos urbanos son las nuevas potencialidades localizadas.

umbrales

Si nos referimos a los bordes que presenta hoy la ciudad, podríamos entender que el umbral en el territorio es, esa porción externa del área urbana que difiere significativamente de lo que se entiende como ciudad. El umbral más complejo y repetido es el que pone en contacto campo y ciudad. Hoy en día, es difícil decir cuando la ciudad deja de ser ciudad, ya que de alguna manera, el campo y el paisaje natural ha pasado a formar una parte importante de lo urbano.

La ciudad ha dejado de ser una mancha urbanizada continua y compacta en oposición a la naturaleza salvaje, motivada principalmente por la capacidad de desplazamiento sobre el territorio. Las infraestructuras son generadoras de nuevas puertas y nuevas barreras, al entrar en contacto con los aglomerados urbanos y distorsionar el valor de los terrenos y las áreas.

Este cambio brusco de tamaño, forma y escala de la ciudad, ha multiplicado la superficie de contorno y la aparición de vacíos urbanos carentes de

identidad propia, frágiles y proclives al abandono espectante.

Existe una necesidad de reconocer y estructurar nuestros contornos urbanos, como amplio marco de referencias, como organizador de las actividades. Es una condición decisiva para el uso y disfrute de la ciudad contemporánea, entendida como sucesión de formas urbanas de contornos diversos.

La continuidad física y la legibilidad clara de las formas básicas urbanas, permite que la persona tenga un papel activo en la elaboración de su imagen de la ciudad [4].

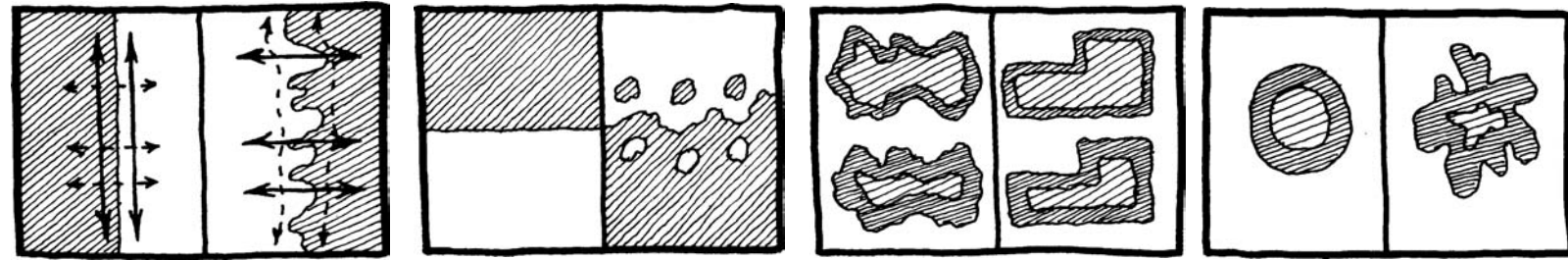
Los umbrales del territorio son el límite entre dos campos urbanos diferentes entre las que se establece algún tipo de proximidad. Son bordes más o menos anchos y más o menos penetrables, que separan una área de otra. Cuando las áreas ligadas no son de carácter opuesto, resulta difícil distinguir los lados del borde y conocer cuando se está dentro o cuando se está fuera. La consistencia del umbral será esencial en la definición de esta situación (el contraste, elementos distintivos,...). Los umbrales naturales normalmente son curvos y rugosos, mientras que los artificiales, creados por el hombre, suelen ser lineales.

Los umbrales del territorio, si bien no son tan usados como las travesías, poseen importantes rasgos organizadores, además de generar interrelaciones entre los diferentes elementos.

07 · Reading, Pensilvania
Fuente: Mc Lean, Alex S. "la fotografía del territorio"



[4]. Miedo a la pérdida de la forma y los límites. Ver artículo de Rosario Pavia “el miedo al crecimiento urbano” en el libro “Lo urbano. En 20 autores contemporáneos” de Angel Martín Ramos, ed.



campos urbanos

Los campos urbanos [5] son una agrupación de elementos con una estructura definida. En la experiencia de la ciudad, las imágenes que reconocemos más rápidamente son esos subconjuntos urbanos considerados como unidades.

Poseen un carácter común que los identifica. Son conjuntos, agrupaciones diferenciadas de elementos relacionados entre sí, ya sea por: características físicas, tamaño, cantidad, forma, continuidad, uso, actividad, espacio, topografía, ... Los tamaños grandes, podríamos pensar que necesitan de estructu-

ras grandes. Las estructuras pequeñas, relaciones próximas.

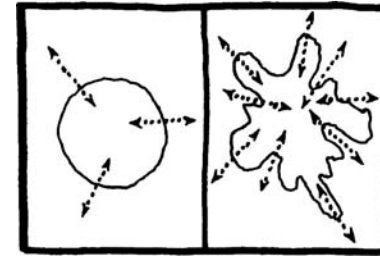
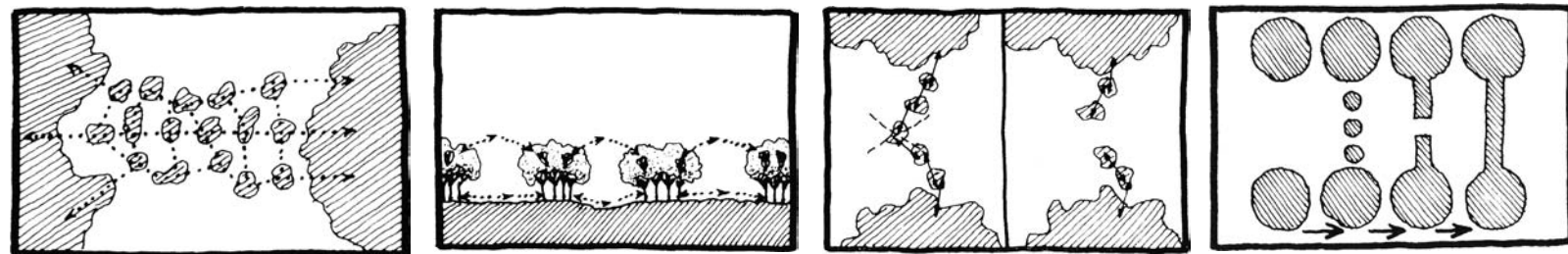
Poseen límites diversos y variables, y normalmente un núcleo vigoroso. No suelen estar aislados, sino que se muestran relacionados, unos en contraposición con otros. Generan un mosaico, con la fuerza temática de cada una de las piezas.

La localización de cada una de estas piezas o manchas, como cita T. T. Forman [6], puede ser beneficiosa o perjudicial para el funcionamiento de un paisaje (hablando de hábitats vegetales por ejemplo, "las manchas que forman pequeños retazos de bosque localizadas entre grandes reservas de una matriz agrícola, pueden ser beneficiosas. En con-

traste, un vertedero localizado junto a un humedal frágil puede tener un impacto negativo en la salud ecológica del paisaje").

Los campos urbanos, entre los que podemos incluir los diferentes modelos de paisaje natural, son sistemas dinámicos de relaciones estructurales sobre el territorio.

El concepto de campo urbano, nos permite proyectar una mirada sin prejuicios sobre la ciudad contemporánea, no sólo como hecho colectivo, sino como secuencia de realidades físicas o entornos diversos. Con esta nueva perspectiva, el papel del edificio ya no resulta predominante. Otros elementos, a escalas diferentes, a menudo inferiores,



resultan más significativos para la resolución de problemas.

Introduce también el concepto de tiempo, como experiencia del espectador o como instrumento de proyecto o intervención. Atenúa la distinción entre construcción y entorno.

BIBLIOGRAFÍA

- Benjamin, Walter. "Libro de los pasajes" Ed. Akal. De Rolf Tiedeman. 2005 "el Flaneur". Pág. 421.
- Domingues, Alvaro, coord. "Ciudad y democracia. 30 años de transformaciones urbanas en Portugal". Ed. Argumentum.
- García Vázquez, Carlos "Ciudad hojaldré: visiones urbanas del siglo XXI". Ed. GG. 2004.
- Laurie, Michael. "Introducción a la arquitectura del paisaje" Ed. GG. 1983.
- Solà Morales, Ignasi de. "Territorios" Ed. GG. 2002. Prólogo de Saskia Sassen.
- Lotus 107L: urbanística dell'indeterminatezza. Andrea Branzi / Stefano Boeri.
- Ahalos, Inaki Dir. "Campos de batalla" Colegio de Arquitectos de Cataluña.
- De Long, David G. Ed. "Frank Lloyd Wright y la ciudad viviente". Vitra Design Museum. Skira editore. 2000.
- Sorkin, Michael. ed. "Variaciones sobre un parque temático: la nueva ciudad americana y el fin del espacio público" Barcelona: Gustavo Gili, 2004.
- Sennett, Richard. "El capitalismo y la ciudad" 2001. artículo en el libro "Lo urbano. En 20 autores contemporáneos". Angel Martín Ramos, ed. ETSAB. 2004.
- Lynch, Kevin. "La imagen de la ciudad". GG. Barcelona, 1998.
- Dramstad, Henche E.; Olson, James D. y Forman, T.T. "Principios de ecología del paisaje en Arquitectura del Paisaje y Planificación Territorial". Univ. de Harvard. Graduate School of De

[5]. Ver artículo "campos urbanos", en el libro "un curso de urbanismo. Área metropolitana Norte 2002-2003".

[6]. Dramstad, Henche E.; Olson, James D. y Forman, T.T. "Principios de ecología del paisaje en Arquitectura del Paisaje y Planificación Territorial". Univ. de Harvard. Graduate School of Design. 2005.



01 - Vista de la ciudad del reposo
AC Publicación del GATEPAC - Colección Arquithemas núm. 15
Fundación Caja de Arquitectos

Podríamos detectar en la práctica proyectual reciente una atención al trazado de las infraestructuras que se orienta en el sentido de la integración entre las calles y los espacios a los que proporciona el acceso.

el tejido y el viario urbanos

> José Luis Gómez Ordóñez

Los elementos físicos que componen la ciudad, calles, edificios, espacios abiertos, redes de servicios, están relacionados entre sí y con los rasgos geográficos del sitio, fundamentalmente el relieve, según modos que caracterizan las diversas formas urbanas. El significado de estas formas no es sólo el de denotar una específica relación de la parte con el todo sino el de expresar modos de producción de ciudad también diferenciados. Relación con la ciudad y proceso de construcción que constituyen atributos profundamente imbricados con los modos de vida y la organización social así como con el confort y la eficiencia que cabe atribuir a cada fragmento de ciudad.

En los denominados centros históricos, por ejemplo, la densidad elevada y la diversidad y la mezcla de actividades, junto con una intensa movilidad, son materializados en un tejido compacto, de muy fuerte trabazón entre sus elementos, también por la larga duración de su construcción, con alta exposición de los edificios a la calle, con una red de calles muy densa, de mayor longitud y menor anchura, por unidad de superficie, que la que presentan otras zonas de la ciudad, y con espacios abiertos múltiples y de pequeño tamaño. Con atributos físicos opuestos observaríamos cómo una zona industrial o de almacenaje, de esas que son frecuentes en las periferias de nuestras ciudades, tiene calles anchas, manzanas grandes, muy escasa diversidad de usos, así como frecuentación escasa por personas ajenas a esos distritos industriales.

A esta configuración física de la trabazón entre calles y casas se le suele llamar tejido; también se reconoce como forma específica de crecimiento, cuando se atiende a su proceso de producción, y así se han reconocido como categorías de formas de crecimiento prototípicas, los ensanches, el crecimiento suburbano, la ciudad jardín, los polígonos y la urbanización marginal [1]. La expresión analógica tejido contiene una reducción sustancial de sus componentes a dos categorías: el lleno y el vacío —en este caso, invirtiendo la significación entre los términos análogos— los edificios y las calles, las vías y las inservias en expresión de I.Cerdá.

Según esta lectura, los tejidos urbanos serían, básicamente, una cuestión de trazado, de densidad y de grano: el resultado físico del entrecruzado de los hilos-calles, el macizamiento de los espacios inservias y el intervalo entre las vías.

El análisis urbano de la escuela italiana de los 70 y los 80 del siglo pasado, arrancando de los estudios tipológicos que habían arrojado luz sobre la formación histórica de las diversas categorías de edificios, entronizó los estudios morfológicos que extendían la reflexión tipológica a áreas urbanas homogéneas en cuanto al tipo edilicio. Era una especie de análisis morfotipológico que insistía, sobre todo, en el parcelario como forma caracterizante de la trabazón, la contigüidad, la repetición y la capacidad evolutiva latente en los tejidos urbanos. Este urbanismo

[1]. Manuel de Solà-Morales i Rubió, Las formas de crecimiento urbano, UPC, 1993.



emergia de la atención prestada a los centros históricos y del respeto a las preexistencias, a la historia de los lugares sedimentada en una geografía parcelaria. La ciudad venía a ser como una macroarquitectura en la que, a la inversa del predominio del vacío en los espacios construidos por el urbanismo del movimiento moderno, el sólido y bien trabado armazón de la ciudad era el parcelario. Los estudios geográficos precedentes de Halbwachs, el libro *La arquitectura de la ciudad* de Aldo Rossi, el plan de Bolonia de Campos Venuti, constituyen referencias ejemplares de la atención al parcelario.

La atención a los cambios, de la ciudad histórica a la ciudad moderna, de la ciudad residencial a la ciudad de las oficinas y los servicios, a los fenómenos del crecimiento y la transformación más que a las persistencias, vendrían a adjudicar, en cambio, mayor importancia a las calles y a las infraestructuras. Las calles, efectivamente, han constituido objeto de estudio del urbanismo como trazados fundacionales - Cerdà, M. Poète -, como elementos funcionales para la movilidad y los servicios del subsuelo -Stübben, Carta de Atenas- como elemento de cambio de dominio social - C. Aymonino - como elemento de reestructuración del tejido - Hénard, Smithson.

El Laboratorio de Urbanismo de Barcelona elabora, desde la Escuela de Arquitectura, en los primeros 70, su didáctica sobre las formas del crecimiento, introduciendo la infraestructura como un elemento indisoluble de la edificación y de la forma del parcelario; serán las estructuras de superposición y articulación de estos tres elementos, I, P, E, las que explicarán las diferentes formas urbanas; entendiendo la forma urbana como una superposición y trabazón de las formas respectivas de las INFRAESTRUCTURAS- los trazados-, del suelo- la PARCELACIÓN- y de la EDIFICACIÓN. Esta atención a la infraestructura como parte integrante de los tejidos al mismo tiempo que como expresión de la

forma general de la ciudad, supone una innovación importante en la urbanística europea, que siempre había estado marcada, al igual que la práctica profesional, escindida entre los arquitectos y los ingenieros, por la disociación entre la infraestructura y el tejido, viniendo a reconocer para la infraestructura un status de plena pertinencia para la comprensión de la arquitectura de la ciudad y un papel central en el proyecto urbano.

Repasemos muy brevemente algunos episodios que evidencian aquella disociación:

> El primero sería el de la construcción de las grandes infraestructuras de la movilidad y el transporte entre ciudades, y, en el entorno de las grandes áreas urbanas, las de articulación entre el centro la periferia. Las políticas de fomento del crecimiento económico y de soporte del crecimiento y del funcionamiento de la ciudad como motor del desarrollo capitalista, ponen en manos de los gobiernos centrales la tutela de estas infraestructuras (ferrocarriles, carreteras y autovías, puertos y aeropuertos, servicios de abastecimiento y de evacuación de aguas, de electrificación, energía y telecomunicaciones.). Las infraestructuras serán así el foco de la política urbana estatal y se despegan de la gestión municipal, que apenas es capaz de vincularlas a algunos criterios de forma urbana en sus planes generales de ordenación.

> Otro factor sería la escasa o nula atención prestada desde la arquitectura a la formas urbanas que sobrepasan la escala de la unidad vecinal, considerada ésta como el ámbito esencial de la convivencia ciudadana, el espacio donde se construye la comunidad [2]. Este foco ha dejado en la sombra a la calle exterior a estos enclaves vecinales, a la que además se tiene por enemiga de la interiorizada vida del barrio; sobre esta alteridad construirá más tarde C. Buchanan [3] su teoría que entiende las vías arteriales, las vías distribuidoras del acceso, como diferen-

02

ciadas de las calles que otorgan el acceso directo a los edificios y que contraponen la accesibilidad a la calidad ambiental entendida como confort, seguridad, ausencia de ruido y contaminación.

> También contribuye a aquella escisión calle/tejido, el movimiento moderno: la Carta de Atenas define una lógica analítica para la ciudad y dota al automóvil de espacios segregados para la velocidad; el proyecto de Le Corbusier para Chandigarh determina entre los siete diferentes tipos de vías que las tres primeras V-1, V-2 y V-3 sean vías segregadas, siendo las V-3 las arterias que rodean los distritos de la ciudad, como grandes fragmentos que vienen a ser casi ciudades independientes en el marco de la ciudad extensa. Se ha hecho notar [4] cómo estas grandes arterias que impulsan el acceso y la movilidad en la gran ciudad tienen mucho que ver con la delimitación de ghettos a los que aíslan tanto como interconectan. Acercan lo lejano y separan lo contiguo, se ha dicho.

Pero igualmente se han registrado episodios que han arrojado otra mirada sobre la infraestructura contribuyendo a un entendimiento más integrado de las vías y las intervías:

> De una parte se han producido aproximaciones a la infraestructura como esqueleto de soporte de los edificios tendiendo a una concepción unitaria e integrada donde el plano de fachada y la calle en el plano de tierra se conciben y construyen como un único elemento. Prototipos de esta aproximación serían algunos proyectos de Kenzo Tange; aún cabe esperar que una adecuada reconsideración de sus megaestructuras constituya un fermento renovador y potente en medio de la escasa ambición y el "parcheado" con que las obras públicas viarias se proyectan y construyen.

Algunas propuestas de Bakema y Van den Broek, de algunos proyectos de centros direccionales ita-

lianos en los setenta, de esquemas viarios en algunas nuevas ciudades británicas, serían, también, buenos ejemplos de tal actuación integrada; no constituyen sin embargo un referente pragmático porque necesitan para su despliegue ocasiones excepcionales de gestión unitaria y potente aplicada a grandes centros y zonas urbanas siendo objeto de operaciones estratégicas muy singulares (reconstrucción de áreas obsoletas, renovación de grandes infraestructuras, macrocentralidades en las grandes metrópolis...). Circunstancias que sólo muy raramente pueden darse y que también suponen una asignación de recursos que puede ir en detrimento de la atención a la ciudad ya construida.

> También en A/P Smithson puede encontrarse un germen de cómo la intervención sobre el gran viario distribuidor, constituye el motor de las transformaciones urbanas; cabe apreciar la influencia de L.Kahn y su plan para Philadelphia en la atención que prestan estos arquitectos del Team X a la intersecciones viarias, en sus planes para Berlín y para Londres; la pauta organizativa de las centralidades urbanas viene dada por las bifurcaciones y los intercambios. Aparece el viario no como traza persistente sino como el espacio mutable de adaptación de la ciudad a su tiempo, como el espacio de resolución de los conflictos entre las diferentes movilidades y de adaptación del espacio construido a todos los tráficos.

el trazado en el proyecto urbano actual

Podríamos detectar en la práctica proyectual reciente una atención al trazado de las infraestructuras que se orienta en el sentido de la integración entre las calles y los espacios a los que proporciona el acceso; cabría atribuir a tales proyectos algunos de los siguientes atributos u objetivos.

01 - Vista de la ciudad del reposo
AC Publicación del GATEPAC - Colección Arquithemas núm. 15
Fundación Caja de Arquitectos

01. TRAZAR CAMINOS ES CREAR Y RELACIONAR LUGARES.

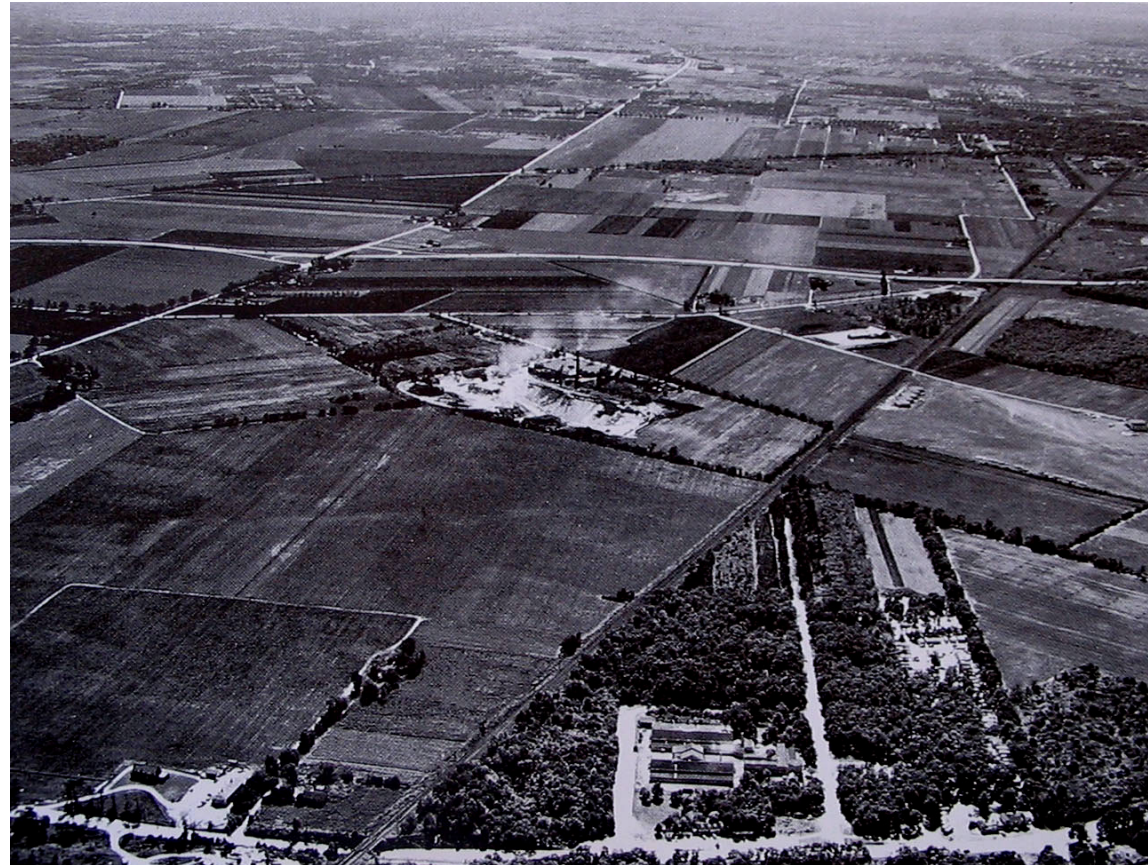
Colocar hitos, referencias, en el territorio es una manera de conocerlo y orientarse en su laberinto. Estos hitos serán lugares de confluencia y/o bifurcación de itinerarios, lugares emergentes en el paisaje, lugares protegidos y seguros, lugares de encuentro, ciudades.... Un itinerario es un camino entre lugares, un hilo que los va entretejiendo. Trazar el territorio es señalar oportunidades, tender relaciones. Dos lugares contienen en potencia el camino que los une así como un camino es germen de lugares. Descubrir, colonizar, dejar huellas orientadoras, añadir huellas a un territorio....estas son las tareas que realiza la acción de trazar.

02. TRAZAR ES TRENZAR.

Resultan del trazado lugares para la acumulación de relaciones, para la concentración y creación de densidad y, sobre todo, y en ello radica su complejidad, para la confluencia y la fricción de lo diverso. El camino y sus lugares nodales constituyen el espacio de lo público, de lo colectivo, como también el que denota su desaparición en la sociedad contemporánea. La acción técnica de trazar ha tratado de luchar contra la confusión de lo complejo mediante una simplifica-



[2]. Clarence Perry, The neighbourhood unit: from the Regional Survey of New York and its environs, vol. VII, Neighbourhood and community planning, Routledge, 2000.
[3]. Colin C. Buchanan, El Tráfico en las ciudades, Tecnos 1973.
[4]. David Mangin, La Ville Franchise: formes et structures de la ville contemporaine. Ed. La Villette, 2004.



ción que ha destruido su potencial de hibridación. La respuesta de simplificación y diversificación tipológica, que tiene su paradigma en el Traffic in towns de los 60's, ha esterilizado la fertilidad del camino al eliminar sus conflictos mediante la segregación.

03. TRAZAR ES TROCEAR.

Parcelar, lotear, delimitar...son también acciones implícitas en el trazado. Desde las cuadrículas de las más primitivas civilizaciones pasando por las centuriaciones romanas y la cuadrícula jeffersoniana, ha habido una generación simultánea, como dirá I.Cerdá, de vías e intervías. La retícula como contorno, como perímetro del área encerrada, de la cuadrícula. En la división del territorio en lotes se revela también algo esencial, esa idea multiescalar, fractal, de que lo pequeño es subdivisión y repetición de lo grande. Europa, hasta el limes, es para los romanos un conjunto de herencias, de esa unidad de superficie que es lo que dos bueyes pueden arar en un día.

04. TRAZAR ES MEDIR.

La superposición de escalas produce ritmos e intervalos, centralidades y jerarquías.

Dar medida es dar distancia y crear esos lugares de condensación por concentración de escalas, por la confluencia de flujos de diferentes velocidades y naturalezas, de redes técnicas y sociales. Lo que exige tratar simultáneamente las diferentes escalas, no desconsiderar las oportunidades que, para el gobierno de la complejidad, se derivan del proyecto de las intersecciones entre jerarquías y tamaños. Los lugares donde intercambian los diferentes modos de transporte, por ejemplo, una estación de metro o de ferrocarril, marcan intervalos de distancias respecto a las estaciones próximas y, también, ámbitos de captación de viajes por aquellos puntos nodales.

La delimitación de una unidad vecinal como área en torno a un centro escolar, de un distrito, de la distancia entre dos accesos sucesivos



de una vía arterial, son siempre determinaciones de trazado implicando una métrica, un ritmo espacial [5].

05. LA GEOMETRÍA DE LOS TRAZADOS

Triángulos, cuadrados y hexágonos han sido las formas que han adoptado las teselas de las reticulaciones territoriales. Los tres establecimientos humanos de Le Corbusier y la teoría de los lugares centrales de W. Christaller han venido a enriquecer la forma más frecuentada de las cuadrículas. Hay que otorgar, sin embargo, una consideración especial a las formas lineales que implican en el proyecto territorial a franjas longitudinales extensas: la banda ancha ha servido para que los trazados ferroviarios, en Norte América y en Argentina, hagan de un trazado un plan para el territorio, asentando ciudades y cuadriculando los suelos de cultivo y de pastos para sus habitantes. Conviene repensar esta idea de la banda ancha o del corredor. Un trazado no es un asunto de servidumbres o normativa de protección sino ejercicio de proyecto unitario.

06. TRAZAR, EJERCICIO DE SÍNTESIS.

Necesita de la consideración simultánea de las secciones longitudinal y transversal, de la axialidad del camino y de la transversalidad de la banda ancha, de los lugares que enlaza y de los itinerarios transversales y paralelos.

Finalmente, insistamos, trazar es un ejercicio de multiescalaridad, hay que entender el conjunto y el detalle de manera inextricable. La mirada del urbanista debe estar concentrada en los detalles pero la energía y el sentido de su trabajo vienen otorgados por la mirada larga, una mirada que atiende al doble horizonte espacial y temporal. Bien, nada especial, como la de cualquier quehacer humano: una modesta tarea en una titánica lucha colectiva en la que nos reconocemos poniendo nuestras huellas junto a muchas otras que van construyendo entrelazadas el espacio que habitarán nuestros descendientes.

[5]. Art. del autor en Un Curso de Urbanismo, 2002/2003: El Urbanismo de los 800 metros.



00 · "La unión de Beinasco/Drosso: sobre la escala territorial" Alessandro Armendo · Vista aérea del área metropolitana con la red viaria principal de la ciudad de Turín, el arco de la tangencial y la vía férrea. La banda representa el área de proyecto de unión.

en la ciudad ya no existen lugares distintos. Todos los espacios urbanos, incluso todos los espacios no urbanos, pueden entenderse en la medida en que forman parte o no de la red urbana, aquella que representa la espacialidad actual del habitante urbano

redes temporales

> Juan L. Rivas Navarro

introducción

"El territorio como sistema intensamente interrelacionado permanece como un objetivo que demanda con fuerza el plan de las redes"

ROSARIO PAVIA, *Le paure dell'urbanistica* (1997)

En la ciudad ya no existen lugares distintos. Todos los espacios urbanos, incluso todos los espacios no urbanos, pueden entenderse en la medida en que forman parte o no de la red urbana, aquella que representa la espacialidad actual del habitante urbano. El trabajo relacional, por tanto, el único trabajo posible, aquél que viene definido por su apuesta jerarquizada por unos sistemas de relaciones o por otros, por unas redes determinadas o por otras. La ciudad identificada con el territorio es el espacio de convivencia de las redes. Sabemos de las muchas escalas de las redes y de la influencia de decisiones espacialmente distantes en la producción de ciudad local. Es por eso que se reclama el plan de las redes, o también para ser más exactos y más completos el Proyecto de las Redes (formar o no parte de un plan es una cuestión cada vez administrativa y menos técnica). Es por ello que bajo el parámetro de la red, propongo un recorrido por cada una de las etapas de la construcción reticular del territorio, consciente de que nos situamos en dos conflictos distintos: uno de raíz, el que produce el choque entre las características físicas o las potencialidades locales y globales, y otro añadido, el que supone la lucha de competencias entre sus diferentes actores que la sobre-sectorización del territorio ha provocado.

En especial, la mirada urbana del arquitecto ha de tener en cuenta ciertas características particulares: su capacidad mayor en relación con otras miradas para atender a las relaciones interescales más que a escalas concretas, más que convertirse en especialista uniescalar, por otro lado, si partimos de que las posibles redes múltiples que inciden en el territorio son todas ellas trascendentes, es en la pequeña escala donde se producen los efectos últimos de todas ellas, y es en esos lugares concretos donde de la mano de la arquitectura, la técnica y el ser humano pueden llegar a un acuerdo para obtener su forma, su mejor tamaño, su mejor posición, su mejor distancia (*) (Solá Morales, 1999).

El siguiente listado señala las paradas de este viaje a través de la construcción de la red temporal:

- > la red basada en la línea.
- > la red basada en la malla.
- > la red natural.
- > la red paisajística.
- > la red temporal.

Este recorrido no es sino un nuevo intento por fundar un escenario distinto al actual, un escenario en el que la realidad urbana en la que nos movemos y proyectamos sea comprendida como una red de relaciones que nos permita enlazar, por un lado, usos construidos separados físicamente pero unidos temáticamente, también espacios libres, generadores de corredores naturales, y finalmente aquellos otros espacios territoriales de ritmos similares, de tiempos rápidos o lentos (*) 2. Así nos dirigiremos a la búsqueda de proyectos en las encrucijadas de la red temporal, escalón último de las redes, que persiguen a su vez la fusión de la temporalidad de los lugares, lugares intensos y

no extensos, a la manera *borgiana*, es decir, a través de la diferenciación de la idea de ser humano como acumulador de tiempo, no tanto de energía como los vegetales o de espacio como los animales. (*) 3

Será con la ayuda de una serie de trabajos-proyectos como desarrollaremos la ampliación del concepto red: Mario Gandelsonas y su trabajo dibujando la ciudad de Chicago, como constructor de la lógica que encierra la linealidad de los tejidos centrales de la ciudad (red construida: la línea); Le Corbusier y su malla de vías jerarquizadas para Chandigarh, el modelo del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, de Joaquín Sabaté que entendiendo la división de la isla en sistemas y subsistemas para su comprensión y ordenación (red construida: la malla), Ian Macharg y su trabajo en el distrito Richmond en Staten Island, valorizando los parámetros de construcción naturales, la base o soporte geográfico del territorio, y observando sus parámetros de red o Paola Vigano en el Salento, Pier Luigi Nicolini y su Plan de los Nueve parques de Milán, red de espacios abiertos como catalizadores del cambio y la renovación urbanas, o bien las setecientas *Playgrounds* de Aldo Van Eyck en Amsterdam de 1957 (red espacial); así en un escalón más complejo y a la vez más impreciso, más adisciplinar, diversos proyectos de Rosa Barba en la formulación inicial del paisaje como objeto y como proceso, con un trabajo desde la arquitectura y desde la naturaleza, muy en la búsqueda de disciplinas híbridas (red paisajística). Para finalizar, la presentación de proyectos conocidos pero revisitados desde la óptica del proyecto en el territorio que persiguen "actuar sin tocar" (*) 4, como el de Roberto Collova en Palermo o el más reciente, Propuesta Ganadora de Flowpolis, Concurso Internacional de Arquitectura de Gran Canaria, en el que la arquitectura recupera su presencia respecto a ulteriores difuminaciones para situarse ahí donde más falta hace, como acupunturas que reactivan suelos al mismo tiempo que los hacen capaces de permanecer en el tiempo, generando las resistencias necesarias para conseguir proyectar los tiempos de desarrollo y evolución del lugar.

Hemos de familiarizarnos desde las aulas y en las mesas de debate y decisión urbanas, con unas redes complejas pero que al mismo tiempo son objetos mensurables, comprensibles, manipula-

bles mediante una suerte de operaciones proyectuales, tales como la multiplicación, la división, la dirección, la paralelización, para de esta manera intensificarlas, especializarlas, capilarizarlas, convirtiéndolas en sólido, en líquido o en gas, analogías de los campos de la lingüística, de la química, de la geometría, que nos permiten ampliar el espectro de instrumentos de los que elegir el más adecuado para el territorio ciudad (*) 5.

acupunturas que reactivan suelos al mismo tiempo que los hacen capaces de permanecer en el tiempo, generando las resistencias necesarias para conseguir proyectar los tiempos de desarrollo y evolución del lugar

la red basada en la línea

Se presenta aquí una aparente contradicción al considerar complementarios los trazos únicos con las redes, que son, por su propia definición, sólo en la medida en que se entretujan, únicamente ante la aparición de diversos y repetidos elementos lineales o conexiones directas entremezcladas. Sin embargo, comenzar en la línea el paseo que convierte a las redes en seres complejos, reflejo de nuestra propia personalidad múltiple, es en estos momentos imprescindible.

La actual situación de desconcierto ante la incapacidad de aprehender al fenómeno urbano, que obviamente, nos sobrepasa, provoca una tendencia cada vez más acusada hacia la solución por la hiperdefinición de los términos y situaciones urbanas. Esta estricta preocupación funcional lleva al planificador a objetivar todos los posibles escenarios y plantear soluciones, que lejos de ser profundamente complejas, simulan densidad en lo que no es más que un ejercicio de adición inconexa. Considerar por tanto los elementos más simples de la realidad urbana como extraídos de la complejidad, producto aislado por un instante de toda una suerte de relaciones propias y multiescalas obliga-

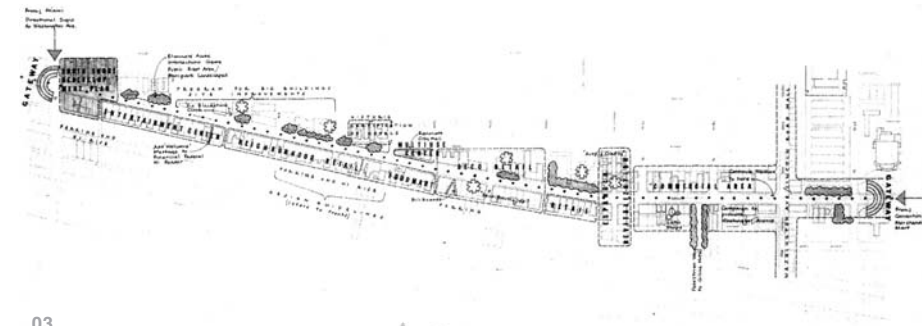
torias (*)6 supone ganar mucha ventaja en el proceso de conocimiento de las causas y los efectos de los fenómenos urbanos (condición indispensable para empezar a plantearse el proyectarlos).

Así pues, tomada la línea como instrumento esencial de la red, como red en sí misma, convertimos a su propio espacio en intercambiador lineal. La sección transversal de la propia línea configurará un marco en el que se desarrollen o no muchas de sus capacidades. La línea como un nodo produce una valoración mucho más amplia y más profunda de sus márgenes, de sus especialidades internas, a todo lo largo de su recorrido. Muchas veces la línea (y esto sucede clarísimamente con las infraestructuras) es considerada exclusivamente como una sucesión de grandes encrucijadas, pero ¿es un metro sólo la suma de sus estaciones, una circunvalación la suma de sus accesos, o una avenida la suma repetida de sus encuentros transversales, de sus pasos de peatones o de sus semáforos?

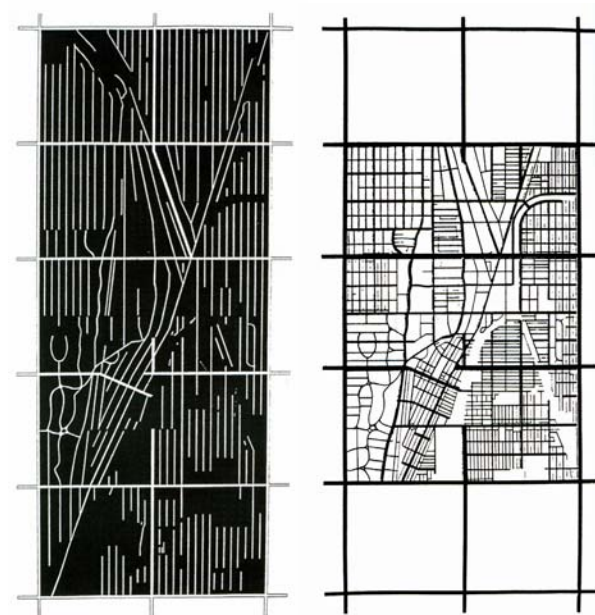
Es la línea compleja y rica en experiencias la que, en toda su longitud, fricciona con los bordes y se solidariza con ellos, fusionando construcción, espacio, dirección y sentido en una única figura urbana, comprensible en múltiples escalas. En la ciudad actual, en la territorialidad urbana actuales (*)7, es preciso injertar bandas de esta naturaleza relacional, redes lineales que enhebran hilos sueltos, que cosan tejidos autistas, que configuren espacios con sentido donde antes sólo existía la espontaneidad y la casualidad funcional (donde los criterios posicionales de una intervención están establecidos exclusivamente por parámetros de accesibilidad y economía, por lo tanto funcionan, pero sólo uno a uno, en la medida en que se ponen en relación dos o más se observan las contradicciones y las casualidades).

Ejemplos de estas redes elementales y valiosas los encontramos desde el Siglo XIX y primera mitad del XX con la propuestas lineales de ciudad soviéticas, la Ciudad Lineal de Arturo Soria y Mata o la estructuras longitudinales que Le Corbusier proponía en sus Tres Establecimientos Humanos, reflexiones centradas en la situación y compatibilidad de las distintas actividades; más geográfica y más derivada de formas locales surge la maravillosa incisión territorial de la Universidad de Calabria

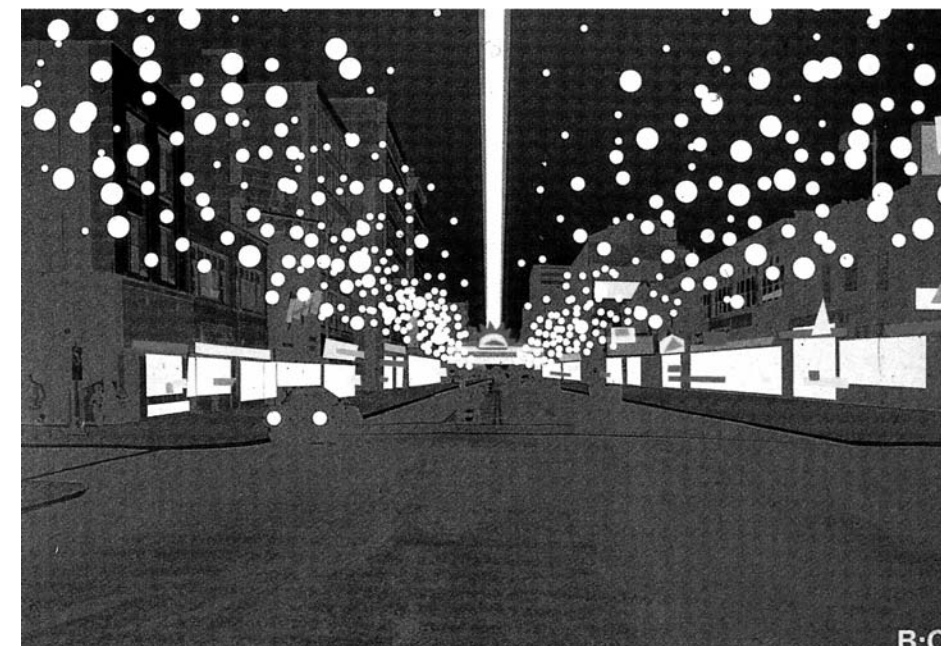
01 · Universidad de Reggio Calabria. Vittorio Gregotti
Revista DOMUS nº 549, Año 1974, Milán
02 · "X-Urbanism: architecture and american city" Mario Gandelsonas
Princeton Architectural Press, New York, 1999
03 · "Urban Concepts. Denise Scott Brown"
Revista Architectural Design 60:1-2:90, 1990, Londres.



02



03



de Vittorio Gregotti; relacionadas con la ampliación del concepto de calle descubrimos constantemente las sugerentes reinveniones de Denise Scott Brown para Avenidas norteamericanas o las potentísimas fuerzas vivas de las tramas de Nueva York, Boston, Los Angeles o Chicago que dibuja con fascinación forense, Mario Gandelsonas, todos ellos proyectos conocidos aunque a veces no tan presentes como debieran. La utilidad del trabajo sobre itinerarios narrativos (*)8 es muy alta: a un trabajo identificable, transmisible y comprensible, se le une una capacidad para ir tocando, como con una barita mágica, puntos muy distantes de la extensión territorial e identificándolos con una forma territorial única. Proyectos claros y complejos que se aglutinan en torno a una línea, a una sucesión interesante y continua de puntos.

es la línea compleja y rica en experiencias la que, en toda su longitud, fricciona con los bordes y se solidariza con ellos, fusionando construcción, espacio, dirección y sentido en una única figura urbana, comprensible en múltiples escalas

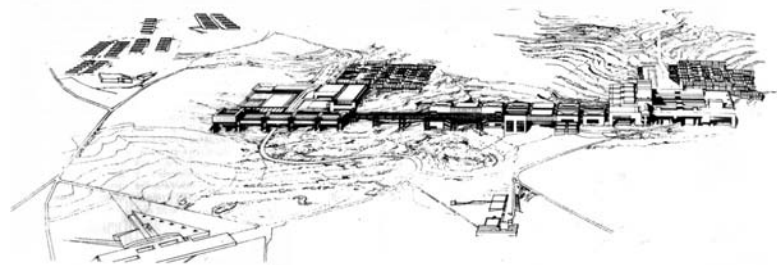
la red basada en la malla

Segundo de los posibles entendimientos de la red como entes fundamentalmente construidos, de masas que gravitan sobre el suelo, con costes de elevación. Si antes era la contradicción línea-red del enunciado lo que podía resultar chocante,

ahora es la redundancia malla-red lo que precisa explicación. Evidentemente, toda malla es red en un sentido amplio, si bien recordemos que cuadrículas, mallas y retículas no son lo mismo y que considerar la manzana, la calle o la vía, o el cruce o el nodo como génesis marca diferencias que se han demostrado de profundo calado a la postre (*)9. Es en este sentido fundacional de la red donde quiero detenerme. Pensar las redes directamente como sumatoria de líneas iguales o diferenciadas es un salto diferencial respecto al arquitecto tejedor del territorio línea a línea, aquél que juega con las líneas existentes para ir construyendo la red en un presente continuo que permite transitoriedades quizás fundamentales respecto a estados finales deseados.

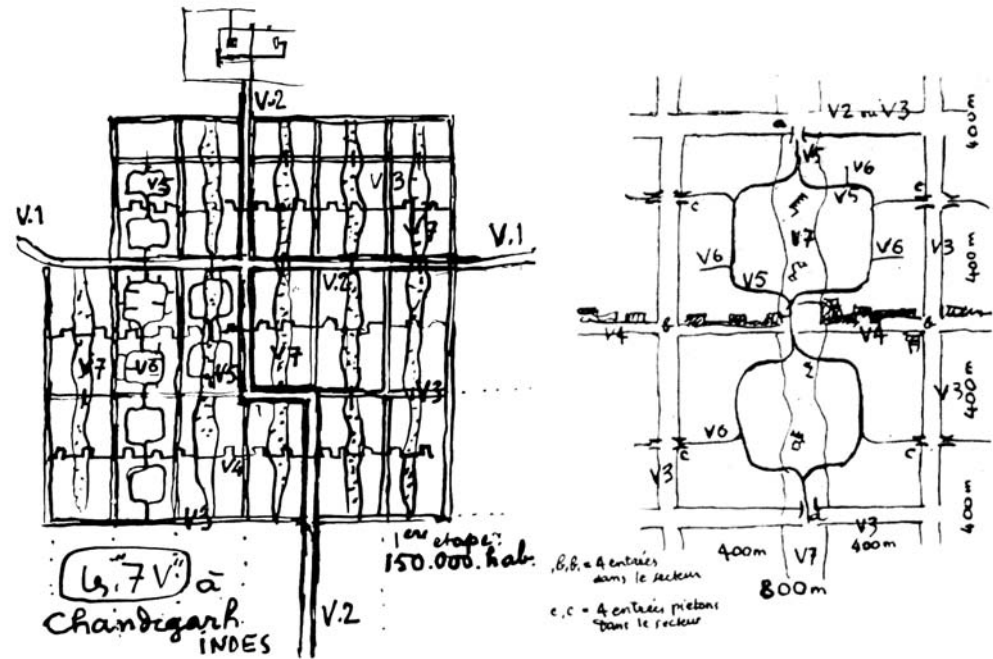
La urbanística actual es todavía muy deudora de redes basadas en mallas construidas de una sola vez. Las fuerzas económicas de décadas o siglos anteriores permitían una comprensión mucho más

01



48

49



04 · Proyecto de Chandigarh. Le Corbusier
"Monográfico de Le Corbusier", Revista Pasajes nº 9, Septiembre 1999, América Ibérica, Madrid.

04

simplificada de los límites de las ciudades, de las actuaciones posibles, incluso de las "utopías razonables". La historia nos ha dejado clarísimos ejemplos de mallas bien articuladas, bien dimensionadas, en ellas quizá sean los lugares no mallados aquellos que demuestren la sabiduría del autor. También era un momento donde la capacidad intervencionista del estado, unida a la autoridad creadora del arquitecto permitió el surgimiento de verdaderas ciudades en malla apoyadas en muy pocas y básicas reglas de juego: las ciudades coloniales, las ciudades fundacionales del lejano oriente (*)10, Ejemplos como Changan o Heiankyo tienen una fuerza mitológica que hace trascender la ciudad y convertirla en imagen mental identidad de sus habitantes.

Le Corbusier nos muestra en Chandigarh (1950) como la malla puede ser jerárquica y al mismo tiempo diversa, no simple, no discontinua, profunda, y sus 7 vías diferenciadas pretenden simular la amplia casuística que de manera natural se produce en el surgimiento evolutivo de la ciudad. Los tamaños de las líneas (de las calles), sus funciones, sus intersecciones, los lugares que unen o por los que pasan se convierten en la clave para descifrar la riqueza de la suma ordenada de todas ellas. Así empezamos a obtener de los proyectos de la historia lecciones de orden y de complejidad simultáneas.

No obstante, la forma de la malla no acaba siendo un factor determinante en su correcto funcionamiento. En el proyecto actual en el territorio las mallas construidas diferenciadas de la construc-

ción ex-novo de ciudad o de las ampliaciones de ciudades (fantástico episodio de los ensanches de las ciudades históricas españolas: Barcelona, San Sebastián, Gijón, Valencia, Bilbao, etc), reconocen formas preexistentes del territorio malladas a lo largo del tiempo y estructuran su ordenación en el entendimiento de la continuidad de estos sistemas en red. Una de las muchas lecciones del Plan Insular del Territorio de Tenerife, de Joaquín Sabaté, es la indagación acerca de la construcción del viario insular para, una vez conocidos los factores de construcción de la malla preexistente, poder fortalecer la estructura con nuevas líneas o itinerarios que reproducen reglas de juego en la colonización de las islas (esto sin olvidar los muchos otros capítulos que abre y no cierra este potente trabajo cruce de visiones territoriales).

la red natural

La arquitectura como recinto sitúa al espacio intermedio en observador y en actor al mismo tiempo. Es la mano del hombre transformando los contornos de la naturaleza la que le da un sentido mensurable al espacio abierto como negativo del espacio construido. Pero también este espacio es el espacio que siempre estuvo allí, resistiendo a la sustitución o al cambio, integrado ya de pleno de derecho en nuestros ámbitos de mentalidad urbana (Corboz, 1983) los que merecen una consideración equiparable a

otros usos urbanos. De la misma condición que lo urbano significa de pleno derecho, significa que pueden, por esa razón, ser protagonista de las iniciativas, motor de las proposiciones. Para ello es muy recomendable visitar el Concurso para Melún Senart (París) del grupo O.M.A. y también el Plan de los Nueve Parques de Nicolín para Milán. El espacio ligado pertenece ya a la concepción abierta de ciudad como archipiélago de islas urbanas, y se entronca directamente con la tradición globalizadora que convierte en centrales a todos los puntos accesibles del plano, estén o no ocupados.

Es la concepción de espacio en red la que ofrece, de nuevo, desde la génesis de la idea de proyecto unas enormes posibilidades, distintas de hecho de las que tradicionalmente viene aportando la reflexión sobre las redes construidas. Además las redes espaciales, son un campo abierto de posibilidades futuras, permiten modificaciones pequeñas o grandes sin alterar las condiciones de la red, permiten de una manera más sencilla el crecimiento de la red, la anexión entre redes. El handicap de las redes espaciales (o de las redes naturales) es la dificultad para dotarlas de actividad e intensidad urbanas (de uso cotidiano para el ser humano), más allá del anhelo por ser transformadas en redes construidas, o de la justificación libre del suelo ocupado, el "desahogo de la ciudad" que en tantas ocasiones ha caracterizado amargamente a los espacios públicos, y los ha hecho caer en esteticismos o peor aún, en la ambigüedad.

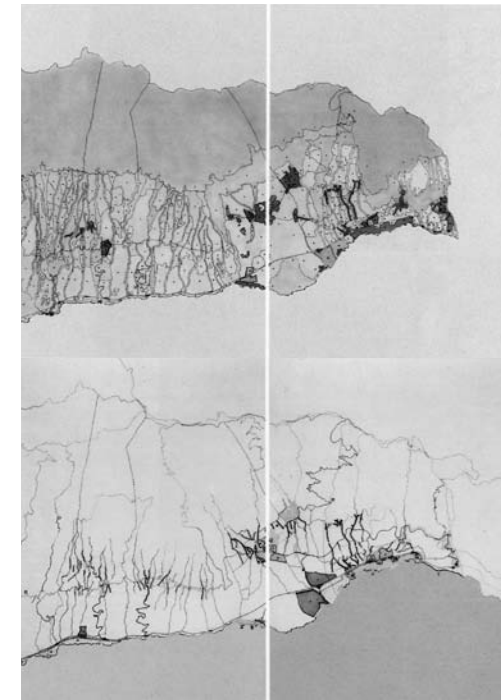
es la concepción de espacio en red la que ofrece, de nuevo, desde la génesis de la idea de proyecto unas enormes posibilidades, distintas de hecho de las que tradicionalmente viene aportando la reflexión sobre las redes construidas

La distancia que separa el entendimiento constructivo del espacio abierto del entendimiento proteccionista marca la cualidad de los proyectos que consideran a esta red como instrumento operativo sobre el que desarrollar relaciones territoriales, o bien ámbitos donde el juego territorial no tiene cabida (Dematteis, 1999)(*)11. En este sentido ha de conocerse las interrelaciones que realiza Mcharg en su trabajo sobre Staten Island, una acumulación informativa sobre lo que existe en el subsuelo, sobre la forma con que está usado el suelo, sobre las posibilidades funcionales de los diferentes ámbitos, que se entremezcla a su vez con los valores o las cualidades del territorio. También aquí cabe señalar la apuesta decidida de por convertir en protagonista al espacio natural y sus necesarias continuidades en el territorio. La ventaja de situar el espacio como prioridad respecto de los contornos construidos es que este elemento, convertido en algo fuerte, tiene capacidad de movimiento. La mutación del espacio libre le permite alcanzar diversas posiciones, acoger muy distintas funciones, una versatilidad mayor que el espacio construido, inevitablemente ya, para unas determinadas demandas. Los cambios cada vez más veloces de las condiciones de contorno de un ámbito territorial urbano, convierten al espacio intermedio en vehículo imprescindible para conseguir durabilidad, en el rol de centro representativo de identidades, o aglutinador máximo de relaciones.

la red paisajística

El trabajo con las redes naturales supone la comprensión de disciplinas complementarias pero diferenciadas de la arquitectura (de ahí el peligro de mutación profesional de los técnicos que se imbuían en las conciencias ecológicas, ambientales, y que disuelven sus propias convicciones disciplinares en beneficio de una adaptación total a una nueva condición de "especialidad", en la mayoría de los casos agotada de inicio). En la proyectación urbana el espacio libre entendido como un medio de potenciación de ámbitos de la ciudad, supone la creación de lugares de mezcla, donde la arquitectura vuelve a recuperar un papel mediador entre lo existente y lo deseado. Son éstas unidades-fusión las que relacionadas conforman poco a poco las re-

des paisajísticas, otro escalón más en la complejización de las redes. Si en primer lugar hablábamos de las construcciones de líneas o mallas mediante arquitecturas en red, y posteriormente situábamos al espacio libre y al espacio natural como susceptible de formar redes, ahora es el turno de las construcciones espaciales, o como Rosa Barba denominaba, los lugares construidos los que podemos utilizar como puertas de la red del paisaje.



05 · "Plan Insular de Ordenación del Territorio, Avance"
Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, Joaquín Sabaté Bel y C.C.R.S. Arquitectos, 1994.

Estos elementos, no necesariamente referidos a una escala concreta, ni grandes ni pequeños, son estructuras donde la creatividad de la arquitectura juega con la naturalidad de los procesos preexistentes para dar lugar a entornos "naturalmente proyectados". En estas estructuras el conocimiento de las lógicas del lugar es fundamental para poder actuar con naturalidad. Se puede establecer la analogía con la interpretación de un texto o una pieza musical, es a través del conocimiento exhaustivo, incorporado al entendimiento del intérprete, como se alcanza una interpretación natural, sin el esfuerzo técnico que supone la reproducción de conocimientos aprendidos, es la diferencia entre aprender y saber, la definición de dominio. De ahí que en la mayoría de los trabajos o buenos ejemplos que avanzan en una determinada construcción de la red paisajística, la carga que supone en el conjunto del trabajo el análisis de la realidad objeto

de proyecto es muy alta: la investigación de sus parámetros geográficos, el conocimiento sobre sus vinculaciones estratégicas, el dibujo de la forma de su suelo, las razones de la historia de su parcelación, el estado de sus componentes urbanos o rurales, etc.

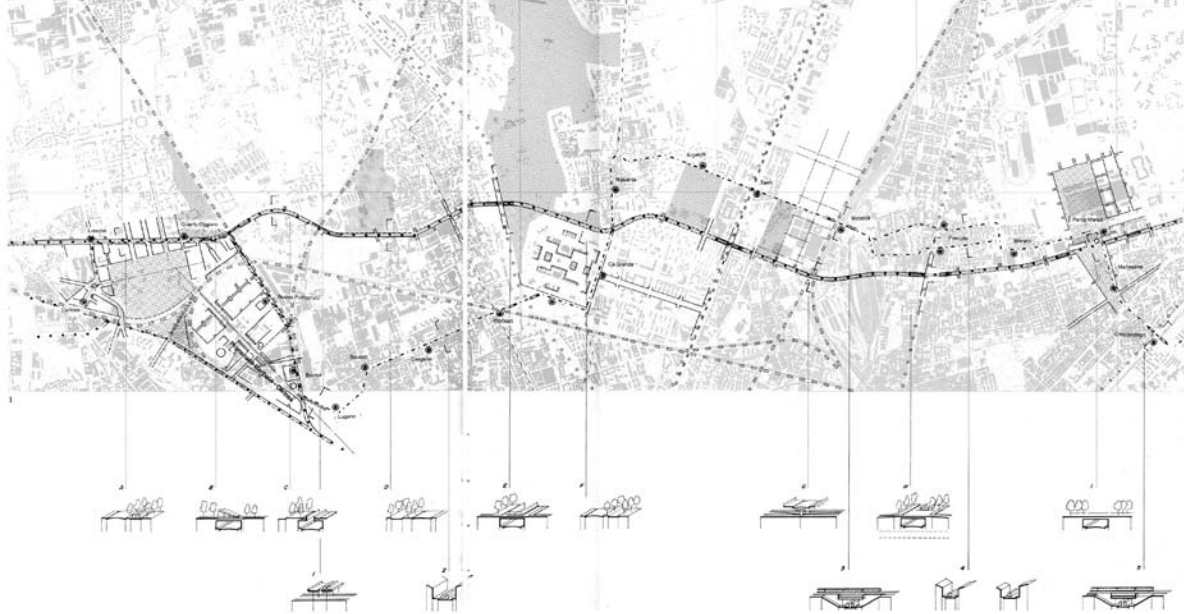
Podemos acercarnos a proyectos que buscan esta relación hombre-medio a través de los trabajos que Rosa Barba realizó como arquitecta o como directora del Master de Paisajismo de la ETSAB, en los que la preocupación por alcanzar la sabiduría en las formas del suelo era equiparable a la búsqueda de la forma del propio proyecto; así el valor de lo que existe se iguala con la arquitectura que viene en procesos de poca ocupación y mucha activación, de suelos redibujados prácticamente como son pero ya transformados definitivamente, activos para funciones nuevas. (*)12

Merece la pena detenernos también en un proyecto conocido En el caso de la actuación paradigma que sirve de puente entre las redes enunciadas y las redes futuras, el de Roberto Collová en Palermo (*)13, en el que a través de cuatro gestos construidos simples: suelos cercanos o distantes de otros preexistentes, trazado renovado de uno de los caminos ocultos de la campiña, arquitecturas puerta del espacio abierto y del espacio cerrado, se sientan las bases para un entendimiento más único entre campo y ciudad. El dibujo del proyecto se nos presenta como una tentativa de vinculación entre realidades urbana y rural, para al mismo tiempo lograr un maridaje especial también entre el presente, el pasado y el futuro, un futuro abierto, incierto pero con bases proyectadas e intencionadas.

es a través del conocimiento exhaustivo, incorporado al entendimiento del intérprete, como se alcanza una interpretación natural

la red temporal

En el territorio de la red, partimos de la necesidad del conocimiento de la realidad para poder desarrollar proyectos y para que éstos incidan verdaderamente en una mejora de la situación previa. Surge entonces la cuestión sobre la naturaleza de esa realidad. En la mayoría de las ocasiones, dificultades como el ámbito de actuación, los elementos urbanos que intervienen, los sistemas reticulares en los que a su vez se incluye esa realidad, el descubrimiento de las potencialidades que guarda el propio encargo o el lugar, son causas más que suficientes para colmar todas las aspiraciones analíticas que dan lugar al conocimiento. Sin embargo, la realidad tiene muchas más caras que desvelar que las evidentes, por muy complejas que sean ya éstas.



El salto cualitativo en la investigación territorial se produce cuando, a la vez que se produce la preocupación espacial, como producto suma de estructuras diferentes, de preocupaciones contemporáneas distintas (medioambiental, patrimonial, social, infraestructural, económica, geográfica, etc), se tiene presente una preocupación temporal. El tiempo es una variable que multiplica la realidad urbana por siglos, décadas, años, meses, etc; o bien la cualifica en relación a fenómenos temporales concretos que marcan una determinada época (el territorio preurbano, urbano o posturbano) (*)14; el tiempo polariza elementos y figuras de plano, formas del territorio según tipos de cultura o tipos de movilidad asociadas a una época: la ciudad de los caminos, la ciudad de las carreteras, la ciudad de las autopistas, etc.

En la red temporal, los nodos se transforman en intercambiadores temporales, son los espacios fusión de diferentes redes temporales superpuestas. Respecto al paisaje, la red temporal sería como la superposición de redes paisajísticas asignadas a cada tiempo reconocible o adecuado para esa realidad urbana concreta. En ella, la arquitectura continúa protagonizando las formas de integración entre soporte y antropización (PIOT, Sabaté, 2000), continúa proyectando lugares como construcción que liga preexistencias y lógicas de funcionamiento, lógicas de asentamiento heredadas; necesidades contemporáneas y futuras, renovaciones de los lugares sin que dejen de ser los mismos, sin que se borren sus comportamientos "naturales". La diferencia estriba en que cada lugar es la puerta a uno o más tiempos diferentes, lo que supone ya la existencia (o la resistencia) de ese tiempo en el territorio: relaciones de distancia, apeaderos cuya disposición y forma, cuyo uso, sin dejar de ser contemporáneos,

no renuncian tampoco a continuar siendo participes de un ritmo y unas cualidades ambientales continuas en el tiempo, propias de ese sitio. (*)15

Las intervenciones en la red temporal son complejas y suponen atender de manera diferenciada a elementos parecidos, situados, prácticamente en el mismo sitio. Supone establecer filtros temporales que aseguren los ambientes propios de los tiempos, y supone incentivar la convivencia espacial de tiempos distintos.

una ciudad en la encrucijada de la red temporal: Flowpolis

La propuesta Slow 08 (*)16 para la construcción del Litoral Oriental de la Isla de Gran Canaria, ha representado una oportunidad para poner en práctica este trabajo sobre redes superpuestas, todas ellas redes paisajísticas, en donde la ocasión de escoger la potencia de la arquitectura construida, o la magnitud y dignidad eficientes del espacio libre, se ponía necesariamente de manifiesto al ver el territorio polarizado por varios escalones temporales. Slow 08 es una manera de entender la intervención en el territorio desde el conocimiento y el respeto a los valores naturales, urbanos e infraestructurales, persiguiendo un equilibrio de los diferentes medios. El dibujo creativo del plano del territorio, de sus existencias, sus posibilidades y sus utopías es la herramienta fundamental que Slow 08 utiliza al mismo tiempo para conocer y para proponer una

nueva ciudad. Es la representación de un nuevo paisaje como suma dialogada de los múltiples tiempos del territorio.

las intervenciones en la red temporal son complejas y suponen atender de manera diferenciada a elementos parecidos, situados, prácticamente en el mismo sitio, establecer filtros temporales que aseguren los ambientes propios de los tiempos, e incentivar la convivencia espacial de tiempos distintos

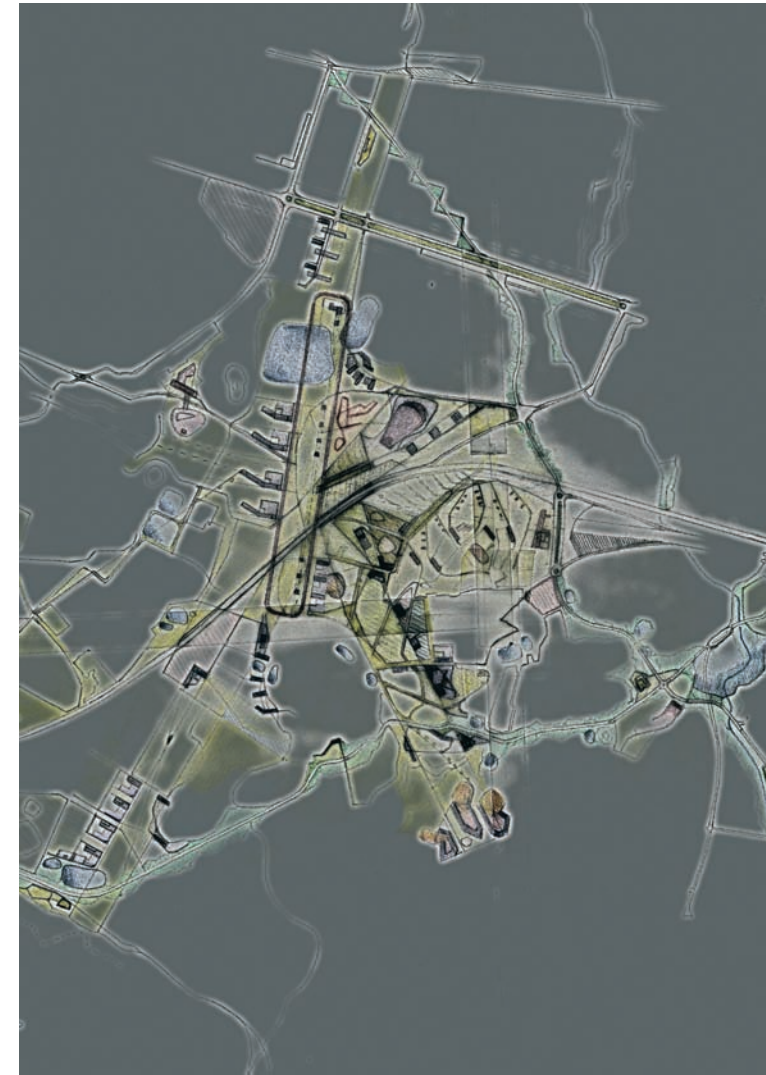
Las redes como geografías superpuestas de tiempos de la infraestructura fueros expresadas en su momento a través de tres estadios, el proyecto es representado como un cuarto nivel que se suma a lo precedente fortaleciéndolo:

El hecho de mantenerse sin proyectar el mayor tiempo posible, el hecho de resistirse a la fabricación de modelos comparativos o usar cualquiera de las técnicas habituales de proyectación basadas mucho más en una consistencia del objeto "inventado", permitió dejar hablar al territorio objeto de proyecto. Nuestro observable es un campo de investigación en el que ya muchos fenómenos han ido sucediendo con el tiempo de una determinada manera, muchas veces de idéntica manera, las leyes, la personalidad del territorio es una fuente de sabiduría, y poder llegar a ella exige paciencia, trabajo y tiempo, cualquier precipitación nos hace caer irremediamente en el enamoramiento provocado por la atracción del gesto, del lápiz que dibuja un trazo maestro al que es difícil renunciar, más aún cuando la tendencia natural es la de la jus-



08

09



hasta que llegamos a ellos por puertas que han relegado recientemente a los enlaces con la nacional a secundarios. Grandes usos que necesitan imprescindiblemente a una vía grande como esta: aeropuerto, polígono industrial de Arinaga, más de posibilidad futura con el puerto...Y las interrupciones, resultado o no de pasos elevados o subterráneos, tanto de los caminos como de las ramblas, lugares donde la infraestructura impuso su lógica y lo demás tuvo que adaptarse a ella; algunos pueden ser vistos como oportunidades para recomponer relaciones estén en una u otra margen, otros para generar los nuevos lugares de la infraestructura más paisaje que aprovechan la potencia formal y física, su capacidad para geometrizar el suelo y generar direcciones dominantes y órdenes para, incluyendo la naturaleza o a su reflejo más geográfico, dar lugar a mezclas positivas de naturaleza y arteificio.

> El tiempo lento, la geografía de siempre, los montículos, las ramblas, las cuencas visuales, los corredores naturales existentes, debilitados, desaparecidos en parte, interrumpidos, contaminados, mezclados, etc..., las perspectivas visuales, las imaginaciones que refuerzan la identidad territorial, junto con los caminos que llevan la movilidad tradicional, agrícola y lenta · relaciones de distancia, proximidades, cruces, tangencias, privilegios territoriales, lugares óptimos, los frentes olvidados de las poblaciones ·

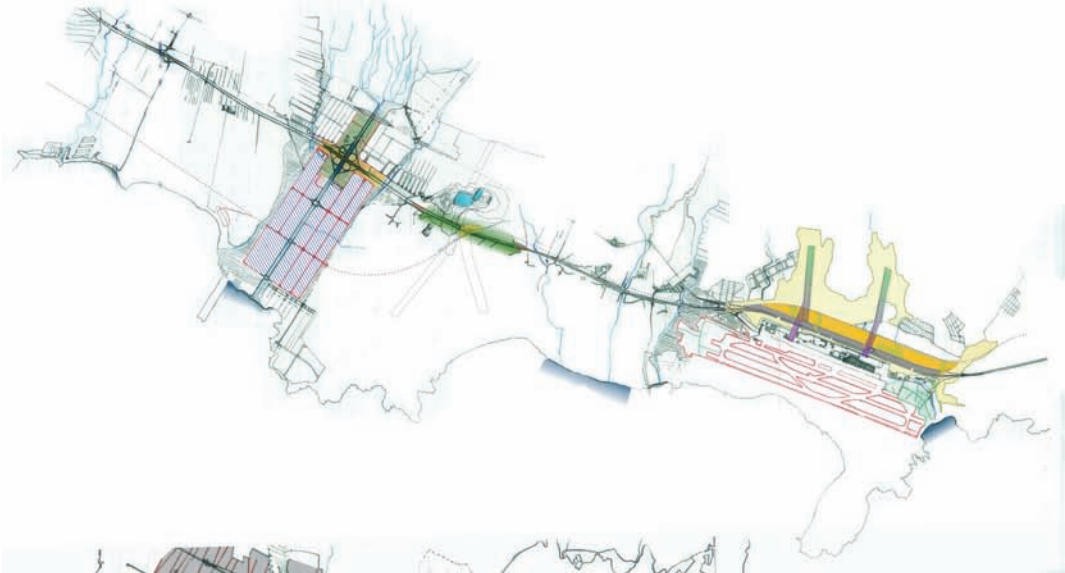
> La cuarta pared: el público. Una geografía nueva se hace necesaria para fortalecer cada una de las anteriores y al mismo tiempo aprovechar sus oportunidades de generación de Innovación territorial, nuevos usos, nuevos tipos, crecimientos de lo urbano que permitan el crecimiento de las relaciones naturales, la consistencia de las relaciones temporales, la puesta en valor de la geografía, la autopista silenciosa, la geografía iluminada y los núcleos enlazados y autosuficientes. Nuevas avenidas del espacio colectivo... (*)17

TRES GEOGRAFÍAS-SISTEMAS:

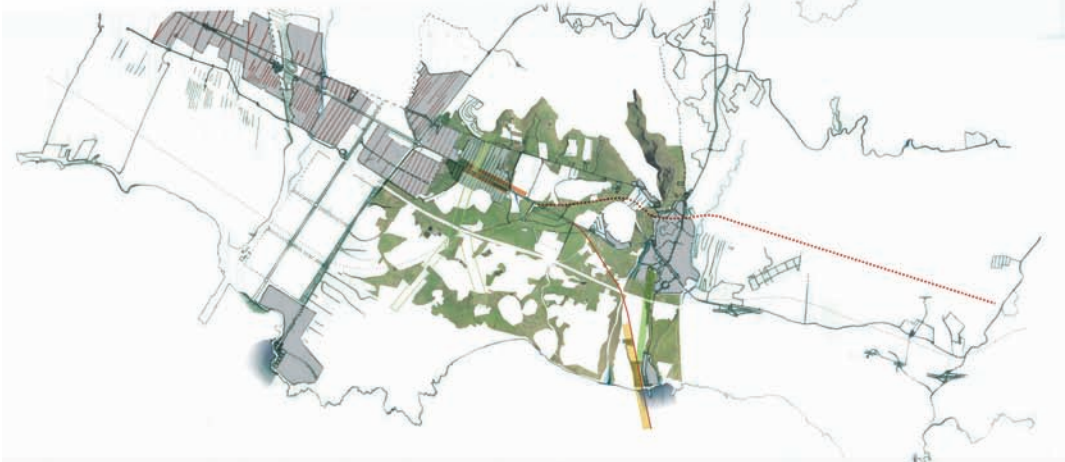
> La carretera nacional (litoral), las poblaciones de uso mayoritario residencial de las que parten los caminos agrícolas, que poseen puertas o enlaces puntuales con la infraestructura potente pero que tienen continuidades mucho mayores con lo natural y con los recorridos de tráfico tranquilo, tradicionales movimientos de orden local. Colonizan los puntos de la línea de costa más antropizados y más singulares. Tienen momentos de geografía sublime.

> La autopista/autovía, los enlaces viarios, sus retorcidas y funcionales disposiciones para poder engancharse a un territorio convertido en paquetes con una sola tapadera, una sola entrada, nuevos usos residenciales, protegidos, privilegiados en acceso en lugares muy poco significativos geográficamente...los intermedios con lo tradicional

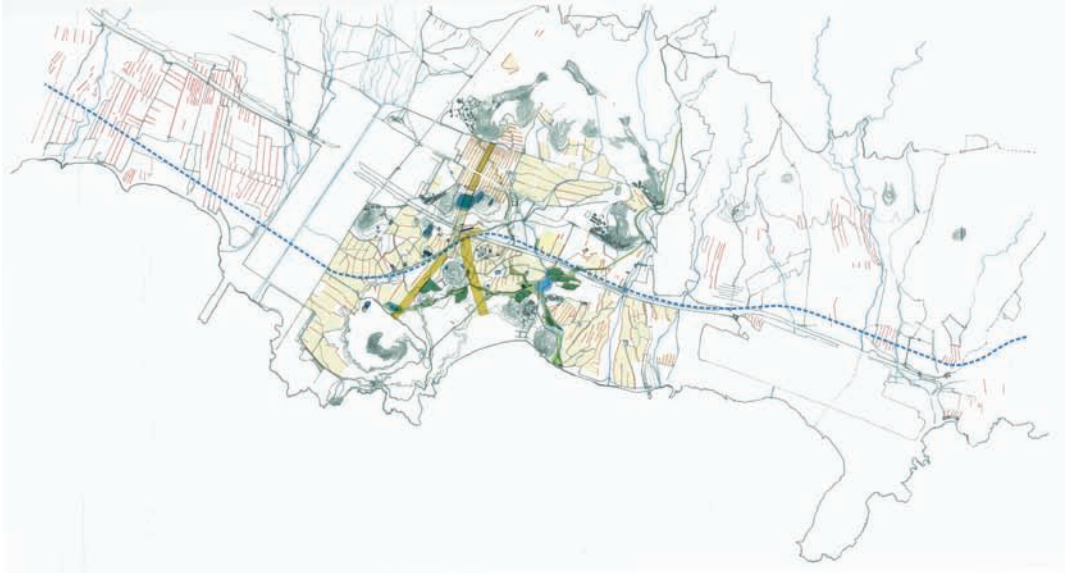
09



10



11



tificación del gesto inicial con una serie de gestos posteriores menores que lo acompañan y lo hacen indisociable ya del territorio. Esto último, a pesar de todo, puede ser un profundo error. Tras este esfuerzo escuchar como respiraba cada punto del plano no es tan complicado, donde lo fuerte, donde lo débil, dónde lo antiguo, dónde lo nuevo, donde el mecanismo, donde la articulación, donde la naturalidad, donde la sencillez.

Necesitamos proyectos que construyan las redes temporales, aquellos lugares puertas entre tiempos, aquellos corredores de tiempos distintos, optando no por la sustitución temporal, tampoco por la mimesis o la adaptación conservadora de los tiempos preexistentes, sino generando convivencias temporales, mezclas y superposiciones de velocidades urbanas dispares, asimétricas que permitan obtener un espacio urbano más flexible, más capaz de acoger diferencias, más blando en las transiciones, en el fondo más solidario. Del tiempo a la cultura no hay distancia, así surge la conveniencia también de plantearnos la formulación del proyecto cultural, los conceptos sociales de cultura y tiempo aparecerían unidos, como una sola exigencia de generosidad de los proyectos urbanos: la de demostrar y ser representante de la época en que se producen y no de ninguna otra, y la de enriquecer la cultura de la sociedad local en que se producen confiando en que la suerte de fortalecimientos locales logre hacer que lo global incida exclusivamente aportando relaciones positivas.

NOTAS

- (*)1 Artículo "Territorio sin modelo", concepto de Distancia Interesante, de M. de Solá Morales.
- (*)2 En este sentido parece que estuviéramos hablando de una mezcla de entre las centralidades y los vacíos de la Ciudad-Territorio, la superposición de la doble estructura del sistema compuesto por un lado por las Nodalidades y por otro por el Espacio Libre (el Verde más el Espacio de Oportunidad), todo ello constituido como Espacio Intermedio que permite la reconstrucción, la incisión, la vertebración del territorio mediante una "malla ambiental". (Referencia en el Capítulo sobre Mosaicos de los Principios de la Ecología del Paisaje, idea de distribución espacial y escala como términos para evaluar y entender la integridad estructural y funcional del paisaje: fragmentación, densidad del corredor, tamaño de la malla, etc, Richard T.T. Forman, 1995).
- (*)3 Investigación Tutelada, La forma de tres ciudades andaluzas. La Sección Urbana. (Juan Luis Rivas 2002) La sección o la secuencia urbana como la forma de poner en relación partes-tiempos de la ciudad distintos, y por tanto su conversión en itinerarios narrativos, su conversión en historias que cuentan el transcurrir de la ciudad y su evolución en el tiempo: "Surge la concentración [focalización] de la mirada hacia esta calle que se produce cortando y uniendo, vertebrando la Ciudad Media Andaluza desde sus orígenes, que es germen y futuro del Centro Histórico en relación con la ciudad completa. LA SECCION URBANA a veces es una única calle, a veces es un solo círculo, a veces es un triángulo, un par de calles... La sección urbana es un elemento urbano, secuencia espacial pública, constituida por un eje principal o sistema de ejes principales y sus transversales. Esta sección de la ciudad, este corte, reconoce límites no ortodoxos, desconoce contornos establecidos del Centro Histórico. [...]".
- (*)4 "Criterios de Diseño para el Proyecto de Parque Metropolitano del Manzanares Sur, Madrid Rosa Barba y Anna Zahonero" Revista Geometría, Paisaje (I), 1995.
- (*)5 "El territorio como palimpsesto" André Corboz (1983).
- (*)6 "La multiescala obligatoria" Juan L. Rivas (2004).
- (*)7 "En la encrucijada de la territorialidad urbana" Giuseppe Dematteis (1999).
- (*)8 Idea de construcción de recorridos que nos cuentan el territorio, practicando una sección continua y diferentes a su paso por él, relejendo por tramos e intensificando momentos especiales de contacto con la identidad del espacio. Paola Vigano para Salento, 2001.
- (*)9 "Por qué 22 por 22?" Manuel de Solá Morales, Arquitecturas bis 20, 1978.
- (*)10 "Nuevas Ciudades, De la Antigüedad hasta nuestros días", Ervin Y. Galantay, GG, 1975.
- (*)11 Idea de la territorialidad de primer tipo, que establece solo las reglas de juego y los límites de la ordenación territorial, proteccionista o propia de los etólogos, o bien una territorialidad positiva, operativa, interactiva, propia de los geógrafos, urbanistas, proyectistas urbanos y planificadores, G. Dematteis, art. referido con anterioridad "En la encrucijada de la territorialidad urbana" (1999).
- (*)12 Artículos y proyectos muy bien explicados en las dos revistas irrepitibles Geometría Paisaje (I) y (II).
- (*)13 "Proyectos Urbanos I" Revista UR núm. 5, Laboratorio de Urbanismo de la UPC, 1987.
- (*)14 "Seis discursos sobre la postmetropolis" Ewgard W. Soja, 1995.
- (*)15 Conceptos y diferenciación entre sitio y situación, la conciencia de la doble condición sobre el lugar "Parigi anni vente : Marcel Poete e le origini della storia urbana" Donatella Calaba Ed. Venezia : Marsilio, 1997.
- (*)16 "Propuesta Slow 08, Primer premio del Concurso Internacional de Arquitectura FLOWPOLIS [la forma del espacio nodal]", Demarcación de Gran Canaria del C.O.A. de Canarias, Juan Luis Rivas Navarro, Laboratorio de Urbanismo de Granada, 2006.
- (*)17 Juan L. Rivas, extracto de la memoria redactada para la propuesta Slow 08, Granada, Agosto 2006.

BIBLIOGRAFIA

- "Manuel de Solá Morales. Proyectar la ciudad" Lotus Quaderni Documents, Mirko Zardini Ed, 1999.
- "Lo urbano", Angel Martín Ramos, ed. Edicions UPC, 2004. ETSAB, 2004.
- "X-Urbanism: arquitectura and american city" Mario Gandelsonas, Princeton Architectural Press, New York, 1999.
- "Principios de Ecología del Paisaje en Arquitectura del Paisaje y Planificación Territorial" Henche E. Dramstad, James D. Olson y Richard T.T. Forman, Fundación Conde del Valle de Salazar, Ed. 2005
- "Proyectar con la Naturaleza", Ian Mcharg, Ed. GG, 2000.
- "Il rombo incompleto, territorio della nuova modernità", Paola Vigano, Electa Napoli, 2001.
- Revista Casabella n. 690, Milano.
- "Aldo van Eyck, Humanist Rebel" OIO Publishers, Rotterdam, 1999.
- "Nuevas Ciudades, De la Antigüedad hasta nuestros días", Ervin Y. Galantay, GG, 1975.
- "Las formas del crecimiento urbano" Manuel de Solá-Morales i Rubio, Edicions UPC, 1997.
- "Paisaje (I) y (II)", Revista Geometría núm. 20 y 21, 1996.
- "Megaestructuras" Reyner Banham, GG Barcelona, 1978.
- "Plan Insular de Ordenación del Territorio, Avance". Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, Joaquin Sabate Bel y C.C.R.S. Arquitectos, 1994.



taller de proyectos



0 500 1000 1500 m

Lola Berrocal Vela · Esperanza M. Campaña Barquero · Álvaro Castellano Pulido · Cristina Cintrano Montes
Cristina Coronilla Osorio · Francisco Delgado Fernández · Ana M^a Delgado Lara · Pablo Diaz Álvarez · E. Dufour
María José Escobar Hervás · Nayra Fernández Valencia Caballero · Daniel García del Pozo · Luis Gustavo García-Camacho García
José Luis García Jiménez · José Luis García Ramos · José Agustín Garrido Alcázar · Cristina Garzón Martínez · Chloé Giroud
Manuel Godoy Román · José V. Guzmán Fernández · Miguel Huertas Fernández · Erika Hueta Rubio
Julia Lillo García · José M. Madrid Delgado · Lorena Marín Hernández · Jorge Martínez Quiles
Karina Medina Granados · Alicia Merino Fernández · Enrique Molina Campos · María José Moreno García
José Moya Enriquez · Ivoné Nahon Ferrer · Cecilia Navarro Amor · M^a Angeles Pallarés Pérez
Michele Panella · Teodora Pramatorova · Macarena Rodríguez Rodríguez · Maria Antonietta Tatti · Luisa Yuste Alonso



enunciado para el trabajo del curso

la arquitectura del litoral andaluz: emplazamiento, programa y procesos

Profesores:

- José Luis Gómez Ordóñez
Catedrático Coordinador / Responsable T1
- David Cabrera Manzano
Responsable T2
- Juan Luis Rivas Navarro
Responsable T3
- Rafael Reinoso Bellido
Responsable T4

2003
2004

Un curso de urbanismo

El espacio litoral mediterráneo andaluz dispondrá en pocos años de una autopista que lo recorrerá por completo enganchándolo al llamado arco mediterráneo que va desde el Atlántico al sur de Italia. Aceptemos la hipótesis deseable de que, también, un ferrocarril reforzará la conexión entre sus ciudades más importantes, Algeciras y Campo de Gibraltar, Marbella, Málaga, Vélez- Málaga/Torre del Mar, Nerja, Motril, Adra, Almería,; supongamos también sus puertos comerciales y deportivos abiertos a una navegación intensa, local, e internacional, en base a la exportación de sus agriculturas 'intensivas, y tropicales y al turismo.

Este territorio presenta muy diferentes estados en sus diferentes tramos; la Costa del Sol, (esa Zona Metropolitana C. del S, la ZoMeCS sobre cuya vitalidad 'mundial están alertando unos arquitectos malagueños), entre Manilva y Torremolinos, tiene, urbanizado el 26% de su territorio- hablamos del suelo total de los municipios que tienen litoral- y comprometida la urbanización, desde su planeamiento municipal, de otro 14% adicional, dispone de 60 Km2 de campos de golf, de diez puertos deportivos con superficie total- tierra+ agua- de 80

hectáreas, de tres parques temáticos(Tecnológico, Tivoli y Naturaleza- SEWO-) suponiendo unas doscientas Has.; se habla de que esta zona, en breve plazo de tiempo, alojará a dos millones de habitantes/turistas y ha presentado en los últimos 5 años tasas de crecimiento del 10% anual, 1 que, significa su, duplicación decenal. El territorio litoral granadino, a pesar 'de sus lugares intensamente erosionados, es, frente a este fenómeno malagueño, 'una aldea tranquila, aunque sujeta a fuertes transformaciones, ya iniciadas, a la sombra de la gestión deja' autopista y del vecino del Oeste.

¿Tiene la arquitectura algo que proponer para este territorio, para este próximo futuro? A formular algunas cuestiones, a sensibilizar y preparar para ello a nuestros estudiantes y, sobre todo, a cultivar la dimensión territorial que 'la arquitectura, y no solo la de la bigness, también la de siempre, puede entrañar, se dedica' este cuatrimestre.

Sabiendo 'que los problemas son muy complejos y que. la determinación del mercado global sobre los procesos, deja márgenes ,difíciles a la práctica del urbanismo, el curso otorga confianza a esa práctica

desde un arquitectura que. se muestre tan atenta al' futuro como 'a los valores heredados de la tradición en su relectura actual.

lógica de la urbanización actual:

ACCIONES

>URBANIZACIÓN EN TOMO A MARINAS Y PUERTOS DEPORTIVOS, A CAMPOS, DE GOLF, URBANIZACIONES OCUPANDO LADERAS SOLEADAS -" con vistas al mar "-, y también bolsas poco accesibles y arriesgadas, más o menos próximas a los accesos de la autopista y/o la carretera nacional litoral, grandes superficies comerciales, con fuerte impulso de la urbanización en entornos de varios kilómetros de radio, parques temáticos diversos igualmente inductores de asentamiento y atracción de nuevos consumidores, actividades de hostelería, empleos y residencias asociados a los servicios de tales actividades y población, segunda residencia y residencia de verano ocasional ligada a la playa....

CARACTERÍSTICAS,

INDIFERENCIA Y/O DESCONSIDERACIÓN DE VALORES PAISAJÍSTICOS, MORFOLÓGICOS, ECONÓMICOS Y SOCIALES LOCALES, excepto para su aprovechamiento en beneficio de la acción emprendida, sin compromiso, con su respeto, reposición o compensación de la desvalorización local ocasionada.

Programas monofuncionales, rígidos y repetitivos, que devienen obsoletos en poco tiempo y se muestran incapaces de atraer y generar ‘diversidad y complejidad.

reflexión alternativa que se plantea

ACCIONES

01 > Elementos simples de significado complejo y fuerte implicación territorial, sea pór la delicadeza de su emplazamiento, por su atención a la mezcla de usos, por su compromiso con condiciones geomorfológiocs, por su sensibilidad respecto al cambio.

A

Ejemplo:

Un centro de nueva urbanización incluyendo actividad comercial, espacio de aparcamiento, hotel y residencia permanente y ocasional, oficinas, espacio libre local conexo a espacios naturales de naturaleza comarcal o subregional... ‘

B

Elementos de un sistema de accesos locales -peatonales y rodados-, con usos residenciales y agrícolas en sus márgenes, conectando elementos de valor colectivo como miradores, centros de los mencionados en a), ‘configurando itinerarios ó senderos que’ ponen en relación hitos naturales y cualidades geográficas y paisajísticas diversas...

C

un campo de golf una marina/puerto deportivo o un centro comercial, que pongan en valor elementos del territorio susceptibles de fruición colectiva y generen ámbitos de mezcla de funciones.

D

La organización de los accesos, las circulaciones y los servicios de un parque natural.

02 > Acciones que, sobre suelos que presentan ciertas condiciones de límite, de frontera, de cambio de gradiente, de exclusión..., otorgan a esos suelos atributos de confusión, de mezcla, desvanecimiento de contornos, facilidad de tránsito..., como si de una membrana porosa se tratase

A

Proyectos que atenúen o ‘anulen la diferencia rural- urbano, local- regional,...

B

Proyectos que dificulten la división social del espacio- ‘zonas para ricos ‘y para pobres, para turistas y para habitantes, para domingueros y usuarios permanentes...

C

Que articulen, que eviten la segregación entre el litoral y su traspais

D

Que pongan en relación los nuevos’ enclaves y los existentes asentamientos.

E

Que potencien la agricultura y el paisaje rural prestando atención al alojamiento de inmigrantes en la expansión de núcleos ya existentes -piénsese en las aldeas en torno a Albuñol, Albondón, Sorvilán, Motril..

Los alumnos, en equipos de tres, van a elegir el territorio sobre el que van a incidir con sus propuestas, entre los siguientes:

01 > aquel en el qué han comenzado a trabajar en la asignatura de Proyectos Urbanos.

02 > El que se comprende entre Almuñécar y La Rábita, entre el río Verde y la Rambla de Albuñol, eligiendo dentro de éste uno de los siguientes ámbitos:

a) Almuñécar- Salobreña.
b) Salobreña Cabo Sacratif
e) Cabo Sacratif Castelldeferro
d) Castelldeferro- Rambla de Albuñol.

El ámbito elegido se extiende hacia el interior, en dirección perpendicular a la costa, en la medida én que el proyecto extienda sus referencias territoriales.

lugares y proyectos en el litoral granadino lugares

El litoral se forma por una franja de tierra ancha relacionada con la línea de costa. La falda del macizo de Sierra Nevada se introduce en algunos puntos, casi directamente en el mar. Son frecuentes las cuencas de valles cortos y cerrados, que tienen en el fondo de su cuenca una rambla más que un río. La gran erosión de éstos cursos rápidos de agua provoca grandes depósitos de material, como deltas que crean superficies horizontales originales en esta orografía de pendientes

continuas. Mirando con un poco de detenimiento la franja litoral podemos contar cuatro elementos geográficos que sin límites precisos, a veces innecesarios, son los siguientes:

01 > Las superficies de las laderas, ocupadas por asentamientos antiguos, muchos de ellos en estado de semiabandono, conectados por caminos irregulares y débiles a las partes bajas. Lugares relacionados con la línea del horizonte, donde se come tan buena carne como pescado. Potencia visual, debilidad de accesos, relación cercana con el espacio natural, son sus características.

02 > Los fondos de los valles, estos que son perpendiculares a la costa, donde se sitúan las infraestructuras que ligan la costa y el interior. Es el lugar de paso, estrecho y complejo, de voluntades naturales, artificiales, distribuciones, núcleos, el lugar de arrastre de las cosas, lugares de acumulación, núcleos de mediano tamaño con crecimientos espontáneos y fricción territorial.

03 > Las superficies horizontales de los deltas. Lugares que tienen espacio, a veces, entre la ladera natural en la espalda y la montaña artificial de las torres turísticas del frente de mar, lugares de paso ancho donde han de compatibilizarse usos muy diferentes, la agricultura, núcleos potentes, nuevas y grandes oportunidades, de nuevas piezas de mayor tamaño, vegas históricas, invernaderos, campos de golf, centros comerciales, la diversidad, el orden y la mezcla pueden ser pautas.

04 > La línea de costa. Esta variable distancia del boom turístico, que muchas veces corta relaciones transversales, el agua y su uso. Las infraestructuras son ahora un elemento de conflicto, necesario pero molesto, cuando se proyecta sin imaginación. Es el lugar de todas las relaciones longitudinales de diferentes puntos a lo largo de la línea, y también desde el mar, los puertos, los puertos deportivos, la playa, las calas, los paseos marítimos, ¿queda espacio para la base natural?, son elementos y cuestiones de este elemento urbano translacional (arco mediterráneo).

Estas son pautas, ahora, para la construcción personal del territorio, podemos entender lugares distintos: redes, corredores o puntos, que solapan o mezclan estos elementos estructurantes y construyen otros nuevos. REDES naturales, redes rurales, redes rururbanas, turísticas, urbanas, territoriales, temáticas; CORREDORES interior-exterior, corredores en media ladera .tomando una cota determinada a todo su largo), corredores entre laderas del mismo valle (es decir, el lugar-valle completo), los lugares simbólicamente unidos (Archipiélagos y conductos), el territorio a saltos, el territorio mental; PUNTOS, dinamizadores, provocadores, de resistencia (conclaves), puntos inflexión, conciliadores, transiciones, un largo etc.

MAGNITUDES ORIENTATIVAS PARA EL PROYECTO

A · DESARROLLOS RESIDENCIALES

> Media densidad 40 viv/Ha. (de 50 a 200 viv. por unidad de agrupación)
-Baja densidad 20 viv/Ha. (de 30 a 100 viv. por unidad de agrupación).
Ámbito de la intervención 3 veces el tamaño de la urbanización.

B · HOTELES

> Familiares <60 habitaciones.
> Medios 150/300 hab.
> Grandes >300 hab.
> Suelo ocupado por la edificación: 20/ 30 %.
> M2 construidos — entre 15 y 50 m2/Cama.

C · GOLF

> Entre 50 y 150 Ha. (Incluirá 50 viv. y un hotel)

D · CENTRO COMERCIAL

> Superficies aprox. De 20 Ha. (Incluirá 20 viv. y un hotel).

E · PARQUES TÉMATICOS

> Superficie a partir de 100 Ha.

bibliografía de referencia para el curso

libros

-PKATZ, “The New urbanism, towards on architecture of community”. 1994

-D. MOHNEY, R. EASTERLING, “SEASIDE, Making a town in America”. Princeton Arch. Press. 1995.

-OSBORNE-WHITTICK, “NEW TOWNS: Their origins, achievements and progress”. Routledge, 1972.

-R. BARBA, R. PIE. “ARQUITECTURA Y TURISMO. Planes y Proyectos”.

revistas

-I.SABATÉ. “Patrimonio y forma del territorio como criterio de ordenación. (Revista CIUDADES, 4. Instituto de urbanística de Valladolid).

-REVISTA UR 10. M. de Sola-Morales, Rubió – “Proyectar la Periferia”

artículos

-G. DEMATTEIS, “ Suburbanización y Periurbanización. Ciudades Anglosajonas y ciudades Latinas”.

-M. de Sola-Morales; “Territorio sin modelo” (Monografía LOTUS)

-S. BOERI-LANZANI. “Gli orizzonti della città difusa”. Casabella 588. 92.

-Q. ESPAÑOL. “nuevas dinámicas del territorio”.

-CASARIEGO Y P.LEY. “La construcción del espacio turístico”. E.TSA. De Las Palmas.

01 Tarifa , paisaje, vivienda

> Nayra Fernández Valencia Caballero · Enrique Molina Campos

“... el sol aún no se había alzado, solo los pliegues como los de un paño algo arrugado, permitían distinguir el mar del cielo, poco a poco, a medida que el cielo clareaba se iba formando una raya oscura en el horizonte, que distinguía el cielo del mar, y en el paño gris aparecían gruesas líneas que lo rayaban, una tras otra, bajo la superficie, cada cual siguiendo a la anterior, persiguiéndose una a otra perpetuamente...”

Virginia Wolf

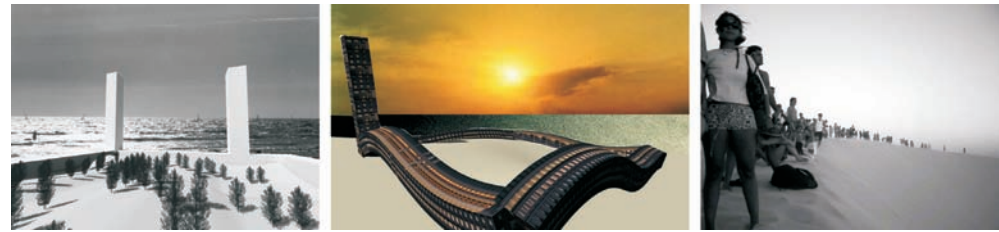
Toda construcción, urbanización en el “litoral” debería de tener como argumento central esta presencia, a parte de todo lo que implica la disciplina del urbanismo, y no obviar cuestiones imprescindibles ligadas íntimamente a esta vuelta al origen, a la originalidad entendida desde la vuelta a lo primitivo, al lugar donde toda la entropía existente en un encuentro incruento, en el mayor de todos los “linex” precipitó la vida.

Un paisaje orientado, a un lugar donde todo se desdibuja, siempre es cambiante pero constantemente similar, el color, la forma, una realidad imposible de plasmar en un plano , en un cuadro, dependiente de la marea, de la humedad, profundidad, del viento, de la luz, de la temperatura, de la salinidad, de los habitantes, (el mar como el gran ser habitado, lo estuvo antes que nada, lo está y lo estará siempre). Al final lo esencial es orgánico e incontrolable, cooperación-dependencia, degradación-purificación.

Valorar el territorio, no edificarlo, no colmatarlo, descubrir posiciones estratégicas, desde y hacia el MAR y el propio territorio, la fachada al mar y la fachada a la tierra, conseguir una rentabilidad que además asuma un flujo de población estacional, proyectar el construido tanto como el vacío y su actividad contenida. Piezas no aisladas, sino encadenadas, en casos físicamente y en otros por actividad, cooperación-dependencia. Conseguir densidad gracias a la elevación sobre el horizonte del mar, para no únicamente obtener protección del territorio sino también para conseguir una imagen para mar.

- Relación propuesta / edificaciones existentes - 01
- Relación propuesta / viario - 02
- Espacio interno en zonas de vivienda - 03
- Vivienda adaptada al corte de la duna - 04
- Dunas - 05
- Hipótesis de un desarrollo especulativo - 06
- Andalucía - 07

03 / 04 / 05

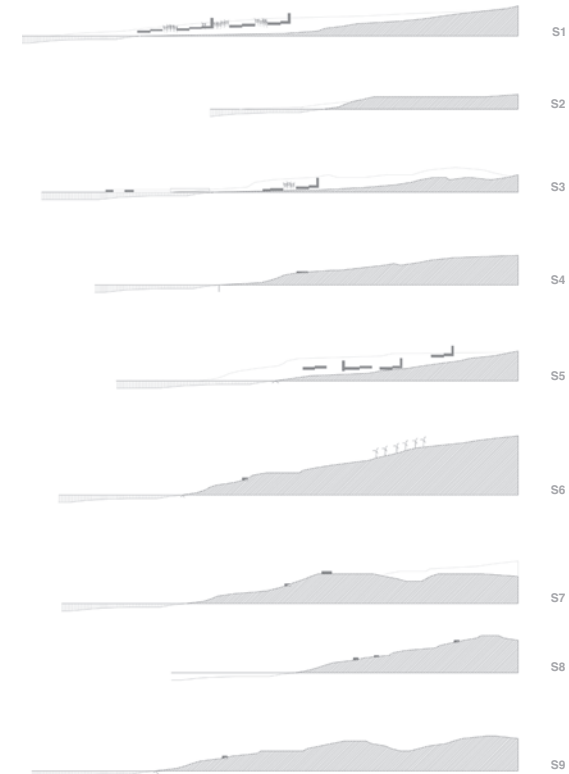


64

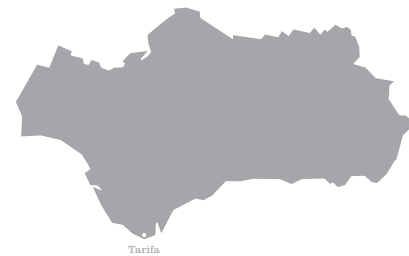
06

01 / 02

Lo construido no se implanta en el territorio sino que se suma, lo rodea, lo enmarca, lo pone en valor, para adjudicarle un uso sostenido: un campo de fútbol, invernaderos, un bosque-parque, un astillero, un refugio, un camping, cines, comercios.....



07



Tarifa

- 07 - Planta general
- Caminos peatonales hacia la playa
- Viario principal, nacionales
- Viario recuperado y propuesto
- Edificaciones propuestas
- Refugio vivienda en la montaña
- Parque activo fluvial
- Cultivo
- Ocio y cultura
- Tercio, Industrial Naval
- Actividades lúdicas acuáticas
- Deportivo
- Apoyo ciudad, equipamientos urbanos, comercios, zonas juegos
- Arbolado, paseo, miradores
- Club Náutico
- Pinares, zona de protección
- Zonas de cultivo arbolado, aparatadas

0 500 1000 1500 m



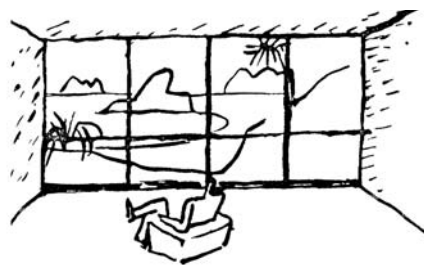
- Planta de agrupación de viviendas - 01
- Esquema de varias agrupaciones - 02
- Carreteras - 03
- Zona asociada al ocio - 04
- Zona asociada a la cultura - 05
- Zona asociada al deporte - 06
- Senderos peatonales hacia la playa - 07
- Vacío, permeabilidad controlada - 08
- Espacio urbanizado y pavimentado (Pistas deportivas, centro) - 09
- Viviendas en dúplex y espacios urbanos comunes (Ocio, cultura, comercial, deportivo) - 10
- Perímetro edif. construida, edif. en altura y parque fluvial - 11
- Le Corbusier, Río de Janeiro - 12
- Viviendas con doble orientación - Fachada al mar y a la tierra - 13
- Viviendas volcadas al vacío interior - 14
- Apunte de agrupación de viviendas - 15



02 / 03 / 04 / 05 / 06



07



08

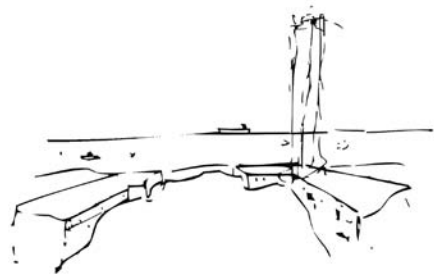


09

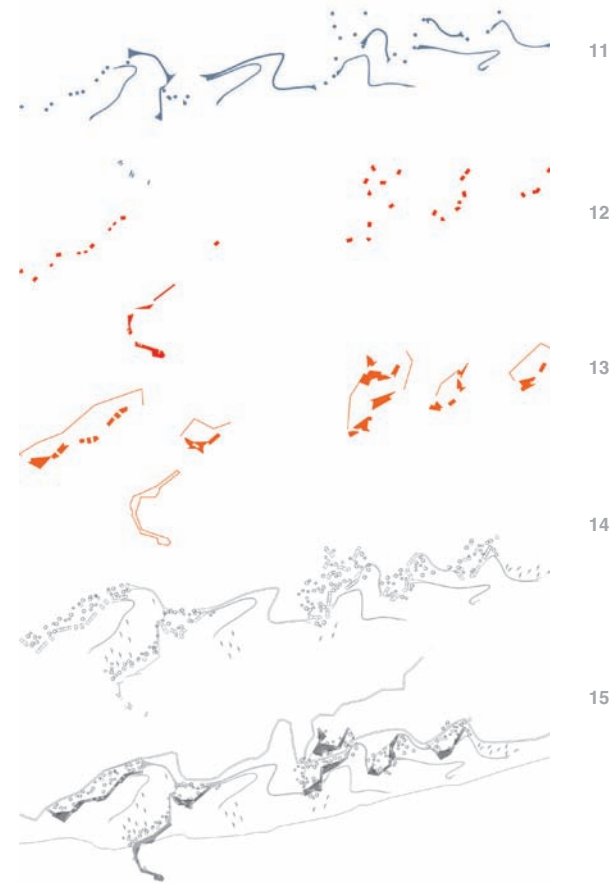


- Zona arbolada (A)
- Parque edílico (B)
- Muelle, puerto deportivo (C)
- Senderos peatonales (D)

10



“La naturaleza existía antes de que existiese la ciudad, la ciudad la desalojó y puso piedras en su lugar, ladrillos y asfalto. La naturaleza comportaba la presencia de perspectivas paisajísticas, horizontes atractivos, colinas, montañas, mar, ríos o arroyos. La ciudad levantó a veinte metros de altura, unas enfrente de otras las pantallas de sus casas. Habían subsistido los árboles, el césped. Pero se edificó encima. Hay que reconquistar los horizontes, hay que volver a plantar los árboles.”



11

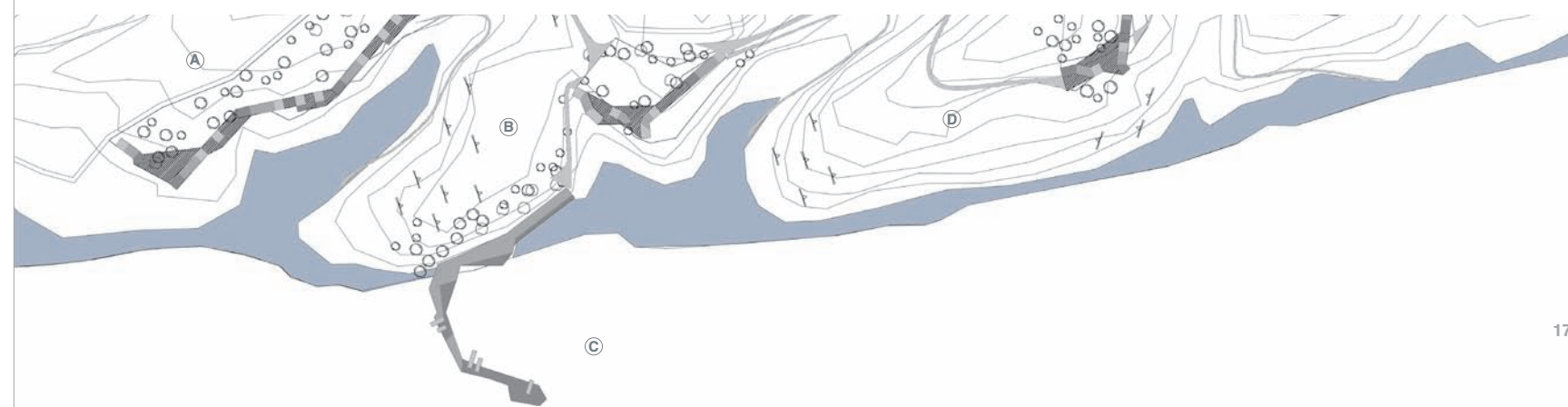
12

13

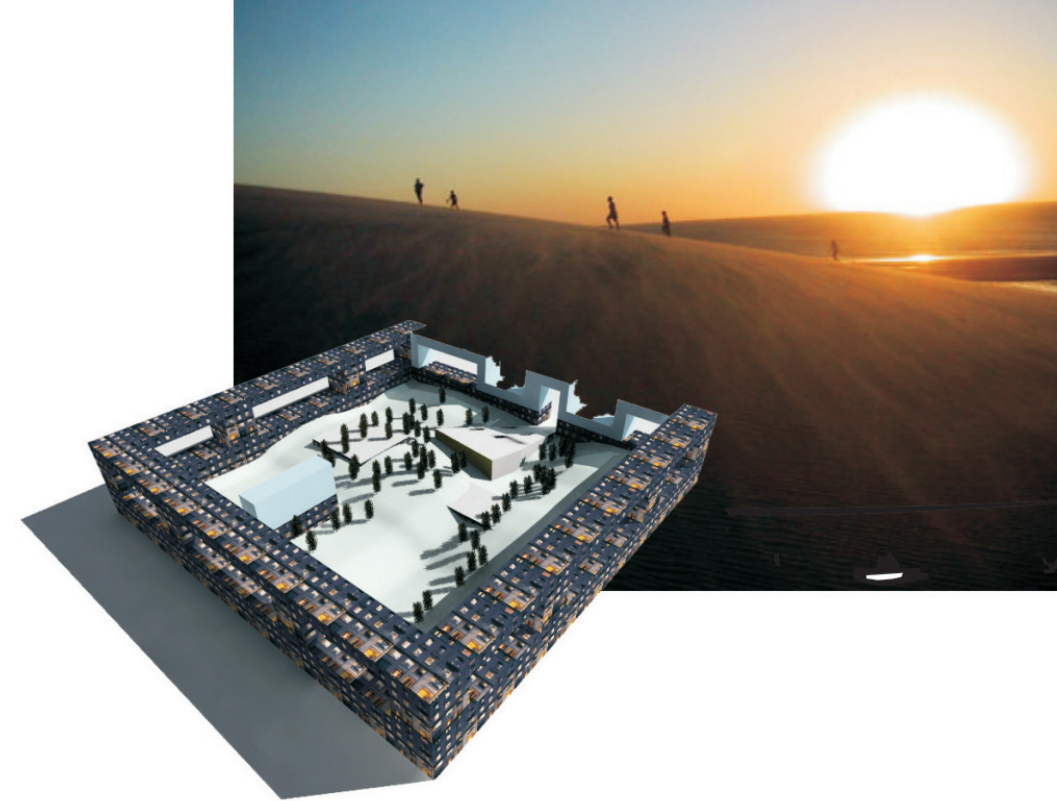
14

15

- Viviendas en altura y caminos peatonales entre urbanizaciones - 11
- Viviendas en dúplex - 12
- Espacio público urbanizado - 13
- Perímetro edificado, generadores edílicos y arbolado - 14
- Intervención en ladera - 15
- Atizado desde el mar - 16
- Planta de la intervención en ladera - 17



C



Un argumento común, pero adaptado a las condiciones particulares de los lugares seleccionados para cada implantación. La propuesta para habitar el territorio litoral en Tarifa cabalga entre la infraestructura y la vivienda.

ciudad de albergar usos lúdicos, de ocio, ganaderos... Según donde se sitúen: cercano a las dunas, a los ríos, en el delta de un valle...

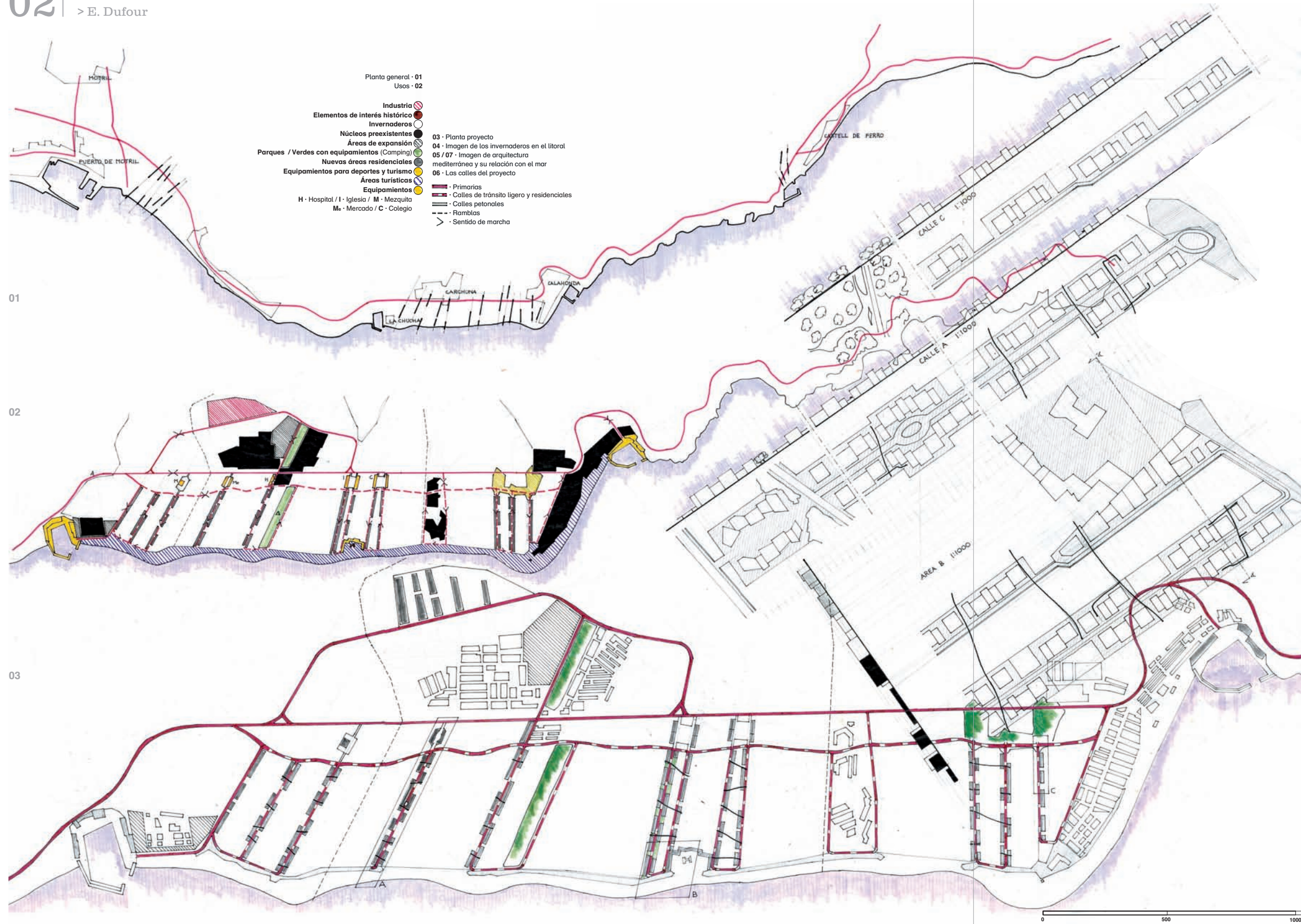
Podemos diferenciar distintos tipos de asentamiento, así tendremos los implantados en las montañas en las zonas escarpadas, al este, fragmentados y adaptados a la topografía buscando una imagen desde y hacia el mar; cercanos y apoyando al núcleo urbano consolidando el espacio de periferia y dotándolos de una identidad y apoyando con equipamientos al núcleo; en el llano entre los valles, la media ladera y la zona de pinares los lugares enmarcados se amplían, las edificaciones se perforan tanto en planta como en sección para obtener soleamiento, paisaje y la capa-

16

17

02 De la Chucha a Calahonda

> E. Dufour



04

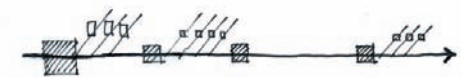


05

procurar procesos de urbanización por "rayas" delgadas, para unir el paisaje al mar, a través de uniones carretera · mar



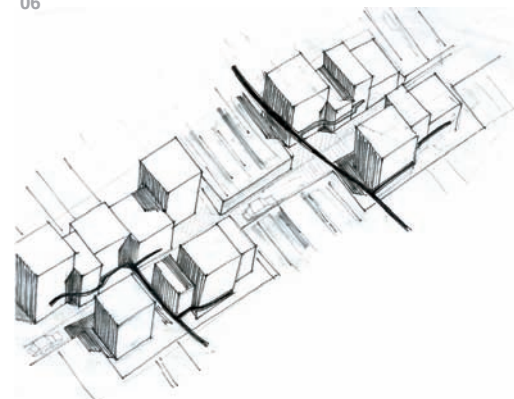
evitar la urbanización continua



continuidad costera puertos y nuevos asentamientos

07

06



Un proyecto ecológicamente responsable requiere el conocimiento de los factores ambientales a todas las escalas des el macronivel regional hasta el micronivel de las condiciones particulares del emplazamiento. En este último nivel se desciende hasta los detalles más sutiles del paisaje y de los edificios circundantes.

Esta zona de la costa granadina presenta u trabajo fruto de la necesidad que ha ido surgiendo, guiado por el factor económico sin tener en cuenta el impacto paisajístico; pero ahora existe la necesidad de producir menos formas de desarrollo y gestión urbana en equilibrio con los procesos naturales.

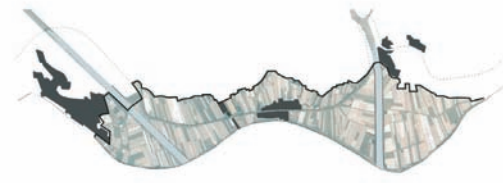
El tema del trabajo ha radicado en conseguir la conjunción de las formas de habitar y producir y poder superar, así, las islas humanas enmedio de gran superficie de invernaderos.

Para superar esta separación que existe de paisaje humano y paisaje económico se tienden una serie de redes con las que se contrarresta la situación actual y que contribuyen a crear un paisaje de hibridación de acciones y paisaje. Se trata de un modelo de equilibrio y aprovechamiento máximo de los recursos.

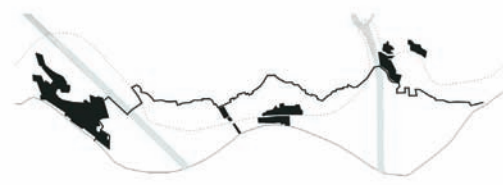
La hibridación de acciones es una forma de hacer frente a la exclusividad en la planificación urbana: acciones del tipo agricultura-urbanización, infraestructura-paisajismo, urbanización-estructura-paisajismo.

BYPASS

La unión de los Castillas y Albuñol se realiza por medio de una vía que tiende distintas miradas al paisaje intermedio. Combinamos, desde un agradable paseo, los propósitos de que mar, invernaderos, regadíos, rambla y viviendas puedan convivir.



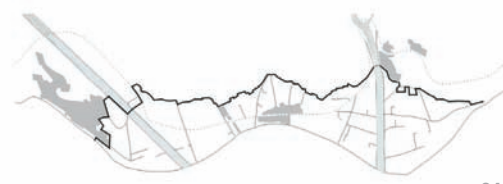
01



02



03

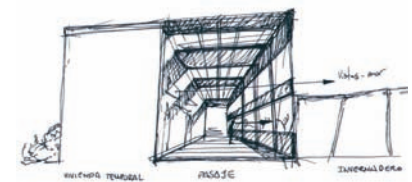


04



05

- Invernaderos - 01
- Núcleos urbanos - 02
- Situación de las playas - 03
- Vías rodadas y caminos entre invernaderos - 04
- Vacios entre invernaderos - 05
- Apunte sección vivienda - invernadero - 06
- Funcionamiento climático de las viviendas propuestas - 07
- Invernaderos - 08
- Núcleos urbanos - 09
- Vías rodadas y caminos entre invernaderos - 10
- Vacios entre invernaderos - 11



06



07

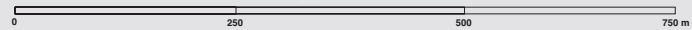
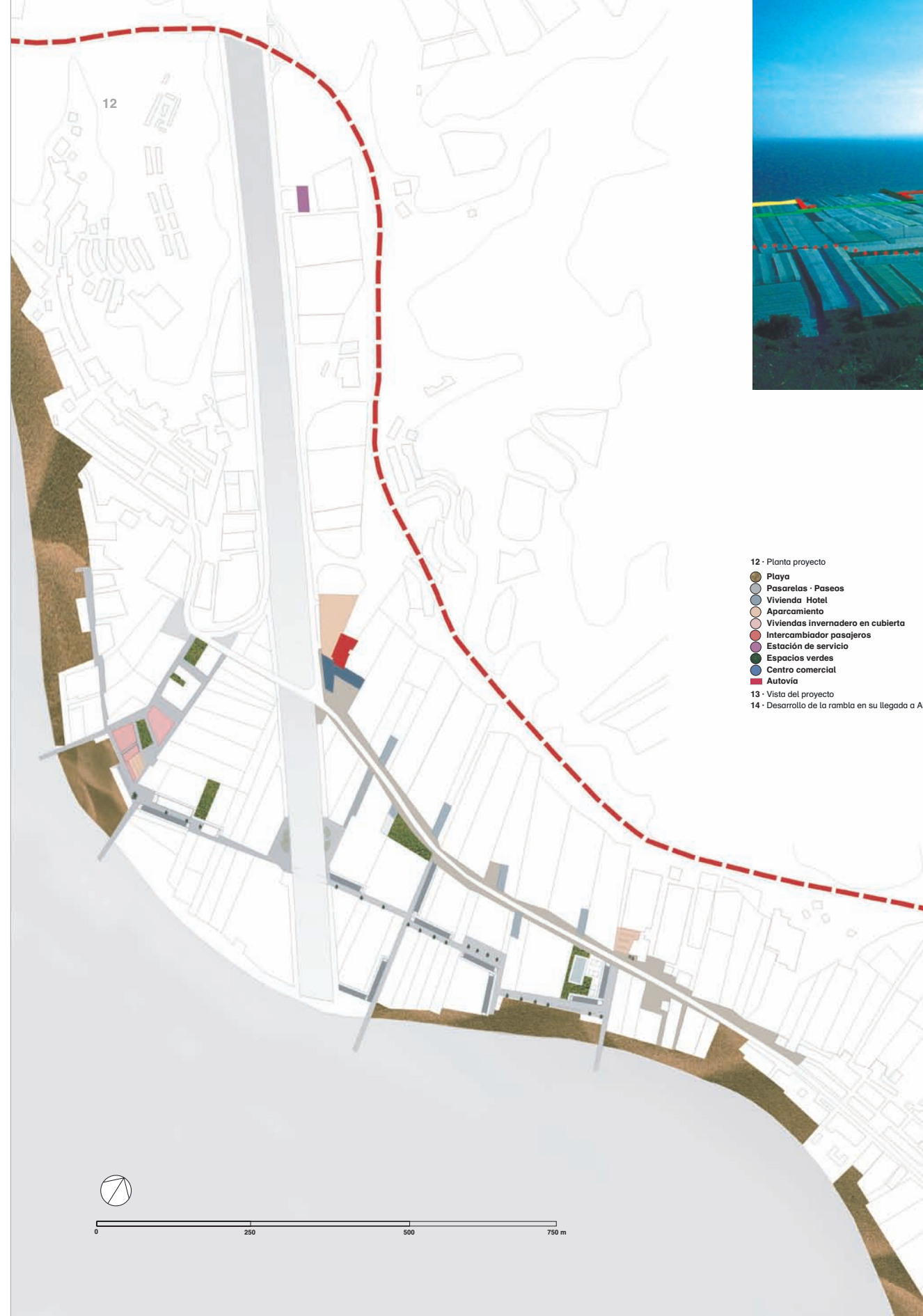


08

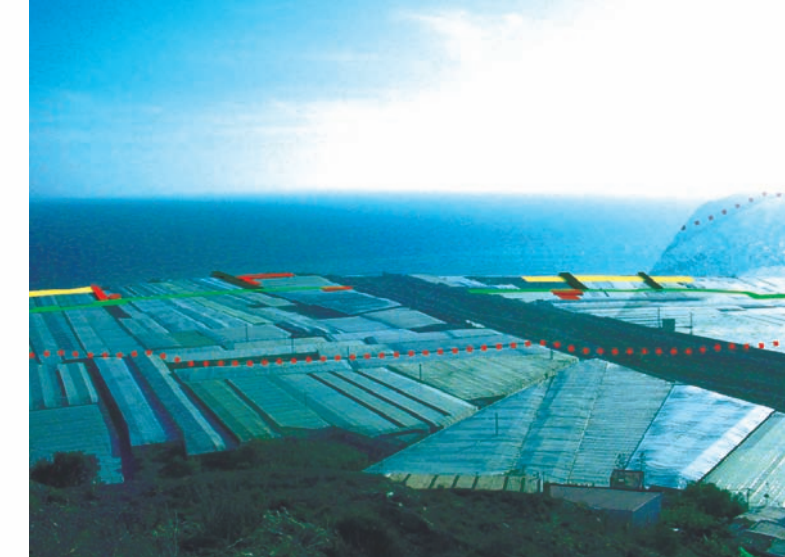
09

10

11



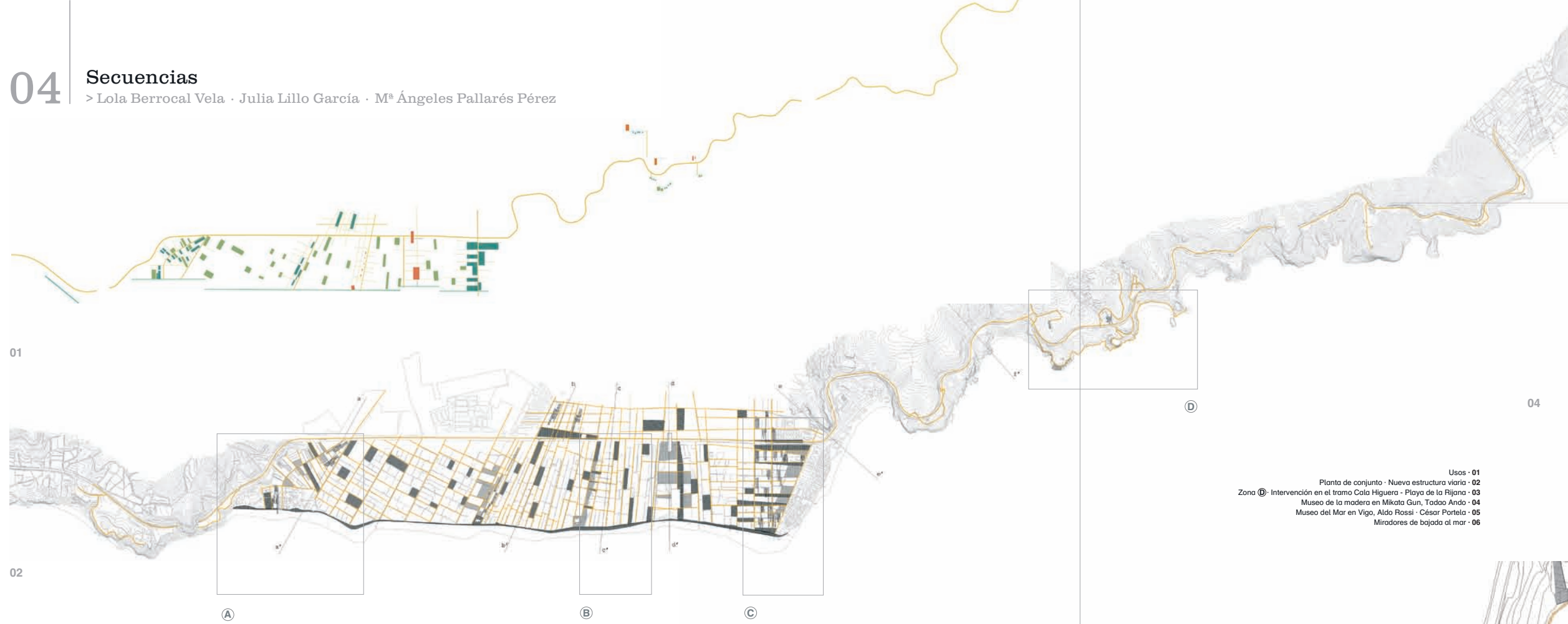
- 12 · Planta proyecto
- Playa
- Paseos · Paseos
- Vivienda Hotel
- Aparcamiento
- Viviendas invernadero en cubierta
- Intercambiador pasajeros
- Estación de servicio
- Espacios verdes
- Centro comercial
- Autovía
- 13 · Vista del proyecto
- 14 · Desarrollo de la rambla en su llegada a Albuñol



13



14



01

02

A

B

C

D

- Usos · 01
 Planta de conjunto · Nueva estructura viaria · 02
 Zona D · Intervención en el tramo Cala Higuera - Playa de la Rijana · 03
 Museo de la madera en Mikata Gun, Tadao Ando · 04
 Museo del Mar en Vigo, Aldo Rossi · César Portela · 05
 Miradores de bajada al mar · 06

La base del proyecto es aprovechar las diferentes circunstancias que recorre la carretera, derivando ésta en puntos donde se suceden intervenciones que revalorizan los lugares. El inicio se produce con el análisis de los hilos conductores del paseo (la carretera y los paseos) y las diferentes circunstancias geográficas que éstos recorren, sus relaciones transversales con el interior y con la costa.

Se fortalecen los núcleos de viviendas en relación con una serie de equipamientos de mayor envergadura como unas salas de cine y un centro comercial, una zona de camping... Disgregando otros equipamientos menores entre los invernaderos rasgando la masa de éstos para dotar la zona de una heterogeneidad enriquecedora.

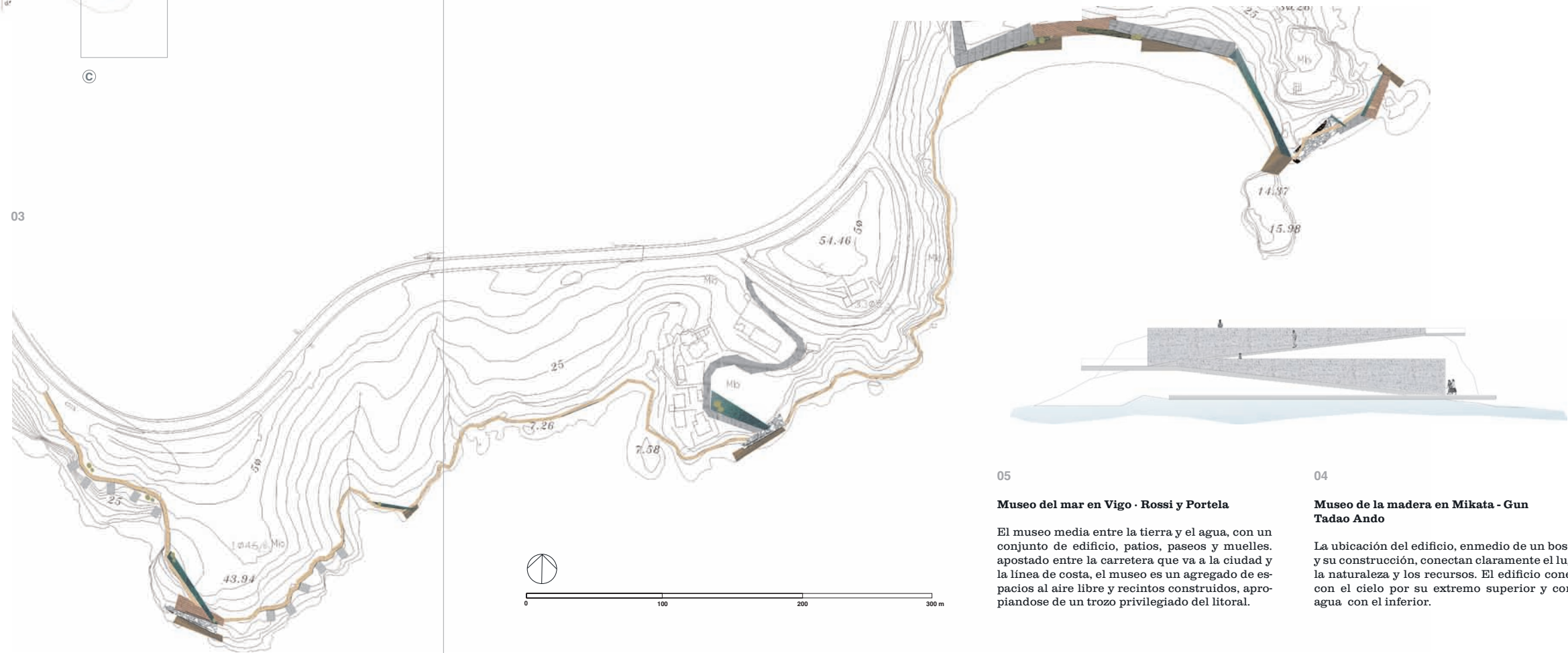
Las viviendas toman las líneas de referencia de la disposición de los invernaderos, difuminándose desde los núcleos hacia el centro y adoptando distintas disposiciones modulares de manera que se puedan adaptar a las necesidades de los posibles habitantes y a los distintos esquemas familiares de éstos.

La zona más escarpada, se llena de capilares de la arteria principal, que llega a zonas de gran valor paisajístico, dedicada a un nuevo turismo para el estrés vigente

en nuestro días, se relaciona con la costa a través de miradores que bajan hasta el mar, y se acompaña de unos equipamientos de apoyo relacionados con éste como podrían ser el submarinismo o un pequeño puerto deportivo, así como otras actividades relacionadas con la montaña, como el senderismo o el alquiler de bicicletas.

La constante del proyecto es la relación lineal de la carretera y las relaciones transversales que se provocan a su paso.

03



04

05

Museo del mar en Vigo · Rossi y Portela

El museo media entre la tierra y el agua, con un conjunto de edificio, patios, paseos y muelles. apostado entre la carretera que va a la ciudad y la línea de costa, el museo es un agregado de espacios al aire libre y recintos construidos, apropiándose de un trozo privilegiado del litoral.

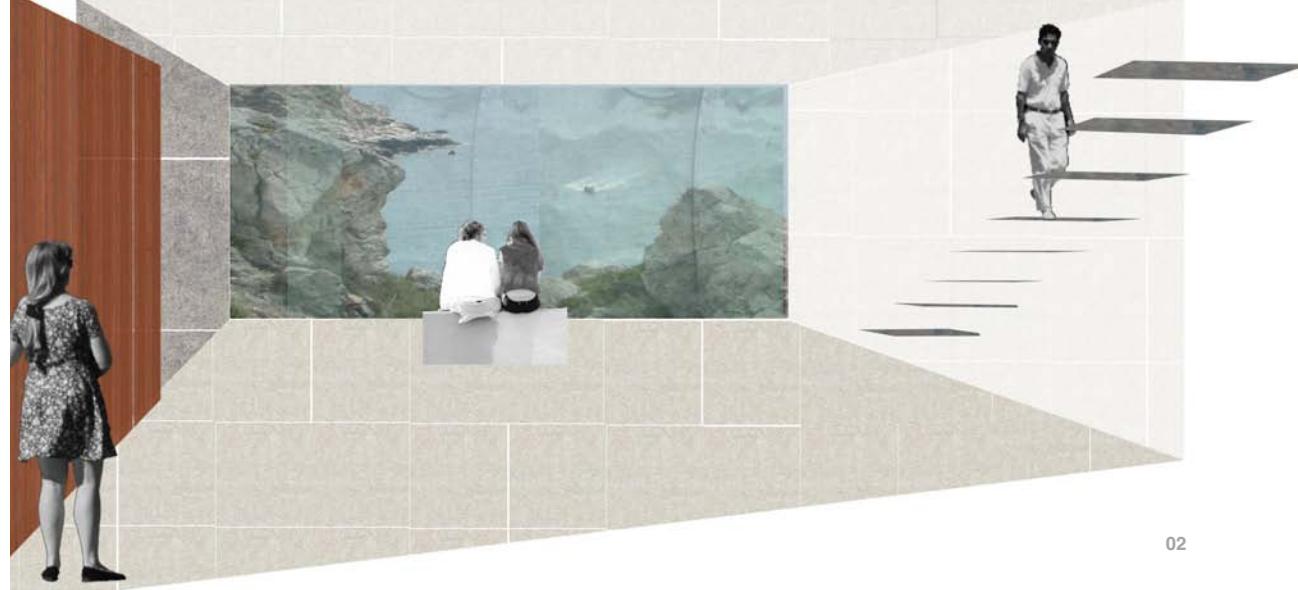
04

Museo de la madera en Mikata - Gun Tadao Ando

La ubicación del edificio, en medio de un bosque y su construcción, conectan claramente el lugar, la naturaleza y los recursos. El edificio conecta con el cielo por su extremo superior y con el agua con el inferior.

05

06

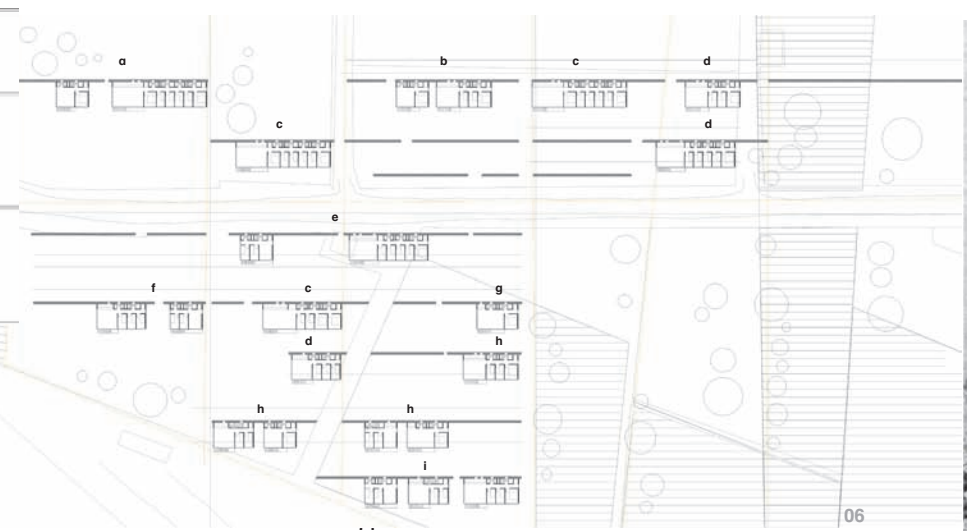


Galería para la colección Goetz en Munich - Herzog & de Meuron

La introspección del espacio de exposición, así como la abstracción en su aspecto exterior y la simplicidad en su distribución, recuerdan a la manera de resolver los espacios intermedios de servicio en el proyecto.

Boceto de Aldo Rossi - Casa Azul en Zurich de Herzog & de Meuron

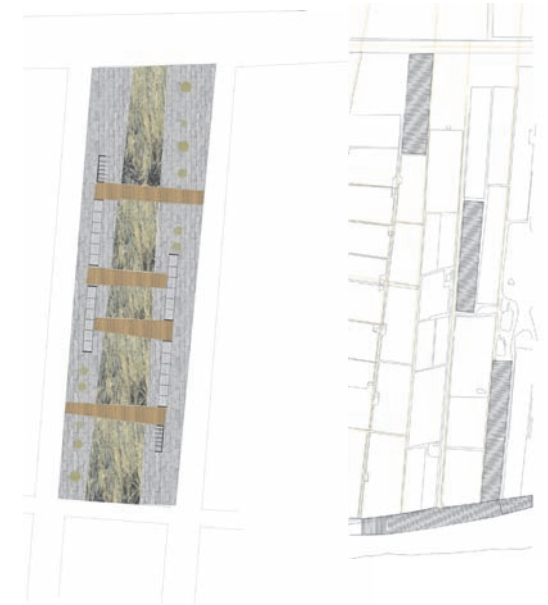
La caseta de la playa, como referente histórico del turismo de la costa, evoluciona en diferentes formas en función de las necesidades actuales y las circunstancias concretas del lugar.



- Zona A Planta agrupación de viviendas - 01
- Vista interior de casas para la meditación - 02
- Paseos en la Playa de la Rijana - 03
- Articulación de vivienda en zona A - 04
- Planta de la Playa de la Rijana - 05
- Zona C Planta agrupación de viviendas - 06
- Vivienda para dos familias con módulo independiente - a
- Vivienda para una familias con módulo independiente - b
- Vivienda para dos familias - c
- Vivienda para una familia - d
- Vivienda para una familia con módulo independiente para dos personas - e
- Vivienda para tres personas con módulo independiente - f
- Apartamento - g
- Apartamento con módulo independiente con cocina - i
- Vivienda para una familia con dos módulos independientes - h
- Paseos en la Playa de la Rijana - 07



- 08 - Planta de hipermercado y cines
- 09 - Depósito de Locomotoras en Basilea - Herzog & De Meuron
- 10 - Casa Azul - Herzog & De Meuron
- 11 - 119 Viviendas en La Haya - MVRDV
- 12 - La caseta de la playa - Boceto de Aldo Rossi
- 13 - Galería para la colección Goetz en Munich - Herzog & De Meuron
- 14 - Planta detalle zona B
- 15 - Planta de hipermercado y cines
- 16 - Zona C



14



15



09 / 10



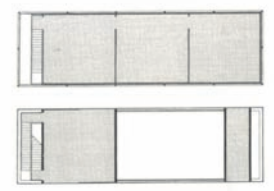
11



12

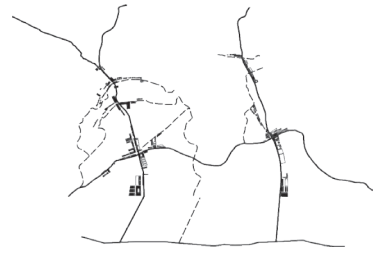


13



16

75



01

La propuesta está marcada por las condiciones naturales del lugar: la fuerte topografía, la presencia de los invernaderos y la segregación que produce la carretera del propio territorio.

Bajo estas condiciones, proponemos la creación de dos ejes que van cosiendo el territorio de arriba abajo, buscando las posibles relaciones que se nos ofrecen, así como conectar la carretera de la costa con la carretera interior. Cada eje tiene un carácter diferente. Uno más urbano, en el que nos apoyamos para la creación de nuevos núcleos de viviendas, y otro más natural, relacionado con la presencia del arroyo, con un carácter más lúdico.

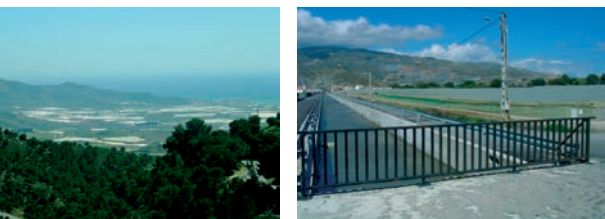
Otro objetivo del proyecto es la interacción de usos, la mezcla de la propia actividad de los invernaderos con una actividad mercantil, turística, industrial y residencial.

La estructura viaria está compuesta de dos grandes vías a escala territorial, conectadas por los dos ejes proyectados que a su vez sirven como espina dorsal a la malla de caminos que son consecuencia de la implantación de los invernaderos.

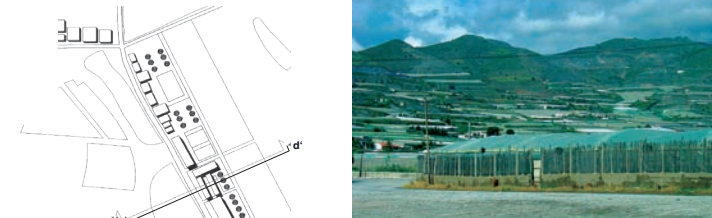
A su vez se crean dos vías secundarias que cosen el lugar transversalmente y en su encuentro con los dos ejes van creando nuevos elementos de centralidad.

Planteamos un crecimiento en racimo, apoyándonos en las posibles relaciones que nos ofrece la trama de los invernaderos, consolidamos los ejes con vivienda de media densidad y equipamientos, y potenciamos algunos vacíos interiores con vivienda de baja densidad.

05 / 06



07

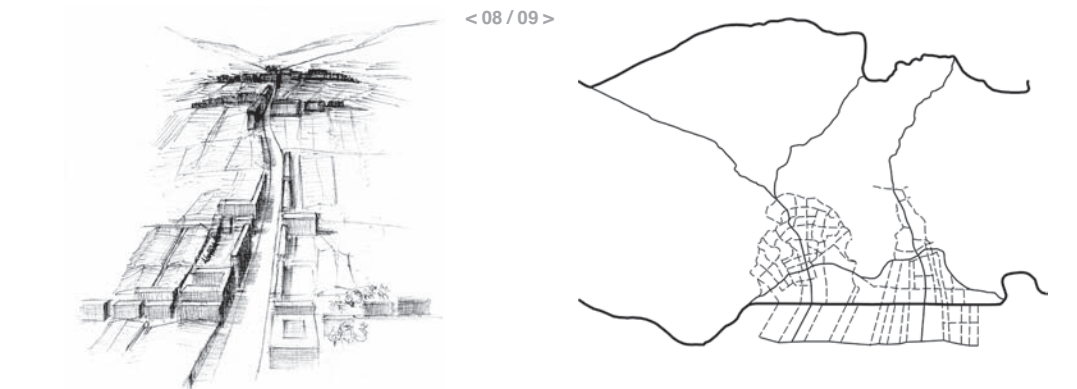


02

Estructura en racimo - 01
Vista del paisaje de invernaderos en Carchuna - 02
Planta eje urbano - 03
Planta eje verde - 04

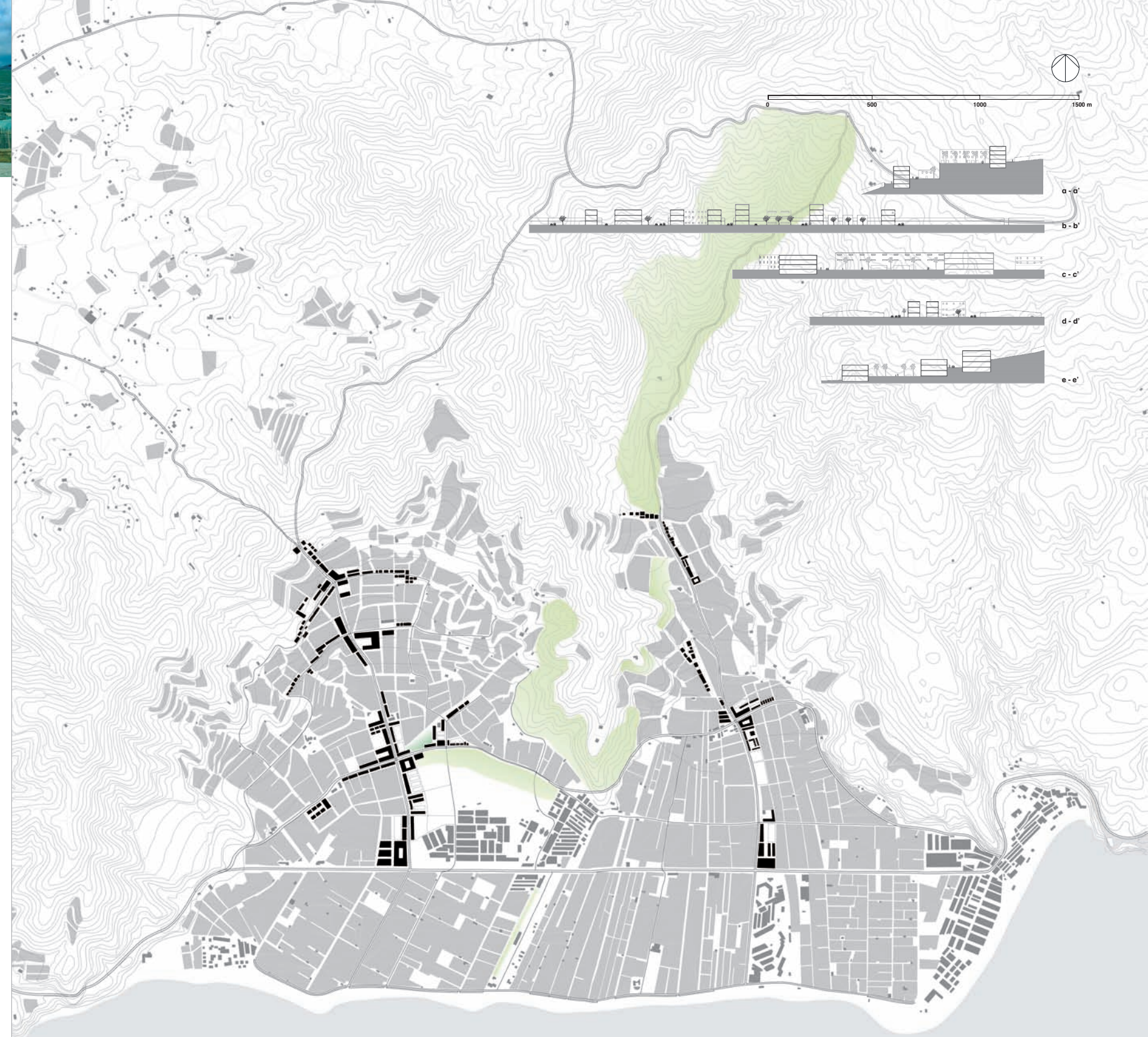


< 03 / 04 >



< 08 / 09 >

Infraestructura hidráulica y paisaje de invernaderos en Carchuna - 05 / 06 / 07
Apunte del eje urbano - 08
Jerarquía viaria - 09
Planta del conjunto y relación con el litoral - 10



0 500 1000 1500 m

a-a'

b-b'

c-c'

d-d'

e-e'

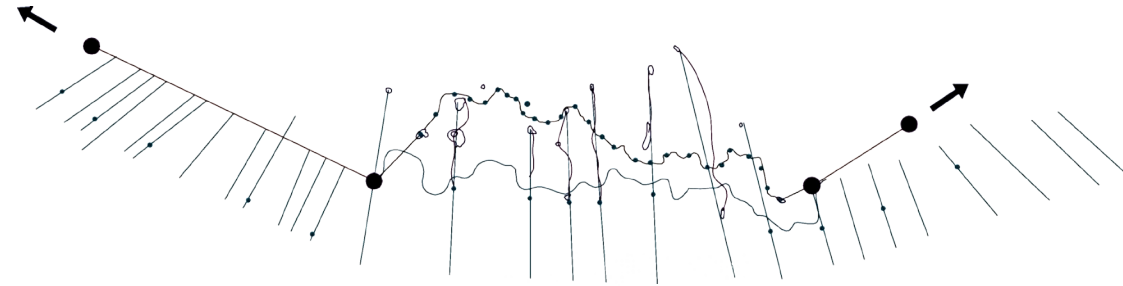
Se pretende poner en valor la relación de los núcleos urbanos de Calahonda y Castell de Ferro con la costa, a través de un modelo de ocupación donde las arquitecturas se integran en la forma del territorio sin colmatarlo, recreando un nuevo paisaje artificial que permita hacer

coexistir las actividades tradicionales con una ampliación de la actividad turística y residencial. Paralelamente se propone una intervención entre los dos núcleos, que potencie y consolide el espacio natural existente, para lo cual se diseña un parque de producción de energía eléc-

trica a través de aerogeneradores y unos recorridos que descubren los momentos más intensos del paisaje, donde se propone diseñar estructuras-mirador. Se potencian los encuentros con la carretera N-340 mediante el diseño de equipamientos de carácter cultural, comercial y deportivo.

01 - Ejes de Desarrollo
02 - Uno de los miradores propuestos
03 - Imagen de la maqueta
04 - Planta de la intervención

01



02

03



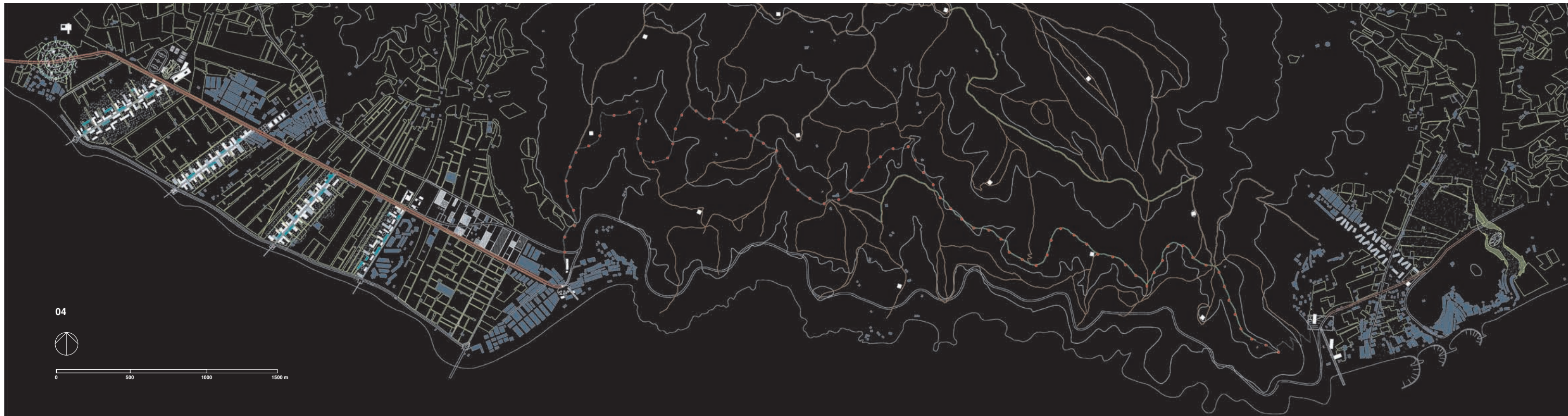
05



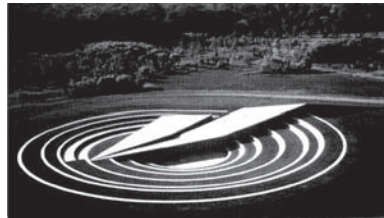
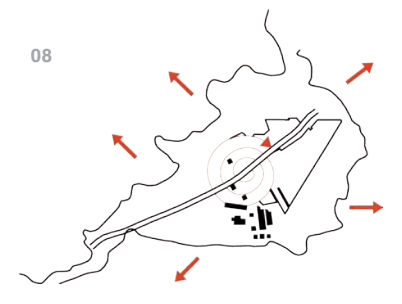
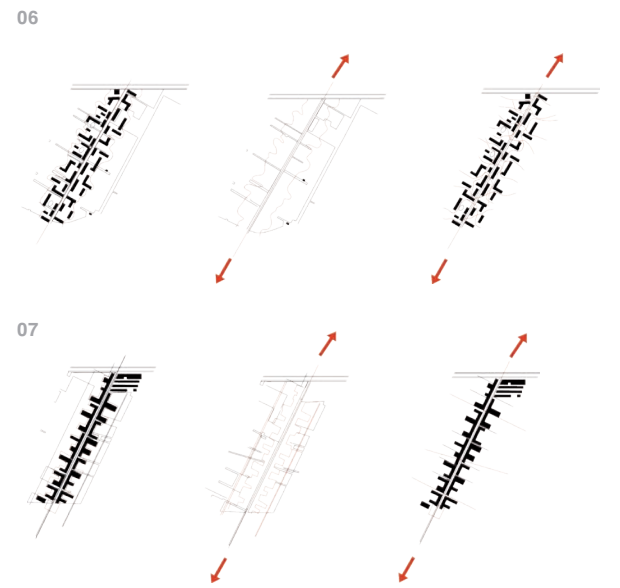
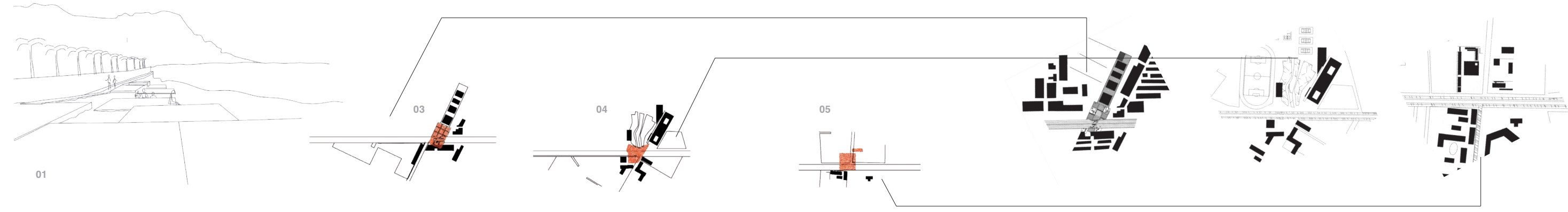
06



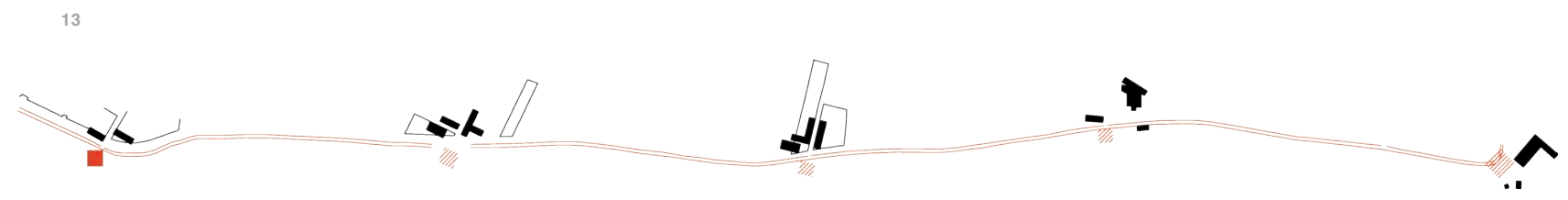
07

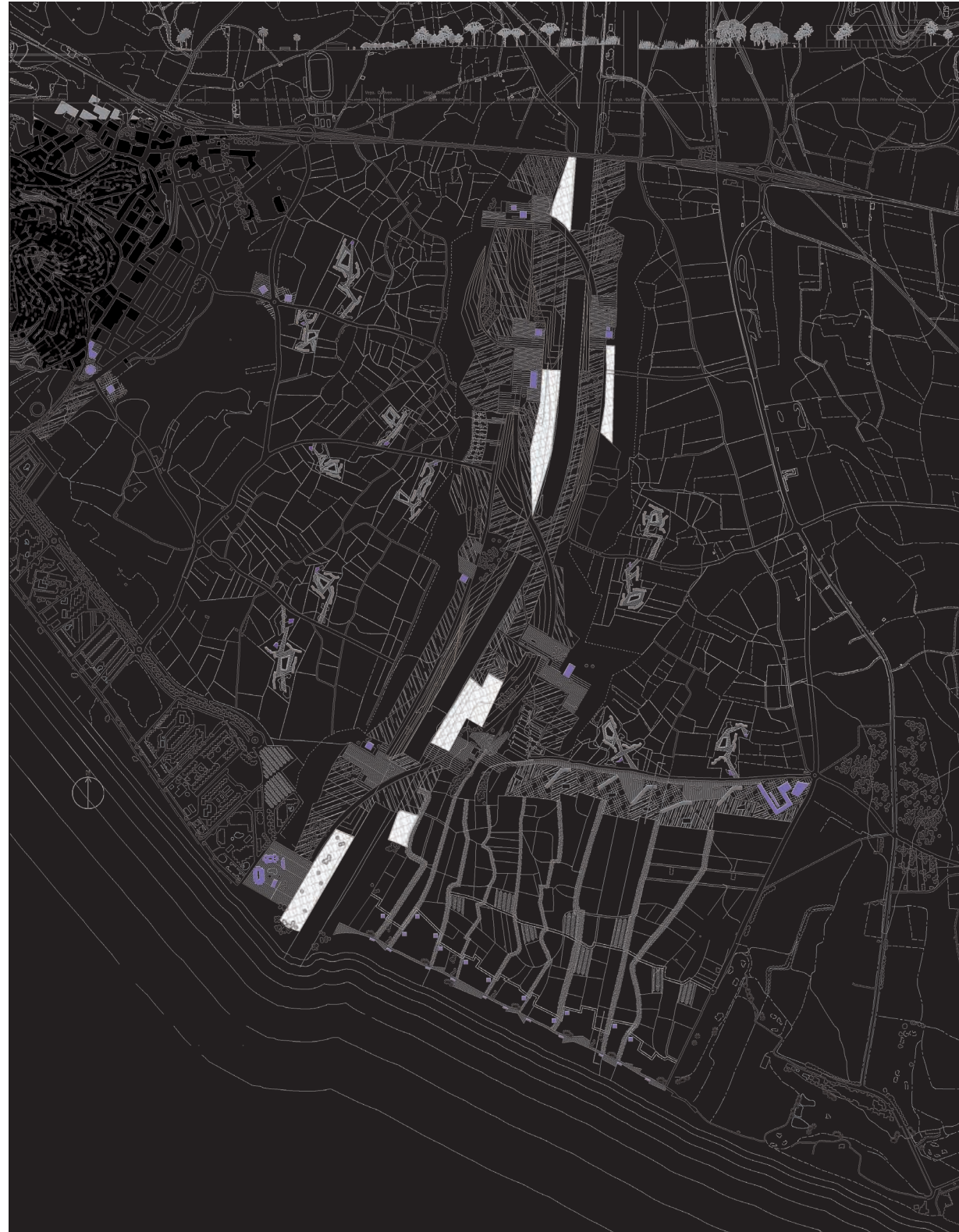
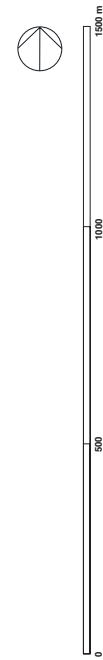


04



- 01 - Apunte de la costa
- 02 - Imagen de la maqueta
- 03 - Intersección urbana interior 1 con N-323
- 04 - Intersección urbana interior 2 con N-323
- 05 - Intersección urbana interior 3 con N-323
- 06 - Diagramas Eje 1
- 07 - Diagramas Eje 2
- 08 - Intervención paisajística en N-323
- 09 - Tratamiento de la Playa de las Chuchas
- 10 - Vista desde miradores propuestos
- 11 - Ref. para el proyecto paisajístico en N-323
- 12 - Parque edílico
- 13 - Intersección de nuevos ejes urb. de Carchuna con vía de borde marítima
- 14 - Sección por Catahonda. Cabecera de parque edílico



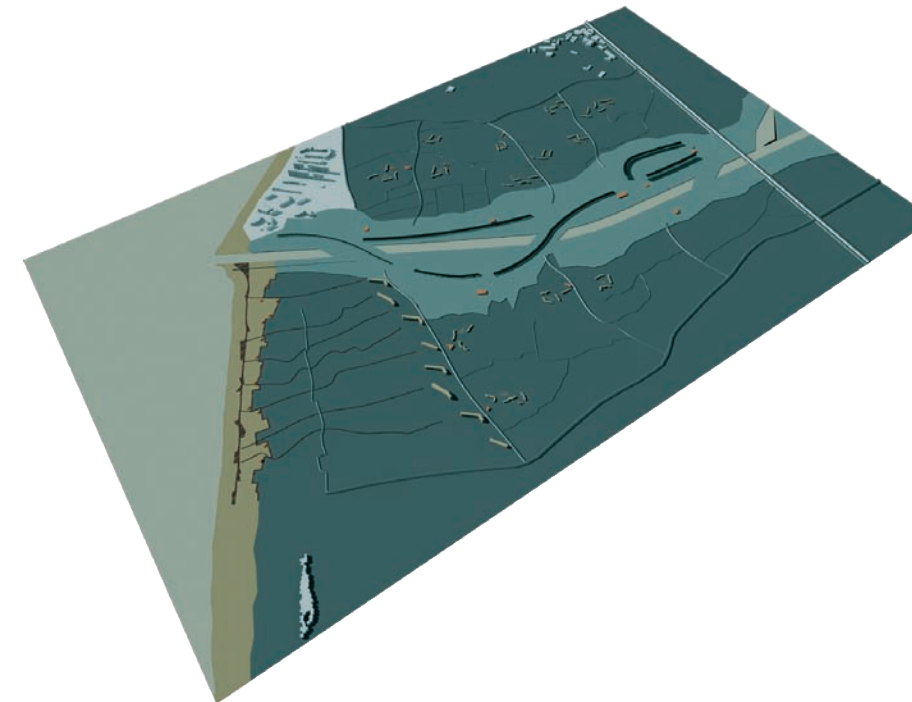
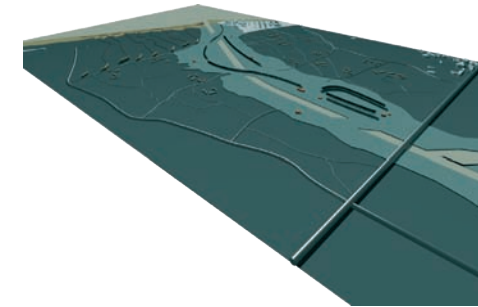


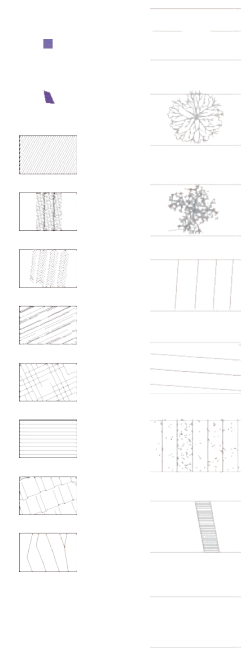
Dos redes de gran potencia funcionan de manera complementaria, de modo que su combinación es la base formal de la intervención: red de espacio público verde y tejido viario jerarquizado de irrigación para toda la zona. Una y otra, mediante un desarrollo contenido y medido intentan que el impacto del tráfico rodado en un entorno impoluto sea mínimo.

Unas líneas transversales a la dirección marcada por el límite de la costa organizan grandes ejes, a los cuales enganchan otra serie de vías de menor potencia. Éstas posibilitan el acceso a los núcleos residenciales, al tiempo que se ven recogidas al llegar a las cercanías del cauce por piezas destinadas a equipamientos.

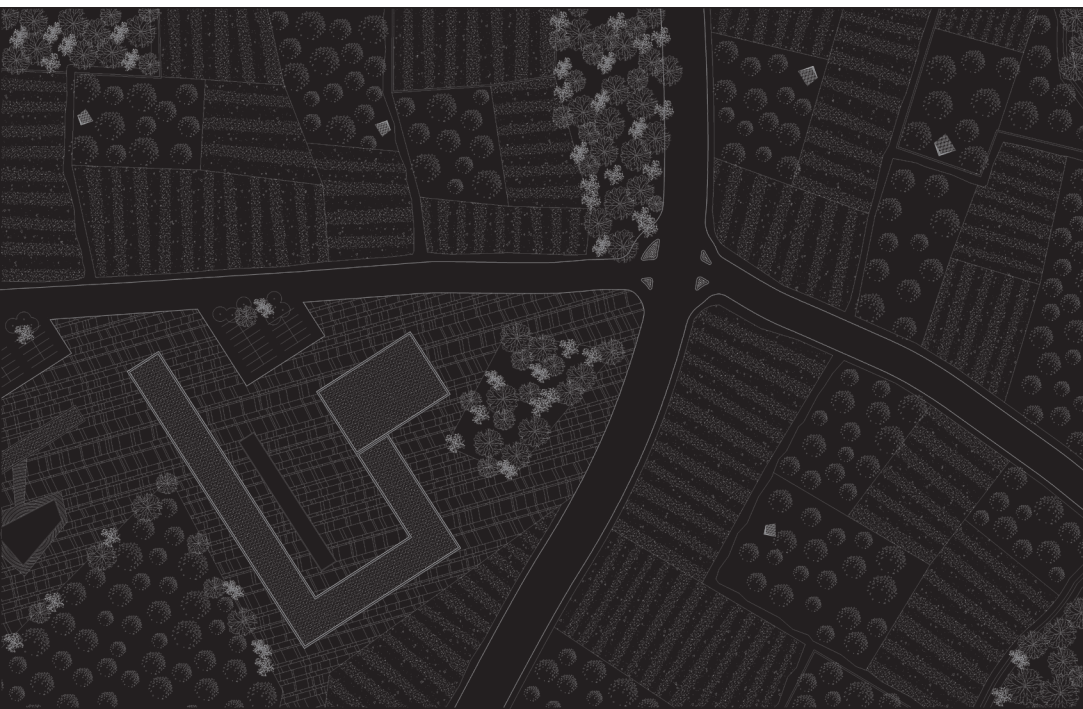
El parque del Guadalfeo es la plasmación directa de unas intenciones de secuenciación dentro de un nuevo recorrido que sustituya el monótono estado actual.

Un espacio tratado desde el punto de vista del viandante se desarrolla a través de las márgenes del río, con la inclusión de pequeños equipamientos de manera ocasional. En el ámbito de Salobreña se propone un equipamiento de mayor escala como pueda ser un centro cultural que caracteriza el encuentro del trazo del parque con este núcleo. Convenientemente espaciados, se proponen pequeñas áreas de aparcamiento en las zonas de acceso preferente al parque.



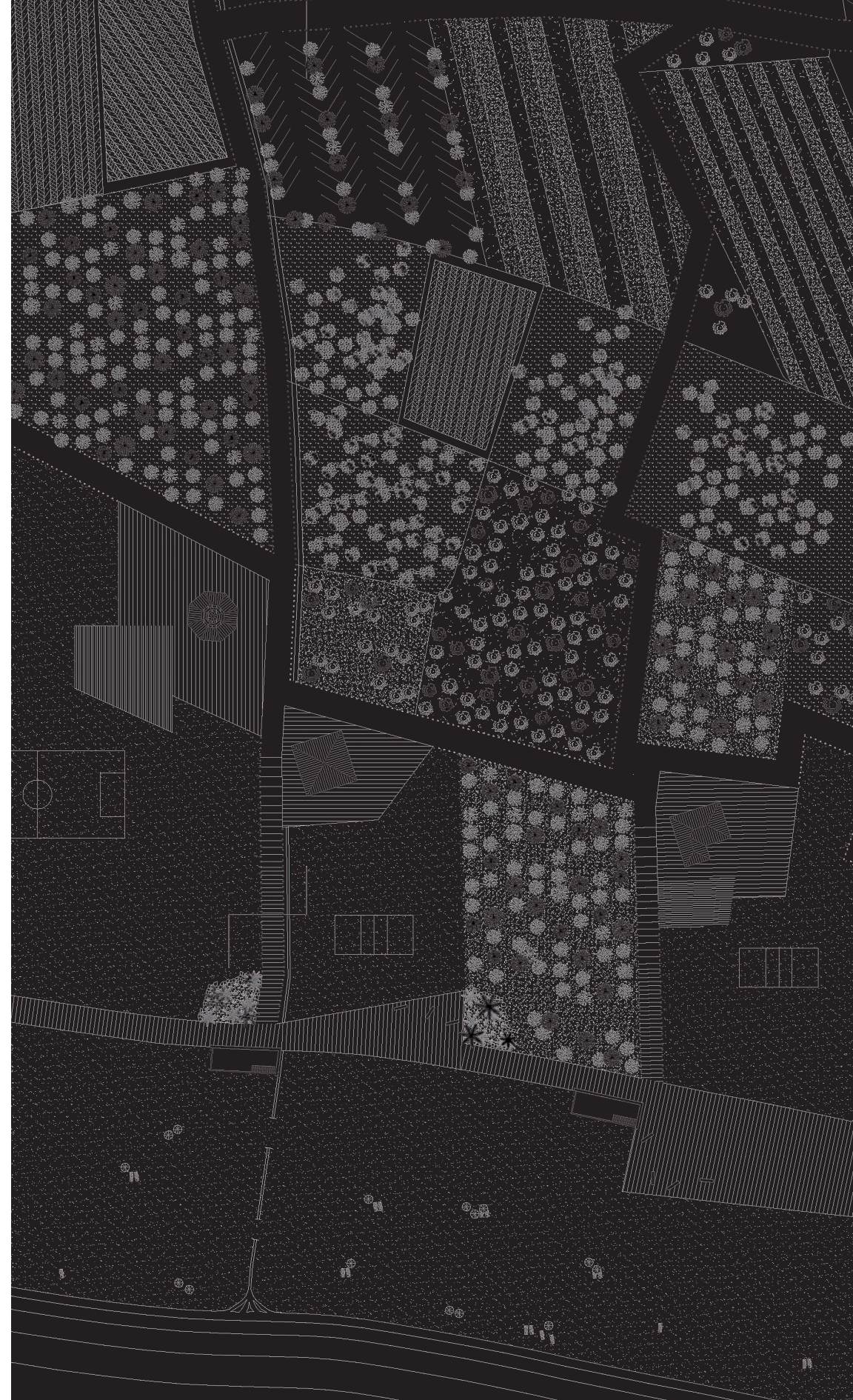


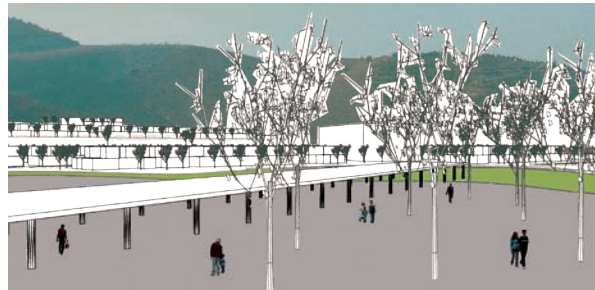
Mar Mediterráneo zona playa, Dunas Paseo playa Baño zona interior playa, Equipamientos paseo interior Vega, Cultivos árboles tropicales Vega, Cultivos árboles tropicales Vega, Cultivos de cañanes área aparcamiento playa carretera de coches



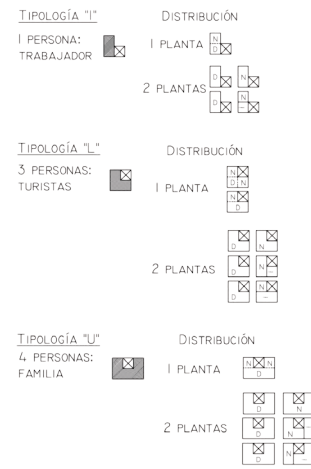
Se propone una eficaz política de ahorro de espacio a partir de la centralización de pequeñas bolsas de agrupación vecinal cercanas a los puntos de trabajo, donde, al tiempo, puedan disponerse establecimientos de servicio a la citada residencia. Disponen de fácil acceso a partir del sistema viario propuesto, y se articula con el sistema de senderos que recorre el tejido parcelario en todas direcciones.

En la desembocadura del Río Guadalfeo se aborda el tratamiento de la línea de costa, aún virgen, entre la Playa de la Cigadilla y la Playa Granada. Proponemos un sistema de implantación que establezca una cierta distancia entre los grandes núcleos de vivienda y la propia playa. Para ello, y dentro de un tejido destinado principalmente al uso agrícola, se protegen un grupo de franjas paralelas a la línea de costa para salvaguardar la tranquilidad y el carácter actuales. Aparecerán núcleos de residencia colectiva volcados hacia el mar, acompañando al viario que los acomete, con aparcamientos insertos en los intersticios de la parcelación que se encuentran más cercanos a la playa.





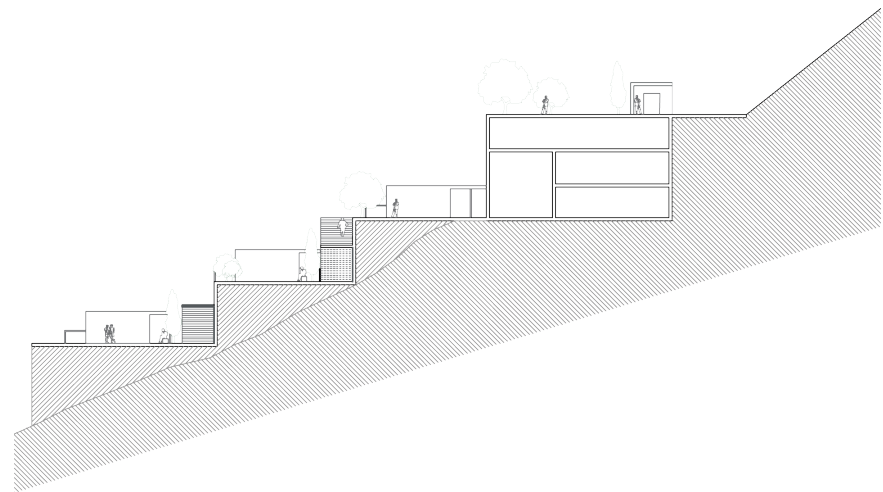
VIVIENDA: CASA PATIO



APARTAMENTOS:
BLOQUE CON GALERÍA



5 PLANTAS
16 APARTAMENTOS POR PLANTA
2 PERSONAS POR APARTAMENTO
GALERÍA DE ACCESO ABIERTA
PATIO INTERIOR
ACCESO POR DOS FRENTES OPUESTOS:
ESCALERAS Y ASCENSOR



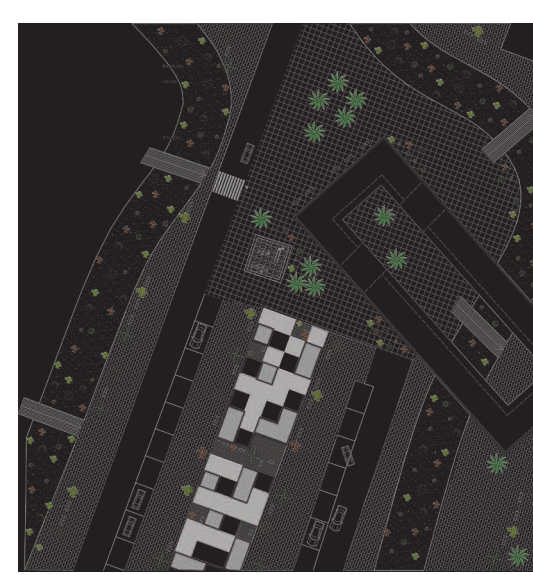
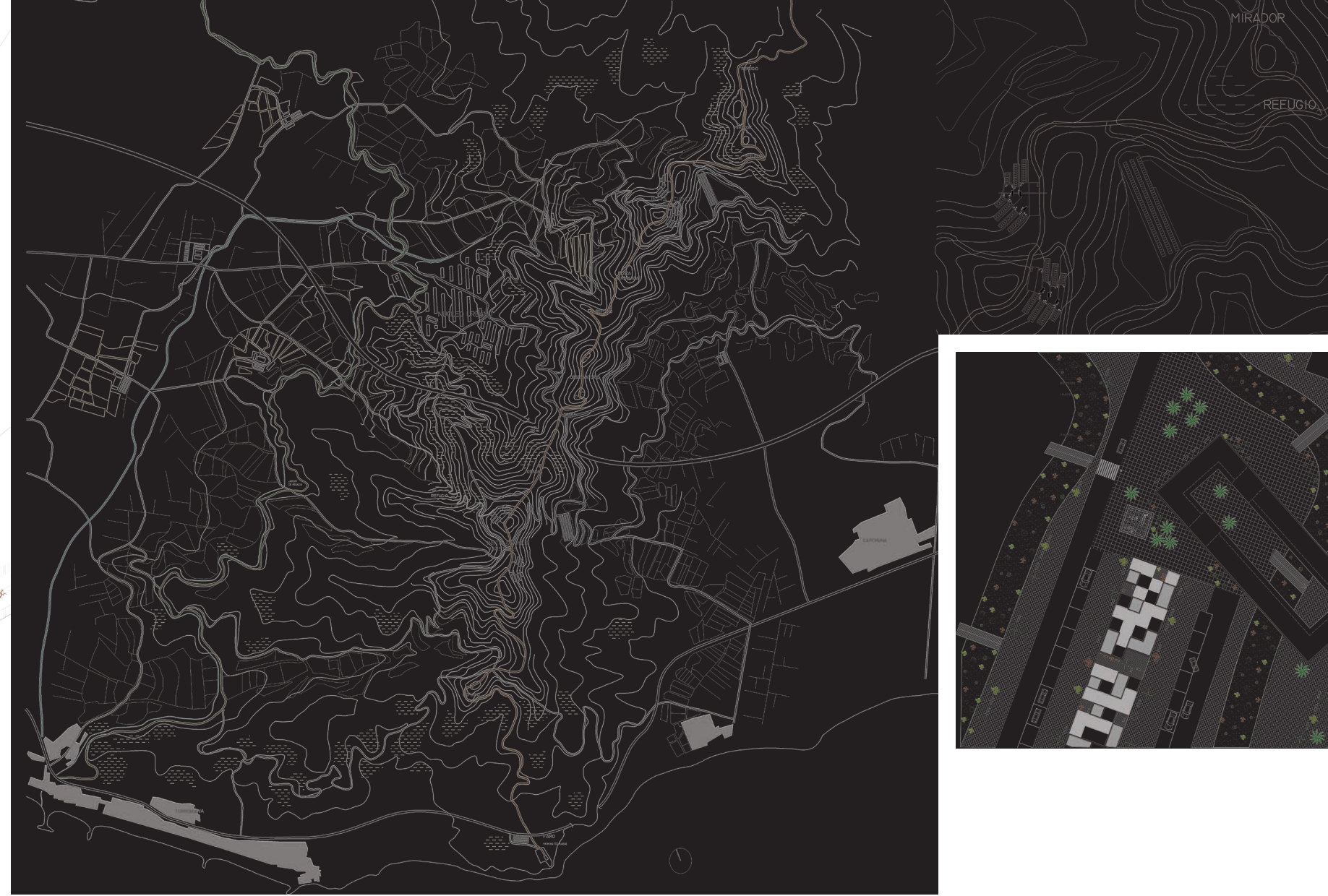
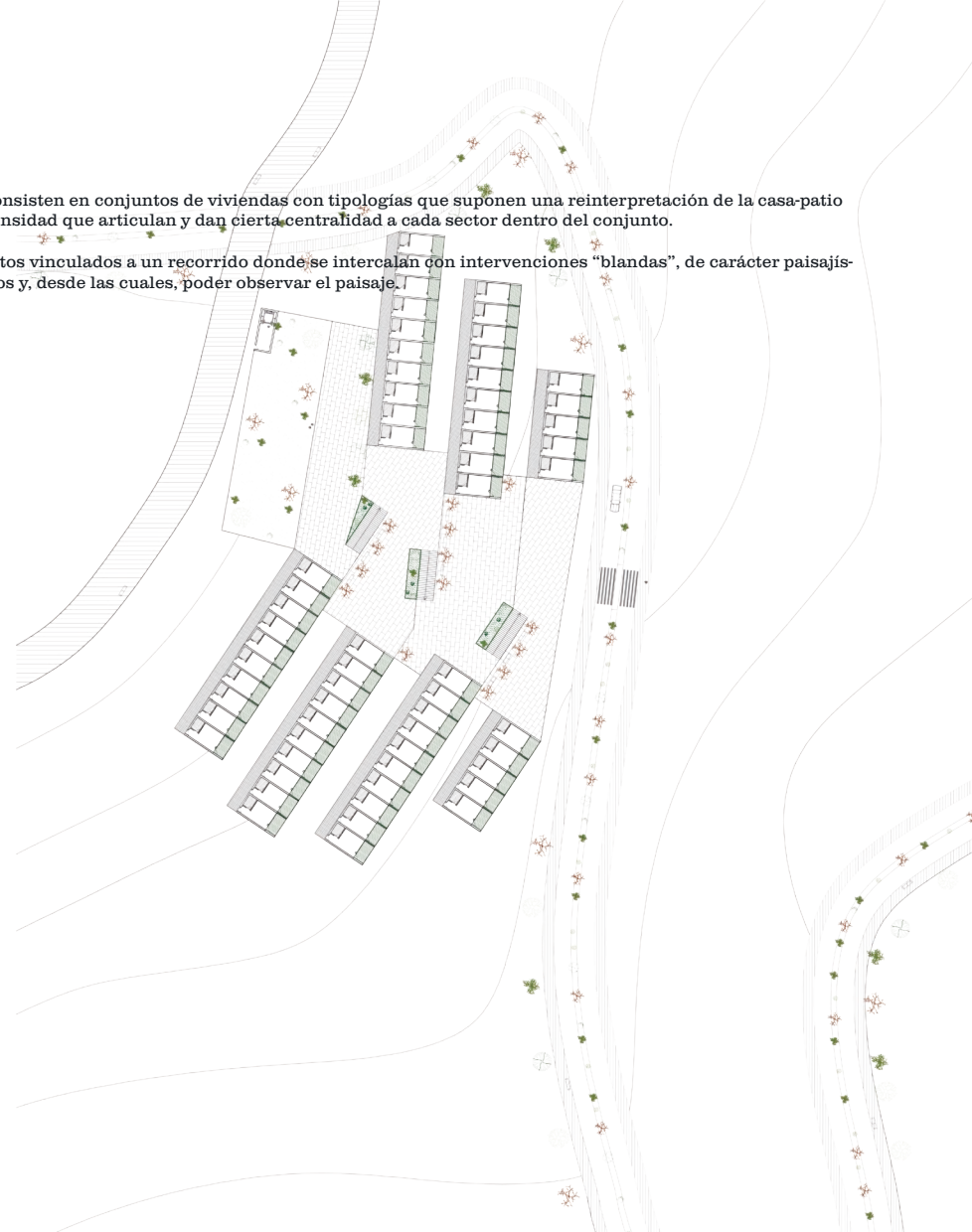
Al identificar los elementos del paisaje, encontramos una sucesión de colinas que se funden con el mar, rodeadas de vegetación autóctona que forma manchas boscosas que se intercalan entre grandes superficies parceladas dedicadas al cultivo de frutales e invernaderos. Estas se estructuran entorno a un sistema de caminos tradicional.

Se propone crear un nuevo núcleo urbano-residencial asociado a las actividades de la zona y relacionado con pequeñas unidades residenciales compactas, destinadas a la ocupación turística, a través de una nueva red de itinerarios que estructuran y articulan la propuesta con el territorio existente.



Las arquitecturas del núcleo urbano se adaptan a la topografía y al paisaje. Consisten en conjuntos de viviendas con tipologías que suponen una reinterpretación de la casa-patio entorno a varios edificios de manzana cerrada y mayor densidad que articulan y dan cierta centralidad a cada sector dentro del conjunto.

Las arquitecturas destinadas al uso turístico se concentran en núcleos compactos vinculados a un recorrido donde se intercalan con intervenciones "blandas", de carácter paisajístico que actúan como hitos y, desde las cuales, poder observar el paisaje.





Al observar la precaria relación entre la trama del núcleo histórico de Almuñécar y los crecimientos urbanos paralelos a la costa, frutos del desarrollo del modelo turístico de costa tradicional.

El proyecto pretende poner en conexión las dos formas de expansión diseñando un nuevo polo de viviendas asociadas a nuevas zonas de equipamiento vinculado a la infraestructura de comunicación territorial existente.

El núcleo urbano se comunica territorialmente a través de la N-340, haciendo las veces de frontera o límite entre éste y la vega. La intervención propone un "salto" de ese límite para actuar en un espacio que, por otra parte, pretende poner en valor: la misma vega.

Con el estudio de sus caminos y de su parcelario se propone crear nuevas relaciones transversales entre las áreas edificadas existentes, poniendo en valor el espacio de intervención, e asociando estos espacios más deficitarios con nuevas unidades de equipamientos.



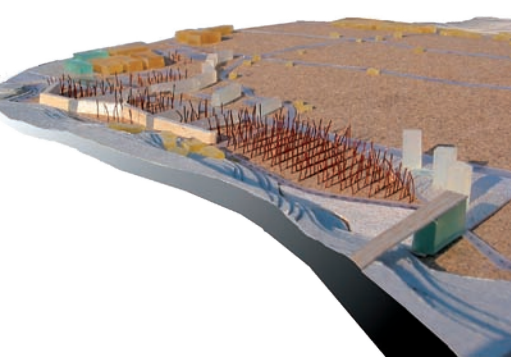


Al observar la precaria relación entre la trama del núcleo histórico de Almuñécar y los crecimientos urbanos paralelos a la costa, frutos del desarrollo del modelo turístico de costa tradicional.

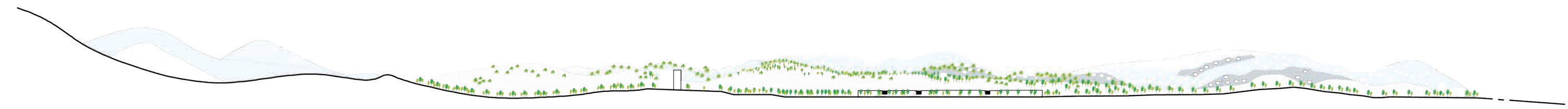
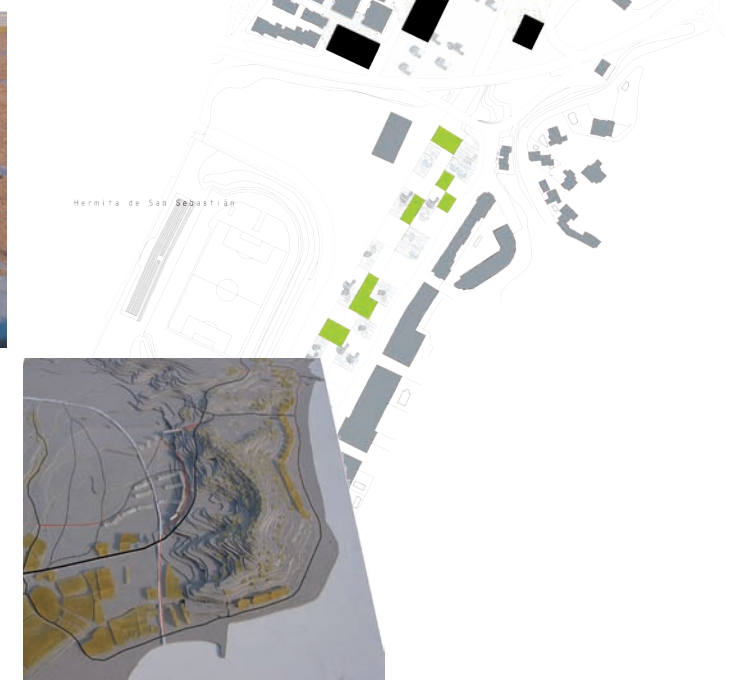
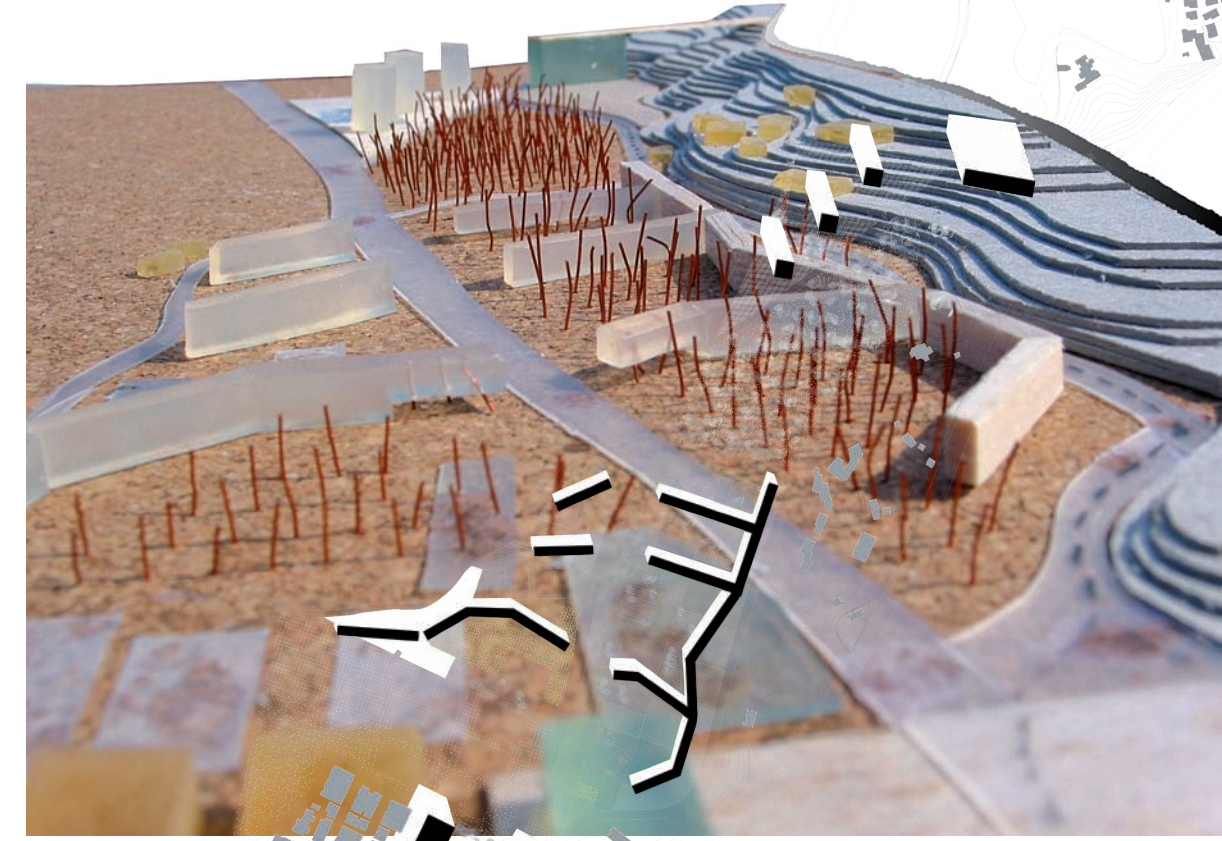
El proyecto pretende poner en conexión las dos formas de expansión diseñando un nuevo polo de viviendas asociadas a nuevas zonas de equipamiento vinculado a la infraestructura de comunicación territorial existente.

El núcleo urbano se comunica territorialmente a través de la N-340, haciendo las veces de frontera o límite entre éste y la vega. La intervención propone un "salto" de ese límite para actuar en un espacio que, por otra parte, pretende poner en valor: la misma vega.

Con el estudio de sus caminos y de su parcelario se propone crear nuevas relaciones transversales entre las áreas edificadas existentes, poniendo en valor el espacio de intervención, e asociando estos espacios más deficitarios con nuevas unidades de equipamientos.



La propuesta crea dos polos de equipamiento en los extremos de la zona de intervención. De esta forma pretende tensar y poner en valor el tramo que queda entre ambos. En el polo norte se proponen tres torres de viviendas de alta densidad que apoyan al equipamiento, dotando al entorno de una mayor escala. En el polo sur se proponen viviendas de media y baja densidad que se relacionan con el equipamiento deportivo propuesto a través de sus espacios libres, haciendo del conjunto un todo.



11 Identidad visual · Ámbito Torrenueva · Carchuna

> María José Moreno y.....

Se trazan dos ejes longitudinales según la parcelación y caminos existentes, que permiten recorrer el borde de la playa sin interferencia con el tráfico rodado, a modo de senderos. A estos se superpone una trama de sendas transversales que penetran en el mar a través de unos espigones. En la intersección de las dos redes se sitúan la residencia y equipamientos que hacen viable esta intervención en el paisaje. El proyecto propone una intervención en este entorno, centrándose en el carácter estructurador de los usos propuestos y de conservación paisajística. Supone además una conexión alternativa al coche entre Motril, su puerto, Torrenueva y El Puntalón.

El paisaje agrícola típico de la Costa Tropical granadina, su geometría, ritmo y escala; así como los sistemas de caminos y acequias existentes que estructuran el territorio

serán los puntos de partida y los referentes formales de la solución adoptada. El límite con las parcelas se materializa en largas y altas superficies de cañales, que van adaptándose a la estructura de la propiedad reflejando su escala. Este límite discurrirá por los caminos y acequias de riego para producir el menor impacto posible en el área agrícola. El límite con la playa no es tan definido y homogéneo sino que será la topografía y la diferencia de cotas y texturas las que lo referencien.

Se contemplan diversos usos; los más generales a lo largo de todo el sector y otros más específicos centralizados en cuatro nudos de actividad, que tienen una función estructuradora y es donde se sitúan los aparcamientos. A lo largo del recorrido irán apareciendo distintas estancias de descanso, servicio o para el simple disfrute de la con-

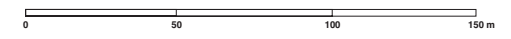
templación del mar. También se dispondrán espacios propios para un uso más intenso, como zonas deportivas y restaurante.

El acceso en automóvil debe evidenciar la llegada a un paraje natural. Se opta por recorridos curvilíneos que, apoyados en los trazados de caminos existentes, enfocan distintas miradas a través del recorrido de acceso. Los senderos peatonales y el carril bici, se entienden como recorridos paisajísticos que ponen en conexión las distintas áreas funcionales y atraviesan los distintos ambientes de la ordenación.

01



02

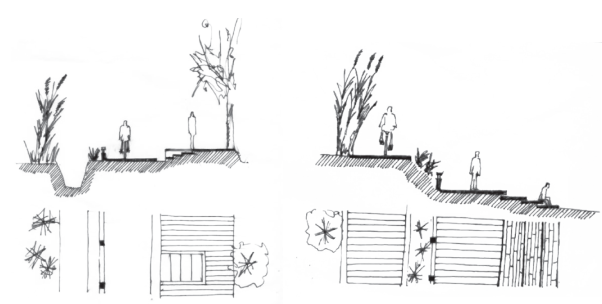


- 01 · Ejes de Desarrollo
- 02 · Uno de los miradores propuestos
- 03 · Imagen de la maqueta
- 04 · Planta de la intervención
- 05 · Imagen de la maqueta



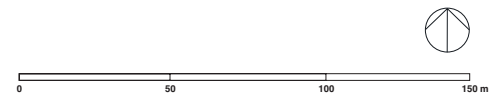
03

04



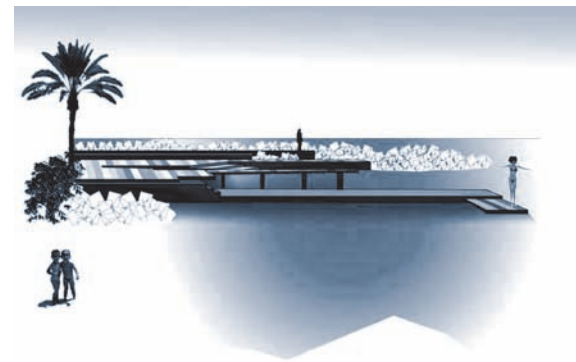


01



- 01 - Ejes de Desarrollo
- 02 - Uno de los miradores propuestos
- 03 - Imagen de la maqueta
- 04 - Planta de la intervención
- 05 - Imagen de la maqueta
- 06 - Ejes de Desarrollo
- 07 - Uno de los miradores propuestos
- 08 - Imagen de la maqueta
- 09 - Planta de la intervención

02



07

03

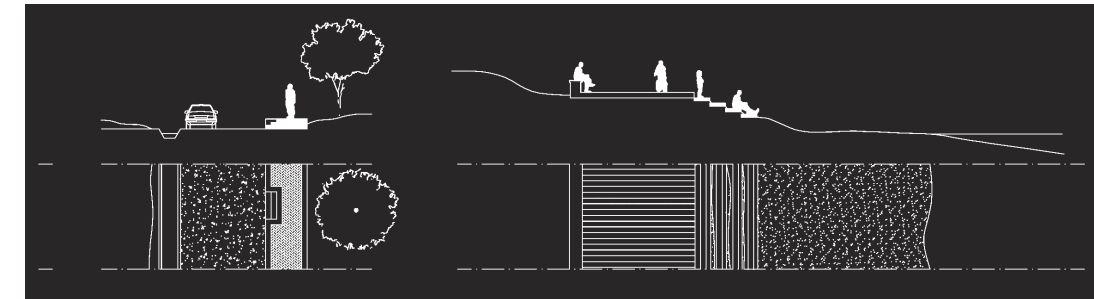


04



05

06



08



09



01

El pueblo de Salobreña se encuentra sobre un elevado promontorio que domina todo el paisaje de la costa tropical. Su situación privilegiada es a la vez condicionante, ya que se conforma un núcleo de población completamente cerrado y colmatado en la cumbre mientras que en las zonas bajas cercanas a la línea de costa queda una gran superficie de terrenos cultivables dedicados a regadío, principalmente a frutas tropicales.

En los últimos años esta gran superficie cultivada ha sido ocupada paulatinamente -sin consideración de los valores paisajísticos, estéticos y morfológicos- por promociones inmobiliarias que buscan la máxima densidad, rígidas y monofuncionales, incapaces de atraer y generar diversidad y complejidad.

- 01 · Ejes de Desarrollo
- 02 · Uno de los miradores propuestos
- 03 · Imagen de la maqueta
- 04 · Planta de la intervención
- 05 · Imagen de la maqueta

04

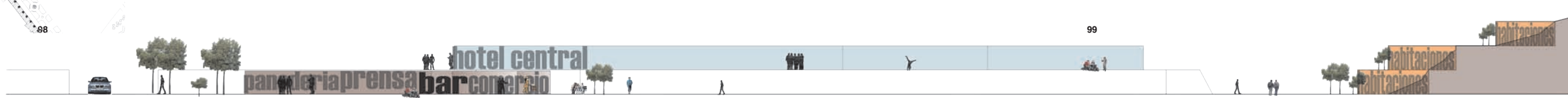
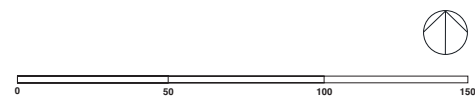


Una extensión de terreno adyacente al peñón, ocupada actualmente por cultivos de regadío, se contempla actualmente en el PGOU de Salobreña como Suelo Urbanizable Turístico Hotelero. Se contemplan dos zonas, TH1 y TH2, de 40 y 90 hectáreas respectivamente. Se contempla la construcción de 10 hoteles con un total de 8000 camas (Datos del PGOU de Salobreña).

05



02 03





01



02



03

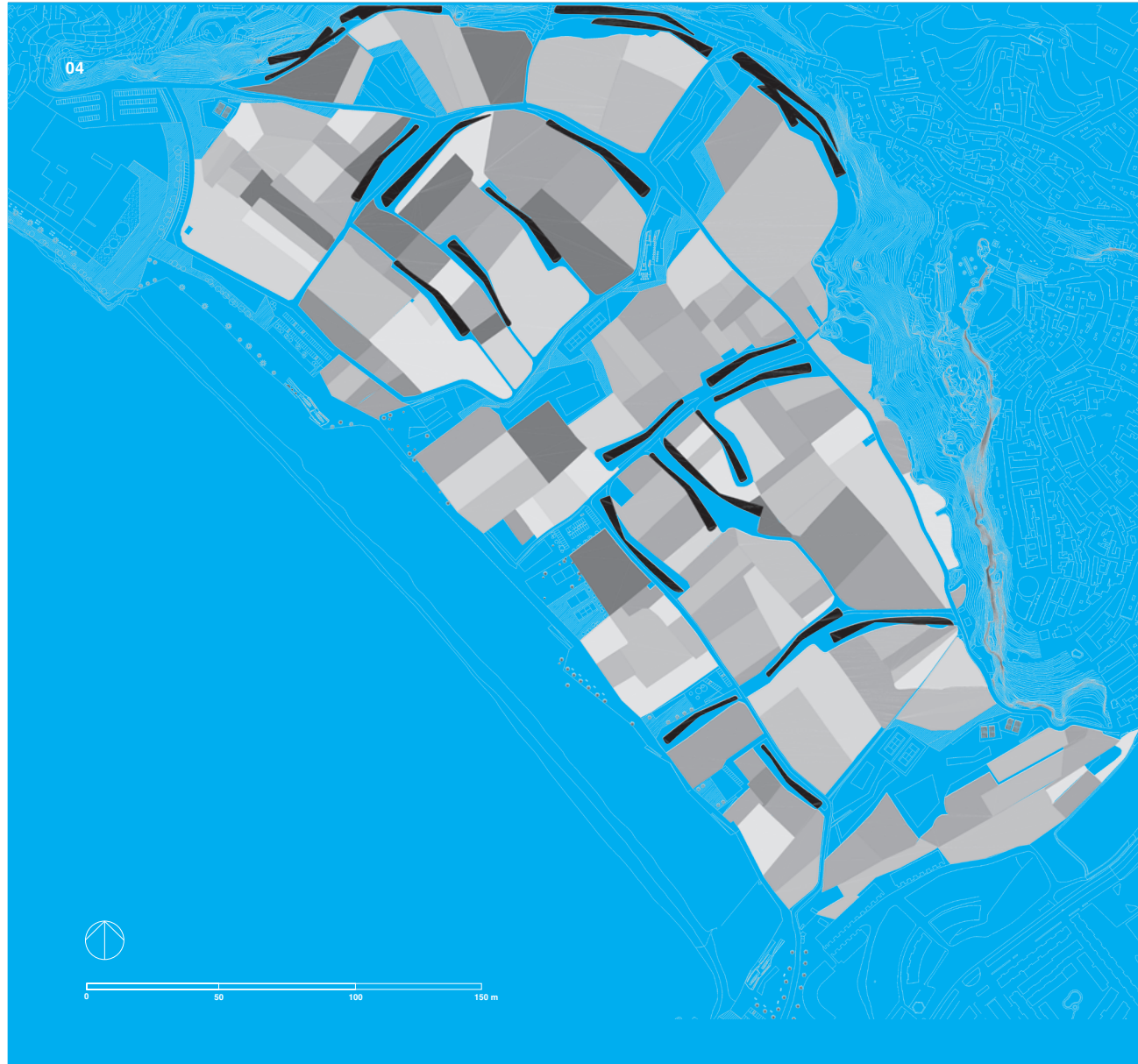


05



06

- 01 - Ejes de Desarrollo
- 02 - Uno de los miradores propuestos
- 03 - Imagen de la maqueta
- 04 - Planta de la intervención
- 05 - Imagen de la maqueta
- 06 - Ejes de Desarrollo



04

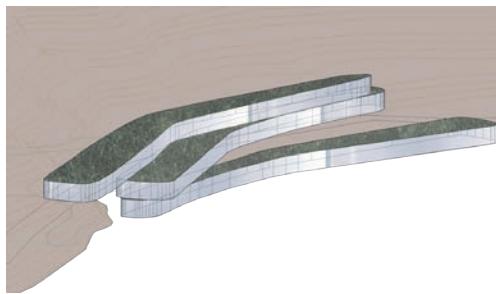


0 50 100 150 m



07

08

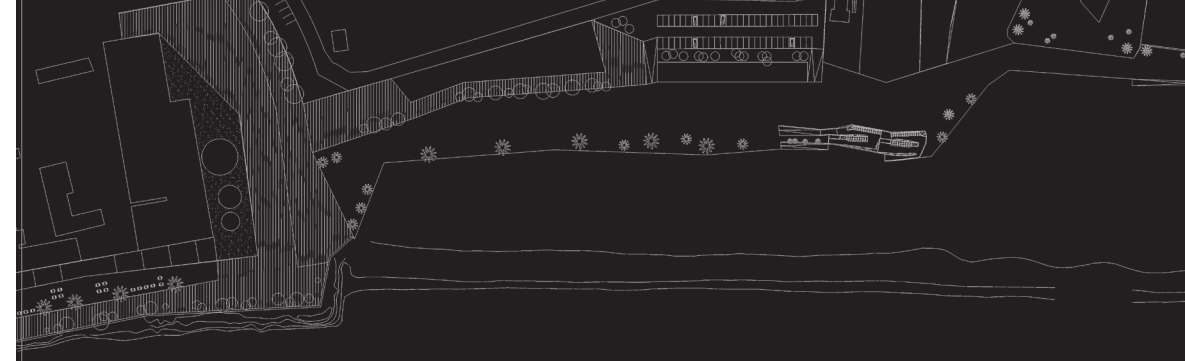


Se pretende integrar una realidad urbana de carácter mestizo, deudora de una trama rural tradicional, con un tejido de carácter invertebrado. Se propone una intervención que no sólo explora las posibilidades tipológicas que se necesitan en la zona, el hotel, sino que se posiciona a favor de un nuevo sistema de gestión urbana que concilia alojamiento y cultivo.

La reflexión se realiza en torno a la condición de un tejido sin consolidar tradicionalmente dedicado al cultivo y que es ahora de una insólita densidad urbana .

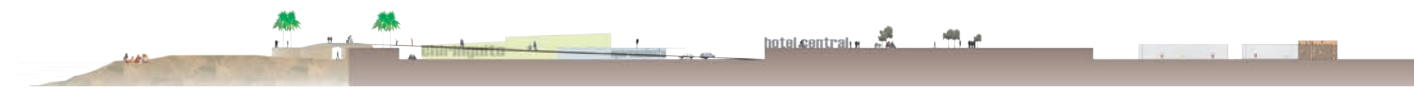
A esta circunstancia se responde con una tipología de hotel difuso y descompuesto, cuyas funciones y actividades quedan dispersas en el territorio de cultivo haciendo posible la ocupación turística de media densidad con la explotación agrícola.

Para la zona que nos ocupa, TH1 de 40 hectáreas, corresponderán 2500 camas, que se dividirán en tres hoteles. A cada hotel corresponden ,por tanto, 833 camas, que se reparten entre 27 módulos/hotel. Cada módulo/hotel constará de los núcleos de habitación en un número que variará de 14 a 36,según las dimensiones del módulo. Cada núcleo de habitación consta de 4 camas, dos baños, 1 aseo, una sala de estar, una pequeña cocina con almacén y una plaza de garaje, todo ello repartido en dos plantas y sótano. Esta distribución irá variando para ajustarse a las unidades de habitación de 120, 60 y 40 m2.



09

10

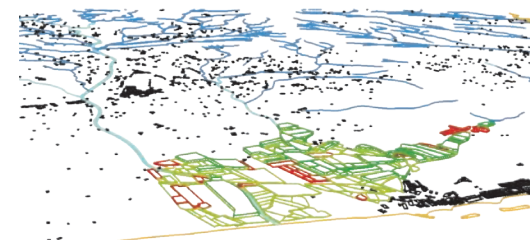
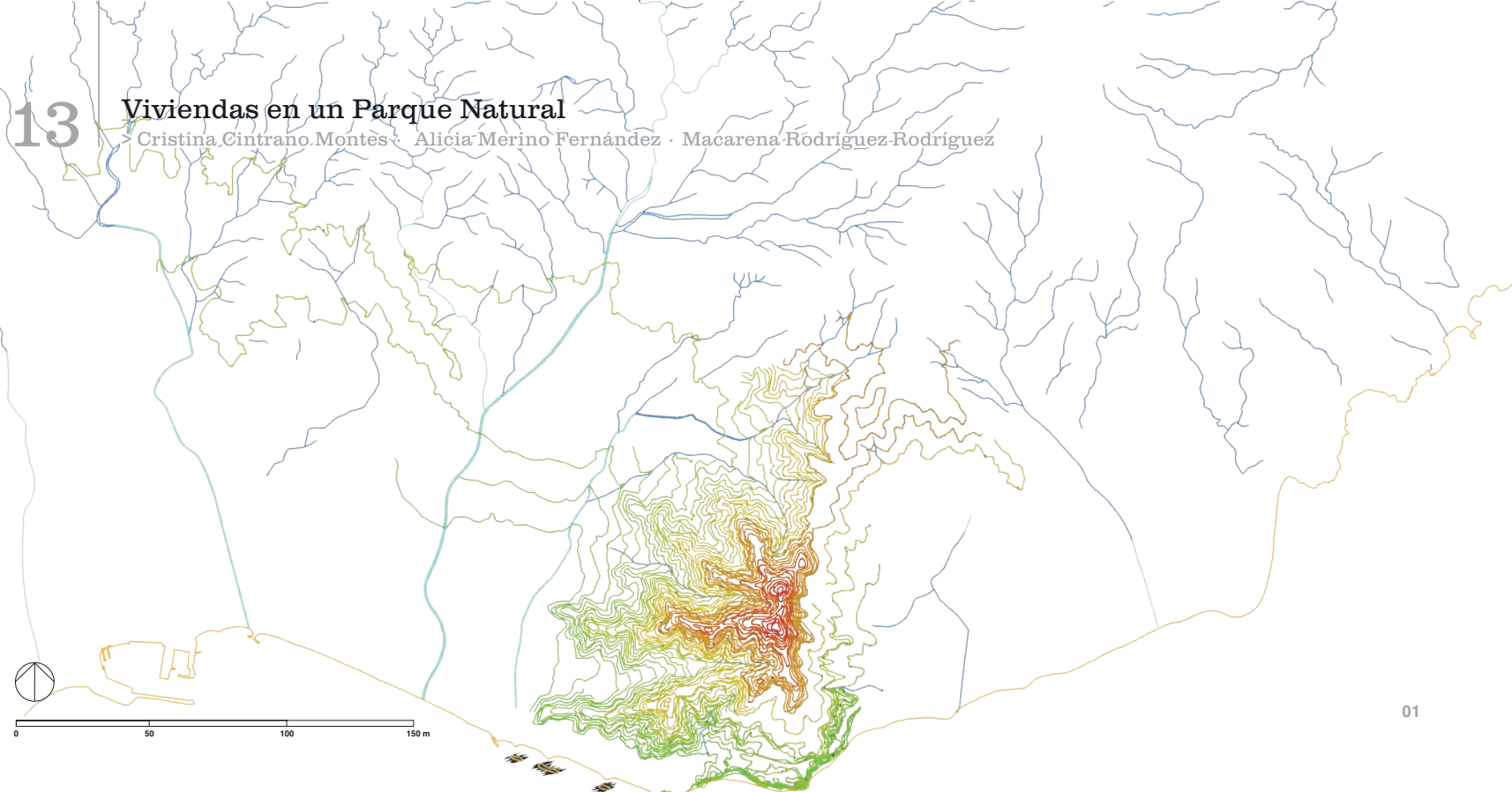


11

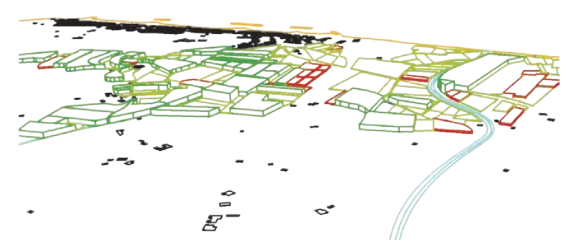
- 07 - Uno de los miradores propuestos
- 08 - Imagen de la maqueta
- 09 - Plano de la intervención
- 10 - Uno de los miradores propuestos
- 11 - Imagen de la maqueta
- 12 - Planta de la intervención



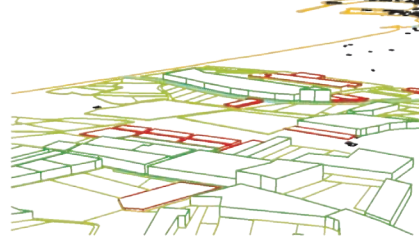
12



02



03

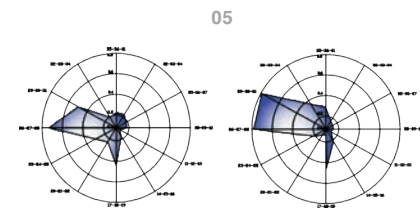


04

El objetivo fundamental de este trabajo es poner en manifiesto que las nuevas comunicaciones y el desarrollo de las nuevas tecnologías no están relacionados con la manera de entender un lugar y mucho menos con la manera de posicionarse en el mismo. Se planteaba en el litoral granadino un crecimiento hipotético determinado por la construcción de la autovía, que conecta definitivamente la costa tropical, con el este y el oeste de la península. Este elemento de comunicación se entiende como un generador de actividad, y el cercano ejemplo de Málaga nos

hace pensar en muchas cosas que podrían suceder en las playas, laderas y vegas de Granada.

El lugar donde nosotros fijamos nuestra atención es Torrenueva, nos encontramos frente a un paisaje natural, en el que el cultivo tradicional salpica de color la vega que ocupa, los invernaderos se encuentran de forma muy dispersa y la playa se entiende como un espacio virgen para el disfrute de los bañistas. Esta zona de vega es recorrida por dos ramblas y a ella se asoma la media ladera.



102

Esta media ladera se relaciona visualmente con Motril, con la playa, con la vega y consigo misma. Es una fachada de Motril.

Nosotros entendimos esta ladera como el mejor lugar de expansión, con ello conseguimos los objetivos fundamentales que nos planteábamos, la preservación de las ramblas como un espacio no solo de cultivo sino de actividad al aire libre, frenar la construcción en primera línea de costa, no crear grandes densidades de ocupación

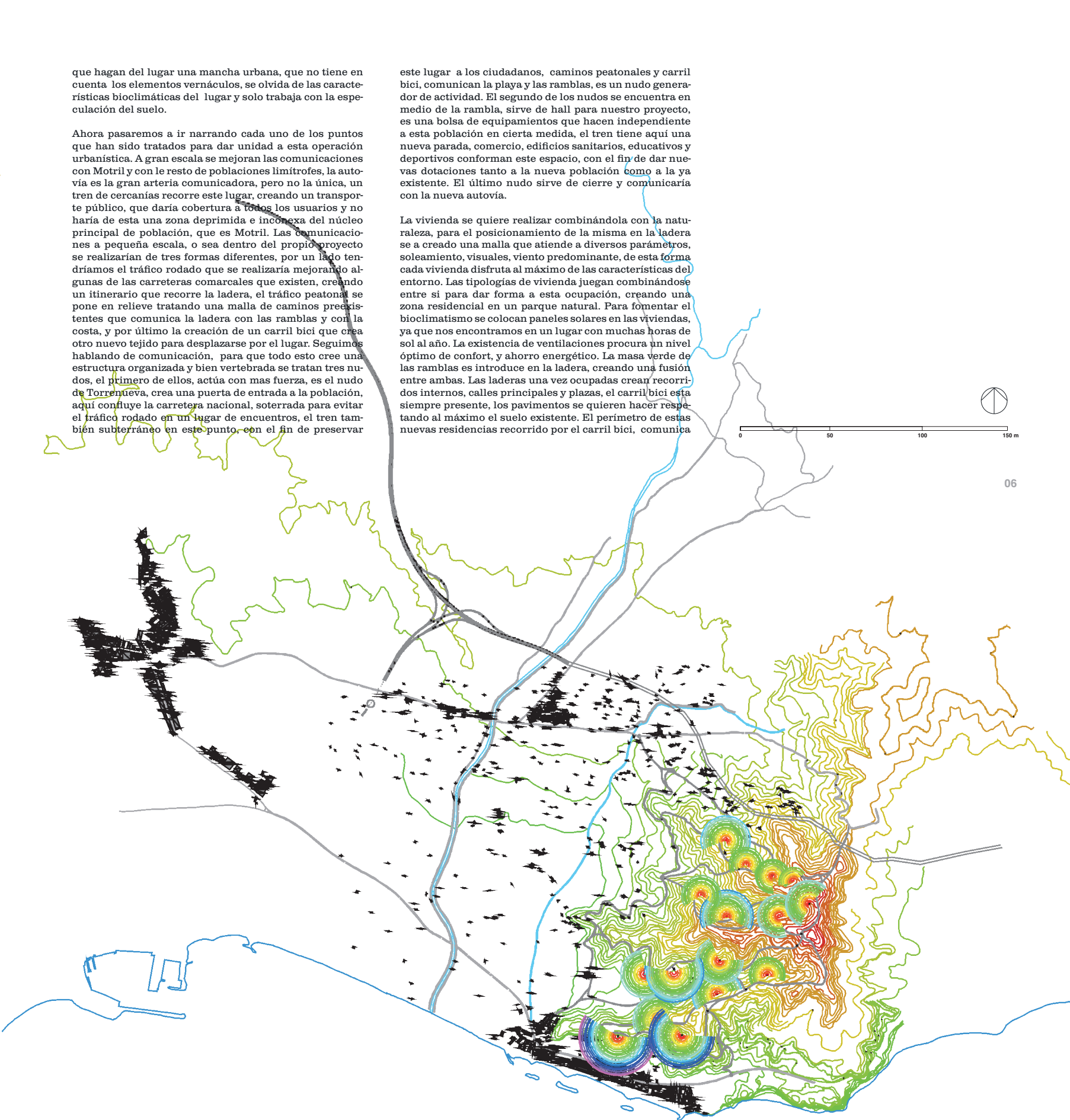
- 07 · Uno de los miradores propuestos
- 08 · Imagen de la maqueta
- 09 · Planta de la intervención
- 10 · Uno de los miradores propuestos
- 11 · Imagen de la maqueta
- 12 · Planta de la intervención

que hagan del lugar una mancha urbana, que no tiene en cuenta los elementos vernáculos, se olvida de las características bioclimáticas del lugar y solo trabaja con la especulación del suelo.

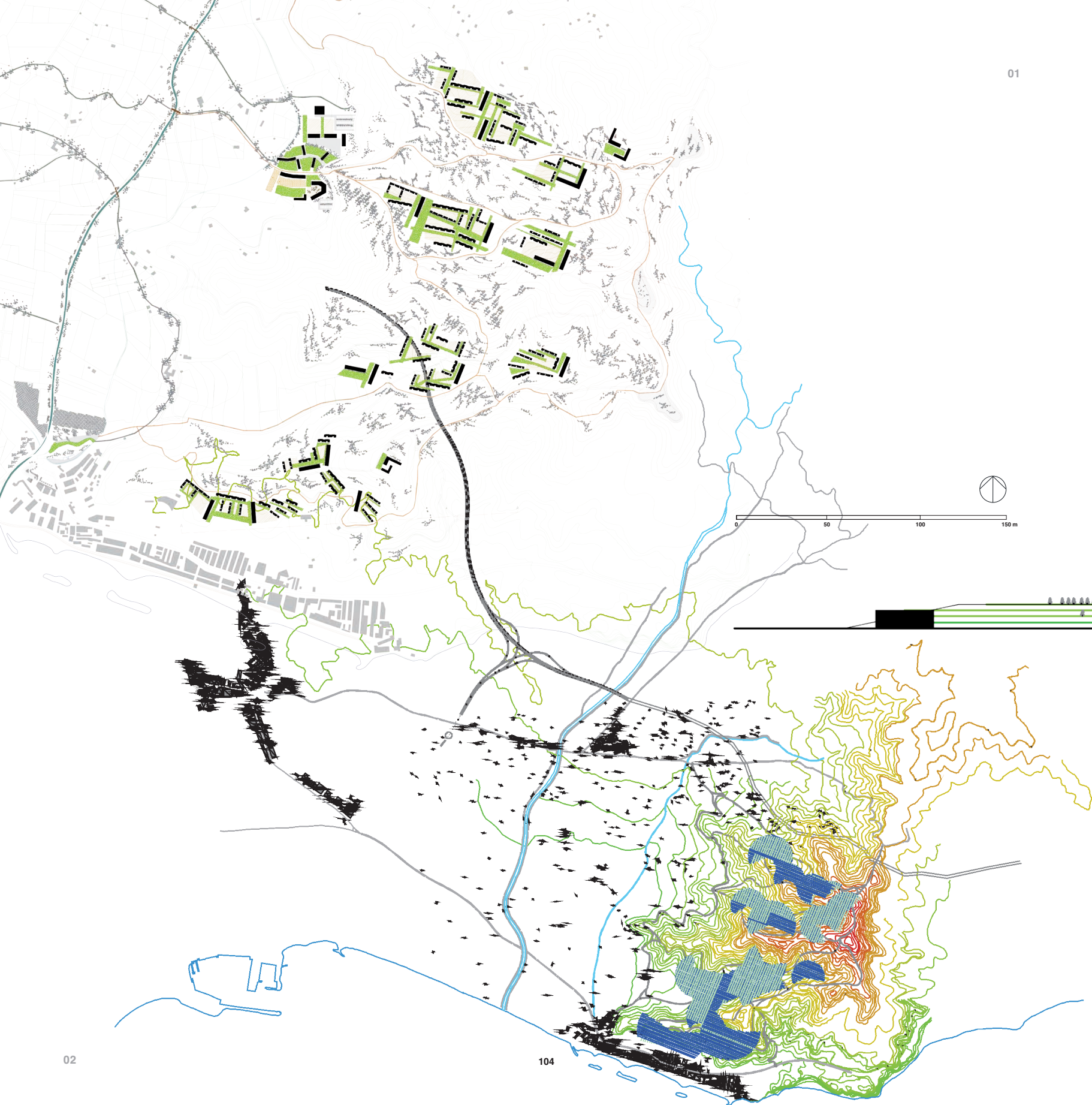
Ahora pasaremos a ir narrando cada uno de los puntos que han sido tratados para dar unidad a esta operación urbanística. A gran escala se mejoran las comunicaciones con Motril y con el resto de poblaciones limítrofes, la autovía es la gran arteria comunicadora, pero no la única, un tren de cercanías recorre este lugar, creando un transporte público, que daría cobertura a todos los usuarios y no haría de esta una zona deprimida e inconexa del núcleo principal de población, que es Motril. Las comunicaciones a pequeña escala, o sea dentro del propio proyecto se realizarían de tres formas diferentes, por un lado tendríamos el tráfico rodado que se realizaría mejorando algunas de las carreteras comarcales que existen, creando un itinerario que recorre la ladera, el tráfico peatonal se pone en relieve tratando una malla de caminos preexistentes que comunica la ladera con las ramblas y con la costa, y por último la creación de un carril bici que crea otro nuevo tejido para desplazarse por el lugar. Seguimos hablando de comunicación, para que todo esto cree una estructura organizada y bien vertebrada se tratan tres nudos, el primero de ellos, actúa con más fuerza, es el nudo de Torrenueva, crea una puerta de entrada a la población, aquí confluye la carretera nacional, soterrada para evitar el tráfico rodado en un lugar de encuentros, el tren también subterráneo en este punto, con el fin de preservar

este lugar a los ciudadanos, caminos peatonales y carril bici, comunican la playa y las ramblas, es un nudo generador de actividad. El segundo de los nudos se encuentra en medio de la rambla, sirve de hall para nuestro proyecto, es una bolsa de equipamientos que hacen independiente a esta población en cierta medida, el tren tiene aquí una nueva parada, comercio, edificios sanitarios, educativos y deportivos conforman este espacio, con el fin de dar nuevas dotaciones tanto a la nueva población como a la ya existente. El último nudo sirve de cierre y comunicaría con la nueva autovía.

La vivienda se quiere realizar combinándola con la naturaleza, para el posicionamiento de la misma en la ladera se ha creado una malla que atiende a diversos parámetros, soleamiento, visuales, viento predominante, de esta forma cada vivienda disfruta al máximo de las características del entorno. Las tipologías de vivienda juegan combinándose entre sí para dar forma a esta ocupación, creando una zona residencial en un parque natural. Para fomentar el bioclimatismo se colocan paneles solares en las viviendas, ya que nos encontramos en un lugar con muchas horas de sol al año. La existencia de ventilaciones procura un nivel óptimo de confort, y ahorro energético. La masa verde de las ramblas se introduce en la ladera, creando una fusión entre ambas. Las laderas una vez ocupadas crean recorridos internos, calles principales y plazas, el carril bici está siempre presente, los pavimentos se quieren hacer respetando al máximo el suelo existente. El perímetro de estas nuevas residencias recorrido por el carril bici, comunica



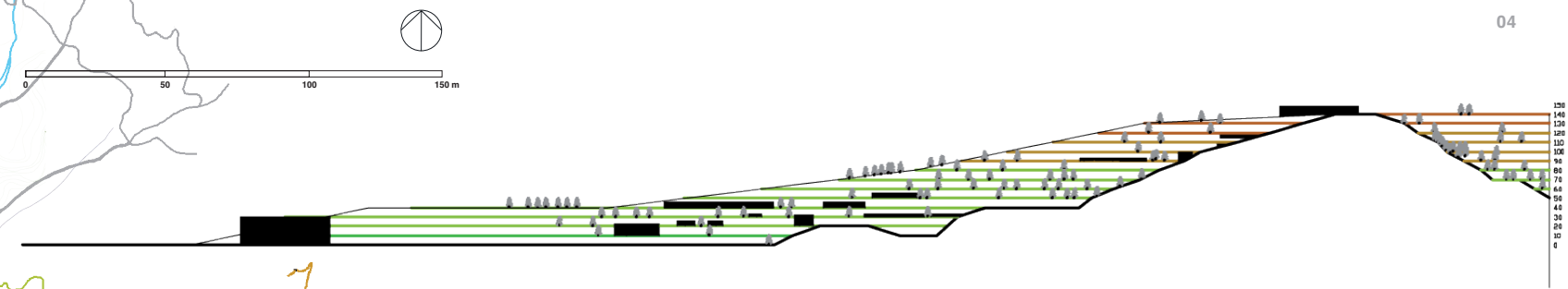
06



01

- 07 - Uno de los miradores propuestos
- 08 - Imagen de la maqueta
- 09 - Planta de la intervención
- 10 - Uno de los miradores propuestos
- 11 - Imagen de la maqueta
- 12 - Planta de la intervención

03



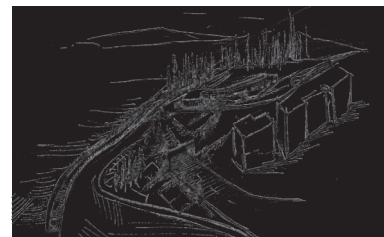
04



desde el último de los picos hasta la playa, por su recorrido va dejando una serie de miradores que hacen más agradable al usuario el itinerario, permitiéndole disfrutar al máximo de la naturaleza.

Para equipar esta zona no solo se cuenta con el equipamiento central de la rambla, sino que también se han tratado dos zonas, de menor escala dentro de las viviendas, de esta forma se pueden cubrir de una manera más rápida las necesidades más básicas, y diarias.

La preservación de las ramblas quieren parar el salto de los invernaderos, desde la población cercana de Carchuna, fenómeno que ya se está produciendo, y servir de frontera para la preservación de este entorno natural. La rambla se trata de una manera especialmente sutil, se pone en valor la nueva vegetación y se resalta una trama de caminos que comunican ambas ramblas y la vivienda. El carril bici y otro peatonal discurren longitudinalmente por la misma comunicándola con la playa, durante su recorrido van dejando una serie de puentes que comunican ambas ramblas y hacen posible el paso de una a otra. Para la reutilización del agua en esta zona se plantean dos depuradoras, aprovechan el agua de los ciudadanos para el riego de los cultivos de esta forma se hace el lugar más sostenible.



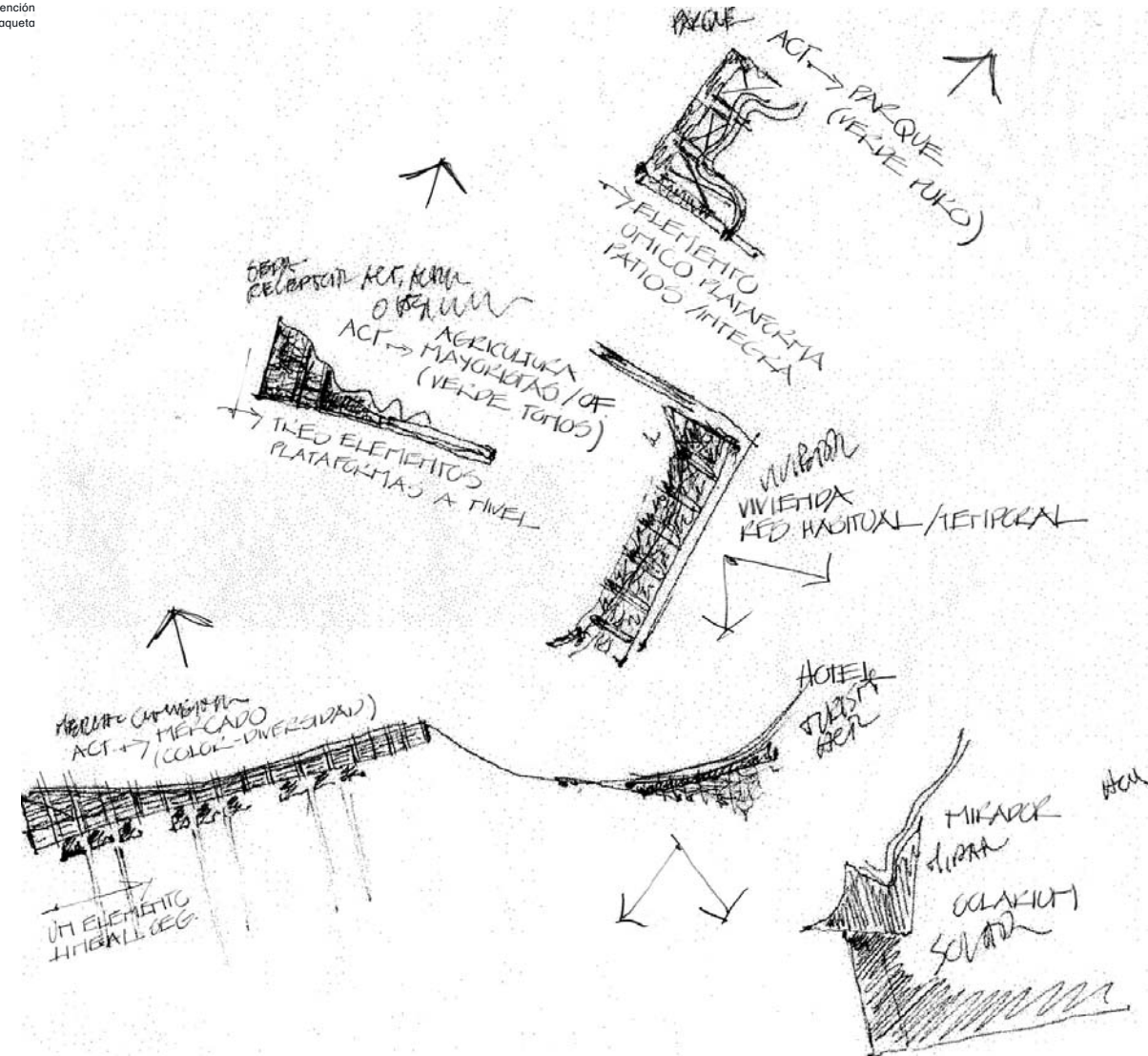
05

02

104

105

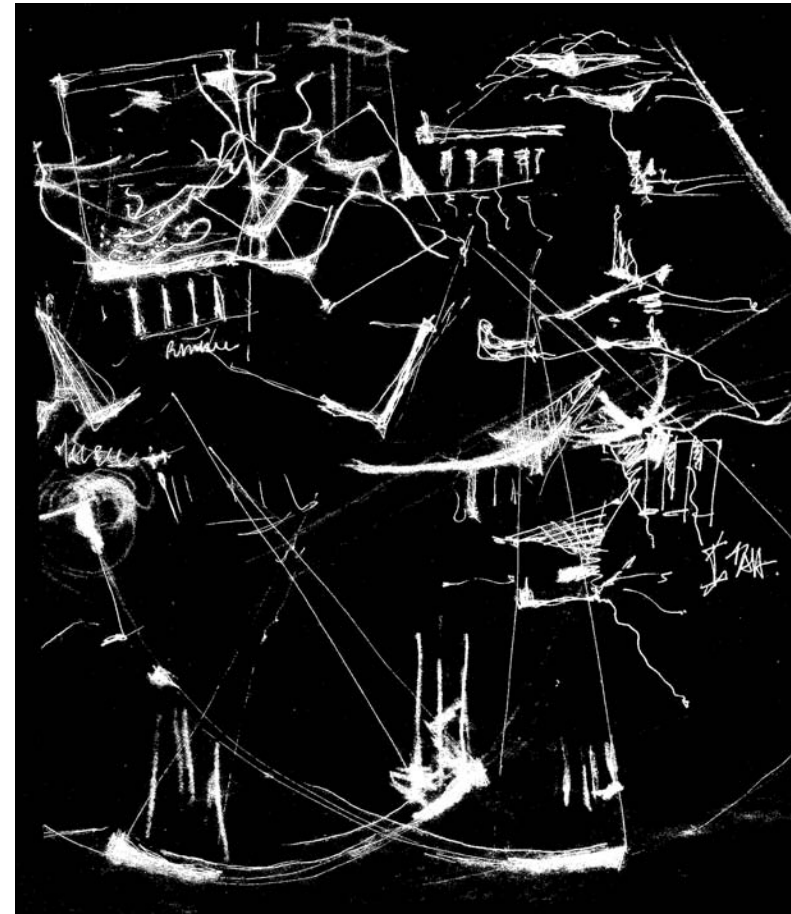
- 01 · Ejes de Desarrollo
- 02 · Uno de los miradores propuestos
- 03 · Imagen de la maqueta
- 04 · Planta de la intervención
- 05 · Imagen de la maqueta

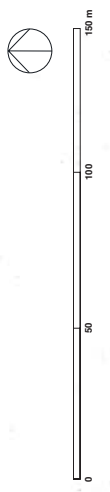
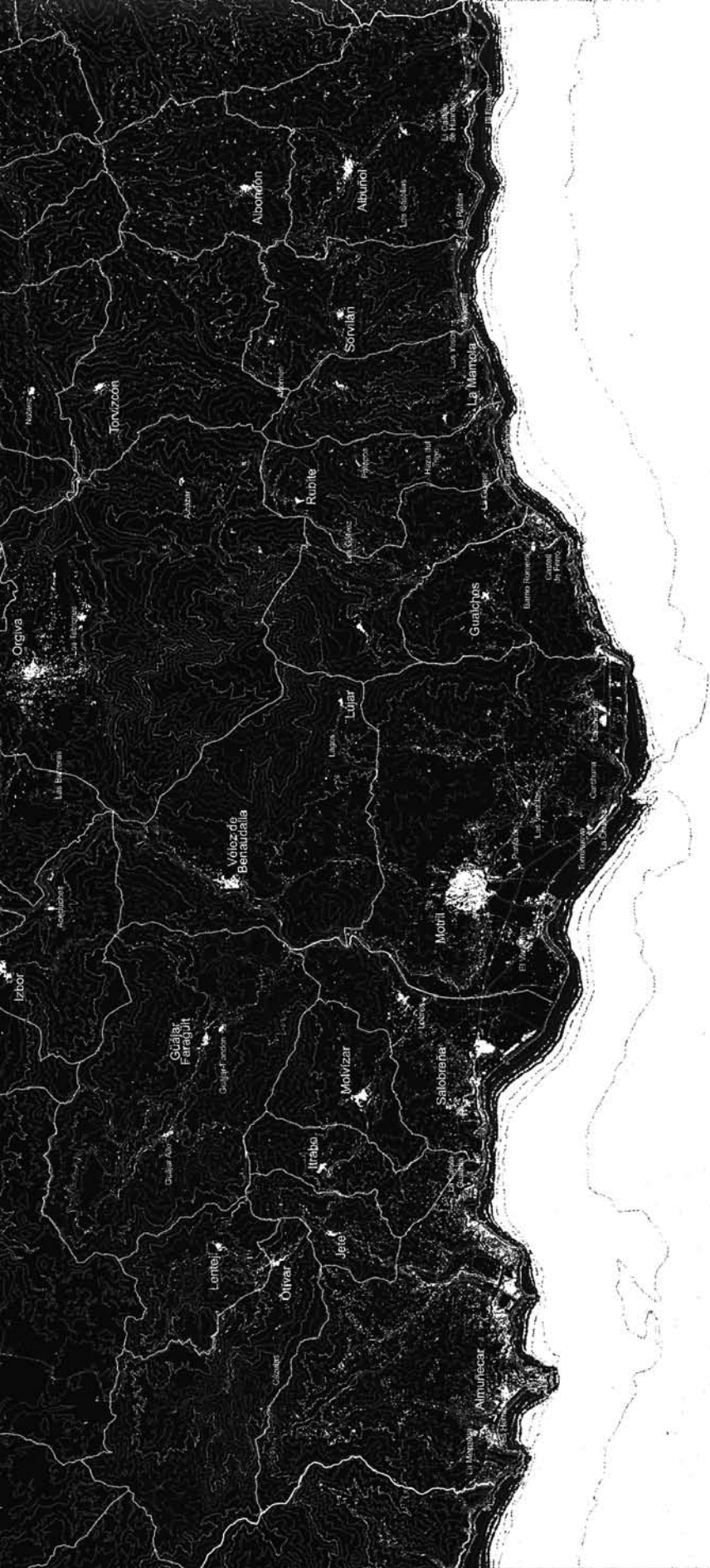


los objetivos

El desarrollo de la propuesta va dirigido a pensar en una intervención en el territorio del litoral de Granada, producto del entendimiento de sus posibilidades como parte del todo que conforma el espacio litoral Mediterráneo. Intentando dar respuesta adecuada al potencial y a las condiciones presentes y futuras de sus actividades y emplazamiento.

Para ello, como primer acercamiento al problema, hemos de pensar en los datos que arroja el enunciado de la práctica. Así pues, nuestro planteamiento ha de tener en cuenta nuevas infraestructuras que se sumarán a las condiciones actuales, como lo son la aparición de una autopista, la posibilidad de la extensión de la red ferroviaria y su paso por el litoral andaluz, el desarrollo de puertos comerciales que fomenten la explotación agrícola intensiva tropical, de puertos deportivos destinados al esparcimiento y a la actividad turística, sin olvidar la influencia del rápido desarrollo de la colindante localidad de Málaga frente a la tranquilidad del litoral granadino.





De igual modo, observando el territorio a estudiar, encontramos actuaciones caracterizadas en su mayoría por obviar los valores morfológicos, paisajísticos, económicos y sociales del lugar; con programas poco flexibles destinados en su mayoría a una única función. Es por esto que en nuestro ejercicio hemos de apuntar a la búsqueda del valor local, de la importancia del paisaje, de la continuidad de lo verde, acompañado de diversidad y complejidad, tanto en la disposición de los espacios, en el desarrollo de los usos, como en la movilidad y desenvolvimiento de las personas. Conjugando los nuevos planteamientos con los valores de la tradición.

Atendiendo a estas premisas, las posibilidades de intervención son amplias, hemos de buscar “un elemento simple de significado complejo”, “la sutileza del emplazamiento”, “la respuesta a condiciones geomorfológicas”, “el desvanecimiento de los contornos”, todos ellos, enunciados muy sugerentes que constituyen propósitos firmes de nuestra actuación. Esto permite centrarnos en cuatro objetivos como punto inicial y de estímulo al trabajo. En primer lugar, eliminar la diferencia entre “rural-urbano”, “local-regional”, “rico-pobre”, “turista-habitante”. Segundo, una propuesta que articule, que evite la segregación del litoral como periferia. Tercero, que se haga presente la relación entre el nuevo enclave y los ya existentes. Y por último, un proyecto que permita potenciar la agricultura y el paisaje rural.

De acuerdo a esto iniciamos un camino que, partiendo del estudio de lo general y tras puntualizar el ámbito elegido dentro del territorio del litoral de la provincia de Granada. Recorre el proceso de su desarrollo con mira a los objetivos iniciales. Hasta llegar a lo más específico, al detallar los aspectos de la posible intervención, sus relaciones e integración al entorno.

el lugar

Antes de la elección del emplazamiento, resulta necesario el estudio a grandes rasgos del medio físico del litoral granadino, así como visualizar las posibilidades de aprovechamiento de los recursos que genera. Para ello haremos referencia a las más destacadas características físico-ambientales y a su ineludible relación con los aspectos humanos, tratando con esto de adecuar nuestra respuesta al entendimiento del estado actual y a ver en su desarrollo futuro las claves de un proceso de continuidad acorde a sus potenciales.

CARACTERÍSTICAS MORFOLÓGICAS

Resulta una costa compuesta por los pequeños deltas de Motril, Almuñécar y La Rábida; calas de profundidad media; así como, la abrupta topografía producto de la culminación de las Sierras Litorales que conforman acantilados al caer al mar.

CLIMA

El litoral de Granada presenta un régimen térmico subtropical, con temperaturas medias anuales que oscilan sobre los 18o C. Territorio de veranos calurosos, inviernos suaves y de estaciones intermedias con temperaturas entre 16o C y 17o C. Todo ello acompañado de brisas y suaves vientos. Condiciones derivadas de su latitud, de su cercanía al mar y de la protección de las barreras montañosas que le caracterizan.

VEGETACIÓN

La costa constituye una zona de transición, con límites no muy definidos. Sin embargo, responde claramente a dos pisos de vegetación; en primera línea el termomediterráneo y en cotas superiores, un poco más alejado del mar, aparece el piso mesomediterráneo.

ACTIVIDADES INDUSTRIALES

En los territorios costeros encontramos emplazamientos de industrias alimentarias, químicas, de materiales de construcción y de auxiliares de transporte. El litoral, dentro de la provincia granadina, constituye el segundo núcleo industrial en importancia, localizado principalmente en Motril.

TURISMO

A pesar de la reducida franja litoral bordeada por terrenos montañosos, la zona del litoral de Granada presenta núcleos de actividad turística como lo son Almuñécar, Salobreña, Castell de Ferro y Motril. Sin embargo, las condiciones geográficas, la proximidad a zonas de un mejor equipamiento y la falta del efecto multiplicador de las actividades existentes hace que sea un punto con potencial a mejorar.

BASE ECONÓMICA

Aprovechando las adecuadas condiciones climáticas de esta parte sur de la provincia, es la agricultura una actividad de importancia, respondiendo en su mayoría al carácter de cultivos subtropicales.

DINÁMICA DEMOGRÁFICA Y DENSIDAD

Es básicamente el desarrollo agrícola el que va a condicionar el movimiento poblacional y su concentración especialmente en Almuñécar, Salobreña y Motril. Aparece pues como rasgo socio-económico relevante el desplazamiento de habitantes de la parte interior hacia los núcleos costeros.

Son estos matices los que nos ponen en conocimiento de la realidad sobre la que debemos actuar. Potenciando el entorno paisajístico, climático, de vegetación y de desarrollo agrícola; además de adecuar las bases de un papel articulador en armonía con sus propias actividades económicas y sociales.

los conceptos

Una vez puntualizados los objetivos que perseguimos y conocidas las características primordiales del territorio a intervenir, las conjugaremos con las posibilidades que nos ofrece el campo de las ideas.

En primer lugar ser conscientes, como claramente se plantea, de que nuestro ejercicio ha de tener su enclave a las afueras de la ciudad, en la periferia. Situación que bajo la comprensión de su significado se convierte en un factor potencialmente sugerente y comprometido.

De la mano de la bibliografía de referencia y en acuerdo con ciertos puntos de vista, podemos hablar de paisaje rural o periferia, como una estructura difusa, como una zona fronteriza comparable a una membrana permeable, como un ámbito de intercambio que, aún presente, tiende a diluirse. Donde “el territorio como forma paisajística” está comprometido con intenciones ecológicas y ambientales de importancia. Donde cobra valor el “apreciar el vacío y los terrenos intersticiales como materia positiva”, así pues, entender un paisaje donde hay espacios y masas que nos permiten imaginar su relación a través del movimiento físico y de la sensibilidad de la percepción como participes activos dentro de un sistema. Esto nos conduce directamente al objetivo, a destacar el carácter de los pliegues de las Sierras Pre-litorales que identifican el entorno costero de Granada, es decir, potenciar la “FUERZA DEL LUGAR” y las experiencias que este nos pueda proporcionar, dejando que sea el sujeto el que una las piezas de un espacio sugerido. “Es este movimiento entre la percepción y el pensar más allá de los cauces predeterminados lo que se ha puesto en marcha en la periferia”.

Nos planteamos el respeto y la presencia del paisaje como fundamental, ya que ha de ser protagonista manteniéndose como plano unificador continuo de las diferentes imágenes que se nos muestran, de no ser así, predominando lo construido dejaríamos de hablar del espacio de lo natural, del predominio de lo verde. Es así como conservando el paisaje aparecerán intervenciones aparentemente aleatorias, que no buscan otra cosa que implicar al sujeto en el desarrollo de un sistema de objetos, que se funden en su entorno, que se entrelazan entre ellos, que articulan procesos y actividades. Con la capacidad de pasar de elemento único de fácil lectura con un determinado emplazamiento, a un complejo entramado de intercambios por descubrir al disfrutar de las bondades del lugar.

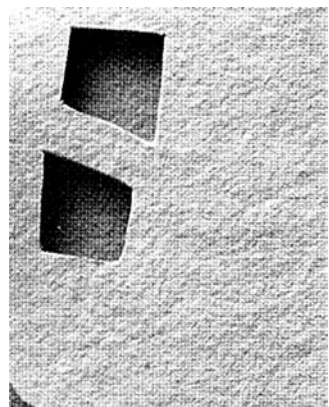
- 01 · Ejes de Desarrollo
- 02 · Uno de los miradores propuestos
- 03 · Imagen de la maqueta
- 04 · Planta de la intervención
- 05 · Imagen de la maqueta
- 06 · Ejes de Desarrollo



02



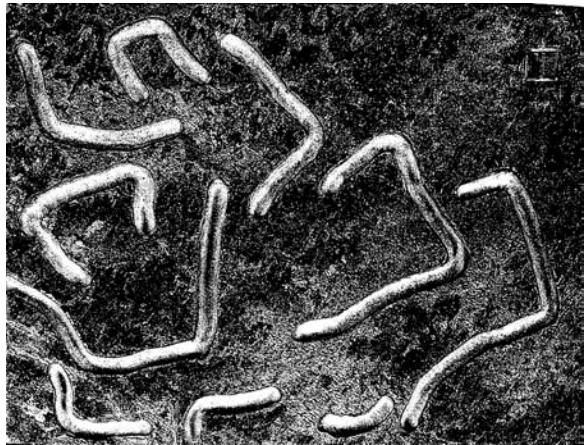
03



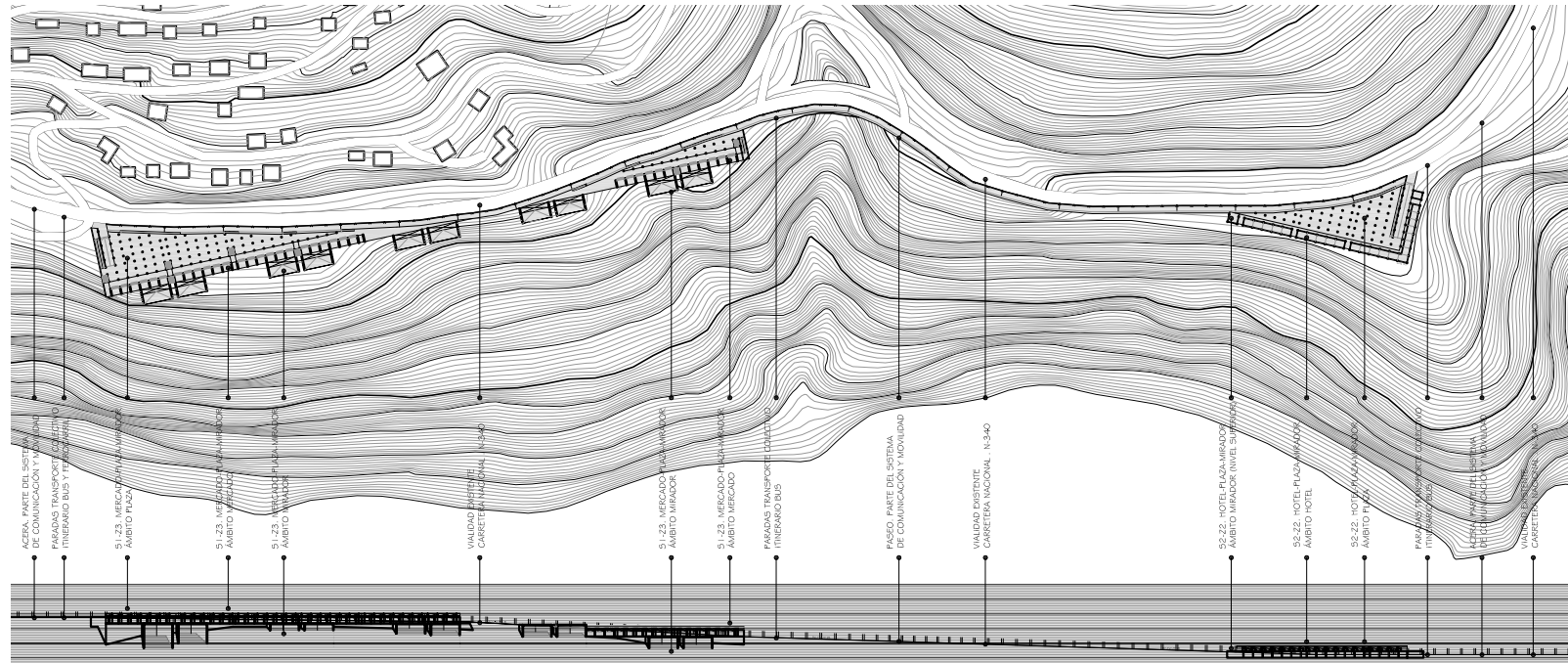
04



05



06



01

sector de actuación

Para el estudio y desarrollo de la propuesta se ha elegido el ámbito "Almuñecar-Salobreña", y dentro de este, el correspondiente a parte del territorio comprendido entre Almuñecar y La Rábita.

Precisando, el planteamiento se ha de localizar en el límite territorial del término municipal de Salobreña, colindante con el término municipal de Almuñecar y hacia el interior, con el término municipal de Itrabo. La mayor parte del emplazamiento de la intervención aparece sutilmente acoplado al perfil de la formación montañosa denominada "Torre del Cambrón" y, ya en contacto con el mar, "Punta Torre de Cambrón".

La extensión del conjunto es aproximadamente de 400 hectáreas. Con un desarrollo longitudinal paralelo a la costa de 2000 m e igualmente, en sentido transversal, perpendicular a la línea del litoral, 2000 m hacia el interior.

Ha sido aquí, previo análisis general, donde hemos ha-

llado el enclave idóneo para el despliegue de nuestra intervención, apoyada en la base del territorio como forma paisajística. El sector presenta una abrupta topografía atravesada por la actual carretera nacional N-340 y, a su vez, dibujada por numerosos caminos secundarios. La mayoría correspondientes a la única urbanización del ámbito elegido o como compañía a la esporádica aparición de cortijos hacia el interior. De importancia es la presencia del verde, acorde a los predominantes usos del suelo, de montes bajos y frutales, que tendrán papel importante como elemento integrador del proyecto.

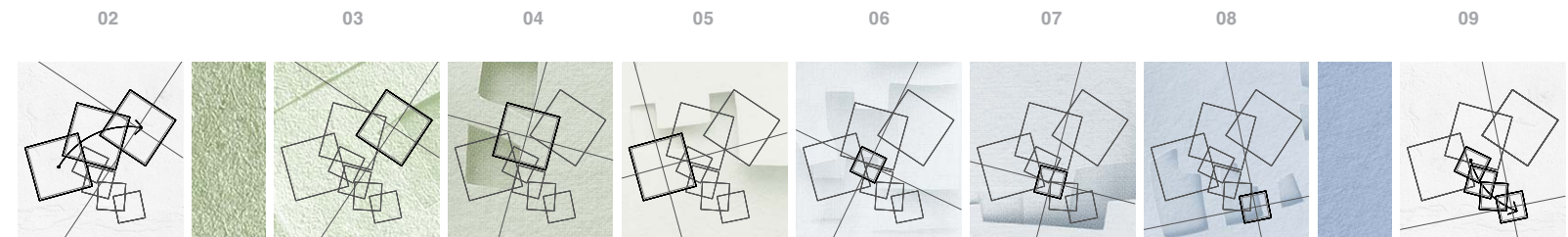
En definitiva, constituye un lugar cuya morfología permite trabajar sobre él para resaltar los pliegues y las rugosidades de las elevaciones montañosas, así como evidenciar a través de la actuación, las múltiples sensaciones de más o menos cercanía al mar.

la propuesta

Al poner de manifiesto nuestra intención, referida al tratamiento "del lugar" al intervenirlo, nos ha acercado al

propósito del proyecto. De esta manera podemos hablar de "INCISIONES" en el territorio, de sutiles trazos dentro del paisaje, donde cada uno tiene matices definitorios y busca continua relación con el entorno. Hablamos de figuras que a pesar de esbozar determinadas líneas horizontales de la sinuosidad topográfica del solar, persiguen diluirse en él.

Estas "INCISIONES" formalizan el planteamiento de la creación de unidades de usos estrechamente relacionadas. Una vez centrados en el ámbito elegido, se plantean unos ejes guía y es a partir de ellos que se ordenan dos sistemas. El primero, que parte cercano a la costa y se adentra en el territorio y un segundo que comienza en el interior y se desarrolla en dirección al mar. Cada uno de estos sistemas cuenta con tres zonas claramente definidas, resultando un total de seis zonas en continuo intercambio como reflejo de diversidad y continuidad. El planteamiento de los sistemas ha tenido como criterio conceptual el hacer dos recorridos; el "color verde (naturaleza)" en el primer caso, que se interna en la montaña, y el "color azul (agua)" para el segundo que se extiende hacia el mar.



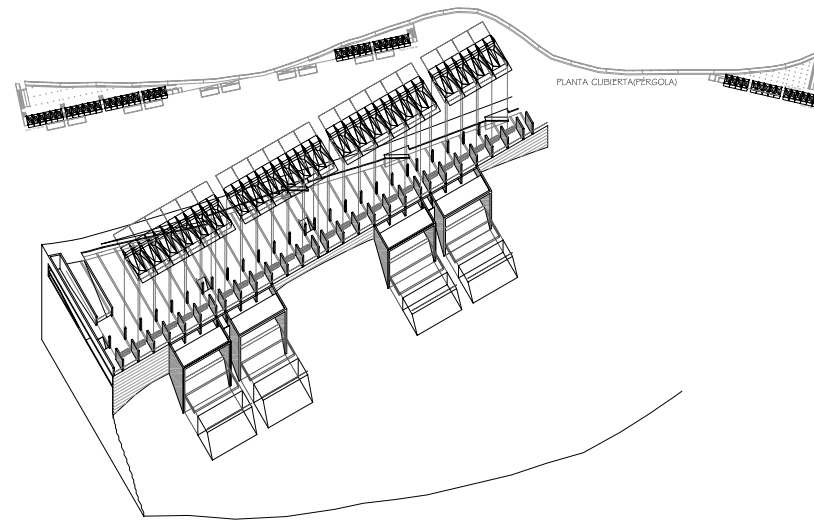
110

El sistema primero propone con sus tres elementos la relación entre "el mercado - la actividad agrícola - el parque". Si nos situamos en el corazón del sector de actuación nos hallamos en el verde más puro, condición que nos lleva a pensar en el desarrollo de un parque. Luego, entendiéndose que es un verde que nos proporciona frutos, la línea la continúa un espacio destinado a la actividad agrícola y a su posible comercio al mayor, son los frutos portadores de colorido y reflejo de su propia tierra los que nos llevan a plantear la tercera pieza del sistema que es la del mercado como reflejo directo, en cada una de sus paradas, de un paisaje que produce.

Mientras que el segundo se ocupa de las tres zonas destinadas a "la vivienda - el hotel - el mirador". Muy estrechamente relacionado con el sistema inicial, aparecen simultáneamente tres piezas en su cercanía, que de forma similar parten del centro. El primer enclave se plantea como espacio para la vivienda, ya sea habitual o temporal, con población no solamente dedicada al disfrute sino que también puede responder a las actividades laborales que genera el primer sistema. La segunda pieza, se materializa en un hotel para el desarrollo turístico que en la línea del esparcimiento concluye en una tercera zona cercana al mar, destinada a mirador. La idea es que estos puntos estratégicos con características específicas se enriquezcan los unos a los otros, fruto de su continuo entrelazamiento provocado por los sujetos que se desenvuelven en ellos y entre ellos. Cada zona parte de un atractivo particular pero el valor real se condiciona a su relación con el resto de piezas del planteamiento ya que el intercambio entre ellas y sus respectivos sistemas componen una única propuesta.

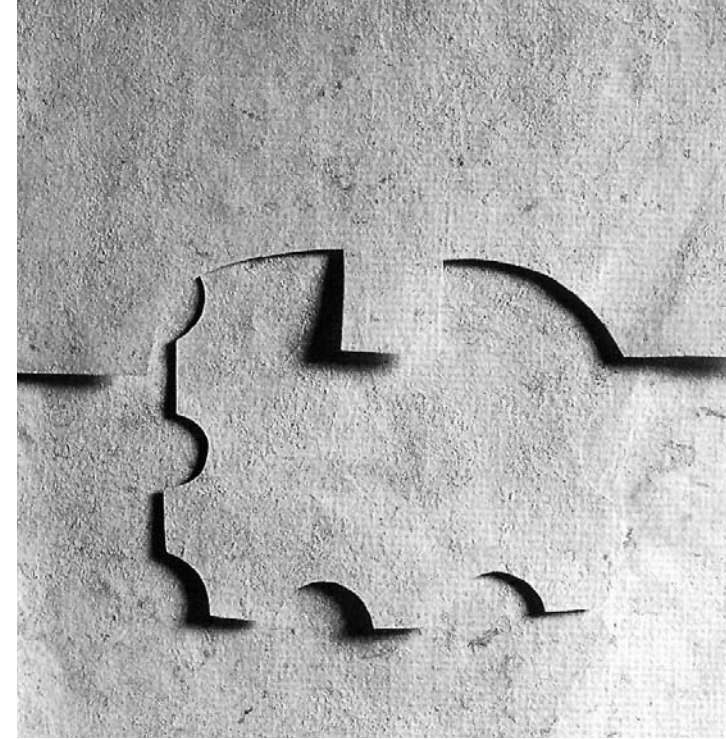
A continuación se presentan una serie de bocetos que reflejan el proceso, acompañados de una sucesión de esquemas que muestra el orden de los sistemas, de sus zonas y del cómo aparecen las "INCISIONES" en el lugar.

10

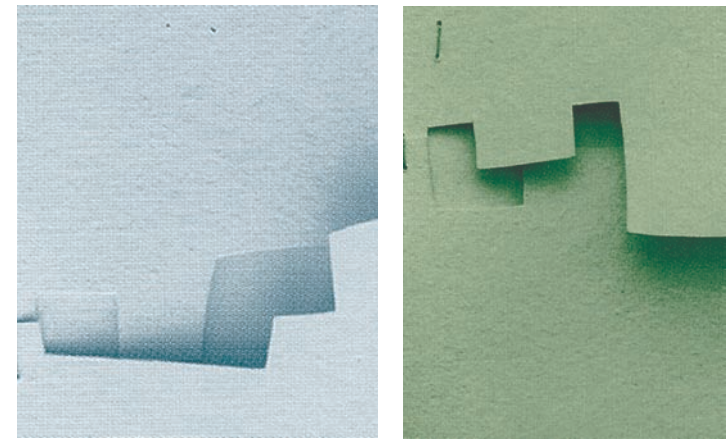


- 01 · Ejes de Desarrollo
- 02 · Uno de los miradores propuestos
- 03 · Imagen de la maqueta
- 04 · Planta de la intervención
- 05 · Imagen de la maqueta
- 06 · Ejes de Desarrollo
- 07 · Ejes de Desarrollo
- 08 · Uno de los miradores propuestos
- 09 · Imagen de la maqueta
- 10 · Planta de la intervención
- 11 · Imagen de la maqueta
- 12 · Ejes de Desarrollo
- 13 · Imagen de la maqueta
- 14 · Ejes de Desarrollo

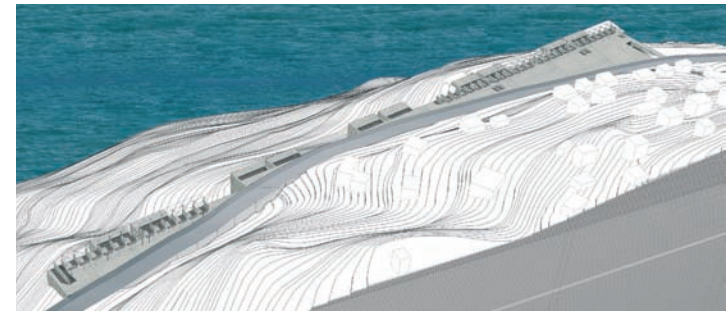
11



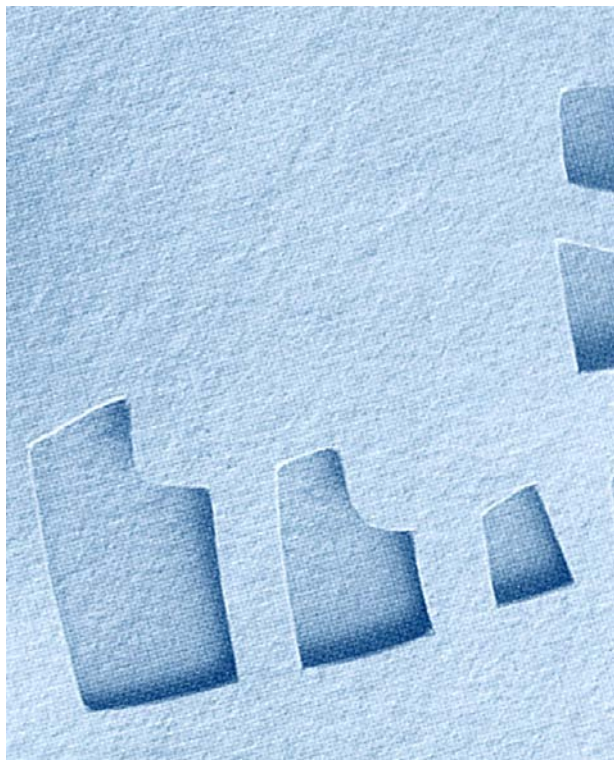
12 / 13



14

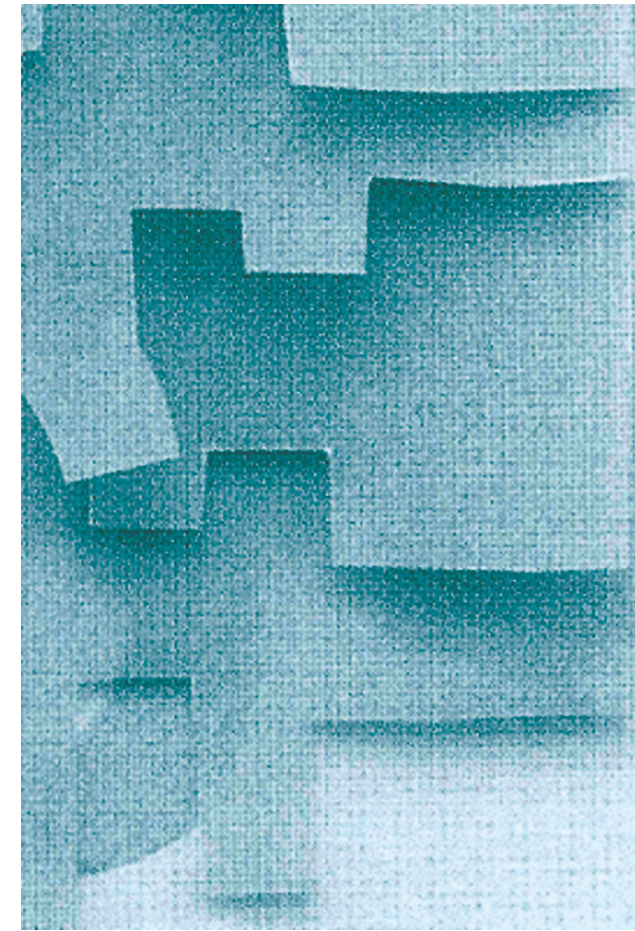


111



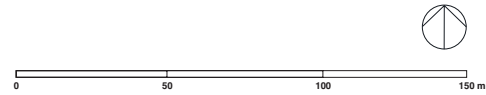
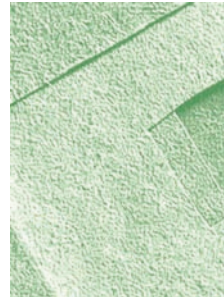
01

- 01 - Ejes de Desarrollo
- 02 - Uno de los miradores propuestos
- 03 - Imagen de la maqueta
- 04 - Planta de la intervención
- 05 - Imagen de la maqueta



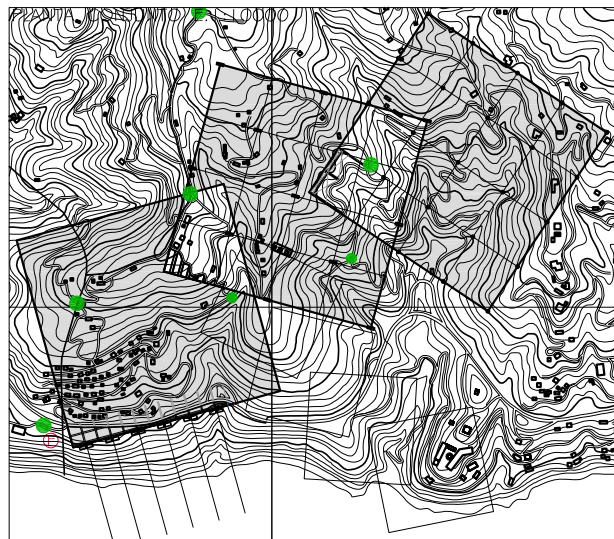
02









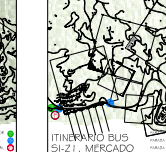
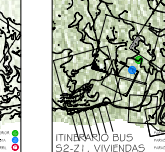
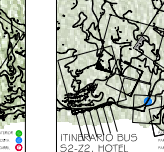
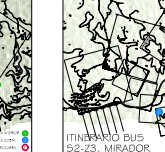

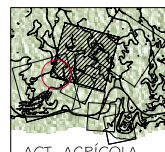
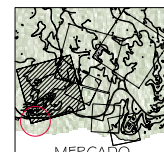
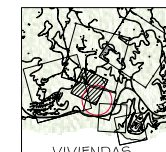
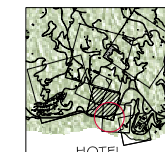
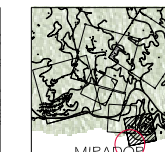

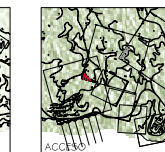
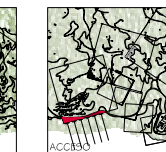
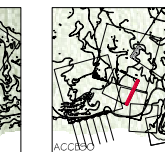
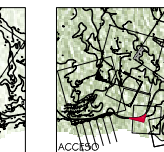
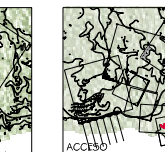



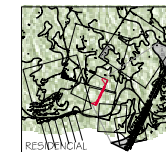




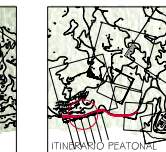
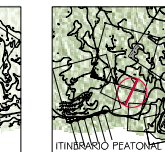
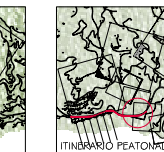
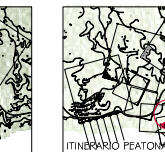
03 >

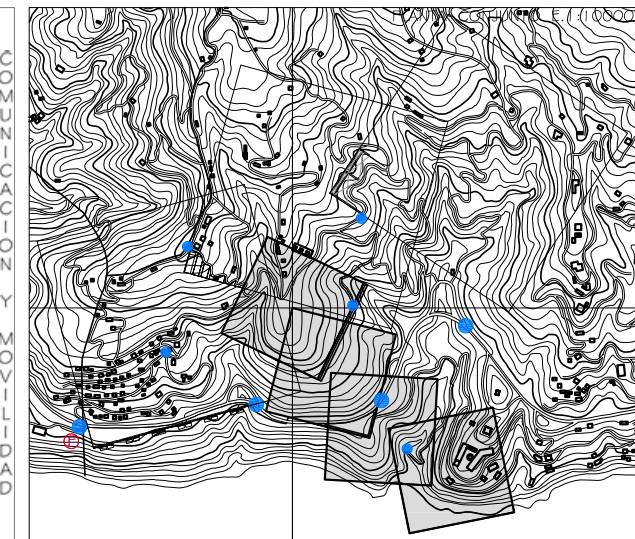


04

05

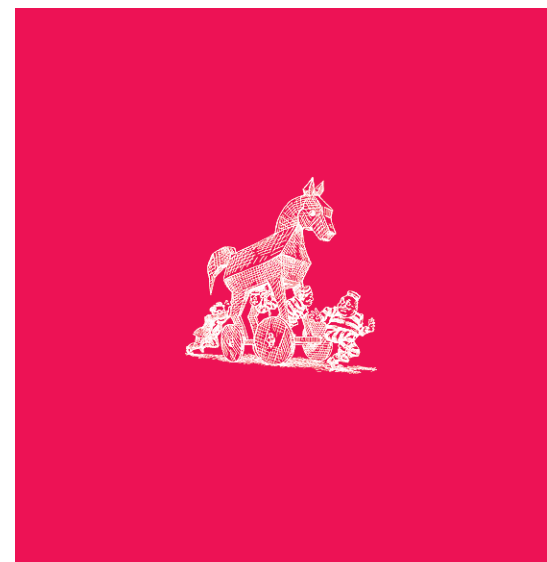






16
possible territories
DAVID CABRERA MANZANO



26
trojan horses
RAFAEL REINOSO BELLIDO



38
the urban fabric and its roadways
JOSÉ LUIS GÓMEZ ORDÓÑEZ

36
temporary networks
JUAN LUIS RIVAS NAVARRO

08
*the ordering
and design of coastal spaces*
JOSÉ LUIS GÓMEZ ORDÓÑEZ



2003
2004
un
cursodeurbanismo
ENGLISH SUMMARY





THE ORDERING AND DESIGN OF COASTAL SPACES

> José Luis Gómez Ordóñez.

Dedicating an urban planning course in the School of Architecture to the preparation of designing strategies for the ordering of the coastline could make sense, due to the growing prominence of coastal strips existing in the world and in the lives of this planet's inhabitants.

Among the coastal areas, the Mediterranean, unlike the other seas which appear to us as a constellation of very differentiated places, seems to be a sea which homogenises its coasts and makes use of its particularities by converting them into more generic attributes. It is especially interesting then to highlight the strength of its diversity (the defining character for places) on its coast, in order to right away establish some criteria for good order and good practices in the incessant transformation of areas requested for planning.

Mediterranean places

Indeed, the immediate perception of this sea is that of its unity, so well-trodden are its coasts by Phoenicians, Greeks and Romans. One of the Greek names for the sea is Pontos, which means the sea as a road or expanse. Another, Pelagos, is applied to the sea as a scene. Then there is the very name we know it by, the Mediterranean, which expresses the act of

bathing the nearby earth. Braudel stresses this condition of the Mediterranean as meaning “the roads of the sea and earth, united between themselves. In other words, everything in a system of circulation... the Mediterranean is a space-movement”.

But there is another Greek name for the sea, Kolpos, which means a womb or shelter, and refers to the part of the sea which “embraces” the coast; this isn't too far from the idea of a port shelter, which hugs the road in the city. Braudel again comments, “...roads mean cities; the modest ones, the average ones and the largest ones, all extending their hand”. Cities which are surrounded by their irrigation “arenas” and which establish a dense counterpoint to the vacuums of the ager (the wheat and grape farming fields) and the saltus (forests and thickets). In the Mediterranean, points out M. Aymard, “the cities do not arise out of the countryside but the countryside out of the cities which they can bearly supply”. In this way, these authors refer to a Mediterranean where there are many “belltowers and minarets” and many lesser seas coming from the open sea “as if everyone wanted their own sea in front of their coast”.

The ancient colonizers knew a lot regarding the search and discovery of appropriate places to settle, the protected cove, the useful areas, etc. The difficulty of establishing connections with the interior due to the mountain ranges close to the coast has been a factor in the coastal dissemination and to the intensive use of the hillsides facing the sea. And the large prairies and deltas are a by-product of the command enforced over the digressing waters; it was necessary to burn down the hostile marshes and protect it from the destructive rivers of water accumulated during the ruthless winter to rid the area of malaria. Conquering the prairies for agriculture meant first triumphing over unhealthy water, then bringing the revitalised water into the necessary irrigation channels. In this way, the oasis was constructed, the Concha d'Oro in Palermo, the orchards of Valencia, the tropical crops of the Granada coast, etc.

These acts of mankind would today be qualified as devastating to the natural equity; but now we have as much or even greater need than our ancestors to carry out very delicate works in order to adapt the economy and territory, to save the area from new devastations and to irrigate it with new revitalising inflows.

In this way, we find ourselves with the other two dimensions which, together with that of the linear coastal form, are those which grant a specific and distinct characteristic to each stretch; the dimension perpendicular to the coast registers the interweaving of the area in valleys which, in a few kilometers, leads us from the wide and flat delta to the torrents penned into deep furrows. This

shows us the different gradients which the terrain may adopt from the beach or the cliff to the edge of the basin. If the longitudinal coastal coordinate refers us to the “delocalisation”, to the generic, to the homogenizing motorway, to the series of marinas and boardwalks which so often find differences in banal design details for pavement or lampposts, the valley section leads us to the reflections of P. Geddes on the height gradient and the functions of different cornices. Well, perhaps this is too wordy a description just to establish that each coastal area has an X, a Y and a Z. But it is still worthwhile to pay attention to such a precise localising identity, both in the defense as well as in the attack of the coastal areas. It could be said that they have lost their way while becoming, more and more, rhetorical oppositions between country and beach, between citizens and tourists, between urban planning and preservation, without searching for innovative formulas and reasonable compromise within the framework of the challenges which are imposed on us by the era we live in.

Strategies for the Granada coastal area

More and more, spatial planning works are in great measure demanding supra-municipal approaches, and in this way, it is acknowledged by the Andalusian administration itself that metropolitan and subregional plans are being carried out in major cities and on the coast. In other words, in the most dynamic areas of the Andalusian region.

However, it must be recognised that the plans which are drafted for these areas lack efficiency and interest due to being limited to residual ranges of decision which are not subjected to consistent links through the plans of the different municipal territories which comprise these areas.

Few municipalities, in addition, can deny the fact that many of the decisions which truly affect their territory are some important initiatives which are located in neighbouring municipalities.

And therefore, more and more agreements are being demanded which are centred around a series of strategically important decisions (for example, the implementation of shopping centres, the layout itself, the localisation of the layout and the accesses from the motorway, public transport networks, investments in urban services, large centrally located equipments, policies regarding the reevaluation of natural and cultural assets and heritage, etc.) which a territory may take advantage of, regardless of what municipality or location these decisions concern.

The new territorial plans which are being tested in other regions and countries are getting started more from below, as opposed to a top-down descending from the administration, and they insist

more upon the objectives and less upon the qualification of area; more upon the proactive design of the projects and the necessary actions than on the passive mechanisms under their tutelage and control.

On the eastern coast of Andalusia, the following topics are worth discussion:

01. Diffusion of the new accessibility granted by the motorway with its immediate presence, according to construction actions for new motorways and roads, which will support new urban developments but which will also promote the preservation of new areas of landscape interest. The new roads (local accesses, panoramic routes, service routes for agriculture and industry, routes for coastal access, etc.) will extend the current concentration of accessibilities in the coastal strip toward the interior areas, providing new value to places which are marginalised today.

02. Boosting efforts for tourism which is attracted by the identifying values of the local equipments and resources; those of control of the second residence and of the actions of hotel equipment, those which are leisure and thematic-related to moderate their intensive residential accompaniment and to concentrate them with an adequate cultural heritage and landscape assessment.

03. Agrarian policies concerning the encouragement of landscapes, of less pollutive crops to preserve the quality of the water and to promote best-use practices in the marketing of agricultural products, as well as in maritime and railway transport; also, the fomenting of employment and farmworker settlements in well-equipped urban areas, control over the spread of greenhouses and irrigation networks and strengthening support for crops with a greater landscape and identity-related value.

04. Strategies for the adequate placement for the uses of nautical sports, aquaculture, baths and building the coastal facade, also for the preservation of open coastal zones.

This set of actions and strategies assumes the mainstreaming of sectorial initiatives (of roads, area zoning, economic policies centred around sectors such as tourism and industry, etc.) which go on to be discussed in horizontally converging platforms in search of coherence criteria. The sec-

torial interventions in this way pass through filters, liberating them from the autistic elements which entangle them in social groups representing diverse and conflicting interests, thereby letting their local attributes and their capacities to reinforce area-identifying characteristics emerge.

Projects and plans for the area

In a recent postgraduate course, we went through an exercise in which we designated roles of agents taking part in the Granada coastal area, with 6 types of activities: U (urban planning), A (agriculture), L (landscaping), I (infrastructures), E (equipment), T (tutelage or protection). Among the activities which each agent partook of in the area, in successive turns conditioned by the precedent procedures, some sub-types were distinguished, reaching a number of 20 for the area's transforming activities. And among the “U” urban planning activities (showing the figure), we distinguished HU activities (in high zones beginning at 400/500 m. above sea level), then MU (in medium zones) and LU (in low zones). In all of areas of different sizes and densities, a high free area/occupied area proportion was seen, of between 2 and 5. One is led to believe that this means a conservation of the landscape and a diminishing of the runoff water, above all under this assumption that the conservation is a result of urban planning.

Among the actions of the “A” agricultural agents, GA (the construction or removal of plastic greenhouses) was distinguished, as well as IA (the irrigation of new areas) and TA (the spreading of traditional historic crops such as vines, olive trees, almond trees, etc.).

The “L” landscaping activities assumed AL (afforestation), TL (terracing), RL (restoration of riverbanks and hillsides), and PL (construction of pathways in parks, natural paths, secondary roads, etc.).

With I, infrastructure construction activities were identified, among which MI denoted stretches of motorway and links to RI (the construction of provincial and local roads).

Among the equipment construction activities, it is worth mentioning SE (shopping centres), GE (golf courses) and ME (marinas), all of these having associated hotels and apartments. Finally, some players in the exercise adopted T (tutelage and protective measures) for valleys, crests, crops, visual areas, etc.

This employment of so few and such simple actions, in light of their combinable capability and their heuristic utility, is enough to demonstrate

the inherent uncertainty in urban planning practices, as well as the existence of strategic actions which could leave their fingerprints on the area. In this way, we verify the majority methodological attitude which is accepted today for proposing design plans, technical activities which present the characteristics of a plan (long temporary timeline, complex programme, uncertainty, diversity of agents, etc.) as well as those of a design project (short- and long-term execution period, financial commitment and very precise details of its physical characteristics).

The places and their design.

Our course in Urban Planning at the School of Architecture, which uses the Andalusian coast as a theme of discussion and analysis, is oriented toward giving shape and detail to some of the activities mentioned previously. It is worth noting some of its theoretic principles:

> The relational idea between the coast and the nearby interior will give rise to roads which are perpendicular to the coast at intervals dictated by the geography, supported by an increase in the value of human, social and physical resources not limited to areas by the sea; with a good transversal articulation, well-routed into (but not over) the depths of the valleys. There is a diffusion of the less-reliable accessibility in the hierarchied roadway system, as well as the overall one (such as Buchanan in New Hampshire), and leaning more toward the complexity which the corridors acquire, threading together and supporting the mixes of uses, different landscapes, and visual variety.

> The “itinerary” idea expresses an articulated sequence of elements, equipments, viewpoints, etc., many times with endings in characteristic places (for example, between two nearby urban nuclei). This can also be proposed as a decongesting support for the coastline or as a local reinforcement for a parallel arterial road. In the work concerning this idea, variables are established to control the intervals, the rhythm, the uses, the alternation, the repetition and/or the diversity of episodes being linked together. What is the appropriate distance to the coast of a support route for the urban planning of the coast, distributing access and attracting local mobility? And of the pathway itinerary when one leaves the motorway and travels more slowly, in enjoyment of the landscape? What is its contour? At what contour level do we place the belt of the route?

> The idea of the dispersion or reasonable compactness stimulates the search for new models, from those of empty space either apart from or

attached to the constructed space to those of occupied area. These models may substitute for those which, from both a longitudinal as well as a transversal linear proposal, are not good at carrying out the concepts of filtering, impermeability, porosity, etc. which is being proposed from the new landscape ecology. Ideas of continuity or discontinuity were, up until now, linked to the compactness and to the dispersion, but it is as much worth analysing porous and discontinued compactnesses as it is discussing impermeable discontinuities.

> The adequate occupation of the coast gives rise to the necessity (in places which are not urban nuclei) to move away from the edge of the water, leaving a variable strip (because variables are the landscapes which we cross through and their relationship with the interior) so that the vacuum, the dunes or rocks, the agriculture, etc. establish a natural filtre and allow tranquil and silent use of the beach, with the absolute exclusion of automobiles. But this also demands a rhythm of alternating full and empty areas, both on the grand scale as well as the small one, so that the relationship between the water and the earth is never broken. Recall, in this manner, these respective minimal and maximum widths for the empty and full areas which Alexander proposes.

> One shouldn't underestimate the conveniences which arise out of new urban nuclei in some areas of the coast (in urban planning areas), with their financing packages, their mechanisms of expansion and the contribution of diverse uses of different building typologies, etc. We know that the Seaside of the "new American urban planning" is a revival of the Disney-style city garden, and gives rise to a few problems but also investigates good qualities, which our urban planning is sorely lacking. And in some places on our coast, new cities may arise as a dense and concentrated alternate response to diffuse occupation. This does not have to be limited to the coastal strip because, in some cases, the interior settlement (a few kilometers from the coast) of these new "colonies" would allow for radical conservation policies in the urban planning of the coastal territory, which would in this way acquire the condition of being a natural park or agricultural area. This way, we would also pay attention to less specialised habitable spaces in the tourism of the beach, more oriented toward the enjoyment of the regional space, as well as to the housing of immigrants who invigorate our demography and collaborate in filling in for the shortcomings of our lack of agricultural manpower.

> Finally, ideas for the engineering of the services: the sea's use as a waste dump, the principle of used water recycling, the infiltration and detention of rainwaters in order to diminish erosion and feed ground waters, with small fish-farming waters and

hydroforestral policies; concern for the quality of the water, both in the river beds perpendicular to the coast as well as underground waters; changing the practice of channelling for that of arborescence and encouragement for riverside vegetation, etc. All of these practices would benefit from a consideration of the area as a hydrographic basin, in which the coastal facade is not more than the expression of a work done on the interior in open territory; a consideration for the care with which mankind inhabits the entire area. The hydrological basin turns out to be not only the framework for the careful administration of the water as a scarce resource, but also for the general embracing of the water and the earth, the negotiating table for conflicts of interest between production sectors, the complex social range for the adaptation of sectorial policies with regard to an overall global idea: that a community is capable of putting itself forward as an image of itself, one which it desires as an expression of its identity. In this book, a more careful and thorough consideration is given to this hydrographic basin's range, as well as to the interior area whose gates are found on the coast.

[1]. I agree fully with this point made in the marvelous book by P.Matvejevic, Mediterranean Breviary, Anagrama 1987

[2]. E.Braudel. The Mediterranean, F.C.E, 1989.

[3]. See his chapter in the cited Braudel book.

[4]. R.TT.Forman, Land Mosaics: the ecology of landscapes and regions, Cambridge University Press, 2001, as an example of the new accents of studies and theories which we could categorise as the school of Mc Harg; echoes of his Design With Nature, ed.G.Gili.



TROJAN HORSES

> Rafael Reinoso Bellido

Outrage in the camp of the blind, an unhelpful nostalgia

Not very attractive, speedy, spontaneous, accidental not very well thought out. The unbridled transformation of the coast is not leaving us very much; little social space, little leisure space, an ineffective management of use and area planning, unsustainability in decisions much for so little in return.

There seems to exist a general unease with regard to the facts, but only seemingly, as there is no harsh response from this feeling. That which is occurring is innocuous and isolated, inoffensive, consented to, and what is worse, it could have been compensated for. The growing self-satisfaction of feeling like citizens of a place of obvious emerging power and the absence of social conflicts in addition to the high crimes of international robber barons making limited and banal lifestyles invisible to the public could be one of the reasons. If this is occurring, it is because lands and people are the same thing; their desires, their upbringing, their ambitions, their education, their culture, their limitations. Like a photo of all of an area's inhabitants, the crystallisation of this society is the urban form.

We cannot then speak of bad architects, inefficient and corrupt politicians, unscrupulous developers and constructors, an indifferent civil society, etc. Everyone participates in a city's construction, and perhaps for this reason, there is no explanation behind the lack of outcry with regard to this issue,

the absence of panic on sight of these enormous transformations, or further still, the failure to be attached to a position of resistance to change and resistance to the loss of natural and artificial scenery which the tourism phenomenon and bad urban planning practices of recent decades has provoked.

The attitude in use must be something else. To go against the current is romantic, and nothing more. Before the circumstances in which we find ourselves, in light of what's already been done and the amount of errors and acts to be rectified, quoting Mumford, these must be left to the priests and the psychologists. The challenge is in assuming reality's data as irrefutable, without pulling back or resisting, helping to bring something into the light in this "camp of the blind", as H. Lefevre defined the situation in which a good point of view to see a problem (or from within the problem, and if there is indeed a problem) did not exist.

If we were discussing landscape, we could admit that from this supposition, we are neither leaving nor constructing equity; in fact, we're destroying the one we had. But I don't particularly like the word "equity", as its too close to "right of ownership" and triggers a sped-up, artificial process of fossilizing reality, hypocrisy and falsity to outrageous levels (though invisible to many).

Despite this, the nostalgia isn't interesting, since it has become a mask, a banal question of language. That which is yearned are things the way they seem to us, not what they really are. Absurd and useless, said Toyo Ito, laying bare the sterility of this sentiment, and that "we who already have a corporal sensibility such as that of an android, will never return to the real world. Whatever may be our nostalgic enthusiasm for a return to the past, the house which survives in our memories is nothing more than an illusory image".

The economic and social transformation which our coastline has been experiencing for 50 years shares nothing with and owes nothing to the processes to which the rest of the previous centuries have been subjected. The landscape which we lost is that of previous centuries, but that which it constructed is no longer there, and not there because, frankly speaking, we didn't want it and didn't need it. We are at a stage and in a distinct dimension where we construct other things, ones which we perhaps don't know, but which will probably not be for the worse.

How beautiful the Paris beneath the present day Paris must have been, despite the indubitable impressiveness of Paris today! Impressive, educational, accumulator of continental share capital... a pure human process, a justified process of the transformation of its physical hardware and geographical positioning into something more com-

plete, which continues to evolve today.

This is an exaggerated example, and perhaps it isn't useful for us, but through the enormity of urban transformations, it illustrates first, that there's no reason to see these phenomena as a loss, and second, that these introduce new values, new added values which could be necessary to bear in mind.

It is therefore clear that the new situation runs parallel with an interruption of historic custom, which destroys and dismantles the landscape prepared by this culture over centuries. The equity-bearing landscape is like a garden, which takes years to create and an instant to destroy. Protecting the image of this historic custom takes a vast amount of strength and is unbelievably burdensome, but it nevertheless carries with it satisfactions and desires which, in the same way as explained previously, must be taken into account.

Nostalgia for advantages

Almost none of those which occur to me have anything to do with the urban form or the spatial emotion in which traditional architects' practice of urban planning has become bogged down. When I say "the architects' practice", I mean it. Perhaps this is because I suspect that the same concept of architectonic pleasure is something cultural, and many times contextual. It hasn't been lost on me that a good part of the disadvantages of constructed space on the coast are specifically formal ones, and although we take it for granted that the best urban planning practice of the architects has luckily tended to other less spatial matters, we still cannot deny that seeing and deciding time and again with the eyes of an architect, this could have been used for an advantage and that it didn't have to be like this. The quality and quantity of good urban planning projects carried out by architects (the immense majority) have been scarce, and on the coastline, practically non-existent..a catastrophe for which I, as an architect, have no good response.

Examining other things then, one observes a metropolitan dimension emerging over the coast, consolidated mostly on the western Costa del Sol. The urban sprawl is devouring the inherent landscape, while being urban in some areas and still virgin in many others, constructing an anomalous, poly-central and linear urban entity with unequal demographic rhythms squeezed between the mountain and the sea; a random urban form, and accidentally, I would say, very suburban, subject to the services of the private transport infrastructures, which present a very high percentage of motorways per inhabitant if compared to other areas, and with little social space. However, in some cases, it contains a certain urban planning intention which generally functions and satisfies.

This new urban territory, reflective of the society which constructs it, is for this reason sensibly different from those other territories to which we grant recognised urban categories. However, in this we are able to represent the same roles as in a more conventional city, with different advantages and inconveniences.

If there is something which may explain its novelty and its difference with respect to the traditional urban models, this is its population. A population which is born of tourism, of leisure, of second residences, of services, of a powerful construction sector. A diverse, different, international, interracial, intercultural, mestizo population which demands and offers unprecedented behaviours and actions.

A population which demands less automobiles, given that the transient nature of its seasons allows a good number of its normally non-stationary inhabitants to arrive without cars, spurring them to move about by public transport, or on the contrary, to reduce their urban field of movement entirely. And perhaps something as interesting as this is due to inhabitants who arrive from places with very deeply entrenched cultures of public mobility. This converts these areas into potential requesters for public mobility infrastructures, which could be made into an enormous advantage if this operation should take root as a new cultural trait within the area itself.

Paradoxically, the coastline is an urbanised area which is not completely inhabited, and therefore, it has few related problems concerning mobility, with important area reserves for utilities derived from this new urban area, which however, do not possess the resources for their materialisation, given that these are assigned to the unreal data of the census (this is to say, assigned to a population which is less than the real one). The problems and the indicators which healthcare, the postal service or rubbish collection present would best illustrate the disadvantage of this demographic non-recognition. An enormous paradox: a small population for so much city, and much in exchange for the services and equipments which it needs.

The sustained demographic growth and its estimated projections for the upcoming years show that the tourist phenomenon has only been considered to be a trigger for a process which has now taken on a life of its own, with tourism now being nothing more than an important component of the area, but not the reference by which to understand it. We are witnessing the gestation and birth of one of the most extraordinary national urban entities, transcending its demographic dimension, as the most significant aspect is that it is producing new forms of life, new kinds of inhabitants, obscuring our view of what things will be like in the future.

Despite this demographic non-recognition and the refusal to consider the area's metropolitan scale, the logical advantages of scale which reality has shown is beginning to be detected. The advantages of size, just as its problems do, are beginning to affect a population accustomed to a historic rurality or provinciality. In effect, the great offers for public mobility are appearing in the culture itself.

The quality of life, the climate and above all what is the least mentioned, the existence of a quantitatively international infrastructure which offers convenience and nearness from its places of origin to groups which may choose the coast for encounters with "neighbours", as well as the region's foods, its utilities, and an urban scene of an interminable suburban nature which is very familiar to the inhabitants and which functions as a call to immigrants (now not only installing retired Europeans here, but also young, qualified professionals). This means that human capital constructed, educated and financed in other places is being gained. And what is more, the effect is one of making the coastal scene behave like a spatial medium for the movement of ideas from all over Europe.

This spatial medium where these processes and these inhabitants coincide is a simple invisible view which however, exists and functions. The social space, as well as the conventional and traditional public space, after decades of urban construction processes which have scorned the project for non-private space, has been reduced practically to the beaches and to the "street", in its colloquial sense of the old urban nuclei. At the same time, the private social space, after the same period in which it has made its designs more sophisticated, functions perfectly, especially represented in the shopping centre, which is today in its fourth or fifth generation, or in the non-essential fittings which we could call "support businesses" (spa, golf, tennis and paddleball complexes, etc.).

Despite the absence of ghettos and social conflict, the area and these encounters are clearly stratified by social class, or more precisely, by income. It could be that this absence of social conflict is founded on the same constructed model. On the one hand, the residential park which arises out of the tourist offer is high quality, although it is not exactly constructive if compared to the traditional ones both with respect to sunlight and green areas, residential accessories, etc. But on the other hand, the different offer for services and equipment which is newly born of this tourism (now also for the tourism residents) is much higher in quality also. This offer is divided according to demand and obviously, depending on the income, with this last being especially visible in that referring to business or education. Perhaps both are explained in the fact that, even considering the inter-ethnicity and intercultural nature of the place, no signs of even

low-level social malaise is detected.

Equipment or a new business sector? Certain services which are offered on the coast in order to tend to the demands are more than services or equipment. Tennis, golf, spas, etc. are non-essential equipment, and over-equipping generates wealth and accumulates capital which is continually reinvested in its inhabitants. As a clear example, leisure has been converted into a business sector unto itself, and curiously, into an accumulator of capital which should have been accumulated in other places. In other words, the coast is capturing the leisure times of thousands of Europeans as a resource, in a process which today is spiralling upward.

The landscape is no longer fundamental in the process of growth and accumulation of capital. The older and newer inhabitants, and what is more striking, the visitors and tourists, prefer good services to a good landscape; better an urban beach than a heavenly one, as polls and the very urban demand itself has demonstrated.

Nevertheless, the new landscape resulting from the general burgeoning of the area provides new things. The new vision of the dry and semi-desert Mediterranean coast is in many places, despite the areas with brick, also green. This is treated as an artificial or invented green which, like the Alpujarras (an originally stony and semi-sterile area) has little by little transformed some arid sectors into places of lush vegetation. This is the result of decades of collective, family and individual labour on new parks and gardens, of which some are public but mostly private, providing good earth, fertilizing, irrigating and maintaining a new micro-climate in places where nature has not seen fit to produce green. This is an occurrence whereby in some areas, the climate has varied by a few degrees.

As we begin to see things in this light, the concept of unsustainability associated with the disproportionate urban growth becomes less questionable. It goes without saying then that keeping the new parameter of social sustainability in mind is, with all assuredness, the best investment in the new coast.

Answers without questions

One of the major difficulties which this area presents is that of being able to channel ideas which are considered, making them visible and possible. Although few, these ideas which are formulated from time to time do not find a specific infrastructure which can successfully bring them into practice. The tangle of partisan politics, the stagnant management of the decisions by isolated departments, the towns' problems in making the-

mselves heard, the captive press, random chance occurrences and many other things have time and time again snarled up the possibility of taking ideas forward, ideas which would not cost us more than any of the others which have installed such banality in our lives. But this, as stated at the beginning, is an endemic feature which therefore must be accepted as fact.

Today, not only efficient and honest technical mercenaries are needed. There are not enough sufficient direct and technical responses, and an added value must attempt to be found and provided in each work. The responses should be presented as Trojan Horses. The project should accommodate other encrypted responses for non-requested matters, and even perhaps those not tolerated by the entrusted bodies, be they public or private. Technical skill must be trained in the construction of time bombs, which may achieve results beyond the present moment.

The success of certain operations from orthodox and purely technical and resolution-centred processes (given the difficulties mentioned previously) depends on luck or chance; the reason for which is that any opportunity to associate solutions to other solutions should not be allowed to escape. Things are to be undertaken where they are undertaken.

In each project, it must be understood that its effects may transcend what is merely local, for which the view must be trained to consider and comprehend that many times, local and metropolitan matters must be attended at the same time. The trans-scale feature is a characteristic of the large urban areas, and our specific coastal conurbation would not allow for disconnected local decisions.

This question is of vital importance when both the infrastructures (especially those of mobility) and urban equipment and services must be thought about. Although the logic of the evidence shouldn't allow doubts, the reality is that in the majority of occasions, urban planning decisions are enclosed within a perimeter of administration, one simple line (physical or ability-related) which almost always deals with fundamental issues coinciding with an isolated property of a certain power which does not consider the complication of sharing a decision with other, normally lesser, entities. The autism of such decision-making is comprised of a self-absorbed system which not only acquires direction from its specific interiors, but which crushes collective potentialities. The first Trojan Horse: the general with the local, the local with the general.

When a public mobility infrastructure is planned, the private sectors of this must be planned as a subsidiary of the former; that is, as a complement to it,

and never the other way around. A commitment must be made to public transport, because there is an elevated potential demand which does not use the private on the coast, because the linear urban morphology (squeezed between the mountains and the sea) is an advantage for this, because it is relatively easy to concentrate most of the services on its routes, because in the short term it would cut down displacement times, because the linear nature of the coastal urban structure constantly obliges enormous displacements from point to point (which are an evermore unassumable energy and economic excess), because the mobility time would be converted into a shared and not isolated social field (as with the automobile), and finally, because all of this would make the public mobility into a new attractor for urban convenience, provided that it is understood that the private automobile is an unsustainable element.

This means that the decisions regarding intermodality are more and more important for facilitating and expediting the complex matrix of urban relations. This also means that urban growth must be subjected to the logic of public mobility and not the other way around. This is exactly the contrary to what is occurring now. And this does not mean denying the development of certain places, but seeing to it that these developments incorporate the measures necessary to facilitate their insertion into the general public structural model without general charges for the city (which generally appear to be financed a posteriori by the remaining citizens). An atrocity allowed to go on for decades which thins the budgets necessary for other issues pressing for attention. The Second Trojan Horse: the matrix of relationships must prioritize collective mobility.

The intermediate planning, then, acquires a notable importance, in that the large general design must be specified, taking some vague determinations and developing them into something more concrete. It is in this moment when the city bets almost everything, and it is unfortunately, precisely the moment of the most inaccuracies, emergencies and banalities in the entire urban consolidation process.

The intelligent construction, and reconstruction, of intermediary spaces (the street, open spaces, positioning of equipments, the pedestrian landings and public mobility interchangers, the places of light and shade, or those which facilitate encounters and relationships, etc.) are in general, though not totally for the last few decades, absent from this intermediary planning. In its place, there have only been spaces which technically satisfy the elemental demands of connection and equipping of newly built spaces, conforming to regulation parameters which curiously (despite its insensitivity and growing rigorosity) permit almost anything to be built or installed. However, our new

and everyday spaces always seem to be the same nothing. The Third Trojan Horse: talent with regard to the intermediate scale.

In addition, this "efficiency" and "resolution-centred" technical response allows any area to have the same response without adjustments, and it is for this reason that our coastline lacks the adequate responses for its particular nature. How can one understand, for example, the standard packages of this intermediary planning project when the demands and the reason which gives rise to them are very different from what the regulations which created them may consider? The most intelligent thing to do would be to work in an unnecessary package vacuum as if it were a structural vacuum of opportunity which is perfectly organised with the rest of the free spaces, perhaps in a manner similar to how Siza does in the Malagueira. In the same way, using the real data (that is to say, with the unofficial data) should bring us to administratively consider this unadmitted potentiality, which is that invisible human capital, in the social sense of the word, is constructing the capital. Each year new inhabitants come to the coast, and each year their percentage above the "indigenous" population grows. This is no longer about European retirees or African and Latin American workers, but about a new class. They are university graduates, Central Europeans of a certain professional education level who partially or totally share their time between their places of origin and ours. New trans-European inhabitants who simultaneously live in several homes, taking advantage of a mobility which is becoming better, faster and cheaper.

This advantage of possessing this "captured" capital and the fact that it is an attraction which has spiralled upward for the coast, without any other motivation than that of enjoying another easier and more agreeable lifestyle, should be channelled to our benefit through the decisions and urban scenes which could develop their potential in order to construct a new social and intellectual climate. To extend the quality of life beyond the climate and beyond individual property facilitates pleasantness and restfulness, but it also motivates development of services and equipment which are more adapted to this new social reality and which could be fitted into this "network" of structural opportunity vacuums mentioned previously.

It would be a necessary step to actually break with the tendency for social isolation of certain groups who place residential pockets which are too homogenous for general interests. Although the ghetto (in its most pejorative sense) no longer exists and severe social conflict has still not given alarm signals, this tendency (which will not be capable of responding to the second generation of immigrants) is logical, in that it quickly outlines difficulties which make conflicts emerge. These con-

flicts are interior in nature, but also come from the inhabitants' places of origin through the strength of affiliation, whether nationalist or ethnic, making this tendency logical above all because it encompasses the potential for a matrix of general relations. The Fourth Trojan Horse: reinvention and construction of new social space, especially that of the public.

Infrastructures are the opportunity to solve technical mobility problems or those of specific services, but they can also simultaneously (or incidentally) be an opportunity to provide new solutions, even ones unforeseen at times. In dealing with costly operations which are by nature highly destructive, it would be advisable to use as much energy as possible for new proposals without major efforts or excessive charges.

For example, despite the fact that the administration efforts would be very visible, it would be reasonable to assume that the reform of the urban planning of a street would encompass the reform of all its services and vice versa, in which the modernisation of the services would serve to modernise the urban space, or also that the route of the motorway would tend to landscape-related issues and vice versa, that the landscape-related issues are not seen in an ultra-orthodox manner, seeking chances to continually solve urban demands for mobility, services, equipments, etc. The Fifth Trojan Horse: studying collateral opportunities for infrastructures.

Urban growth is, by definition, unsustainable, and not for this alone must the urban processes be abandoned in light of this evident logic. The projects must understand the place where they are installed (their geographic, climatic and social characteristics) and reasonably respond to them. Although legislation is becoming more and more sensitive and is beginning to produce regulations which mention the field and its issues, the projects must not delegate. A residence can recycle its water and its waste, partly auto-supplying itself with energy, and be constructed with coherent climatic and constructive parameters. So may a city.

Any urban project, of whatever scale, in addition to responding to the demand which originated it, must give a reasonable response with the place and with the places. In other words, badly planning a street, badly placing a bridge, badly facing a future building, forgetting the topography, the geology or the climate, etc. can create inconveniences, marginalise sectors and people, waste energy, subvert the logic of the places with unnecessary costs, etc. And perhaps this was only for the childish intention of an aesthetic gesture, or sadder still (and more frequent), a result of laziness or lack of skill invested in the preparation of the projects. The

Sixth Trojan Horse: sustainability, or simply common sense and responsibility.

And building on the Sixth, a Seventh Trojan Horse: common sense and responsibility also for the ground, which is finite and precious and which, like water and fuels, is wasted, even brutalised, irrationally altering its topology on many occasions. Its value for manipulation has turned it into a precious fixed asset of presently extremely high profitability once urban characteristics are acquired, inducing its permanent and unbridled prostitution.

The hopeless sensation of transcendence which its processes of transformation emit, urgent and basically dependent on their quick lucrative abilities, are flooded with costly "unnecessaries", "absurdities" and "for what's?" along most of the new urbanised area; the excess of residual free space, and plenty of kilometres of unnecessary streets and motorways could be the most visible example of the consequences of applying a meat grinder to the earth. This would be funny if it were not so true, given the importance of the area and of its urban planning.

No, it is not funny. The ground which is transformed in this manner costs more but is the same value. The laws of the market function this way, for which this disinvestment buries a capital which is quite necessary for other issues. Our cities are full of these "unnecessaries", and their placement could uncover millions of square metres of "absurd" city, few of which would serve to place more trees. The Eighth Trojan Horse: we are transient, the ground is scarce, and its transformation must be careful, balanced, delicate and, whenever possible, reversible.

The success of the coastline as a new space of international habitation collateralises the repetition of any previous proposal and response as an extremely valued ability, as a conquered identity, scorning any new idea which may compete with what is proposed time and time again out of habit. If however it is true that the proposals have been updated, the background which they provoke has not been substantially varied; the city continually repeats itself in this way, and its inhabitants live the same life again and again. This is the other side of the coastline; its constructors and populators reproducing the formal and vital model which they say they possess without remorse or criticism, denying the possibility of escaping from a banal and very limited reality which they do not see.

The potential of the coastline's advantages run parallel to the impotence which the inertia tirelessly repeating its manner of being constructed provokes. That which we build, builds us, as Alejandro de la Sota said. The atmosphere is the conformer

of behaviours, and it is highly probably that the behaviour in this case has its own life, and with that, an elevated survival instinct. Escaping the circle necessitates more than talent; it requires grafting educational spaces and uses, which are vital attractors for other populations, feints to shake off not very stimulating conduct while taking advantage of synergies. The Ninth Trojan Horse: the skill to educate a city.

The enormous advantages are few for so many disadvantages; the problem is not the form, but the imagination and its behaviour.

Organising the new coastal social space, articulating its new productive equipments, reworking the intermediary spaces (those existing already and new ones), inventing places where ideas can circulate, facilitating the logical articulation of the projects between the different scales, considering the infrastructures to be sources of other possibilities (accompanied by common sense and prudent wisdom) and stimulating new behaviour through new urban metropolitan opportunities; these are almost never part of the question, and therefore they must be inserted into urban planning decisions in order to go beyond the necessary responses requested.



POSSIBLE TERRITORIES

> David Cabrera Manzano

"Comparing rural life to metropolitan life, slow time to fast time, repetition to innovation, emotion to rationality, the new urban culture is a marriage between the maximum intensity and the maximum indifference. Stimulation and indifferent remoteness." George Simmel

"Modern humanity has found itself in the midst of a great absence and vacuum of values, but at the same time, amongst a remarkable abundance of possibilities". F. Nietzsche "Beyond Good and Evil".

The inhabiting of contemporary space carries a great number of uncertainties and surprising adaptations to unforeseen situations. We move "through" places qualified by unprecedented spatial forms, which are difficult to anticipate.

Urban changes and transformations are fast, and the strategies used in avoiding the loss of opportunities and for the improvement of use and communal living in urbanised areas are complex. The wish, or need, to consume more and wider "area", and the parallel progress of the technical abilities necessary to be able to achieve this, leaves us at a moment in time where reconsidering or applying the brakes is difficult.

New kinds of movement

The increase of velocity in the covering of space impedes us from coming back to slow times and places in an adequate manner. Historical urban

settlements now coexist with a new situation. They comprise part of a major urban arrangement which includes them and obliges them to participate in a network of stresses, advantages and disadvantages which fluctuate with such speed that technical equipment and technical managers are many times lost with regards to coordinating and integrating these in a satisfactory and timely manner. Urban planning regulation is not suitable for the urban processes and transformations which are appearing today, and the projects are executed in a very disjointed and non-integrative way (with more participative agents, work scales, periods conditioned on brainstorming and the execution of the projects, etc.).

New kinds of use

The inherited activities and their cost-effectiveness are evolving, despite the difficulty of citizens and users of agriculture, crops and factories in accepting them; production, distribution and consumption are not the same as they were decades ago, and they continue to change.

The rational bureaucratic triangle which Max Weber created for the military and commercial hierarchical organisation had a direct influence on the organisation of work and the regulation of activities. The General Motors "Wilow Run" was a paradigm for industrial production. With a building of 1.6 km. X 400 metres, raw materials (metal, glass, plastic, etc.) entered through one side and cars made to drive around the world came out of the other (after their assembly line manufacturing process).

Now the assembly line has been broken. Thanks to improvements in transport (reduction of time and cost), the different stages of the production process do not need to be very close. Some companies look to localise parts of their factories in other places (sometimes on other continents) which are more cost-effective. Take, for example, the textiles process or those of footwear, computer products, automobiles, etc.

The post-Ford world today speaks of circles which hold most of their power in their centre, as opposed to the pyramid or the triangle.

In addition, the urban forms related to leisure and residence have changed and are changing. Specifically, the natural landscape is claimed for playtime activities which demand more and more space (golf courses, tourist beaches, camping, sports areas, ski stations, etc.) and the residence is brought into this demand in an attempt to escape the congestion of the cities and search for cheaper and more pleasant environments.

New kinds of identity

Mankind's identification of built and unbuilt area is also shown and perceived in a different way (tangible and intangible historical heritage, the urban past, the landscape, etc.). There exists another traumatic evaluation of the loss of value in places and the loss of centre. Migration and growth in the urban population in all the possible areas able to be developed have generated an ubiquity which has increased feelings of uprootedness. The search for cheap land and the rise of the automobile has justified and encouraged the extension of the city, increasing the distancing and weakening social and territorial cohesion. With the separation between the referential centres, a sense of belonging, a sense of public life, has deteriorated.

The result is a very dynamic and disorganised state of "agitation" which is reinforced by avoiding or minimizing the problems and losses which occur in mankind's daily activity.

Urban planning, as a science and as an art, attempts to understand these urban processes in order to later invent and contribute new and more adequate ways of living in this modified space. But there are many participating agents, as well as the interests and evaluations of the territorial realities (political, economic, social, ecological, etc.). It is necessary to come to an agreement regarding what the most satisfactory forms of use for the territory and for co-existence are, contributing richness as well as consuming it. This does not mean generically deciding which is better; concentration or dispersion, chaos or order, speed or slowness, private or public, large or small. But we are left to make the effort to understand what could be detrimental in some cases, such as, for example, low residential density, as well as that which is desirable in other cases.

The art of qualitatively gauging and preparing the optimal conditions for a space's enjoyment may be seen as not reducing the use parameters to the sole efficiency of the consumption or the routes. Places must be built which increase their value and do not irreversibly diminish consumption. This means that what is gained must be more than what is lost. And remember that this is not a numerical question; herein lies one of the largest difficulties today. The misunderstood ecology and protectionism of this age has truly distorted this issue and blocked its discussion.

Approaches for the new kinds of city-territory At the beginning of the first half of the 20th century, Frank Lloyd Wright was already warning us of the phenomenon of transformation in contemporary cities. From his own American experience, he attempted to respond to this with visionary urban projects such as Broadacre City, which assumed these new modes of living.

“I think that the city as we know it today will become extinct..We are witness to the acceleration which precedes disintegration..The citizen himself has forgotten the true purpose of human existence..”

The urban system which today means the contemporary city has caused the historic city to become a very small part with respect to the rest of the whole. And although they continue to bear a symbolic and emblematic value, the appearance of new active centres in the exterior spaces (outskirts) converts the city into a more complex and articulated reality than that of the previous sole and centripetal vision.

This explosion of the city into fragments of different urban worlds initially encourages them to not be considered as complete and authentic urban environments, due to their characteristic lack of services, quality, social relations network, etc. This makes us think that the form of the city-territory is still not resolved, that they have increased the relations scales and the possibilities for occupation, but the urban mechanisms for the integration of the parts have not been assimilated, making the new modes of life truly better than those previous.

I propose the following perspectives and interpretations for the city-territory project, through the evaluation of variations on these urban aphorisms.

Road transit

Roads are placed to unite places, to trace routes and to give form to a related space. Cities were the result of a turbulence brought about by knots forming at different points on these roads, bringing them to become inhabited.

These inhabited roads which unite places, activities and people, have been changing their form, adapting themselves to the different manners and speeds used in covering the distances of separation. This has given rise to an obvious danger of incompatibility in the modes of displacement (walking, by horse, by car, by bicycle, etc.). A more complex network is created, in which the itineraries are multiple, differentiated (throughout their development) and interchangeable (in being able to select the manner of covering the distance at any time). This occurs because there is no longer one sole manner for arriving at places. Road transit is the great possibility for a set of combined, connected and interlaced itineraries.

Road transit is offered as a diverse kinetic experience, in that it crosses a changing urban space. The infrastructure may be potent and fast, and the route also weak and slow. The perceptions occurring in a linear manner vary in accelerated contrasts, creating a juxtaposition of differentiated elements.

The infrastructures of these new large-scale urban areas shake up and strike the tranquillity of the villages and slow, forgotten landscapes with great force. They come out of the overwhelming power of the large cities and their numerous and varied inhabitants. The encounter between mobility and building construction is unavoidable. What is indeed avoidable is the awkwardness with which these initial contacts have been solved. For this, a new consciousness of space, as well as its static use and its use in movement, should be developed. The adaptation and integration of the different velocities with the varied urban and natural surroundings (residential areas, parks, natural reserves, industrial premises, facilities, etc.) will be necessary.

The rise of activities which require more space, which need to be more economic, more accessible and better connected with people (e.g. new football stadiums, shopping centres, airports, residential areas, etc.), has superimposed new networks onto the existing ones, moving important uses from their traditional urban centres and creating new centres or polarities. This moving away and great extension of the “urban fields” necessarily gain major velocities when moving in the territory and with the modality of transport most adequate for the economising of time and expense (public transport – bus, underground railway. Avoiding traffic jams, fuel costs, accidents, etc.)

The current citizen’s map of daily use is no longer in a continuous space. It is now a group of discontinuous and unprogrammed itineraries similar to metro transport diagrams (fig. 4). In these, the experience is not sequential, but junctions appear in an associated manner (as in internet links). They are transitive in those in which the speed and the preference of the objective-place to be reached cancels the intermediate space-time experience and its possibilities for exchange with the close environments. The linear and relaxed walk of the 19th century “flâneur” has gone on to become the contemporary urban drift which links and connects the points of our daily needs. Now the roads are greater, and the awareness of the desire and our difficulty of movement in the territory is increased. This further emphasises the position of the places themselves, obscuring and ignoring the rest. The spatial and physical unity of the city has gone on to be more conceptual and geographic, though both perceptions are superimposed on each other and are simultaneous.

These new cartographies of the city-territory have generated numerous disjointed and disqualified waste spaces which, over time, are beginning to be resolved with projects which bear this in mind, organising them and articulating them in the system of open city spaces. These waste spaces are disconcerting for their great charm, in which interesting things sometimes take place, although this is not always the case. The fetishism of the strange

does not have to become a justification for abandonment or neglect. Nor does the excess of control and design of the intermediary places have to be the most suitable solution. The projects in these areas of contact should not condition or go against the indecisiveness of the adjacent urban processes, but feature the strategies and forms which allow the integration of the parts, permitting them to be adapted without suppressing their possibility or validity. In some cases, ambiguity has been opted for.

The most suitable urban planning is that which feeds the sensation of value and proximity. The richness of the city is not only in the quantity and diversity of the elements which comprise it (activities, places, events, etc.), but also in the ease which may be gained by having the greatest number of powerful persons participating in them, modifying them, creating them and affirming them.

Intersections or enclaves

If one understands road transit as a movement through the lines of the territory, the enclaves outline these roads, granting them with an extreme potential for reference. The forms which these places adopt (built or not) are often very diverse, from architectural landmarks to places loaded with collective uses or symbolisms.

Some of these enclaves will be of great strategic importance; so important that they see to it that the urban system functions. They have an intensive focus, offering a confluence, a crossing of exchange between one structure and another; a condensation of uses. A point of concentration and intensity capable of incorporating events.

Nature is not uniform, and neither is the city-territory. Manuel de Solà-Morales recently wrote: “the reason and the strength of the city resides in the intersection of persons, constructions, movements and energies”. We could say that the city is made intense when many scales of relation cross or intersect with each other in the same place, as their capacity for repercussion achieves a very strong and far-reaching resonance.

Good urban architecture possesses the ability to consider many scales of action, going across them without detriment to their strength and acknowledging their singularity in the territory.

They are strategic places; points which are greatly endowed with their accessibility and their referential nature, which help us to perceive of the city as a succession of these. The memories and events which accumulate convert the city into a sequence of physical realities and diverse environments.

The city-territory has new emerging corners, motivated by the new forms of activity and movement.

These new urban angles are the new localised potentialities.

Thresholds

If we address the edges which the city presents today, we may understand that the threshold of the territory is this external portion of the urban area which differs in a significant way from what is seen as the city. The most complex and reiterated threshold is that which puts country and city in contact. These days, it is difficult to say when the city stops being the city, since somehow the country and natural landscape have come to form an important part of what is urban.

The city has ceased to be a continuous and compact urbanised “stain” in opposition to wild nature, mainly due to the ability for displacement over the territory. The infrastructures are generators of new doors and new barriers, in that they enter into contact with the urban pile-ups and so distort the value of the terrains and the areas.

This abrupt change in size, form and scale of the city has multiplied the area of the outskirts and the appearance of urban vacuums which lack their own identity, being fragile and prone to neglect and abandonment.

There exists a need to recognise and structure our urban surrounding areas as a wide framework of references, as an organiser of activities. It is a decisive condition for the use and enjoyment of the contemporary city, understood as a succession of urban forms of diverse surrounding areas.

The physical continuity and clear legibility of the basic urban forms allow a person to have an active role in the construction of his or her image of the city.

The thresholds of the territory are the borders between the two different urban fields, where some type of proximity is established between

them. These are borders which are more or less wide and penetrable, and which separate one area from another. When the linked areas are not of an opposing nature, it is difficult to distinguish the edges and to know when one is inside or outside. The consistency of the threshold will be essential in the definition of this situation (the contrast, distinctive elements, etc.). The natural thresholds are normally curved and rough, whilst the artificial ones created by mankind are often linear.

The thresholds of the territory, although they are not as used as the roads, possess important organisational features, in addition to being able to generate interrelations between the different elements.

Urban fields

Urban fields are a grouping of elements with one defined structure. In the experience of the city, the images which we recognise the quickest are those urban subsets considered as units.

These possess a common character which identifies them. They are conjoined, differentiated groupings of elements which are related between themselves, be they through physical characteristics, size, quantity, form, continuity, use, activity, space, topography, etc. We can assume that the large-sized ones would necessitate the large structures. The small-structured ones have closer relations.

They possess diverse and varying limits, with normally a vigorous centre. They are seldom isolated, as they demonstrate associations; some running in counter to others. They create a mosaic which carries its thematic strength in each one of the pieces.

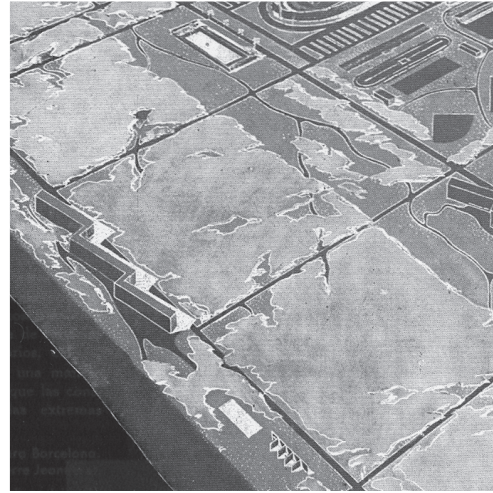
The location of each one of these pieces, or “stains”, as T.T. Forman asserts, may be either beneficial or detrimental for the functioning of a landscape (speaking of plant habitats, he says “the stains which form small snippets of forest located between

large reserves of an agricultural matrix may be beneficial. In contrast, a waste dump located next to a fragile wetland can have a negative impact on the ecological health of the landscape”).

Urban fields, amongst which we may include the different models of natural landscape, are dynamic structural relationship systems occurring over the area.

The urban field concept allows us to cast an unprejudiced gaze over the contemporary city, not only as a collective event, but as a sequence of physical realities and diverse environments. With this new perspective, the role of the building is no longer the predominant one. Other elements at different, frequently smaller scales are more important for the resolution of problems.

These introduce the concept of time as a spectator’s experience, or as an instrument of planning or intervention. The urban field blurs the lines between construction and environment.



THE URBAN FABRIC AND ITS ROADWAYS

> José Luis Gómez Ordóñez

The physical elements which comprise the city, streets, buildings, open spaces, service networks, etc. are related between themselves and to the geographic features of the area; basically the relief, according to modes which characterise the diverse urban forms. The significance of these forms is not only that of denoting a specific relationship between a part and the whole, but also that of expressing differentiated city production modes. A relationship with the city and a process of construction which establishes attributes deeply interwoven with the lifestyles and the social organisation, as well as with the comfort and efficiency which each fragment of the city contributes.

In what we term “historic centres”, for example, the high density and diversity and the mixture of activities together with an intense mobility, are materialised in a compact fabric with its elements linked tightly together. This is also due to the long duration of its construction. This area presents high exposure of the buildings to the street and a network of very dense streets with greater length and lesser width by surface unit than other areas of the city offer, with multiple open spaces of small size. With opposing physical attributes, we would

be looking at one of the industrial or storage areas which are frequent on the periphery of our cities, having wide streets, large blocks, very scarce diversity of use, as well as scant frequency of persons unrelated to these industrial districts.

This physical configuration of the interlacing between streets and houses is often called fabric, as well as forms of growth when attention is given more to their production process. Likewise have the urban expansions, suburban growth, the city garden, the housing estates and marginal urban planning been recognised. The analogous expression of fabric contains a substantial reduction of its components, into two categories: the full and the empty (in this case, inverting the significance between the analogous terms), the buildings and the streets, the roads and inter-connecting roads in the expression of I. Cerdà.

According to this reading, the urban forms would basically be a question of layout, density and grain; the intercrossing of the thread-streets, the sectioning of the inter-road spaces and the intervals between roads.

The urban analysis of the Italian school of the 70's and 80's, arising from the typological studies which had shed light on the historic formation of the diverse categories of buildings, entrenched the morphological studies which extended the typological consideration to homogenous urban areas with regard to construction types. It was a kind of macro-typological analysis which insisted above all on the parcel as a characterising form for the linking together, the closeness, the repetition and the latent development capacity in urban fabrics. This urban planning idea emerged out of the attention given to the historic centres and out of respect for the pre-existing heritage and the history of the places settled over one geographic parcel lot. The city came to be a macro-architecture in which, inversely from the predominant view of emptiness in the spaces constructed by the modern movement's urban planning, the solid and well-interlinked skeleton of the city was the parcel. The preceding geographic studies of Halbwachs, the book “The Architecture of the City” by Aldo Rossi, and the plan for Bologna by Campos Venuti all established exemplary references for attention to the parcel. Paying attention to the changes, from the historic city to the modern one, from the residential city to the city of offices and services, to the phenomena of growth and transformation over that which persists, they came to give greater importance to the streets and infrastructures. The streets have comprised the object of study in urban planning as foundational bases (Cerdà, M. Poète), as functional elements for the mobility of the subsurface (Stübben, the Athens Charter), as elements of change in

the social sphere (C. Aymonino) and as elements for the restructuring of the fabric itself (Hénard, Smithson).

The laboratory which is Barcelona's urban planning devised its didactic in the early 70's regarding forms of growth, presenting the infrastructure as an element which was non-separable from the construction and from the parcel form. The superimposition and articulation of these three elements (I, P, B) would explain the different urban forms. In other words, the urban form would be a superimposed interlinking of the respective forms of the infrastructures, the interconnectedness, the area, the parcelling and the buildings. This attention to infrastructure as an integral part of the fabrics while at the same time being an expression of the general city form means an important innovation in European urban planning, which had always been marked (just like the professional practice now broken apart between architects and engineers) by the dissociation between the infrastructure and the fabric, coming to acknowledge a status of full pertinence in the infrastructure for the understanding of city architecture as well as a central role in urban planning design and preparation (* Sola-morales).

Let's recall briefly some episodes which bear witness to this dissociation:

> The first would be the construction of large infrastructures for mobility and transport between cities, and in the environment of large urban areas, those for articulation between the city centre and its periphery. The policies to encourage economic growth and those in support of the growth and functioning of the city as an engine for capitalist development put the tutelage of these infrastructures (railways, motorways and roads, ports and airports, supply services as well as services for water drainage, electricity, energy and telecommunication, etc.) in the hands of central governments. The infrastructures shall be, in this way, the focus of the state urban planning policy and will arise out of municipal administration, which is hardly capable of linking these to some urban form criteria in its general structuring and ordering plans.

> Another factor would be the scarcity of attention (or complete lack thereof) given by architecture to the urban forms which overshoot the scale of neighbourhood unity, considering this to be the essential area of citizens' co-existence; the space where the community is constructed (2 Perry). This focus has left the street outside these neighbourhood enclaves, which is taken to be an enemy of the interiorised life of the neighbourhood, in the dark; it is upon this other-ness that C. Buchanan (3) would construct his theory which consi-

ders arterial roads and distribution access roads to be different from the roads which the direct access to the buildings grant, and which counterpoise the accessibility to the environmental quality understood as comfort, security and absence of noise and pollution.

> Also contributing to that street/fabric division is the modern movement itself: the Athens Charter defines an analytical logic for the city and segregates the automobile to spaces for defined velocities; Le Corbusier's project for Chandigarh determines, among seven different types of roads, that the three first ones (R-1, R-2 and R-3) are segregated roads, with R-3 being the arteries which surround the districts of the city as large fragments, which come to be almost independent cities within the framework of the extensive one. Note of this has been made in (4d.Mangin9, in that these large arteries which boost access and mobility in the large city have much to do with the demarcation of ghettos, as they may isolate just as much as they interconnect.

But there have also been episodes recorded which have cast another glance toward infrastructure as something contributing to a more integrated understanding of the roads and road connections:

> Approaches to the infrastructure have occurred by using it as a skeleton of support for the buildings and tending toward a unitary and integrated concept, where the facade plan and the street in the area plan are conceived and constructed as one sole element. Prototypes of this approach would be some projects by Kenzo Tange; though it is worth hoping that an adequate consideration of his megastructures establishes a renovating and powerful effect in the midst of scant ambition and the “patching” process by which public roadway works are protected and constructed.

Some designs by Bakema and Van den Broek of Italian directional centres in the 70's, having several schemes in some new British cities, would be good examples of such integrated activity. However, they do not establish a pragmatic reference because they need exceptional occasions of unitary and powerful management applied to large centres and urban areas in very particular operations strategies for their employment (reconstruction of obsolete areas, renovation of large infrastructures, macro-centralities in large metropolitan areas, etc.). These are circumstances which can rarely occur and which also need a designation of resources which could degrade the attention given to the already constructed city.

> In A/P Smithson, one can also find a clue as to how the intervention in the large distributor road-

way establishes the engine for urban transformations. It is worth noting the influence of L. Kahn and his plan for Philadelphia, and the attention which the architects of Team X give to roadway intersections in their plans for Berlin and London; the organisational guideline for the urban centres arise out of the junctions and interchanges. The roadway appears not as a continuous route, but as an adaptable city space which is mutable in its own good time, like the space for the resolution of conflicts between the different mobilities and that for the adaptation of constructed space for all traffic.

The layout in current urban design.

In recent designing practice, we could observe some attention to the layout of the infrastructures which is oriented in the direction of integration between the streets and the spaces to those which provide access. It is worthwhile to provide some of the following attributes or objectives to such designs.

01. PLOTTING LAYOUTS IS CREATING AND RELATING PLACES

Placing landmarks and reference points on the area is a matter of understanding and orienting oneself in its labyrinth. These landmarks will be places for the convergence and/or junction of itineraries, emergent places in the landscape, protected and safe places, meeting places, cities, etc. An itinerary is a road between places, a thread which is interweaved among them. Drawing the area is signalling opportunities and laying out relationships. Two places contain the potential for a road which unites them, as well as a road which becomes a seed for other places. Discovering, colonising, leaving tracks in a direction, adding one's mark to an area... these are the tasks which the act of plotting a layout fulfils.

02. PLOTTING LAYOUTS IS BRAIDING TOGETHER

Places arise out of the route for the accumulation of relationships, for the concentration and creation of density and above all, for the convergence and friction between diverse worlds (where most of its complexity lies). The road and its nodal points establish the space of the public and of the collective, as well as also the space which marks its disappearance in contemporary society. The technical act of tracing has attempted to fight against the confusion of the complex by means of a simplification which has destroyed its potential for hybridization. The response of typological simplification and diversification, which has its paradigm in the traffic of towns in the 60's, has sterilised the once fertile

road by eliminating its conflicts through segregation.

03. PLOTTING LAYOUTS IS DICING AN AREA UP

To parcel, plot, demarcate... These are also actions which are implicit in drawing a layout. From the grids of the most primitive civilisations, going through the Roman centuriations and the Jeffersonian grid, a simultaneous generation of roads and connecting roads has arisen, as I. Cerdà pointed out. The reticule as an outskirt area, as the perimeter of the enclosed area or grid. In the division of the territory into lots, something special is also revealed; that this is a multi-scaled fractal in which the smaller area is simply a subdivision and repetition of the larger. Up to the Limes, Europe was always a group of estates, each being a surface area unit which was equal to what two oxen could plough in one day.

04. PLOTTING LAYOUTS IS MEASURING

The superimposition of scales produces rhythms and intervals as well as centralities and hierarchies. To give measure is to give distance and create these places of condensation through concentration of scales, through the convergence of inflows of different velocities and natures, of technical and social networks. This is a task which demands simultaneously treating the different scales without dismissing the opportunities which are derived from the design of the intersections, among hierarchies and sizes, for the regulation of the complexity.

05. THE GEOMETRY OF THE LAYOUTS

Triangles, squares and hexagons have been the shapes which the grid areas of the territorial reticules have adopted. The three human establishments of Le Corbusier and the theory of central places of W. Christaller have come to enrich the most frequent shapes of the grids. However, one must give special consideration to the linear forms which, in the territorial design for vast longitudinal strips, imply that the wide strip has served so that railway routes in North America and Argentina make the route into a plan for the area, settling cities and gridding the agricultural crop spaces and pastures for its inhabitants. It is worthwhile to reconsider this wide strip or corridor idea. A layout is basically its margins. And speaking of margins or shorelines, this is not a matter of protective rights or regulations, but an exercise in unitary design.

06. LAYOUT, AN EXERCISE IN SYNTHESIS

At the same time, consideration must be given to the lengthwise and transversal sections, the axial

nature of the road and the transversal characteristic of the wide strip in places which interlace as well as in the transversal and parallel itineraries. Lastly, we insist that plotting a layout is an exercise in using the multi-scale. One must understand the whole and the detail in an inextricable manner. The viewpoint of the urban planner must be concentrated on the details, while the energy and the meaning of his or her work must possess the larger view, a view which lends attention to the double horizon of space and time. Well, this is nothing out of the ordinary. All other human works function this way as well; a modest task fighting together with a colossal one in the mission which we have recognised to be placing our human marks aside many others preceding which, in an interwoven manner, are constructing the space which our descendents will inhabit.



TEMPORARY NETWORKS

> Juan L. Rivas Navarro

Introduction

“Territory as an intensely interrelated system remains an objective which forcefully demands the network plan.”

ROSARIO PAVIA, *Le paure dell'urbanistica* (1997)

Distinct places no longer exist in the city. All urban spaces, even all non-urban spaces, may be understood in the measure in which they form a part of the urban network (or not); that which represents the current spatiality of the urban inhabitant. The consequentially related work, therefore, being the only work possible, is that which is defined by its hierarchical commitment through some relationship systems or through others; through some specific networks or through others. The city identified with the territory is the communal living space of the networks. We know of the networks' many scales and of the influence of spatially distant decisions in the creation of the local city. It is for this reason that the network plan is demanded, or to be more precise and complete, the Network Project (whether this comprises a plan or not is an increasingly administrative and less technical question). Under the parameters of the network, I therefore propose a tour through each one of the stages for the reticular construction of the territory, bearing in mind that we are situated between two distinct conflicts: one of roots, which produces the shock between the physical characteristics or the local and global possibilities, and the other which extends from this, which is the competitive

struggle between its different actors provoked by the over-sectoring of the territory.

In particular, the urban perspective of the architect must bear in mind certain specific characteristics: its great capacity, in relation to other perspectives, to see to inter-scalar relationships more than to specific scales; the architect does not simply become a uni-scalar specialist. However, if we base ourselves on the multiple network possibilities which have a bearing on the territory, they are all important; it is in the small scale where the latest effects of all of them occur, and it is in these specific places where, led by architecture, technology and the human being can arrive at an agreement to obtain its form, its best size, its best position, its best distance (*) 1 (Sola Morales, 1999).

The following list points out the stops on this journey through the construction of the temporary network:

- > the line-based network.
- > the grid-based network.
- > the natural network.
- > the landscape network.
- > the temporary network.

This tour is nothing but a new attempt to find a distinct scenario over the current one; a scenario in which the urban reality where we live and flourish is understood to be a network of relationships which allow us to link up with constructed uses which are physically separated but also thematically united, as well as to link up with open spaces, natural corridor generators, and finally, other territorial spaces with similar rhythms, either fast or slow (*) 2. In this way, we address the search for projects in the crossroads of the temporary network, the final rung on the network ladder, which pursue the merger of the temporary nature of the places; places intensive but not extensive, in the borgiana tradition. In other words, through the differentiation in the idea of the human being as an accumulator of time, not only of energy (as with vegetables) or space (as with animals). (*) 3

The widening and development of the network concept will be done with the assistance of a series of work-projects: Mario Gandelsonas and his work in drawing the city of Chicago, as constructor of the logic which encapsulates the linear nature of the central fabrics of the city (network constructed: linear); Le Corbusier and his grid of hierarchical roads for Chandigarh; the model of the Island-wide Plan for the Distribution of Tenerife by Joaquin Sabatè, which takes into account the division of the island into systems and subsystems for its understanding and ordering (network constructed: the grid); Ian MacHarg and his work in the Richmond district of Staten Island, evaluating the natural construction parameters, the base or supporting geography of the territory and

observing its network parameters; Paola Vigano in Salento, Pier Luigi Nicolini and his Plan for the Nine Parks of Milan, a network of open spaces as catalysers for change and urban renovation; or even the seven hundred Playgrounds of Aldo Van Eyck in Amsterdam in 1957 (a spatial network). Likewise, in a more complex and at the same time, more imprecise scale, there are various projects by Rosa Barba in the initial formulation of the landscape as an object and as a process, working from architecture and from nature, very much in search of hybrid disciplines (landscape networks). Finally, the presentation of projects known but revisited from the point of view of the project in the territory pursuing “action without touching” (*) 4, such as that of Roberto Collova in Palermo or, more recently, The Flowpolis Winning Proposal in the International Architectural Competition of the Canary Islands, in which the architecture recovers its presence with respect to subsequent diffusions in order to situate itself there where it is most needed, like acupuncture points which reactivate areas whilst simultaneously making them capable of remaining in time, generating the resistances necessary to project the development times and evolution of the place.

In the lecture halls and at the discussion tables for urban planning decisions, we must familiarise ourselves with some complex networks, but ones which are measurable and understandable objects which are able to be manipulated through a sort of projective operation, such as multiplication, division, orientation, parallelisation, etc., in this way to intensify them, specialise them, extend them in all directions, making them into a solid, a liquid or a gas, analogous with the fields of linguistics, chemistry, geometry, which allow us to widen the spectrum of instruments from which we select the most adequate for the city-territory (*) 5

The line-based network

An apparent contradiction presents itself here when considering the unique features of the networks as complementary, as they are, by definition, only as complementary as the measure in which they interweave, and only vis-à-vis the appearance of diverse and repeated linear elements or intermixed direct connections. Beginning the journey on the line which becomes a complex series of networks, however, a reflection of our own multiple personalities, is essential at this time.

The current situation of uncertainty with regard to the incapacity to grasp the urban phenomenon which obviously overwhelms us provokes a more and more pronounced tendency toward the solution through the hyperdefinition of the terms and urban situations. This strict functional concern entails that the planner objectively consider all the possible scenarios and that he or she create solutions which, far from being deeply complex,

simulate density in that which is no more than an exercise in unconnected addition.

Therefore, considering the simplest elements of the urban reality as extracted from the complexity, a product isolated for an instant from all manner of relationships and obligatory multi-scales (*)6, means gaining great advantage in the process of knowing the causes and effects of the urban phenomena (an indispensable condition in order to begin to consider designing them).

So, taking the line as an essential instrument of the network, as a network in itself, we convert its own space into a linear interchanger. The cross-section of the line itself will form a framework in which many of its capabilities are developed (or not). The line, as a node, produces a much wider evaluation which is deeper than its margins, than its internal specialities, throughout its length. Many times (and this very clearly occurs with infrastructures), the line is exclusively considered to be a succession of large crossroads, but is a metro line only the sum of its stations, a circular route the sum of its accesses? Or an avenue the repeated sum of its crossway meetings, of its pedestrian traffic or its traffic lights?

It is the complex line, rich in experiences, which rubs against the edges and leans against them throughout their length, merging construction, space, direction and meaning in one sole urban figure, understandable on multiple scales. In the current city, in the current urban territories (*)7, it is necessary to graft strips of this relational nature, linear networks which string together loose threads, which knit fabrics tightly, which configure spaces with meaning, where only spontaneity and the functional unpredictability existed before (this being where the positional criteria of an intervention are exclusively established by accessibility and economic parameters, which therefore function in the measure in which two or more are placed in relation, and only on a one-to-one basis, observing the contradictions and chance encounters).

We find examples of these elemental and valuable networks from the 19th and the first half of the 20th centuries, with the linear proposals of the Soviet cities, the Linear City of Arturo Soria y Mata or with the structural longitudinalities which Le Corbusier proposed in his Three Human Establishments, reflections centred on the situation and compatibility of the different activities; more geographic and derived more from local forms is the masterful territorial incision of the University of Calabria by Vittorio Gregotti; related to the widening of the street concept, we continuously discover the suggestive reinventions of Dennis Scott Brown for North America avenues, or in the hugely powerful forces alive in the fabrics of New York, Boston, Los Angeles or Chicago which Mario

Gandelonas designs with a forensic fascination, all of these projects being known, though at times not as present as they should be. There is great usefulness in the work for narrative itineraries (*)8 ; it is a work which is identifiable, transmissible and understandable, where a capacity to touch and effect points which are very distant from the territorial extension, as if with a magic wand, is married to a unique territorial form. Projects which are clear and complex, which are drawn together around a line, around an interesting and continuous succession of points.

The grid-based network

The second of the possible understandings of the network is as a fundamentally constructed entity, a mass which rests on top the earth and with levels of elevation. If the linear network formally presented us with the contradiction that it could be shocking, now it is the redundancy of the grid network which needs explanation. Obviously, all of the grid is a network in a broad sense, although we remember that grids, matrices and reticules are not the same and we remind ourselves to consider the city block, the street, road, crossing or node as the genesis of differentiating frameworks which have been shown in the end to be of profound importance (*)9. It is on this foundational meaning of the network where I wish to dwell. Thinking of the networks directly as a summation of equal or differentiated lines is a leap with respect to the architect who weaves the territory line by line, who plays with the existing lines in order to construct the network in a continuous present which allows transient characteristics, perhaps fundamental with respect to the desired end state.

Current urban planning is still very much indebted to basic networks in grids constructed one sole time. The economic forces of decades or centuries ago permitted a much more simplified comprehension of city limits, of possible actions, including even “reasonable utopias”. History has left us clear examples of well-articulated, though measured, grids, and perhaps it would be in the non-gridded spaces where the author may show his wisdom. These were also times when the interventionist capacity of the state, united with the creative authority of the architect, allowed the rise of true grid-based cities with very few, basic rules of the game; the colonial cities, the founding cities of the Far East (*)10. Examples such as Changan or Heiankyo have a mythological force which makes the city transcendent and turns it into the mental identity and imagery of its inhabitants.

In Chandigarh (1950), Le Corbusier shows us how the grid can be hierarchical and at the same time diverse; not single, not discontinuous, but profound, with its 7 differentiated roadways intended to simulate the broad casuistry which naturally occurs in the evolutionary rise of the city. The sizes of the

lines (the streets), their functions, their intersections, the places where they unite or through which they pass become the key to deciphering the richness of the ordinate sum of all them. In this way, we begin to gather lessons in order and simultaneous complexity from historical projects.

Notwithstanding, the form of the grid does not end up being a determining factor in its correct functioning. In the current project in the territory, the differentiated grids in new city construction or in city extensions (with fantastic episodes of urban expansion areas for historic Spanish cities: Barcelona, San Sebastián, Gijón, Valencia, Bilbao, etc.) acknowledge pre-existing forms of gridded territory throughout time, and they structure their distribution in understanding of the continuity in these network systems. One of the many lessons of the Island-wide Plan for the Distribution of Tenerife by Joaquin Sabaté is the investigation it makes into the construction of the island road, so that, once the factors of construction for the pre-existing grid are known, the structure may be reinforced with new lines or itineraries which reproduce the rules of the game in the colonisation of the island (without forgetting the many other chapters which remain open regarding this potent work on the crossing of territorial visions).

The natural network

Architecture as a place situated in the intermediate area between the observer and the actor. It is the hand of mankind, transforming the ground offered by nature, which lends a measurable meaning to open space as a “negative” to the “positive” of constructed space. But this space is also a space which was always there, resisting substitution or change, already fully integrated into our spheres of urban mentality (Corboz, 1983), which deserve a consideration comparable to other urban uses. In the same condition by which this urbanity is rightfully claimed, it can, for this reason, play a leading role in the initiatives and be an engine for plan proposals. For this reason, it is highly worthwhile to revisit the Tender Proposal for Melun Senart (Paris) of the O.M.A. Group, and also the Plan for the Nine Parks of Milan by Nicolini. The linked space belongs now to the open concept of the city as an archipelago of urban islands, and is directly connected to the globalising trend which is turning all accessible points in the plan into centres, whether they are occupied or not.

It is the concept of space in a network which, again, from the genesis of the project idea, offers some enormous possibilities which are in fact distinct from those which traditionally provide reflection regarding constructed networks. In addition to spatial networks, there is an open field of future possibilities which allow small or large modifications without altering the conditions of the network, permitting the growth of the network in a simpler

manner; an annexation between networks. The handicap of the spatial networks (or in the natural ones) is the difficulty in granting it urban activity and intensity (in mankind’s daily use) beyond the desire to be transformed into constructed networks, as well as the free justification of the occupied area, the “relief from the city” which has bitterly characterised public spaces on so many occasions, causing it to fall into aestheticism, or worse still, into ambiguity.

The distance which separates the constructive understanding of open space from the protectionist understanding outlines the quality of the projects, which consider this network to be an operative instrument with which to develop territorial relationships, or rather spheres where the territorial game has no containment (Dematteis, 1999)(*)11. In this sense, the interrelationships which Macharg creates in his work at Staten Island must be seen, as it is an informative accumulation upon that which exists in the subterrain, upon the form in which the area is used, upon the functional possibilities of the different spheres, which intermix in time with the values or qualities of the territory. It is also worthwhile here to point out the decided commitment in converting the natural space and its necessary continuities over the area into the protagonist.

The advantage in situating the space as a priority with respect to the constructed terrains is that this element, turned into something strong, has capacity for movement. The mutation of free space allows it to reach diverse positions, to draw from distinct functions; versatility greater than the constructed space, and already inevitably for certain demands. The increasingly fast changes in the conditions of the terrain of an urban territorial scope convert the intermediary space into an essential vehicle in order to achieve durability, in the role as representative centre for identities or as the maximum uniting element for relationships.

The landscape network

Work with natural networks means the understanding of disciplines which are complementary but differentiated from the architecture (and from there, the danger of professional mutation by the technicians who are imbued with ecological and environmental conscience, and who discard their own disciplinary convictions for the benefit of a total adaptation to a new condition of “speciality”, which in the majority of the cases are exhausted from the outset). In the urban plan for free space, understood as a means of boosting the ranges of the city, this means the creation of places of mixture, where the architecture returns to recuperating a mediating role between the existent and the desired. It is these fusion-units which, little by little, conform to the landscape networks; another step forward in the creation of the networks’ complexi-

ties. If we were to first discuss the construction of lines or grids through network architectures, and later we situated the free space and the natural space in places susceptible to the forming of networks, we would come to spatial constructions, or as Rosa Barba called them, “constructed places”, being those which we may use as doors of the landscape network.

These elements, not necessarily referring to a specific scale, neither large nor small, are structures where the creativity of the architecture plays with the natural character of the pre-existing processes in order to create a “naturally planned” environment. In these structures, knowledge of the logics of place is fundamental in order to be able to act naturally. One may establish the analogy with the interpretation of a text or a musical piece; it is through exhaustive knowledge, incorporated with the understanding of the performer, that a natural interpretation is reached, without the technical effort which the reproduction of learned knowledge supposes. It is the difference between learning and knowing the definition of domain. From this, in the majority of works or good examples which are put forth in the determined construction of the landscape network, the burden undertaken in the analysis of the reality which is the object of the project is very great; the investigation of its geographic parameters, knowledge regarding its strategic links, the designing of the shape of its area, the historical reasons for its division, the state of its urban or rural components, etc.

We may approach the projects which search for this man-medium relationship through the works of Rosa Barba, who carried this out as architect and director of the Master’s Programme at the Technical School of Architecture of Barcelona, in which the concern for achieving wisdom in the shapes of the area were comparable to the search for the shape of the project itself; in this way, the value which existed matches the architecture which features processes of little occupation and much activity, of areas drafted practically as they are, but definitively transformed and activated for new functions. (*)12

It is worth pausing here also to observe the known project. In the case of the activity paradigm which serves as a bridge between the networks already expressed and future ones, there is that of Roberto Collovà en Palermo (*)13, in which he brings forth, through four simple constructed gestures, areas which are close or distant from other pre-existing ones, the renovated route of one of the hidden roads of the countryside, and architectures as doors for the open space and closed space. One feels the basis for a more unique understanding between country and city. The designing of the project presents us with an attempt at linkage between urban and rural realities, at the same time achieving a special marriage between the present,

the past and the future; an open future, uncertain but with projected and deliberate bases.

The temporary network

In the territory of the network, we begin with the need for knowing the reality in order to be able to develop projects, so that these truly emphasise an improvement over the previous situation. The question therefore arises concerning the nature of this reality. In the majority of occasions, difficulties such as the range of activity, the urban elements which intervene, the reticular systems in which this reality is eventually included and the discovery of the possibilities which the place or the assignment itself could harbour are all causes which are more than sufficient to fulfil all the analytical aspirations which give rise to knowledge. Reality, however, has many more faces to be revealed than are immediately apparent, as complex as these may already be.

The qualitative leap in the territorial investigation occurs once spatial concern arises as the product of different structures, of distinct contemporary concerns (environmental, heritage, social, infrastructural, economic, geographic, etc). A temporary concern is faced. Time is a variable which multiplies the urban reality by centuries, decades, years, months, etc., or rather qualifies it in relation to specific temporary phenomena which outline a certain epoch (pre-urban, urban or post-urban territory) (*)14; time flatly polarises elements and figures, forms of territory according to cultural types or types of mobility associated with an epoch (the city of the paths, the city of the roads, the city of the motorways, etc.).

In the temporary network, the nodes are transformed into temporary interchangers, and they are the spaces for the merger of different superimposed temporary networks. With respect to the landscape, the temporary network would be like the superimposition of landscape networks assigned to each recognisable or adequate time for this specific urban reality. In it, the continuous architecture promoting the forms of integration between support and domestication (PIOT, Sabaté, 2000) continues to plan places as constructions linking pre-existences and the logics of functionality, the logics of inherited settlement, contemporary and future needs and renovations of the places without them ceasing to be the same, without erasing their “natural” behaviours. The difference stems from the fact that each place is the door to one or more different times, which supposes the existence of (or resistance to) this time in the territory; relationships of distance, landings whose disposition and form, whose use, without ceasing to be contemporary, does not renounce their quality as being participant in a rhythm and in some ambient qualities which are continuous in time, all inherent to this site. (*)15

The interventions in the temporary network are complex and mean attendance to the similar elements (situated practically in the same place) in a different manner. It means establishing temporary filters which assure the very environments of the times, as well as the supply of incentives for spatial co-habitation of distinct times.

A city at the crossroads of the temporary network: Flowpolis

The Slow 08 proposal (*)16 for the construction of the eastern coast of Grand Canary Island has represented an opportunity to put this work regarding superimposed networks into practice; all these landscape networks where there exists a chance to select the power of the constructed architecture or the effective magnitude and dignity of the free space are necessarily stated upon seeing the territory polarised through various temporary steps.

Slow 08 is a way of understanding the intervention in the territory from the knowledge of and respect for the natural, urban and infrastructural values, pursuing equilibrium of the different mediums. The creative drafting of the territorial plan, of its sustenances, its possibilities and its utopias, is the fundamental tool which Slow 08 uses at the same time in order to know and propose a new city. It is the representation of a new landscape as a contemplated sum of the territory's multiple times. Though the networks as geographies superimposed by the territorial infrastructure were expressed previously in three parts, the project is represented at a fourth level, which is incorporated into the others and which strengthens it as follows:

Three geography-systems:

> *The national (coastal) motorway, the towns and settlements of mostly residential use from which come agricultural and rural roads, which possess doors to or occasional links with the powerful infrastructures, but which have much greater continuities with nature, with quiet traffic routes and with traditional movements of a local character. The points of the coastline colonise in a more domestic and singular manner. They have sublime geographic moments.*

> *The motorway/carrageaway, the road links, their convoluted and functional dispositions in order to be able to capture a territory converted into packages with only sole lid, one sole entrance, new residential uses which are protected, privilege in access at very geographically significant places... the intermediaries with the traditional until we arrive at them through doors which have relegated the links with the national motorway to secondary. Large uses which essentially necessitate a large road such as: an airport, the industrial premises of Arinaga, more future possibility with the port... And the interruptions, resulting or not from eleva-*

ted or subterranean passages, both from the roads as well as from the boulevards, places where the logic of the imposed infrastructure and the rest had to become adapted to it; some could be seen as opportunities to recompose relationships in one margin or the other, whilst others in order to generate new places in the infrastructure in addition to landscape which takes advantage of the formal and physical potency, its capacity to make geometry out of the area and to generate dominant and ordered directions so that, including the nature or its most geographic reflection, it gives birth to positive mixtures of nature and artifice.

> *Slow time, the geography of always, the hillocks, the boulevards, the visual basins, the naturally occurring corridors, debilitators, disappeared in part, interrupted, polluted, mixed, etc.; the visual perspectives, the imaginations which reinforce the territorial identity, together with the roads which bear the traditional mobility, agriculture and slowness...relations of distance, proximities, crossings, tangents, territorial privileges, optimal places, the forgotten facades of the towns...*

> *The fourth wall: the public. A new geography is made necessary in order to reinforce each one of the previous ones and at the same time, to take advantage of its opportunities for the generation of territorial innovation, new uses, new types, growths in the city which allow the growth of natural relationships, the consistency of temporary relationships, the revaluating of the geography, the noiseless motorway, the illuminated geography and the connected and auto-sufficient centres. New avenues of the collective space...(*)17*

This having being maintained without planning for the greatest time possible, along with the resistance to the manufacture of comparative models or the use of any of the commonplace techniques for planning, which are based much more on a consistency of the "invented" object, allowed the territory which is object of the project to cease to be discussed. Our observation is in a field of research in which many phenomena have already been occurring in a determined manner with regards to time; many times in an identical way: the laws, the personality of the territory, are a fountain of wisdom, and to be able to arrive at this demands patience, work and time. Any rush in this causes us to fall irreparably into the infatuation provoked by the attraction of the gesture, from the pen which draws a master stroke to that which is difficult to renounce, even more so when the natural tendency is that of justification of the initial gesture with a series of later and lesser gestures which accompany it and make it inseparable from the territory. This last, despite everything, may be a profound error. After this effort to listen to the breathing of every point of the plan, it is not so complicated to pinpoint where it is strong, where it is weak, where it is old, where it is new, where the mechanism

is, where the articulation is, where naturalness is, where simplicity is.

We need projects which construct temporary networks; those places which are doors between times, those corridors of different times, opting not for temporary substitution nor for mimicry or the conservative adaptation of pre-existing times, but generating temporary co-habitations, mixtures and superimpositions of disparate urban velocities, asymmetries which allow them to obtain a more flexible urban space, one more capable of making use of differences, blander at the transitions and more stable and binding at the foundations. From time to culture, there is no distance; in this way also arises the advisability of devising the formulation of the cultural design, the social concepts of culture and time appearing united, as one sole demand for generosity from the urban projects: that of demonstrating and being representative of the epoch in which they arise and of none other, and that of enriching the culture of the local society in which they are built, with the confidence that the mission of local reinforcements is to ensure that the global becomes an exclusive bearer and provider of positive relationships.

NOTES

(*)1 Article "Territorio sin modelo, concepto de Distancia Interesante", by M.de Solá Morales.

(*)2 In this sense, it seems that we would be discussing a mixture between the centralities and the vacuums of the City-Territory; the superimposition of the double structure of the system composed, on the one hand, by the Nodalities, and on the other, by the Free Space (the Green, plus the Space of Opportunity), all this established as an Intermediate Space which permits the reconstruction, emphasis and cohesion of the territory through an "environmental grid". (Reference to this in the Chapter on Mosaics of the Principles of Landscape Ecology; an idea of spatial distribution and scale as terms for evaluating and understanding the structural and functional integrity of the landscape: fragmentation, density of the corridor, size of the grid, etc. Richard TT Forman, 1995).

(*) 3 Guided Research. The Form of Three Andalusian Cities. The Urban Section. (Juan Luis Rivas 2002) The urban section or sequence as the manner of putting distinct parts and times of the city into relationship, and therefore its conversion into narrative itineraries; its conversion into stories which recount the passage of the city and its evolution in time: "The concentration [focalisation] arises out of the perspective towards this street which cuts off and unites, bringing cohesion and structure to the Average Andalusian City from its origins, which is the germ and future for the Historic Centre in relation to the complete city. THE URBAN SECTION is, at time, one sole street, at time it is one sole circle, at time a triangle, a couple of streets, etc. The urban section is an urban element, a public spatial sequence, established by a principal access or system of principal axes and their cross-sections. This section of the city, this slice, acknowledges unorthodox limits, but doesn't know established terrains of the Historic Centre. [-]

(*) 4 "Criterios de Diseño para el Proyecto de Parque Metropolitano del Manzanares Sur, Madrid Rosa Barba y Anna Zahonero" from the Magazine, Geometria, Paisaje (I), 1995.

(*) 5 "El territorio como palimpsesto" André Corboz (1983).

(*) 6 "La multiescala obligatoria" Juan L. Rivas (2004).

(*)7 "En la encrucijada de la territorialidad urbana" Giuseppe Dematteis (1999).

(*)8 The idea of construction for paths which the territory dictates, practicing a continuous and different section in passing through it, re-examining it in segments and intensifying special moments of contact with the identity of space. Paola Viganò for Salento, 2001.

(*)9 "Por qué 22 por 22?" Manuel de Solá Morales, Arquitecturas bis 20, 1978.

(*)10 "New Cities, From Antiquity Until Our Times", Ervin Y. Galantay, GG, 1975.

(*)11 Idea of the first-type territoriality, which establishes the rules of the game and the limits of territorial and protectionist distribution or that of etologers, or rather, a positive territoriality which is operative, interactive,

and that of geographers, urban planners, urban designers. G. Dematteis, article previously referred to, "En la encrucijada de la territorialidad urbana" (1999).

(*)12 Articles and designs very well explained in the two magazines Geometria, Paisaje (I) and (II).

(*)13 "Proyectos Urbanos I" Magazine UR no. 5, Urban Planning Laboratory of the Polytechnic University of Catalonia, 1987.

(*)14 "Seis discursos sobre la postmetropolis" Ewgard W. Soja, 1995.

(*)15 Concepts and differentiation between site and situation, consciousness of the double condition regarding the place "Parigi anni veinte : Marcel Poète e le origini della storia urbana" Donatella Calaba Ed. Venezia : Marsilio, 1997.

(*)16 "Slow 08 Proposal, First Prize at the FLOWPOLIS International Architecture Competition [la forma del espacio nodal]", Demarcation of Gran Canary Island of the Official Institute of Architects of the Canaries, Juan Luis Rivas Navarro, Urban Planning Laboratory of Granada, 2006.

(*)17 Juan L. Rivas, extract from the report prepared for the Slow 08 Proposal, Granada, August 2006.

BIBLIOGRAPHY

- "Manuel de Solá Morales. Proyectar la ciudad" Lotus Quaderni Documents, Mirko Zardini Ed., 1999.
- "Lo urbano", Angel Martín Ramos, ed. Edicions UPC, 2004. ETSAB, 2004.
- "X-Urbanism: arquitectura and american city" Mario Gandelonson, Princeton Architectural Press, New York, 1999.
- "Principios de Ecología del Paisaje en Arquitectura del Paisaje y Planificación Territorial" Henche E. Dramstad, James D. Olson and Richard TT Forman, Fundación Conde del Valle de Salazar, Ed. 2005
- "Design With Nature", Ian MacHarg, Ed. GG, 2000.
- "Il rombo incompleto, territorio della nuova modernità", Paola Viganò, Electa Napoli, 2001.
- Magazine, Casabella n. 690, Milan.
- "Aldo van Eyck, Humanist Rebel" OIO Publishers, Rotterdam, 1999.

CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

LA ORDENACIÓN Y EL PROYECTO DE LOS ESPACIOS LITORALES

> JOSÉ LUIS GÓMEZ ORDÓÑEZ

nº de imagen	página	referencia
01	8	Costa de Lituania. Fuente: "Europe Coast Wise", Jan de Graaf, D'Laine Camp, J.Busquets. 010 publishers, Rotterdam,1997.
02	10, 11	Modelos tradicional (izq.) y turísticos (der.) de crecimiento urbano de Barcelona. Fuente: "Europe Coast Wise", Jan de Graaf, D'Laine Camp, J.Busquets. 010 publishers, Rotterdam,1997.
03	14, 15	Fusión de elaboración propia de imagen de costa de Ostend y cuadro de René Magritte "L'invention collective". 1935. Fuente: "Europe Coast Wise", Jan de Graaf, D'Laine Camp, J.Busquets. 010 publishers, Rotterdam,1997.

CABALLOS DE TROYA

> RAFAEL REINOSO BELLIDO

nº de imagen	página	referencia
01	16	Imagen encontrada en Internet. Autor desconocido.
02	18	Imagen encontrada en Internet. Computer Knowledge Antivirus.
03	20	Imagen encontrada en Internet. Subida por Andir. The public tool. Agosto-octubre 2005.
04	23	Imagen encontrada en Internet. Autor desconocido.

TERRITORIOS POSIBLES

> DAVID CABRERA MANZANO

nº de imagen	página	referencia
00	24	Estado de Texas. Fuente: Mc Lean, Alex S. "la fotografía del territorio".
01	26	Urbanismo de la indeterminación. A. Branzi. Fuente: Rev. LOTUS, n. 107.
02	26	Invernaderos de Carchuna, Granada. 2006. Autor desconocido.
03	27	F.L.L.Wright · Broadacre City · <i>"The disappearing city" 1.932</i> . Planta esquemática y perspectiva. Fuente: De Long, David G. "Frank Lloyd Wright y la ciudad viviente" Vitra Design Museum. 2.000.
04	28	New Jersey, Bahía de Barnegat y autopista 101, California. Fuente: Mc Lean, Alex S. "la fotografía del territorio".
	19	Zona costera de New Jersey, urbanización de bungalows. Fuente: Mc Lean, Alex S. "la fotografía del territorio".
05	32	Robert Moses "Jones Beach". Fuente: Jellicoe, Geoffrey." El paisaje del hombre". Barcelona : Gustavo Gili, 2000.
06	33	H. Beck. · Croquis iniciales para el Diagrama de Metro de Londres. 1912. Fuente: Revista Lápiz 176. Octubre 2001.
07	35	Reading, Pensilvania. Fuente: Mc Lean, Alex S. "la fotografía del territorio"
08	35	Plano de metro de Londres, 1931. H. Beck. Fuente: Revista Lápiz 176. Octubre 2001.
09	36, 37	Diagramas. Fuente: Dramstad, Henche E.; Olson, James D. y Forman, T.T. "Principios de ecología del paisaje en Arquitectura del Paisaje y Planificación Territorial".
10	36	Diagramas. Fuente: Dramstad, Henche E.; Olson, James D. y Forman, T.T. "Principios de ecología del paisaje en Arquitectura del Paisaje y Planificación Territorial".

EL TEJIDO Y EL VIARIO URBANOS

> JOSÉ LUIS GÓMEZ ORDÓÑEZ

nº de imagen	página	referencia
01	38	Perspectiva de "Ciudad del reposo". Fuente: AC Publicación del GATEPAC. Colección Arquithemas n. 15. Fundación Caja de Arquitectos, 2005.

REDES TEMPORALES

> JUAN L. RIVAS NAVARRO

nº de imagen	página	referencia
00	42	"La unión de Beinasco/Drosso: sobre la escala territorial" Alessandro Armendo. Vista aérea del área metropolitana con la red viaria principal de la ciudad de Turín, el arco de la tangencial y la vía férrea. La banda representa el área de proyecto de unión.
01	44	Universidad de Reggio Calabria. Vitorio Gregotti. Revista DOMUS nº 549, Año 1974, Milán.
02	45	"X-Urbanism: arquitectura and american city" Mario Gandelsonas, Princeton Architectural Press, New York, 1999.
03	45	"Urban Concepts. Denise Scott Brown", Revista Architectural Design 60:1-2:90. 1990, Londres.
04	46	"Monográfico de Le Corbusier", Revista Pasajes nº 9, Septiembre 1999, América Ibérica, Madrid.
05	47	"Plan Insular de Ordenación del Territorio, Avance". Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, Joaquin Sabaté Bel y C.C.R.S. Arquitectos, 1994.
06	48	Revista Casabella nº 626, Septiembre 1995, Milán.
07	45	"Paisaje (I)", Revista Geometría núm. 20 , 1996.
08	46	"El Proyecto Urbano I", Revista UR Nº5, 1987, Barcelona. Laboratorio de Urbanismo de la ETS de Arquitectura de Barcelona.
09	47	Portada del libro "Paesaggi a molte velocità" Gustavo Ambrosini y Mauro Berta, Ed. Meltemi, 2004, Roma.
10, 11, 12	48	Imágenes elaboradas para la propuesta Slow 08, FLOWPOLIS. Juan Luis Rivas y colaboradores. Laboratorio de Urbanismo. Granada