



2002
2003

un cursodeurbanismo

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

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

Fabiana Aneghini · Belén Bravo Rodríguez · Javier Callejas Sevilla · M^a Alicia Campos Fuentes
Pilar Carcelén Rodero · Francisco J. Cardenete · Carolina Chica Ramos · David Escolano Margarit
Giulia Fortunato · J. Raúl Fuentes Gallardo · Dolores M. Rubio · Ana V. García Jiménez · Rocio García Martínez
José Manuel Gavira Villegas · Daniel R. González Gómez · David Guglielmo Bigi · Carlos Javier Guzmán Aroca
Juan Miguel Linares Morales · Juan Francisco López Rodríguez · Emma Luengo López · Cristina Martín Jiménez
Raúl J. Martínez Sánchez · M^a Jesús Matías Reche · Juan Antonio Molina Jiménez · Natalia Montes Fernández
Antonio Morales Guardia · Gregorio Morenate Navio · Juan Jesús Muñoz Aguayo · Miguel Naranjo Camacho
Alfonso Navarrete Jiménez · Ricardo Nevado Ruiz · Sara I. Ortega Donoso · Alberto Pajares López
Palma Pajarón · Lorena Fernández · M^a Carmen Parra Parra · Pavón Castillejo Sara · Jesús Porras Montesino
Rosario Ramos Abalos · M^a Carmen Ramos Puertollano · Álvaro Raya Guerra · M^a Nieves Reina Monso
Rivas López Esteban · Cristina Ruiz de la Fuente Serrano · Damián Sánchez · Enrique Sánchez · Tembleque Letamendia
Óscar Sánchez González · Sandra Sicilia · Serenna Tassi · María Toro Martínez · Rocio Trujillo Sánchez
Marian Vera Utrilla · Paula Verdegay Lamata · Yoldi Chauré Sergio



2002
2003
**un
curso de urbanismo**

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

M^a Carmen Mateos López

Diseño

de la edición

Jesús Torres García

Edición

Universidad de Granada · Diputación de Granada

Fotomecánica e Impresión

Imprenta Diputación de Granada

Traducciones

Joshua David Kline

08 **el urbanismo de los 800 metros**

800 meter urban planning

> José Luis Gómez Ordóñez

16 **campos urbanos**

urban areas

> David Cabrera Manzano

26 **la ciudad nos hace**

the city make us

> Rafael Reinoso Bellido

36 **la multiescala obligatoria**

the obligatory multi-scale

> Juan Luis Rivas Navarro

48 **TALLER DE PROYECTOS**

48 **ENUNCIADO DEL CURSO**

50 **EXPLORACIÓN**

INICIAL DE LUGARES E INTERVENCIONES

76 **PROYECTOS**

78 **carretera armilla / las gabias: de camino a calle**

> David Escolano Margarit · Cristina Martín Jiménez

Juan Jesús Muñoz Aguayo

82 **tubos programáticos**

> Antonio Morales Guardia · Gregorio Morenate Navío

M^a Carmen Parra Parra

86 **identidad del territorio**

> Fabiana Aneghini · Sara I. Ortega Donoso

Raul J. Martínez Sánchez

90 **intervención en la zulia**

> José Manuel Gavira Villegas · Daniel R. González Gómez

Oscar Sánchez González

94 **intercambiador en las gabias**

> Juan Francisco López Rodríguez · Emma Luengo López

Alfonso Navarrete Jiménez

98 **rellenar sin llenar**

> Belén Bravo Rodríguez · Enrique Sánchez · Tembleque Letamendia

Marian Vera Utrilla

102 **eje universitario**

> Rocío García Martínez · Rosario Ramos Ábalos

Rocío Trujillo Sánchez

106 **vivienda en huétor en contacto con la vega**

> Alberto Pajares López · Esteban Rivas López

Sergio Yoldi Chaure

110 **intervención en la carretera de sierra nevada**

> Sara Pavón Castellero · M^a Nieves Reina Monsó

Serenna Tassi

114 **parque agrícola**

> M^a Alicia Campos Fuentes · Carolina Chica Ramos

Miguel Naranjo Camacho

118 **ENGLISH SUMMARY**

2002
2003

un cursodeurbanismo

Fabiana Aneghini · Belén Bravo Rodríguez · Javier Callejas Sevilla · M^a Alicia Campos Fuentes · Pilar Carcelén Rodero
Francisco J. Cardenete · Carolina Chica Ramos · David Escolano Margarit · Giulia Fortunato · J. Raúl Fuentes Gallardo
Dolores M. Rubio · Ana V. García Jiménez · Rocío García Martínez · José Manuel Gavira Villegas · Daniel R. González
Gómez David Guglielmo Bigi · Carlos Javier Guzmán Aroca · Juan Miguel Linares Morales · Juan Francisco López Rodríguez
Emma Luengo López · Cristina Martín Jiménez · Raul J. Martínez Sánchez · M^a Jesús Matías Reche
Juan Antonio Molina Jiménez · Natalia Montes Fernández · Antonio Morales Guardia · Gregorio Morenate Navío
Juan Jesús Muñoz Aguayo · Miguel Naranjo Camacho · Alfonso Navarrete Jiménez · Ricardo Nevado Ruiz
Sara I. Ortega Donoso · Alberto Pajares López · Palma Pajarón · Lorena Fernández · M^a Carmen Parra Parra
Sara Pavón Castillejo · Jesús Porras Montesino · Rosario Ramos Ábalos · M^a Carmen Ramos Puertollano
Álvaro Raya Guerra · M^a Nieves Reina Monsó · Rivas López Esteban · Cristina Ruiz de la Fuente Serrano · Damián
Sánchez Enrique Sánchez · Tembleque Letamendia · Oscar Sánchez González · Sandra Sicilia · Serenna Tassi
María Toro Martínez Rocío Trujillo Sánchez · Marian Vera Utrilla · Paula Verdegay Lamata · Sergio Yoldi Chauré

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

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 la aglomeración 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 esta primera publicación 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 curso como en la publicación.

David Aguilar Peña
Rector de la Universidad de Granada



2002
2003

un curso de urbanismo

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

Edición

Universidad de Granada · Diputación de Granada

Fotomecánica e Impresión

Imprenta Diputación de Granada

Traducciones

Pamela Faber · Anne Dewey

© 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, pág. 122)

ISBN: 84 - 338 - 3233 - 6
Deposito Legal: GR 2236 / 2004

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.

08 el urbanismo de los 800 metros

800 meter urban planning

> José Luis Gómez Ordóñez

16 campos urbanos

urban areas

> David Cabrera Manzano

26 la ciudad nos hace

the city make us

> Rafael Reinoso Bellido

36 la multiescala obligatoria

the obligatory multi-scale

> Juan Luis Rivas Navarro

46 TALLER DE PROYECTOS

48 ENUNCIADO DEL CURSO

50 EXPLORACIÓN INICIAL DE LUGARES E INTERVENCIONES

76 PROYECTOS

78 carretera armilla / las gabias: de camino a calle

> David Escolano Margarit · Cristina Martín Jiménez · Juan Jesús Muñoz Aguayo

82 tubos programáticos

> Antonio Morales Guardia · Gregorio Morenate Navío · Mª Carmen Parra Parra

86 identidad del territorio

> Fabiana Aneghini · Sara I. Ortega Donoso · Raul J. Martínez Sánchez

90 intervención en la zulia

> José Manuel Gavira Villegas · Daniel R. González Gómez · Oscar Sánchez González

94 intercambiador en las gabias

> Juan Francisco López Rodríguez · Emma Luengo López · Alfonso Navarrete Jiménez

98 rellenar sin llenar

> Belén Bravo Rodríguez · Enrique Sánchez - Tembleque Letamendia

Marian Vera Utrilla

102 eje universitario

> Rocío García Martínez · Rosario Ramos Ábalos · Rocío Trujillo Sánchez

106 vivienda en huétor vega en contacto con la vega

> Alberto Pajares López · Esteban Rivas López · Sergio Yoldi Chauré

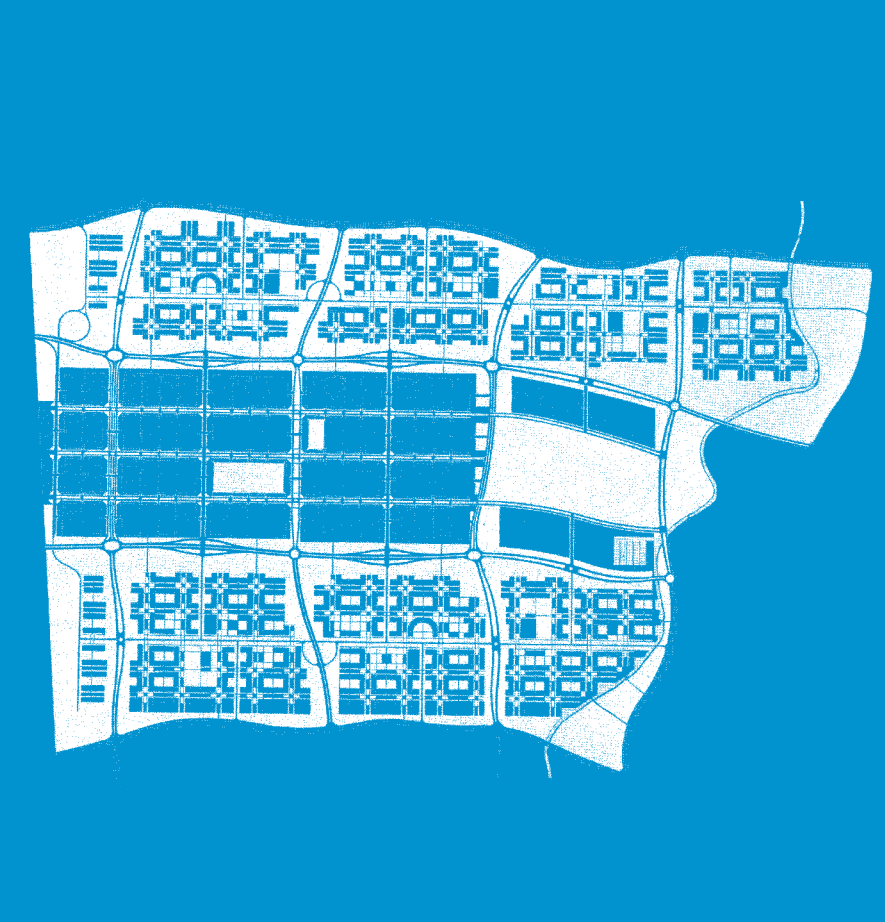
110 intervención en la carretera de sierra nevada

> Sara Pavón Castillejo · Mª Nieves Reina Monsó · Serenna Tassi

114 parque agrícola

> Mª Alicia Campos Fuentes · Carolina Chica Ramos · Miguel Naranjo Camacho

118 ENGLISH SUMMARY



08
el urbanismo de los 800 metros
800 meter urban planning · José Luis Gómez Ordóñez



16
campos urbanos
urban areas · David Cabrera Manzano

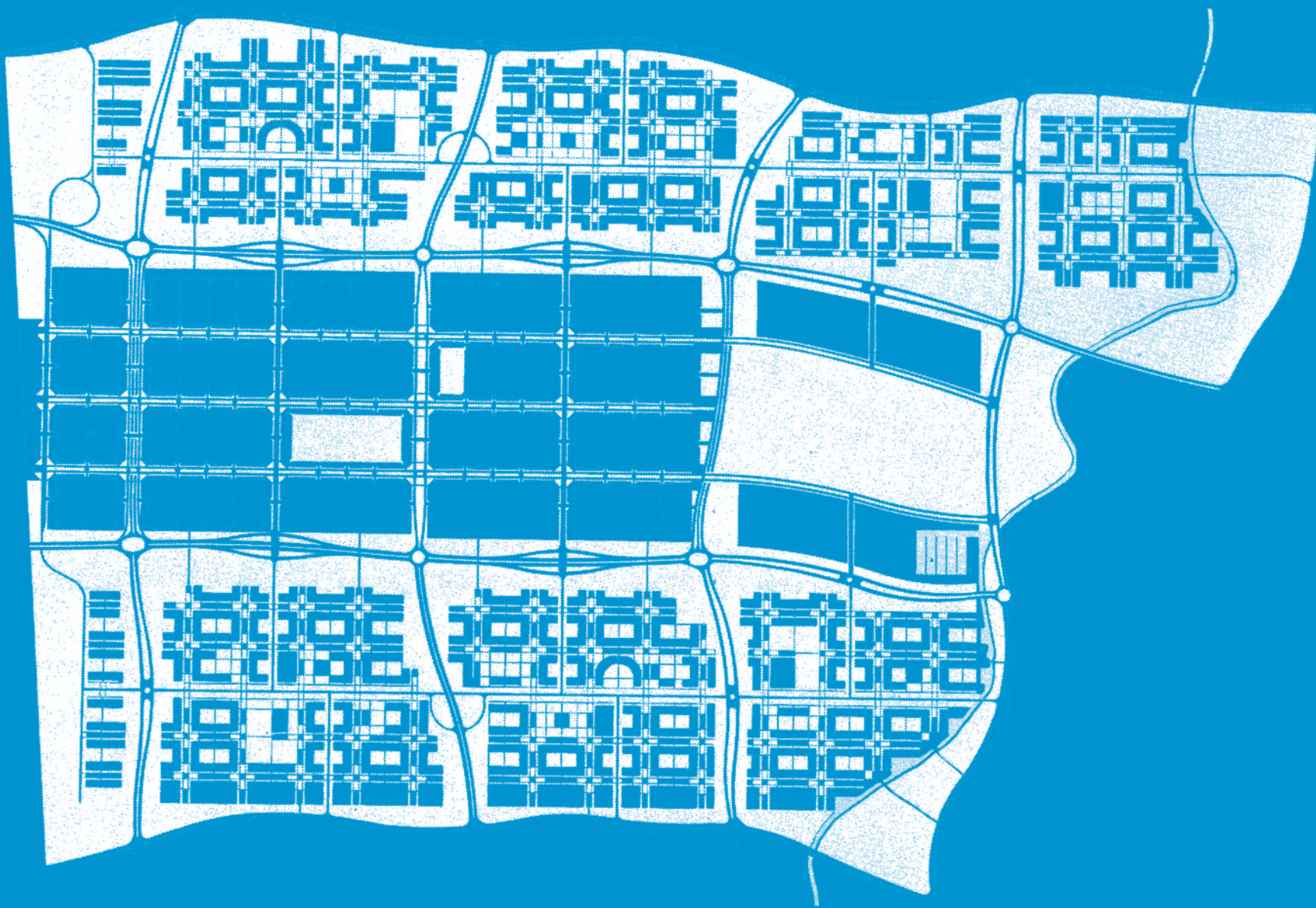


26
la ciudad nos hace
the city make us · Rafael Reinoso Bellido



36
la multiescala obligatoria
the obligatory multi-scale · Juan Luis Rivas Navarro

2002
2003
un
cursodeurbanismo
ARTÍCULOS



“La mayor parte de los contornos naturales son curvilíneos, complejos y blandos mientras que los humanos tienden a ser contruidos rectos, simples y duros. Un contorno recto tiende a incrementar el movimiento de especies en el sentido de su alineación mientras que otro curvilíneo es más probable que tenga movimientos que lo atraviesen. Sus concavidades y convexidades proporcionan mayor diversidad de hábitats lo que promueve una mayor diversidad de especies”

Dramstad, Olson y Forman

el urbanismo de los 800 metros

> José Luis Gómez Ordóñez

Sabemos que la métrica del espacio ha sido elaborada por el hombre a su escala o a la escala del cosmos. Constituye un buen ejemplo de ello la secuencia de medidas de la antigua Roma que van desde la medida del pie- el pes romano de 0,2957 metros-, al paso- la doble zancada de cinco pies, 1,478 m.-, al estadio- 120 pasos, 177,60 m., la máxima distancia para un sprint manteniendo el máximo esfuerzo, de donde toman la dimensión los anfiteatros-, y, finalmente, la milla, los mil pasos- 1.478m.-

Las medidas de superficie que parcelaban las superficies dedicadas a la agricultura o a la edificación se basaban en aquellas medidas de longitud, combinadas con criterios de productividad o eficiencia de la superficie para el uso asignado.

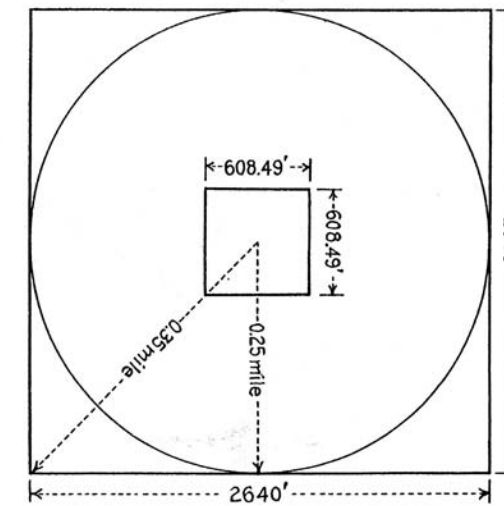
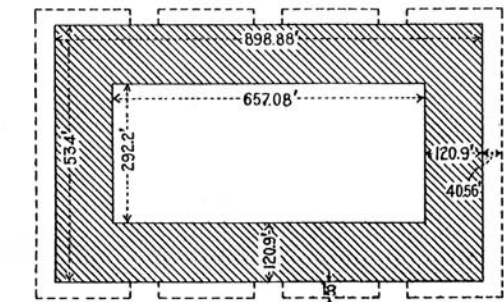
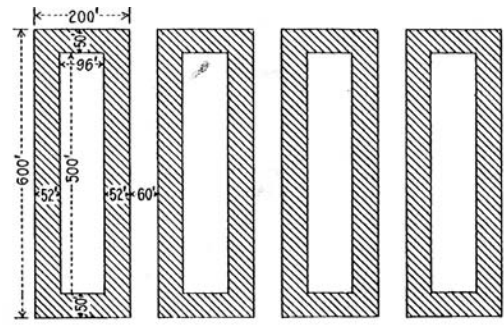
La historia y los lugares han cambiado ligeramente las medidas y, así, la milla romana ha crecido ligeramente para llegar a la milla británica, al aumentar el pie y consiguientemente el paso, hasta llegar a los 1609,34 m, que son ahora los mil pasos de hombres, sin duda más altos.

Pues bien, la media milla, o los 800 m. si se prefiere, es una medida interesante en urbanismo; al menos nos sirve para interesarnos

por la importancia de la medida en el Urbanismo. La centuria romana, que ha dado medida a media Europa, mide 50.36 Has., un cuadrado de 709.6 x 709.6 m., un recinto con un contorno muy aproximado a la media milla. La Land Ordinance de Jefferson organiza el territorio norteamericano sobre la milla y sus múltiplos y submúltiplos hasta llegar a la medida de los 5 acres, que podría ser el tamaño de una manzana, con el viario de contorno - unos 20.000 m², en total, un quinto para viario y cuatro quintos para la edificación-. La quarter section es el cuadrado que tiene la media milla de lado y que contiene 160 acres: la Homestead Act de 1862, una pieza jurídica fundamental en la colonización del territorio de los USA, atribuyendo la cesión de ese suelo a cualquier ciudadano capaz de cultivarlo. También figura la media milla en el proceso de creación de suelo en los Países Bajos, otorgando el Plan Lely a las parcelas agrícolas ganadas al mar una dimensión de 800x300 m.

E.L.L. Wright, en su ciudad extensa, se apoya en el módulo de la milla y sus submúltiplos pero cabe destacar su propuesta al concurso convocado en 1913 en Chicago para “despertar el interés en los métodos de división del suelo de acuerdo con los intereses de una comunidad” [1]. Se trata de organizar la ocupación residen-

[1]. vd. referencia en L.Martin, L.March y M.Echenique, La estructura del espacio urbano, G.Gili,1975.



02 Estudio de las organizaciones parcelarias, Clarence A. Perry.

cial de una quarter section, y Wright propone cuatro viviendas por lote de 5 acres lo que, descontado el viario, supone una vivienda por acre, es decir 32 manzanas,

nas, cada una con cuatro viviendas en ese cuadrado de media milla de lado.

El estudio de las organizaciones parcelarias de ese cuadrado de 160 acres por parte de Clarence A. Perry [2] lleva a una similar descomposición en manzanas, en torno a las 40 manzanas para la quarter section. (fig. 02)

Tiene mucha importancia en el urbanismo del s. XX la idea de la unidad vecinal como fragmento de ciudad cohesionado en torno a los valores de la vida familiar, alrededor de la escuela como servicio central y dotado de los servicios básicos de espacios libres y comercio. La consistencia de la unidad vecinal de Perry viene, en principio, reforzada por el análisis de las pautas de la movilidad -la mayor parte de los movimientos son internos al recinto cuadrado de la media milla- y por la configuración de las vías de tráfico a través, el viario arterial de la ciudad, y, desde otro punto de vista, por los atributos sociológicos de la cohesión de la comunidad de familias a través del conocimiento mutuo y el contacto cara a cara.

Podría ser un indicador más de cómo, desde una política de un urbanismo de colonización, de reparto ordenado del suelo, se registra una evolución, a lo largo del primer tercio del s. XX, hacia una propuesta celular de organización social. A partir de ese cambio, la supermanzana, el distrito y la unidad de habitación de Le Corbusier suponen la reconsideración por la experiencia europea de ambos principios, espacial y social, desde propuestas tipológicas de edificación en altura distanciadas del suburbio jardín.

Así, Chandigarh introduce el distrito de 800 x 1200 m. (fig.03) y, en consecuencia, el ritmo de las arterias verticales separadas cada media milla. De entre las nuevas ciudades británicas será Milton Keynes (fig. 01) la que de una manera más clara adopte el distrito de la milla cuadrada- en este caso el radio sería la media milla- como unidad intermedia de agregación, en un momento en que la unidad vecinal ha perdido su fuerza de cohesión social y en que otros equipamientos y servicios ocupan el lugar de la escuela y la iglesia como subcentros urbanos. Irvine, en Escocia, es un ejemplo interesante porque presenta una secuencia lineal de subcentros distantes entre sí media milla -tres por distrito- mientras el distrito, limitado por las vías arteriales, es un rectángulo de 1000 x 3000 metros. (fig. 04)

Brasilia propondrá su unidad vecinal de 10/12.000 familias, agrupando cuatro supermanzanas, un esque-

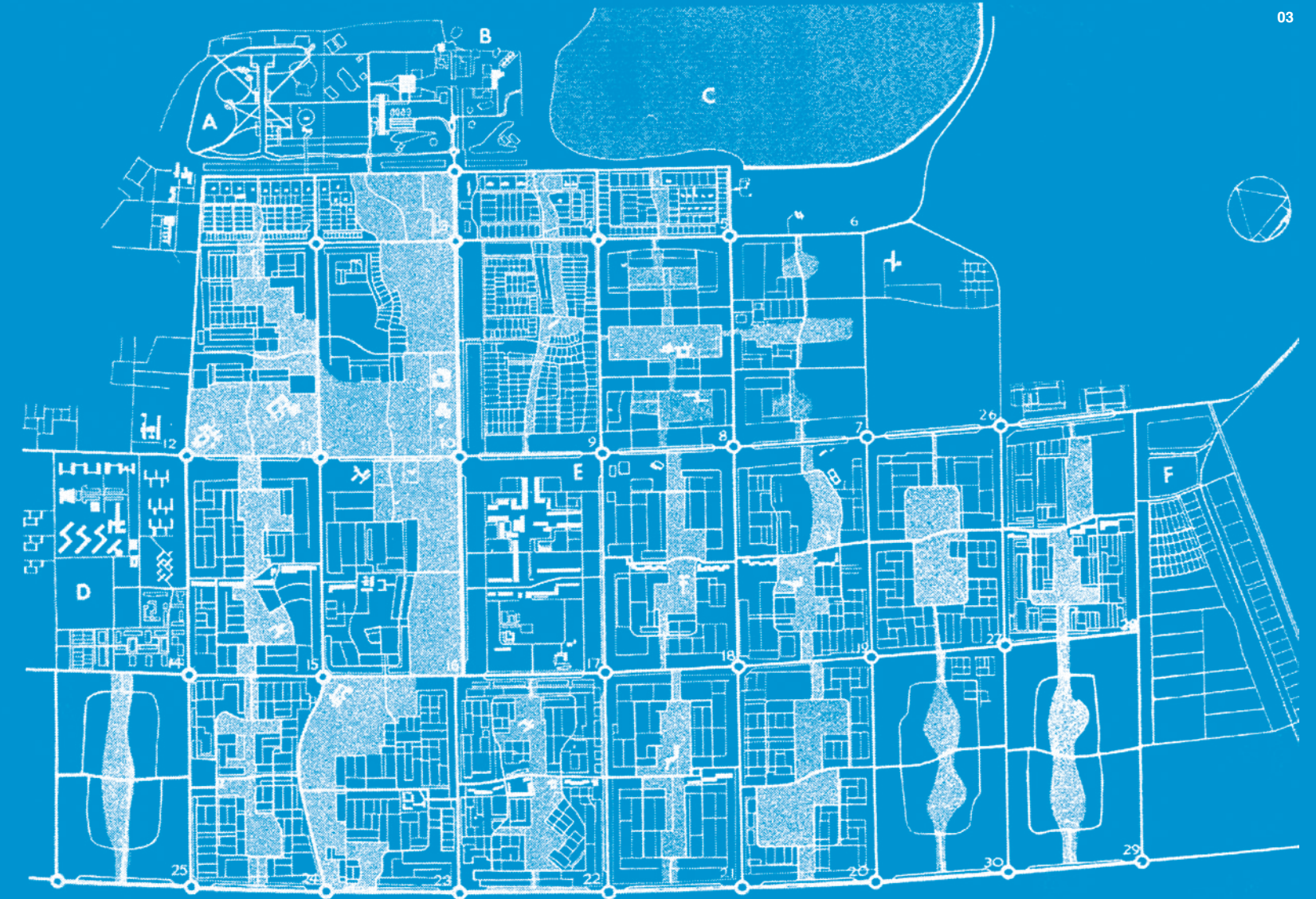
ma, como el de Le Corbusier para Barcelona, en el que la vialidad arterial, atenta a las condiciones de alta centralidad, se hace muy densa, con cuadrículas del orden del cuarto de milla.

Mientras las nuevas ciudades europeas ensayan variantes morfológicas de las históricas cuadrículas, los arquitectos centroeuropeos atienden al crecimiento de la posguerra, más preocupados por las agregaciones menores. Tomando como representativa la situación francesa, puede verse que cuando las políticas de vivienda, después de la segunda guerra mundial, organizan la construcción de partes de la ciudad, la palabra de orden a garantizar por los reglamentos de urbanismo, es el equipamiento: los servicios públicos de salud, educación y ocio que se ligan al núcleo residencial como funciones urbanas básicas, quedando el trabajo, en la descomposición funcional de la ciudad, segregado en las zonas industriales. La ciudad se compone de unidades básicas llamadas de "vecindad", de dimensión 400 x 400 metros y capaces para unos 4.500 habitantes- unos 280 hab., en aquel momento, unas 70 vds/ha.; hay unas unidades de mayor tamaño, los barrios, con cifras de población a partir del doble de las anteriores, llegándose a la unidad ciudad que agruparía en una milla cuadrada unos 32.000 habitantes- ambas cifras son míticas, la de la milla y la del tamaño óptimo de la ciudad, tan discutido desde la antigüedad-, lo que supone una densidad de unos 160 hab/ha, del orden de 50 vds/ha. Los equipamientos aumentarán de jerarquía según su ámbito de servicio corresponda a umbrales de población crecientes, de la escuela al centro de enseñanza media, del dispensario al centro de salud, de la plaza al parque y al polideportivo.

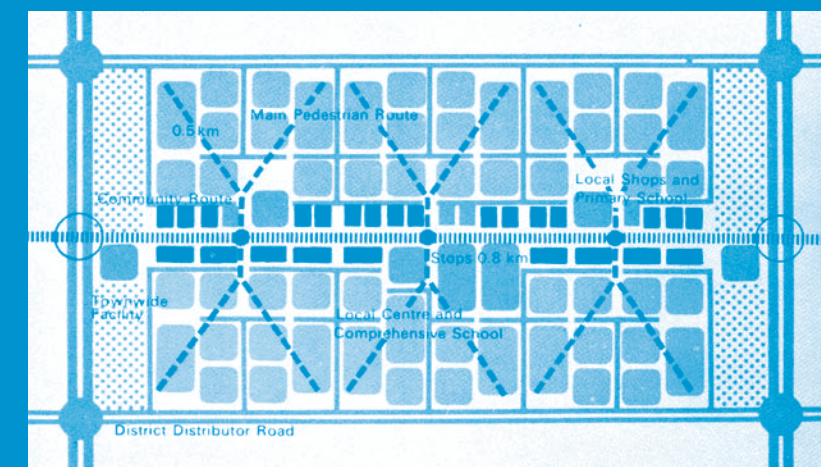
Cabe destacar, a lo ancho de Europa, un amplio conjunto de experiencias arquitectónicas que Benévolo/ Melograni/ Longo describen como unidades mixtas [3], en las que las propuestas de Bakema y Van der Broek en el CIAM IX de Aix en Provence de 1953, juegan un papel propulsor y magistral. La lógica de la agrupación de estas unidades mínimas, para unos 400 residentes, es la de la repetición de la housing unit, el "grupo visual" de Opbouw, (fig.05) capaz de introducir microvariantes y, por tanto, variedad y apreciación perceptiva en la repetición, así como en la búsqueda de la integración de la residencia con los cada vez más numerosos y variados servicios, principalmente oficinas y comercio, que, junto con el viario, protagonizan los elementos vinculantes del sistema agregativo. Recuérdese, a este respecto, la propuesta de C. Buchanan para New Hampshire, (fig.06) con los equipamientos

[2]. Clarence A. Perry, The neighborhood unit, A scheme of arrangement for the family-life community, en Neighborhood and Community Planning, Regional Survey, Vol.VII, 1929. Routledge, 1929, 2000, fig. 1.

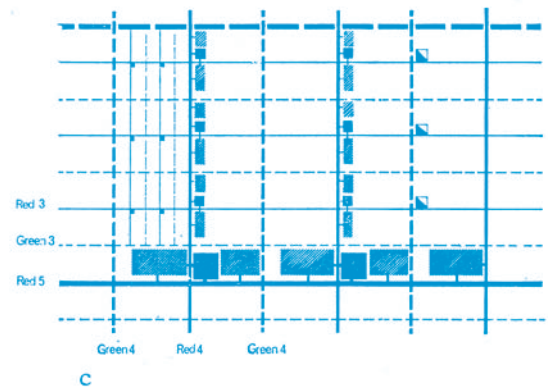
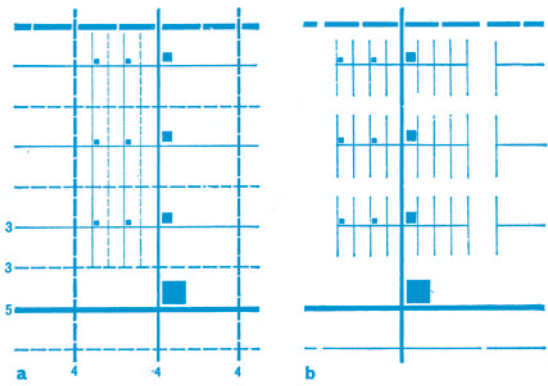
[3]. L. Benévolo, C. Melograni, TG. Longo, La proyectación de la ciudad moderna, G. Gili, 1978, 2000.



03 Chandigarh, Le Corbusier.
04 Irvine, Escocia.



04



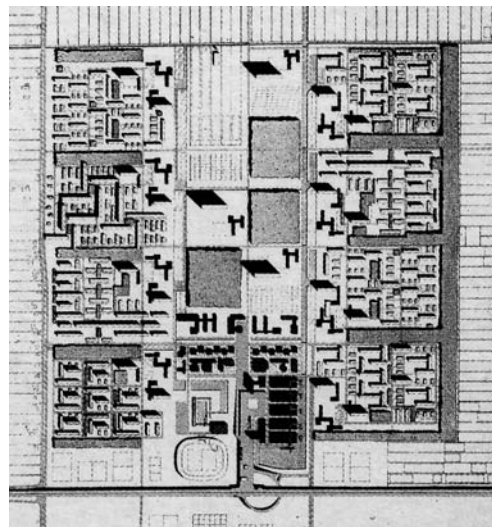
- Retail and office centres
- Industry
- Residential
- Open space
- Schools
- Office centres

06 New Hampshire, C. Buchanan.

[4]. C. Buchanan, Estudio de Hampshire Sur, en La ciudad: Problemas de diseño y estructura, a cargo de D.Lewis, G.Gili, 1973.

[5]. M. Risselada y D. van den Heuvel, TEAM 10 1953-1981, in search of a utopia of the present, NAI Publishers, 2005, fig. 05, 07, 08 y 09.

y servicios jerarquizados ubicados en las intersecciones de las vías, también jerarquizadas de manera correlacionada [4].



05 Housing Unit, Opbow.

El grupo visual de esa unidad residencial elabora una diversidad tipológica- edificios de 2, 3 y 4 alturas, con bloques lineales o en L, y viviendas en hilera- que pretende servir a una variedad de composiciones familiar y social, a la vez que conseguir tal notoriedad perceptiva. En el proyecto de extensión de Pendrecht (fig.07) pueden apreciarse bien los escalones agregativos de la unidad residencial en unidades vecinales y en distritos.

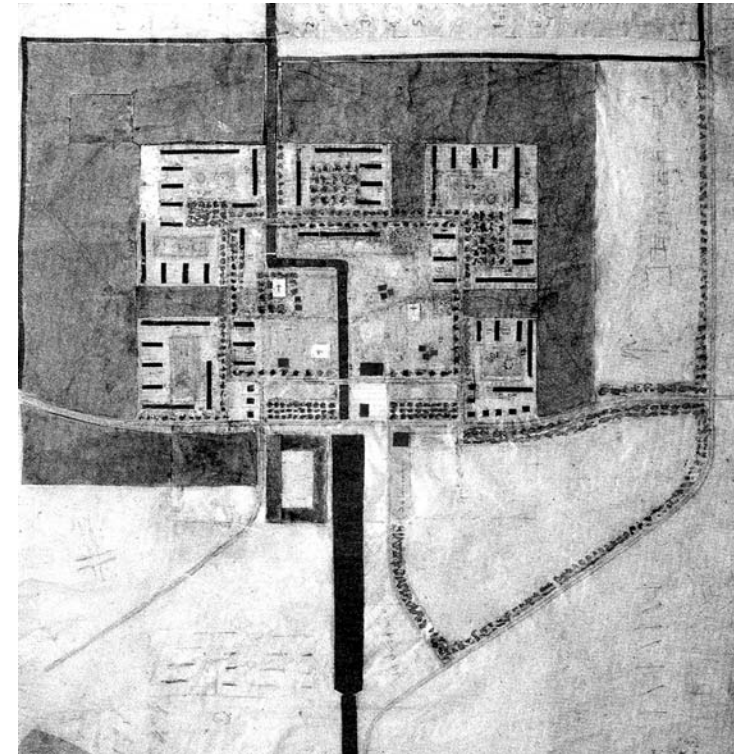
Aparece en este punto como importante el cambio de orientación que insinúan, aún manteniéndose dentro de esta lógica agregativa, las propuestas de A. y P. Smithson, apuntando, quizás, a la búsqueda de la forma de una sociedad de individuos o, al menos, ya no regida en absoluto por la cohesión social basada en la contigüidad. Sus calles interiores a los bloques en Robin Hood Gardens quieren provocar un contacto entre células

de vivienda ante la insuficiencia cívica que parece aquejar a unos espacios colectivos o públicos, entre bloques, o de interior de manzana, excesivamente pequeños o propios de una sociabilidad ya perdida. A pesar de la sutileza de muchos proyectos de Bakema y Van der Broek, especialmente puesta de manifiesto en el de Nagele, compartido con A. Van Eyck, (fig. 08) - "basado en la repetición de elementos similares y disímiles; en orden a superar la amenaza de la cantidad, las leyes de lo que debería llamarse armonía en movimiento deben ser descubiertas" [5], los Smithson prueban su lógica agregativa y visual, proclaman la "disolución frente al apilamiento" y buscan en la unidad mínima, la "appreciated unit", aquella parte de una aglomeración urbana que pueda ser "sentida". La ciudad que perciben y proponen los Smithson, sea en Coventry, Berlín, Londres o Kuwait, está caracterizada por la movilidad, de manera que las bifurcaciones viarias (fig. 09) -triangulares como los compases renacentistas y como los flujos de la analogía fluvial de la circulación, del maestro L. Kahn- constituyen la estructura verdaderamente evolutiva de la ciudad, a través de la que ésta puede adaptarse a las transformaciones exigidas por su época. No cabe duda, como bien pone de manifiesto el excelente trabajo citado sobre el Team 10, que el desplazamiento del énfasis de la unidad visual de Bakema a la red de Shadrach Woods y los Smithson, está en el centro mismo de la escisión y de la exigencia de compromiso entre la arquitectura y el Urbanismo.

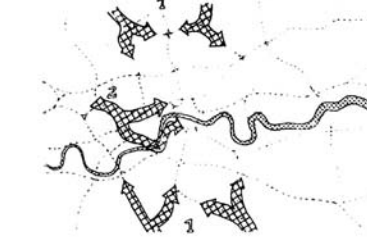
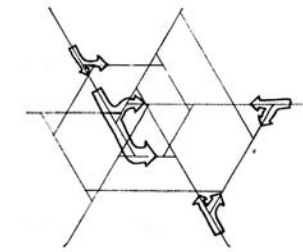
En la década 70-80, Christopher Alexander, desde el Center for Environmental Structure de Berkeley, contribuye a la teoría urbanística con dos libros importantes, *The timeless way of building*, y *A pattern language*, Oxford University Press.

Recordemos los enunciados de algunos de sus patterns, literalmente transcritos, en referencia a las ideas de agrupación, tamaño y densidad:

A. *La comunidad de 7000 personas; los individuos no tienen voz efectiva en una comunidad de más de 5/10.000 personas. Descentralicemos los gobiernos municipales hasta proporcionar el poder local a comunidades de ese tamaño. En la medida de lo posible,*

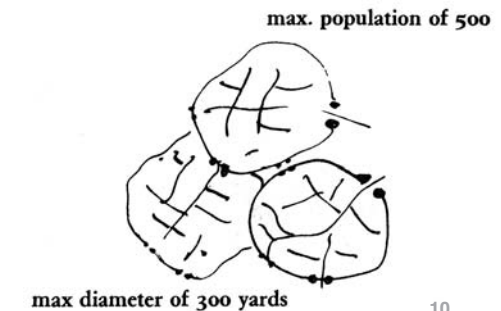


08



09

07 Proyecto de extensión de Pendrecht
08 Nagele. Bakema, Van der Broek y A. Van Eyck
09 Ciudad propuesta por los Smithson
10 Patterns. Alexander



max. population of 500
max diameter of 300 yards

10

usar los límites geográficos e históricos para delimitar estas comunidades. Dar a cada comunidad el poder para iniciar, decidir y ejecutar los asuntos que le conciernen fuertemente: el uso del suelo, la vivienda, el mantenimiento, calles, parques, policía, escuela, bienestar, servicios vecinales.

La comunidad de 7000 encuentra una curiosa similitud numérica en el falansterio, la comunidad utópica de Charles Fourier que se asentaba en un cuadrado de una milla de lado.

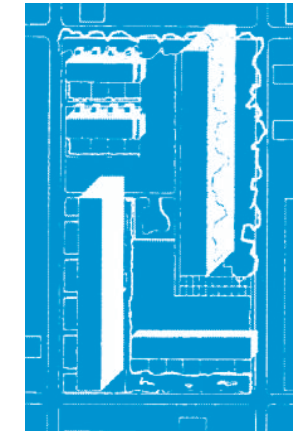
B. *Vecindades o barrios "identificables"; la gente necesita una unidad espacial identificable a la que pertenecer. Ayúdese a la gente a definir el barrio en que viven, de no más de 300 yardas de diámetro -275 m.-, con no más de 400 ó 500 habitantes. En las ciudades existentes, animese a los grupos sociales a organizarse ellos mismos para formar tales barrios. Dese a los barrios algún grado de autonomía que afecte a las tasas y a los controles del suelo. Manténganse las arterias viarias fuera de estos barrios.*

C. *Conjunto de viviendas; la gente no se sentirá confortablemente en sus casas a menos que un grupo de casas forme un conjunto, con el suelo entre ellas, de propiedad comunitaria de todos los hogares de ese conjunto. Dispónganse las casas de manera que formen grupos identificables, aproximadamente de 8 a 12 familias, alrededor de algún suelo común. Dispón-*

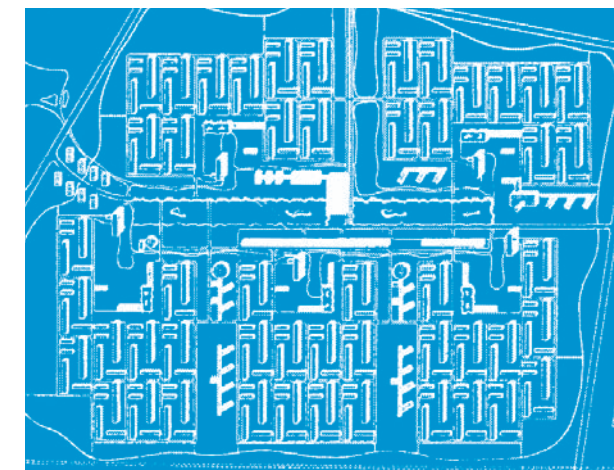
ganse los conjuntos de manera que cualquier persona pueda pasear a través de ellos sin sentirse "invasor."

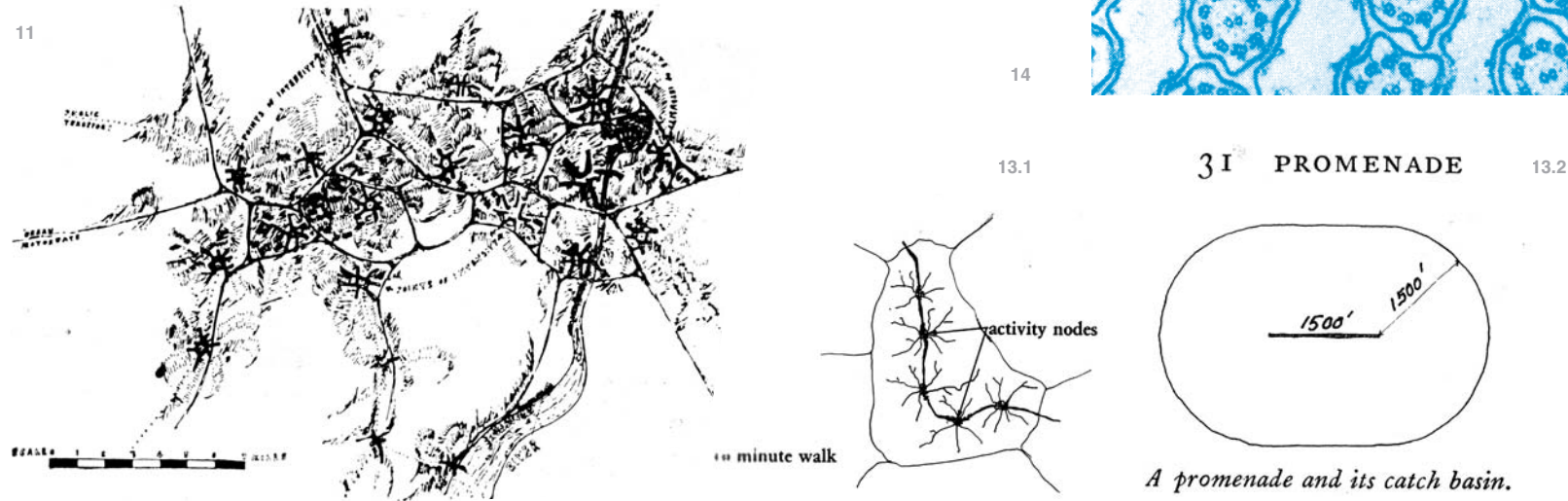
¿Suponen los patterns de Alexander un revival sistémico de Clarence Perry y de la tradición del suburbio americano? Más interesa apuntar cuánto se puede reconocer en Alexander un reflejo, con fuerte identidad, de las discusiones europeas que se han esbozado anteriormente. Añade el término identificable a los de visual o sensible, con un significado más próximo al segundo y desde una configuración física y cuantitativa -las 300 yardas y las 400 personas- (fig.10), más parecida al primero, aunque con referencia a la vivienda unifamiliar y a tipologías de altura limitada. (extremadamente, dice en su pattern Limite, 4 plantas: *Hay abundante evidencia para demostrar que los edificios altos vuelven loca a la gente*).

Las comunidades de 7000 y los recintos más amplios que denomina "subculturas", una especie de áreas naturales de Park y los sociólogos de Chicago, están delimitados por vías paralelas, con una disposición en peine y no en malla, para las que preconiza el pattern de las dos millas, 3200 m., con transversales locales muy frecuentes, cada 100 m. (figs. 11 y 12). Sin duda, hay en Alexander una valoración muy positiva de las estructuras lineales y un rechazo de la irrupción diseminada del automóvil.



07





La propuesta de "promenades" -"cada subcultura necesita un centro para su vida pública, un lugar donde se pueda ir a ver a la gente y a ser visto", enlazando centros de comunidades distantes entre sí 800 m., fija para esas comunidades un diámetro de ese orden; los 450 m., son para Alexander una unidad de tiempo de 10 minutos de paseo, a 150 pies por minuto. (fig.13) Así se llega a estructuras territoriales denominadas cuencas de captación, que tienen en el elemento lineal del paseo sus servicios y referencias comunitarias de cohesión. Se está ante la exaltación de la calle mayor, sea de las ramblas de Barcelona, sea de una villa humilde de pescadores en Perú. Literalmente, se anota en este pattern de las promenades:

Límite y continuidad

No es éste un enunciado de geometría diferencial; es que la referencia a los intervalos y a las unidades espaciales lleva implícita esta cuestión de los límites entre los recintos y acerca de su carácter más o menos rígido o poroso.

Releyendo nuevamente a Alexander, cuyas propuestas tienen un alto valor pedagógico al margen de cuál sea su vigencia en el urbanismo actual, es la imagen de una pared celular la que nos propone (fig.14) para explicar su modelo acerca de los límites de una unidad socialmente cohesionada; tal membrana está ligada a los espacios no residenciales y perimetrales o excéntricos a las agrupaciones comunales y en ella se contienen, como elementos esenciales constituyentes, las paradas de los microbuses, los hitos de la calle mercado, los atractivos del paseo; funciona como una conexión osmótica entre los recintos locales a los que, a la vez, une y separa.

La referencia a los intervalos y a las unidades espaciales lleva implícita esta cuestión de los límites entre los recintos y acerca de su carácter más o menos rígido o poroso.

La calle comercial, por su carácter de servicio cuyo rango excede de lo que exigiría una sola comunidad y por el latir intenso que genera, sería el elemento

esencial capaz de erigirse en límite aglutinador de sus márgenes. Este centro tangencial a la comunidad pequeña, el centro excéntrico respecto al barrio pero central entre barrios, es por tanto, un fuerte elemento relacional.

Esta atención a la fuerza de los bordes, a la naturaleza de las márgenes, este moverse entre espacios múltiples, separa al modelo teórico de Alexander- y a muchos buenos ejemplos de fragmentos urbanos de la segunda mitad del s.XX en Europa -, del urbanismo de los estándares rígidos y las escalas independientes y jerarquizadas, propias, por citar una referencia teórica, del organicismo elemental de un G.Bardet.

Muchos urbanistas insisten hoy, desde la economía, la geografía y la sociología, en que una característica del espacio de nuestro tiempo es que ha sido abatido aquel atributo central de la fricción espacial, piedra angular en todas las teorías espaciales, hasta los años 70 del pasado siglo; en ellas los modelos gravitatorios eran la herramienta métrica insustituible y sirvieron para explicar muchos fenómenos y propuestas urbanas y territoriales, encajando muy bien en las dos grandes concepciones geográficas del siglo XX acerca del espacio, la de los lugares centrales de Christaller y la teoría de la difusión de Hagërstrand; en la nueva ciudad archipiélago, en términos del economista P.Veltz [6], ya no es la distancia un principio organizador del espacio; es como si las distancias se hubiesen hecho múltiples y mutables: entre cada dos puntos del territorio hay, no una distancia sino muchas, según sean los modos de desplazamiento, o el género, renta, edad, ocupación de las personas que se desplazan.

Y, puesto que de teorizar en esta óptica post-newtoniana se trata, podríamos erigir una nueva explicación relativista, para continuar con la analogía física, que

explicaría cómo cada punto-corpúsculo en física- está asociado a múltiples distancias-longitudes de onda- [7]. Así, no hay dualidad lugar-distancia (diferencia entre corpúsculo y onda) sino una distancia asociada al lugar para cada relación con otro, según las circunstancias de esta relación. La ecuación de De Broglie ($Lp=h$, siendo h la constante de Planck, p la cantidad de movimiento de la partícula y L, la longitud de onda) nos sirve, análogicamente, para acercarnos a entender la multiescalaridad de los lugares, la capacidad relacional de los proyectos locales y la fuerza de lo local en tiempos de globalización [8]. Longitudes de onda altas significan velocidades bajas o masas pequeñas en física; interacciones fuertes en distancias cortas serían las fuerzas de contigüidad, de articulación, de ensamblaje, puestas en juego por la arquitectura de la casa, de la plaza y del barrio. Cuando se registra el debilitamiento de estas fuerzas, de la cohesión social, del viejo comunitarismo aldeano, es porque aquellas fuerzas han sido sustituidas o entremezcladas con otras relaciones gobernadas por distancias y velocidades grandes. La cohesión por contigüidad es así una fuerza identitaria de lo local que sigue teniendo vigencia en el espacio de la distancia abolida porque las relaciones de alta velocidad o largo alcance no se producirán tampoco en lugares carentes de esta identidad.

La calle comercial, por su carácter de servicio cuyo rango excede de lo que exigiría una sola comunidad y por el latir intenso que genera, sería el elemento esencial capaz de erigirse en límite aglutinador de sus márgenes.

Restablecer esos vínculos de distancias cortas en un territorio fragmentado por las velocidades altas (axioma de D. Mangin en La ville franchisé, "a más accesibilidad, más ghets"), por las vías arteriales, por las V-3 de Le Corbusier, aplicadas en su plan para Chandigarh como mosaico de distritos, es un asunto prioritario en muchos de nuestros territorios del s.XXI. A ese objetivo apuntan las políticas de refuerzo de las conexiones peatonales y de transporte público, esa fracción de la movilidad a la que los franceses llaman "dulce". Entre los patterns de Alexander, años 70, ya figuraba esa propuesta: una unidad vecinal, "puede tener una fuerte identidad si está protegida del tráfico intenso". D.Appleyard y M. Lintell (apoyándose en los estudios de C. Buchanan de 1963) han descubierto que cuanto más intenso es el tráfico en un área menos gente la siente como territorio propio. "A partir de 200 vehículos/hora la calidad del núcleo comienza a deteriorarse, los vehículos imponen retrasos medios a los peatones de 2 segundos"; la calle se convierte en arteria y comienza a destrozar la identidad del barrio.

Pero el cemento de la contigüidad no es un asunto que requiera sólo de medidas de tráfico; también necesita de disposición de diversidad de usos y servicios en las

franjas de borde lo cual requiere una intencionada arquitectura de los límites.

En los sistemas naturales -la mirada a la naturaleza es muy útil para bien proyectar, [9]- se registra ejemplarmente esa importancia de la forma de los límites:

"La mayor parte de los contornos naturales son curvilineos, complejos y blandos mientras que los humanos tienden a ser construidos rectos, simples y duros. Un contorno recto tiende a incrementar el movimiento de especies en el sentido de su alineación mientras que otro curvilíneo es más probable que tenga movimientos que lo atraviesen. Sus concavidades y convexidades proporcionan mayor diversidad de hábitats lo que promueve una mayor diversidad de especies" [10].

La cohesión por contigüidad es así una fuerza identitaria de lo local que sigue teniendo vigencia en el espacio de la distancia abolida porque las relaciones de alta velocidad o largo alcance no se producirán tampoco en lugares carentes de esta identidad.

Curvas, rugosidad, pliegues, complejidad, confusión, diversidad. Podríamos evocar muchos atributos, en clave analógica. Éste sería el terreno en el que el proyecto urbano, como asunto específico y central de la arquitectura del territorio, deviene competente e imprescindible.

He comprobado cuán estimulante resulta para mis alumnos de primer curso acercarlos al Urbanismo como una tarea de propuesta y construcción de esquinas, de encrucijadas, de lugares de encuentro y de fricción [11]. En el curso posterior al que esta publicación enfoca, tiene sentido indagar, una vez puestos a significar el territorio con esquinas, cuáles sean las calles cuya intersección seleccionamos, cuáles el intervalo y la secuencia de esos lugares [12], cuáles sus atributos de repetición y de diferencia, cuáles las condiciones de inclusión, relación o estancamiento respecto al contorno. Y, para que tales signos sean consistentes, no sólo desde el punto de vista perceptivo, sensorial, sino de su implicación social, parece pertinente trabajar sobre cuáles debieran ser su tamaño, su densidad, su intensidad y su diversidad.

Curvas, rugosidad, pliegues, complejidad, confusión, diversidad...Podríamos evocar muchos atributos, en clave analógica. Éste sería el terreno en el que el proyecto urbano, como asunto específico y central de la arquitectura del territorio,

deviene competente e imprescindible.

Como se ha visto en este artículo, el urbanismo se ha ocupado permanentemente, a lo largo del s.XX, de tales asuntos. Y, por grandes que sean los cambios que se están experimentando, en el campo docente se ha de estar atento a los hitos intelectuales del pasado para devolverles el reflejo de la actualidad o para que impulsen nuevos descubrimientos, pero que sean verdaderamente nuevos. De ahí, esta propuesta de entrenarnos en el hábito de medir el territorio, cuando el ordenador parece haber abolido la escala, como los agrimensores, como los planificadores de ciudades de todas las épocas. Y ese ejercicio cabe hacerlo entrenando la distancia media; en atletismo, dentro de esa gama de distancias llamadas medias que van de los 800 a los 3000, de la media milla a las dos millas, los 800 metros son espectaculares por su velocidad -se recorren en unos 1,44- y la potencia y la determinación que exigen. En el territorio es una distancia entre dos paradas de metro, una etapa en el recorrido de las distancias largas pero también un buen trayecto corto. Parece una buena medida para la doble escala, territorial y local, una medida entre esquinas y capaz de medir el detalle de la esquina.

Parece que puedan esperarse buenos registros urbanísticos de arquitectos así entrenados.

[9]. Ian Mc Haarg, Proyectar con la naturaleza, G.Gili 2000. R. Margalef, entrevista en UR-8. Laboratorio de Urbanismo de Barcelona.

[10]. Dramstad, Olson y Forman, Principios de ecología del paisaje en arquitectura del paisaje y planificación territorial, Fundación Conde del Valle Salazar, 2005.

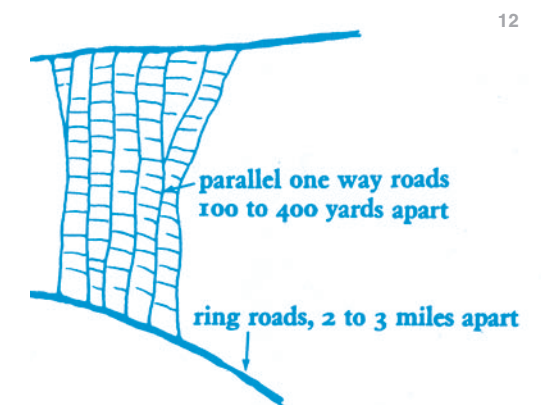
[11]. M.de Solà-Morales, Ciudades, Esquinas, Forum de Barcelona, 2004.

[12]. Alison y Peter Smithson, Densidad, intervalo y medida, en La ciudad: Problemas de diseño y estructura, a cargo de D.Lewis, G.Gili, 1975.

[13]. Christopher Alexander, A pattern language, Oxford University Press, 1977. fig. 10, 12, 13 y 14.

[14]. Lewis, D. La ciudad: problemas de diseño y estructura. G.Gili. 1973. fig. 6, 11.

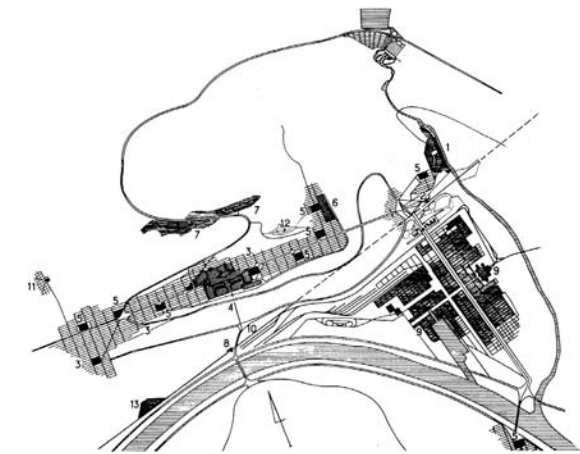
[15]. Galantay, Ervin Y. Nuevas ciudades. De la antigüedad a nuestros días. G.Gili. 1977. fig. 3, 4.





01 Sun City, Arizona · Alex S. Mc Leon

02 Imagen ciudad industrial Garnier.
1. Ciudad antigua · 2. Estación Central · 3. Barrios residenciales · 4. Centro de la ciudad · 5. Escuelas primarias · 6. Agrupación de escuelas profesionales · 7. Establecimientos sanitarios · 8. Estación de la ciudad · 9. Complejo industrial · 10. Estación de la fábrica · 11. Cementerio · 12. Viejo castillo y parque público · 13. Mataderos.



...los procesos dinámicos de la ciudad - territorio influyen directamente, y en cada momento, en la organización espacial de los usos.

campos urbanos

> David Cabrera Manzano

“La planificación regional no se pregunta sobre la extensión de la zona que puede ponerse bajo el control de la metrópolis, sino de qué modo la población y los servicios cívicos pueden distribuirse de manera que permitan y estimulen una vida intensa y creativa en toda la región —considerando que una región es un área geográfica que posee una cierta unidad de clima, vegetación, industria y cultura. El urbanista tratará de planificar este espacio de modo que todos los lugares y fuentes de riqueza, desde el bosque a la ciudad, desde las montañas al mar, puedan desarrollarse equilibradamente, y que la población esté distribuida de modo que utilice sus ventajas naturales en lugar de anularlas y destruirlas. Contempla a la gente, la industria y la tierra como una sola unidad. En lugar de intentar, de manera desesperada, que la vida sea un poco más tolerable en las urbes superpobladas, trata de determinar qué tipo de equipamientos serán necesarios en las nuevas ciudades”.

L. Mumford

Podríamos considerar que el hombre habita y se relaciona, física o mentalmente, con todos los lugares de la Tierra. Los campos urbanos serían los espacios reales o imaginarios en los que se encuentra o por donde se mueve cualquier cosa material o inmaterial perteneciente a la cultura humana.

Los campos urbanos poseerían los estratos de la historia que se han ido sedimentando en el espacio. La ciudad puede considerarse el punto de acumulación máximo.

Los campos urbanos son sistemas dinámicos de relaciones estructurales sobre el territorio que trascienden los usos del suelo, densidades y características estáticas del sitio, que son bastante imprecisos.

la ciudad - territorio como conjunto de campos urbanos

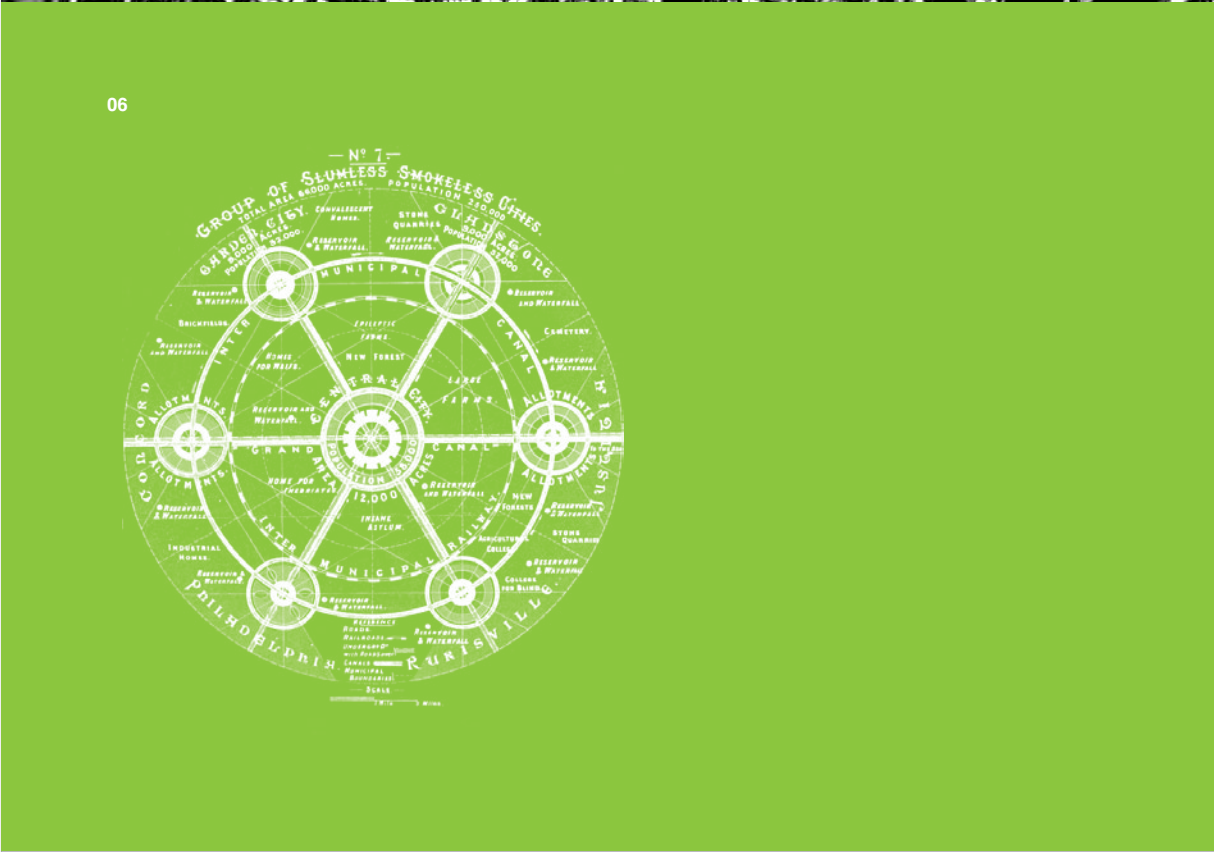
Existe la tendencia a pensar la ciudad o área metropolitana como un lugar unitario.

Normalmente se da la necesidad, como mecanismo conceptual, de unificar, agrupar y categorizar con rigidez los modelos físicos que aparecen en el territorio. Esta innata intolerancia a la ambigüedad hace que nos enfrentemos a las organizaciones complejas que produce la ciudad, en términos de unidades no superpuestas, reorganizándolas como estructuras mucho más simples.

Como ha señalado Christopher Alexander, a través de sus estudios de mediados de los setenta, la “ciudad no es un árbol”. Esta forma de percibir y concebir nuestras ciudades aporta una visión incompleta de los fenómenos urbanos. A su vez, condiciona di-



04



06



05



07

rectamente al diseño de la ciudad, produciendo formas urbanas con las mismas cualidades fijas iniciales. Ejemplos singulares de la historia del urbanismo y la arquitectura han sido la separación entre:

- Peatón-vehículos, que no siempre es buena idea, aunque a nivel esquemático sí (Ej; Le Corbusier con su teoría de las 7V, Hilberseimer con su planteamiento de “la ciudad vertical” ...).

- Zona de ocio y otros usos de la ciudad. Se pensó el “juego” erróneamente, como una actividad que podía aislarse del resto, cuando, por naturaleza, tiene lugar de una forma menos reglada y aprovecha los accidentes atractivos de la ciudad ordenada.

08 Imagen vega granadina, 2006.



- Campus Universitarios y la ciudad como conjuntos independientes. Este alejamiento ha motivado, en gran medida, el distanciamiento entre el saber y su aplicación, así como el enriquecimiento mutuo.

- Trabajo-Vivienda. Introducida inicialmente por Tony Garnier con su proyecto de “la ciudad industrial”, y posteriormente en 1.929 con la Carta de Atenas, se da en las ciudades artificiales como una idea heredada de la industrialización del XIX, con la imagen de la fábrica, con chimeneas, humo, suciedad y ruido. La evolución de las formas urbanas asociadas a la producción y al trabajo requiere (con los avances tecnológicos e informáticos, y el uso de Internet en el trabajo) plantea-

mientos menos simplistas y alternativas más abiertas e integradoras.

Véase también, por ejemplo, los “mapas de usos del suelo” (o “las experiencias del zoning” de Franco Man-cuso), que nos muestran una imagen definida y acabada de lo que aparece sobre la superficie de la tierra: zona urbana, zona industrial, zona agrícola, espacios libres, áreas de reserva... Estas imágenes muestran a la ciudad-territorio como una ordenación espacial estática de objetos físicos, y en la realidad sabemos que no es sólo así. El aumento de la capacidad de desplazamiento mediante las infraestructuras de transporte, deja cada vez más presente que los procesos dinámicos de la ciudad-territorio influyen directamente, y en cada momento, en la organización espacial de los usos.

rápido son esos subconjuntos considerados como unidades.

En la estructura árbol, cada uno de los sistemas es nodal o de atracción. Un caso característico es la centralidad que suponen las escuelas en las unidades vecinales o el polo de atracción de los centros comerciales de las áreas residenciales extensivas de baja densidad. Será interesante conocer, por tanto, las pautas de localización, las relaciones producidas entre los campos, las relaciones de proximidad, de escala, y lo que acontece en esos lugares centrales.

La misión del urbanismo actual es comprender exactamente que tipo de superposición necesita una ciudad contemporánea en términos físicos, además de lograr la integración de los diversos agregados urbanos.

Al no producirse un planteamiento que tenga en cuenta la interacción rica y abierta entre sus elementos, se frena la capacidad de generar situaciones nuevas que se adapten a las necesidades últimas.

En la sociedad contemporánea prácticamente no existen grupos cerrados; está llena de superposiciones. Las comunidades urbanas se piensan aisladamente, pero existen claras relaciones entre ellas. El campo urbano de acción de una persona o grupo de personas, puede estar ligado perfectamente a varios entornos o conjuntos urbanos a la vez. La migración laboral o lúdica entre campos urbanos diferentes es un ejemplo bastante común.

Los campos urbanos son una agrupación de elementos con una estructura definida, que si cooperan o colaboran, se convierten en un “sistema”. En la experiencia de la ciudad, las imágenes que reconocemos más

Pensar o proyectar la ciudad como una estructura social jerarquizada a modo de árbol, fomenta la disociación y compartimentación de las funciones urbanas, así como un empobrecimiento original de las relaciones de base entre sus usuarios. Al no producirse un planteamiento que tenga en cuenta la interacción rica y abierta entre sus elementos, se frena la capacidad de generar situaciones nuevas que se adapten a las necesidades últimas. Cada vez es más habitual la creación de las llamadas “Ciudades X” (ciudad de la justicia, ciudad del cine, ciudad de las ciencias, ciudad del ocio...). Entre éstas, “Sun City” en Arizona es un caso paradigmático de ciudad para jubilados. Es un conjunto residencial ligado a un paquete de usos lúdico-asistenciales es-

pecífico, en el que un grupo social muy determinado se aísla del resto. Un grupo de personas, con la característica social común de estar jubiladas, que elige vivir en un paraíso artificial diseñado pura y exclusivamente para ellos. Esta, es una manera de entender e impulsar el fenómeno urbano como una adición de productos preparados, dirigidos al consumo más limpio, más cómodo, más seguro. La mezcla, social o funcional, se convierte en un riesgo, y el miedo pragmático lo refuerza.

proceso social que opera en el espacio

Los urbanistas han tratado de influir en los procesos sociales, y en los procesos de interacción humana, manipulando la ordenación espacial. Estos esfuerzos no siempre han servido para equilibrar esas diferencias ya que, de alguna manera, la sociedad seguía insistiendo, económica y políticamente, en que se mantuviera esa desigualdad.

La selección de los lugares propicios para los nuevos crecimientos urbanos, así como los proyectos de regeneración y mejora de determinadas áreas deprimidas, han determinado muchas veces las transformaciones de los mapas sociales de la ciudad. Hay proyectos de rehabilitación de algunos barrios, unidos a la inserción de nuevos equipamientos públicos, que han hecho que el suelo y la residencia en torno a estas áreas se vea afectada directamente, incrementando su precio e impulsando a sus habitantes a vender y marcharse a otras zonas más baratas acordes con su estrato social.

Si repasamos la historia, las primeras iniciativas que tuvieron en cuenta la importancia de la forma de agrupar a la población y del diseño cívico se produjeron durante el

siglo XIX. El iniciador fue Robert Owen, cuyo espíritu original y progresista ideó la construcción de pequeñas comunidades "equilibradas" en el campo abierto, como respuesta para permitir que los nuevos obreros industriales mejoraran las condiciones de vida en el nuevo sistema fabril.

El esquema de la idea de Fourier, sucesor de Owen, para construir falansterios, proporcionó detalles imaginativos a la concepción de una economía cívica racional. Sería Godin, productor de acero, quien llevaría a la práctica uno de los primeros esquemas de construcción colectiva de casas para obreros.

Fue hacia finales del siglo XIX, la propuesta visionaria del inglés Ebenezer Howard "La Ciudad-Jardín", la que planteó de forma mucho más consistente la probabilidad de construir un nuevo tipo de civilización.

La contribución de Howard, la originalidad y la esencia de su concepto, consistía en considerar el problema de la construcción de la ciudad y la vivienda como una cuestión regional. Para ello planteaba las siguientes premisas:

01. Las tierras debían pertenecer a la autoridad común, que se encargaría de su explotación. Los beneficios revertirían sobre la comunidad. Se elimina así la propiedad privada y la tentación de aumentar la densidad que tiene como fin elevar el valor de la tierra. Es más, el centro está vacío, es un lugar de encuentro, un espacio libre con usos públicos y representativos [1].

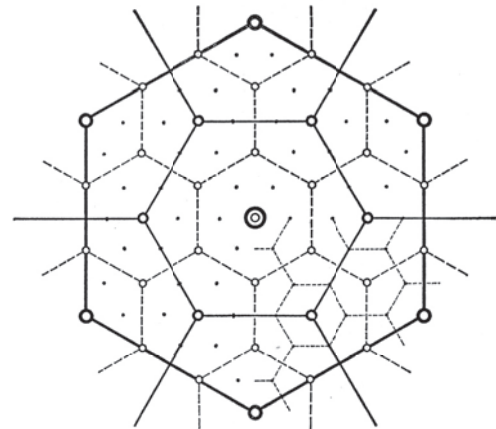
02. El crecimiento controlado y la población limitada. Debe ser planteada según patrones humanos y debe tener un tamaño, forma y límites definidos [2].

03. Un equilibrio funcional. En las relaciones regionales debía existir un equilibrio entre la ciudad y el campo; en el desarrollo interno se establecería un equilibrio entre el hogar, la industria y el mercado, así como entre las

[1]. En el caso de Nueva York se muestra, muy bien ejemplificado, que: "La congestión originalmente sirvió de pretexto para construir los subterráneos, éstos a su vez, constituyen un pretexto para producir la congestión. La congestión se solidifica en la pirámide de precios. (...) casi todos están interesados en la congestión. La congestión aumenta la importancia de la ciudad y el coste de servicios municipales (delincuencia, limpieza...).". Cualquier esfuerzo para reconstruir la metrópoli debe ir contra el patrón básico de la economía metropolitana. Contra el crecimiento de población, mecanización que facilita la congestión, la expansión y la "grandeza" imposible de regular". L. Mumford.

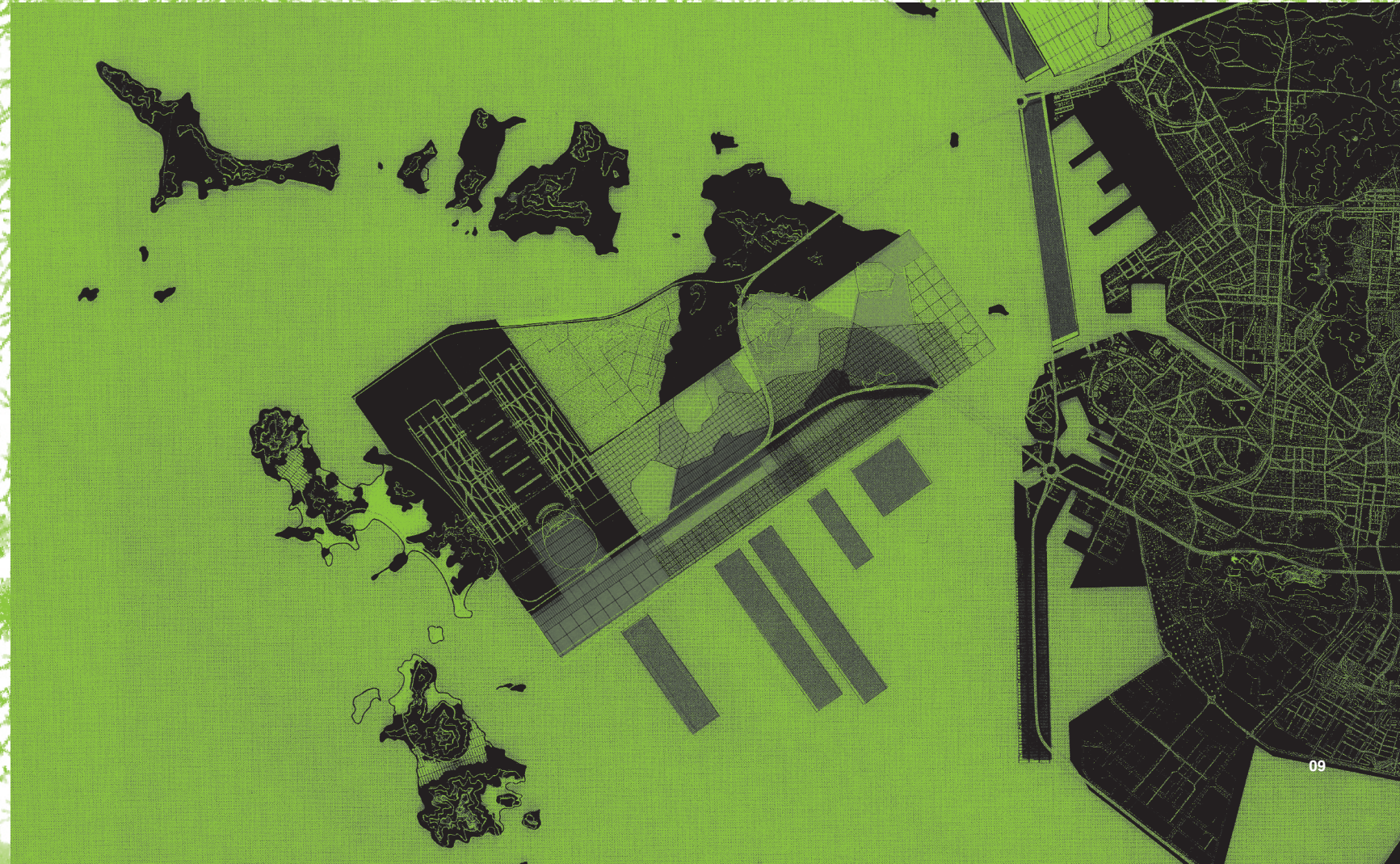
[2]. Según Howard debía estimularse el crecimiento urbano hasta el punto de que ofreciese el máximo de servicios a la vida social y económica del centro: el crecimiento exterior podía tener lugar, no mediante el hacinamiento o la extensión como ocurre en la actualidad, sino mediante la fundación de una nueva ciudad-jardín.

"El crecimiento efectivo requiere la división celular y no simplemente la dilatación del núcleo original". L. Mumford.



07

07 Esquema de relaciones territoriales de Christaller
08 Una imagen de estructuras bit . OMA
09 Ciudad Aeropuerto en Seúl, OMA, Corea 1995



09

[3]. "El tiempo considerado como experiencia y duración trastorna el orden lógico que se basa principalmente en el tiempo considerado como movimiento en el espacio ($v=s/t$). L. Mumford.

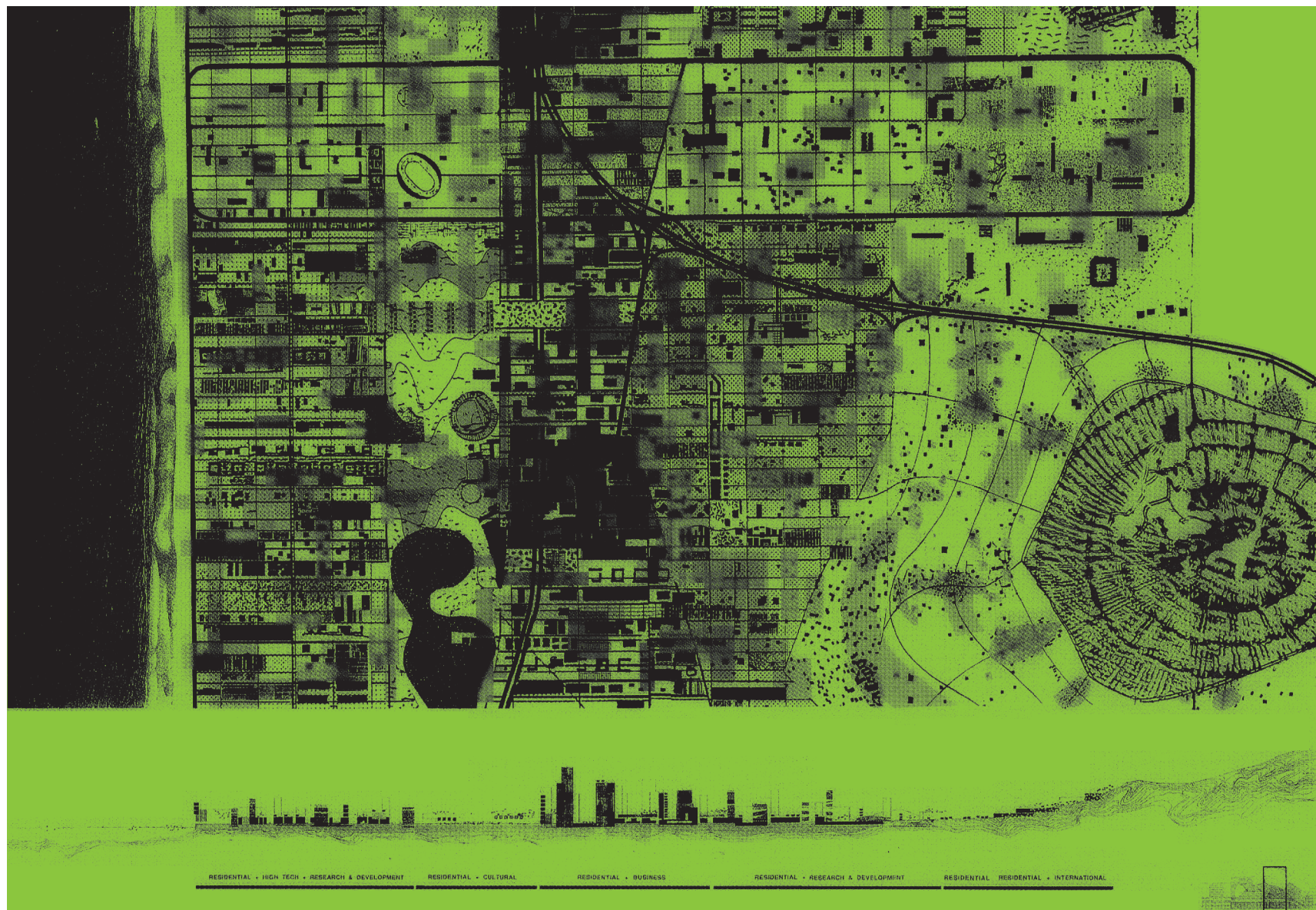
Ver también Manuel de Solà-Morales (Referencia a la danza y a la música sobre la distancia interesante del artículo "el territorio sin modelo")

[4]. Fernand Braudel afirma que incluso antes de la Revolución Francesa, "Una ciudad es, ante todo, un dominio. Y lo que cuenta para definirla, para calibrarla, es su capacidad de mando, el espacio sobre el cual lo ejerce".

[5]. Ver "la ciudad dispersa". Fco. Javier Monclús (ed.) Cap. "Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa". Oriol Nelho.

[6]. NETWORK OF URBAN RESEARCH IN THE EUROPEAN COMMUNITY, Atlas of Agglomerations in the European Union, 1994.

10 Ciudad Aeropuerto en Seúl (OMA, Corea 1995)



funciones políticas, sociales y recreativas. Eliminó así la posibilidad de la decadencia que trae la aglomeración ilimitada.

Podría considerarse que Howard ha sido el primer pensador moderno que tenía un concepto sociológico sólido de la dinámica del crecimiento racional urbano (Ver el texto del folleto "Garden cities of tomorrow" en el libro "Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna" de Carlo Aymonino).

como sistema de comunicaciones

El servicio que la ciudad ofrece en exclusiva al que busca localizarse en ella, es "accesibilidad". La ciudad es atractiva por ofrecer una gama amplia de contactos variados, efímeros y permanentes. La mayor accesibilidad permite participar en una mayor cantidad de campos urbanos y ampliar el radio de acción en el territorio. El espacio se mide en tiempo [3]. Y la reducción del gasto de tiempo en desplazamiento viene dada por la posibilidad de uso eficiente e intercambio rápido entre el máximo número de tipos de conductos de comunicación. La ciudad, al haberse extendido por todo el territorio a distancias que ya se miden en decenas de kilómetros, subraya aún más la desigualdad que existe entre los que tienen facilidad de acceso a las redes de mayor interacción y los que no.

La ciudad posee campos urbanos de gran importancia estructural que requieren, y se refuerzan, gracias a una agrupación y organización colectiva a una escala mayor (distribución de agua, tratamiento de residuos, seguridad, transporte público, cultura...).

El flujo de elementos públicos (información, bienes y servicios no privados) es proporcional al auge económico y desarrollo cultural. Los flujos que tan sólo relacionan individuos o partes aisladas inciden pobremente en la construcción de la ciudad (cultura, historia, política...).

La ciudad-territorio es un sistema dinámico en acción en el que la organización espacial de los elementos influye parcialmente sobre el tipo de relaciones que se establecen entre ellos. Es un sistema en el que la gente interactúa a través del espacio en cada instante del tiempo.

Las economías externas se obtienen de la colaboración entre las partes. Esta colaboración aparece normalmente cuando los beneficios por asociación son altos y los riesgos que se toman muy bajos, siempre a posteriori.

La ciudad hoy está asumiendo y soportando unos problemas de congestión en sus centros -mezclada a una pésima accesibilidad-, en parte porque no es capaz de articular con agilidad y fuerza su nueva escala de ciudad-territorio. Esta escala abarca un espacio mucho más amplio en el que entran en juego más elementos y un mayor número de desplazamientos. La extensión de estos campos urbanos adquiere una situación límite en el momento en que a sus usuarios les supone un coste (tiempo, energía o dinero) adicional excesivo. Este crecimiento extensivo y desarticulado de las ciudades se observa claramente con la descoordinación del transporte público en el territorio, al darle prioridad preferente al uso del transporte privado y al crecimiento urbano por lotes independientes.

Desde principios del siglo XX, especialmente en las ciudades norteamericanas, como es el caso extremo de la ciudad de Los Angeles, se iniciaron esos fenómenos de expansión y congestión, subrayados con el auge del automóvil.

Lewis Mumford reflexionaba así, desde su experiencia directa sobre la ciudad de Nueva York en su libro "la cultura de las ciudades":

"El automóvil fue (...) un agente de suburbanización. La expansión suburbana precedió a la posesión masiva de vehículos, pero esto, a su vez, hizo que los barrios residenciales suburbanos se extendieran con mayor facilidad, y más lejos, de lo que el transporte del momento hubiera permitido. Lo que fue cierto en todos los sitios, es que el coche se convirtió en un problema para la ciudad histórica. (...) Contrariamente a la creencia popular, el crecimiento de las grandes ciudades precedió a los progresos técnicos decisivos de los dos últimos siglos. (...) el automóvil (...) hace que, dentro de unos límites, la población tienda a dispersarse en lugar de concentrarse; y cualquier proyecto que trate de concentrar a la población en áreas de Grandes-Ciudades corre ciegamente en contra de las posibilidades que nos abre esta máquina".

"... se dieron cuenta de que la posesión de automóvil permitía al trabajador normal y corriente vivir más lejos de su lugar de trabajo. El automóvil ha descentralizado el transporte. El hecho es que la centralización y la descentralización son términos desprovistos de significado desde el punto de vista cualitativo: se trata únicamente de direcciones de movimiento. Lo que importa (...) es determinar qué clase de vida producirán esos movimientos en un lugar o región determinada".

Los proyectos urbanos de "interés público" adquieren una dimensión y complejidad mayor, y se ven obliga-

dos a articular numerosos campos de confrontación y dominio [4] (jurídicos, morfológicos, funcionales, económicos y de servicios) [5].

La extensión de la ciudad sobre el territorio no ha hecho desaparecer las viejas divisiones sociales del espacio. El estatuto jurídico sigue identificando la ciudad central de los sistemas metropolitanos. El atlas de la NUREC [6] sigue delimitando aglomeraciones urbanas según consideraciones morfológicas por soluciones de continuidad. Atendiendo a criterios funcionales, el espacio urbano a menudo se entiende como una red de relaciones de geometría variable en el que, por ejemplo, la red de movilidad laboral es una delimitación de las áreas metropolitanas. Cada función se asocia a un campo urbano diferente. Por tanto, el territorio está constituido por la superposición, como mínimo, de tantos campos urbanos como funciones o multiplicidad de centros integre.

La ciudad-territorio es un sistema dinámico en acción en el que la organización espacial de los elementos influye parcialmente sobre el tipo de relaciones que se establecen entre ellos. Es un sistema en el que la gente interactúa a través del espacio en cada instante del tiempo.

La posición estratégica de localización, así como la cualidad y caracterización de los campos urbanos existentes, son condicionantes directos del nivel de bienestar final. La forma más eficiente de cada campo urbano posee rasgos específicos en cada caso. Melvin Webber decía al respecto que:

"Los valores asociados a la estructura urbana deseada no residen en la estructura espacial per se. Un modelo y el uso interno del suelo, es superior a otro, sólo si va mejor para acomodar el proceso espacial en crecimiento y para desarrollar las finalidades no espaciales de la comunidad política. Rechazo por completo el debate de que hay una estética espacial o física universal de la forma urbana".

estructura espacial

Como hemos venido argumentando, las interacciones producidas en el territorio son un resultado de las superposiciones entre los diferentes campos urbanos, asociados a diversas escalas.

Los componentes que constituyen la estructura espacial de la ciudad-territorio son principalmente:

01. FIJOS. Elementos (personas, información y bienes, PIB) en movimiento e interactuando.

La densidad (n° de elementos x unidad espacial) y

variedad de éstos, pueden informarnos aproximadamente de las cualidades de la vida en la ciudad. Puede considerarse relativamente proporcional a la intensidad de interacción o posibilidad de contacto. Aumenta también la probabilidad de que aparezcan “vínculos” entre los elementos y se organicen “grupos”.

02. CANALES. Espacios adaptados a través de los cuales se producen los flujos. Son el soporte físico y el paisaje adyacente a través del cual se producen los desplazamientos. Ponen en relación los centros de intercambio o nodos. Este sistema de redes interactúa directamente con las actividades sobre el territorio y su localización. La descongestión y reajustes de determinados tramos o redes concretas, inciden en la evolución y el desarrollo de los diferentes campos urbanos a los que están asociados. El colapso temporal de algún “canal” supone inevitablemente la transformación del canal (ampliación, multiplicación, adaptación), la reducción del flujo (desviando parte hacia otros canales) o la modificación rápida de la organización espacial de los usos.

03. FORMAS URBANAS. Distribución y organización espacial de elementos físicos en los que se da el uso del espacio en el territorio.

Normalmente el “suelo” no es valorado como recurso mineral, sino más bien por su cualidad espacial o localización estratégica referida a un uso posible. Es un soporte abstracto, más que un objeto físico en sí. Los procesos funcionales de los campos urbanos no son absolutamente de tipo local o de tipo regional, sino que pertenecen y participan de diferente forma a varias escalas a la vez.

La estructura espacial la determinan las interacciones humanas, su implantación física y la forma de localización de las actividades. Estas actividades, a su vez, se constituyen de acuerdo a rasgos como: la cantidad (concentración y densidad), la forma de acumulación (niveles de focalidad, nucleación o centralidad), formas de relación (niveles de afinidad, agrupación, segregación...), e intensidad.

los procesos funcionales de los campos urbanos no son absolutamente de tipo local o de tipo regional, sino que pertenecen y participan de diferente forma a varias escalas a la vez.

La “intensidad” en el territorio es una idea que muestra la amplitud de la repercusión de la interacción entre personas que se encuentran en diferentes lugares alejados entre sí. La densidad es un rasgo localizado; la intensidad, sin embargo, es una cualidad espacial ilocalizada. La intensidad es el influjo, es la confluencia de la acción dinámica sobre el territorio. Son pulsaciones urbanas no delimitadas en el espacio.

lugar y forma

Tanto la idea de ciudad como la idea de región han ido ligadas tradicionalmente a la idea de lugar. Concebidas como objetos físicos, como sistemas de actividades interrelacionadas, como poblaciones en interacción o como ámbitos gubernativos, cada ciudad o región se distinguía de las restantes por el hecho de la separación territorial.

De la misma manera, la idea de comunidad ha generado normalmente el “sentimiento de pertenencia”. La proximidad espacial de todas estas partes relacionadas en el territorio continúa considerándose como una condición necesaria para generar esos lazos o “vínculos”.

Pero hoy se está haciendo evidente que es el aspecto de “accesibilidad del lugar”, más que el de su proximidad, el que resulta condición necesaria para potenciar relaciones. En la medida en que la accesibilidad va desvinculándose de la proximidad, la cohabitación

(relaciones de convivencia) de un lugar territorial resulta menos importante para el mantenimiento de las comunidades sociales.

Las interacciones ligadas a un territorio más extenso y temporalmente más cercano, han reducido y olvidado en gran parte, las interacciones locales que cualifican los entornos próximos. Emergen ahora, con más fuerza que nunca, la necesidad de recuperar el valor de la escala humana para la conformación de los lugares asociados a estas actividades [7].

Podemos decir que las comunidades son grupos de individuos con intereses comunes que se comunican entre sí. Hoy es rara la persona que no participa en “comunidades espacialmente extensivas”. Cada vez son más habituales las comunidades de interés que no están definidas territorialmente.

Las interacciones ligadas a un territorio más extenso y temporalmente más cercano, han reducido y olvidado en gran parte, las interacciones locales que cualifican los entornos próximos.

La especialización de las profesiones y las actividades de las personas (ocio, cultura...) exige, de alguna manera, una difusión por un territorio más amplio, debido principalmente a la rareza de su aplicación o la singularidad de su atractivo (eventos, paisajes...). Esto ha hecho que la variedad de las asociaciones de los individuos se ligen cada vez menos a un lugar.

A mayor movilidad, mayor ruptura topológica con el equilibrio espacial del uso del territorio. Las combinaciones permiten a los usuarios y a las mercancías una mayor desvinculación con las distancias y el espacio. La dependencia pasa a ser más referida al coste de desplazamiento (tiempo, combustible, aranceles, tecnología utilizada...)

el espacio libre en la ciudad - territorio

El fuerte crecimiento de las ciudades, reproduciéndose en todas las direcciones, ha pasado de ser un recinto urbano simple, cerrado, homogéneo y central; a ser un fenómeno abierto, extensivo, heterogéneo, complejo y policéntrico [8]. La ciudad ha absorbido pueblos y pequeñas ciudades reduciéndolas a nombres de barrios. El resultado es una falta de forma en el agregado metropolitano.

Con un cambio de este tipo, la estructura espacial de la ciudad necesita recomponer adecuadamente todas sus partes con elementos urbanos que ayuden a entender y articular las relaciones entre ellas.

Los espacios libres en todas sus variantes (calles, plazas, jardines, parques...), son los que nos pueden permitir recuperar ese diagrama mental, claro y sintético, de los lugares y la organización de las actividades complejas que se desarrollan en la nueva ciudad-territorio (ver el proyecto para el Río Manzanares de Madrid).

Son otras las acepciones y valores que se le dan a los espacios públicos en esta nueva experiencia de la metrópoli; desconsiderada con su entorno, fruto de la acumulación espontánea de iniciativas individuales; la naturaleza está cobrando un papel aglutinador como nuevo monumento simbólico que puede sustentar la identidad colectiva. Este énfasis por recuperar la relación armónica entre el hombre y la naturaleza tiene su origen en el siglo XIX con Henry D. Thoreau, el cual planteó que toda comunidad en América debería tener, como parte de su dominio permanente, una porción de tierra salvaje, libre de todas las trabas de la civilización, para ponerla a disposición de los ciudadanos [9].

Otra consecuencia del valor absoluto que está tomando en la actualidad la naturaleza, es la rapidez con la que se prejuzga a la arquitectura como peligro o enemigo potencial. Conceptos cotidianos y asumidos en los criterios de valoración medioambiental son términos como “Impacto ambiental” y “Restauración (del Medio Natural)”, con los que se asume y se sitúa, desde el origen, la acción del hombre como una amenaza al bien supremo de lo natural. Hace tiempo que el hombre no es percibido como constructor de paisaje, sino como destructor de él. En el pasado, sin embargo, nuestros diseñadores buscaron destacar las características más notables del paisaje.

La voluntad por renovar las formas de relación con el paisaje, motiva la recuperación del valor estructurante del espacio público, así como su manifestación monumental y simbólica de la vida social.

En la ciudad - territorio será la geografía la responsable de vertebrar el espacio urbano. Los principales lugares públicos estarán ligados a la geografía, siendo estos sitios los catalizadores de los principales ritos colectivos. Los grandes ejes y espacios monumentales de la ciudad serán ahora también las montañas, los valles o las franjas litorales. Serán la garantía de la continuidad, unidad y articulación del conjunto de fragmentos de la ciudad.

Si recordamos algunas aproximaciones interesantes de arquitecturas urbanas del territorio, podríamos ver la riqueza de enfoques y escalas de intervención con las que estas propuestas siempre han tratado de mejorar el ambiente humano, utilizando todos los elementos urbanos posibles que permitieran su integración.

Con el proyecto de la *Ciudad Aeropuerto en Seúl (OMA, Corea 1995)*, la belleza natural y el potencial infraestructural pretendían reinventar la nueva condición urbana de la ciudad contemporánea, haciéndolos confluír en un único esfuerzo eficiente. El proyecto consistía en un rectángulo dividido en franjas programáticas que se deformaban, volviéndose complejas al introducir las contingencias geográficas y superponerse los usos creados. El resultado era un tapiz de mezcolanza híbrida llena de intersecciones propicias. La franja de negocios internacionales se adaptaba a la autopista contagiando su carácter al resto de franjas de usos que atraviesa a su paso; la franja residencial se alejaba del aeropuerto y se pegaba al frente marítimo artificial y la cumbre de la colina. Sus variaciones de forma, escala y retícula iban a ser determinadas por su entorno. La franja de alta tecnología, investigación y desarrollo, cultural, internacional, medioambiental y finalmente la universidad mundial, eran otros campos urbanos localizados como instrumentos para la hibridación y la creación de una complejidad urbana deseada.

La Ordenación de Madrid Río Manzanares (Burgos/Garrido/West8), que aprovecha la incorporación de los terrenos ganados por el soterramiento de la vía de circunvalación de la M-30, se ha convertido en la oportunidad urbana para Madrid de configurar un elemento vertebrador de la ciudad.

La propuesta trata de dar continuidad, como unidad geográfica completa, a los ámbitos naturales Norte y Sur recomponiendo la estructura ecológica de un territorio fragmentado y destruido por el abandono y las infraestructuras. El proyecto se convierte en una sucesión de cerca de 50 propuestas concretas de mejora, integración e intensificación urbana.

De otras propuestas se han valorado aspectos concretos que posiblemente tengan cabida al integrarse en el proyecto del conjunto. Una pasarela cubierta de flores (Herzog & de Meuron) que conecta el centro de la ciudad con el Palacio Real (centro turístico) y la Casa de Campo (lugar típico de esparcimiento madrileño), la ordenación del área del Matadero como

espacio cultural (Juan Navarro Baldeweg) o la integración del río en el entorno urbano (Dominique Perrault) a través de la conexión de los ejes viarios y peatonales.

Un último ejemplo de proyecto urbano que incide sobre la ciudad como una estrategia urbana de transformación a través de proyectos que aprovechan el máximo de oportunidades de la ciudad, es el proyecto de los *Playgrounds* de Aldo Van Eyck para Ámsterdam. El proyecto son centenares de lugares para juego de niños; es la adaptación de lugares abandonados o mal acondicionados de la ciudad, generando un sistema ambiental de espacios de juego incrustados en los intersticios olvidados de la ciudad. Es simultáneamente reciclaje e intensificación urbana. Están diseñados atendiendo a las condiciones específicas de cada lugar (soleamiento, tráfico...), aunque el resultado final es el de una transformación de escala de ciudad.

“En el futuro, a la hora de proyectar ciudades como unidades sociales integrales, el énfasis se desplazará progresivamente del escenario al drama, y la dirección de las actividades y las relaciones demandará toda la atención del proyectista. El propósito de la planificación de la ciudad será la adecuada dramatización de la vida social”

L. Mumford.

[7]. Este es un tema pendiente desde hace tiempo: “La relación consciente del hombre con la tierra sufrió un cambio profundo en Europa Occidental durante el siglo XV. Aparece un deseo de conquistar espacios, explorar lo desconocido. Se produce una perturbación de los hábitos sedentarios. La colonización del siglo XVI, implicó un periodo de descuido terrestre”. L. Mumford.

[8]. C. Rowe y Fred Koetter en su libro *Collage City* dicen: a partir de la mitad del siglo s. XX la matriz urbana experimenta una radical transformación topológica del espacio urbano, se pasa del “sólido continuo” a una construcción basada en objetos aislados y convexos que generan un “vacío continuo”.

[9]. La fundación de Yellowstone Nacional Park en 1.872 fue la primera que reconoció públicamente la necesidad de conservar un fragmento de naturaleza primitiva y salvaje en la vida civilizada.

BIBLIOGRAFÍA

[a] “La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias”. Francisco Javier Monclús (ed.), Centro de Cultura contemporánea de Barcelona. (1.998).

[b] “Indagaciones sobre la estructura urbana”. M. M. Webber. Ed. GG. 1970.

[c] “El Urbanismo. Utopías y realidades” Francoise Choay. Ed. Lumen 1970.

[d] “Lo urbano, en 20 autores contemporáneos”. Angel Martín Ramos, ed. Ediciones UPC. 2004.

[e] Viganó, Paola. “Territori della nuova modernità. Il Piano territoriale di Lecce”. Electa-Napoli. 2001.

[f] Font, Antonio; Llop, Carles; Vilanova, Josep M.; “La construcció del territori metropolita. Morfogènesis de la regió urbana de Barcelona”. 1999

[g] Mumford, Lewis. “La cultura de las ciudades”. 1938

[h] Aymonino, Carlo. “Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna”. Ed. GG. 1972

[i] Le Corbusier “Los tres establecimientos humanos”. Ed. Poseidon. 1964.

11 Planta General de Ordenación del Río Manzanares, Madrid 2006.





01 ZKM y Bijlmer

Construimos lo que nos construye, y al mismo tiempo el espacio que habitamos nos educa, cerrándose un círculo.

la ciudad nos hace

> **Rafael Reinoso Bellido**

... Los arquitectos no son sólo “esteticistas” y “cosmetólogos” del “rostro de la ciudad”, son conformadores de sociedad en el sentido más sólido de la expresión. Al determinar y establecer las arquitecturas de la ciudad, los espacios públicos y los sistemas de transporte, los barrios de la ciudad y las zonas residenciales, se toman decisiones que van mucho más allá de lo que planificadores, políticos y economistas han considerado y definido.

Ulrich Beck

... Geógrafos, urbanistas, proyectistas urbanos y planificadores, ... se sitúan en una posición cognoscitiva y operativamente estratégica. Redescubriendo los lugares ellos contribuyen a cambiar la sociedad, proyectando la transformación física de los lugares ellos re-conceptualizan y reestructuran las relaciones sociales...

Giuseppe Dematteis

El clima, las costumbres, las fiestas... construyen ciudadanos, pero el espacio donde habitan (su casa, su calle, su ciudad y su territorio simultáneamente), también.

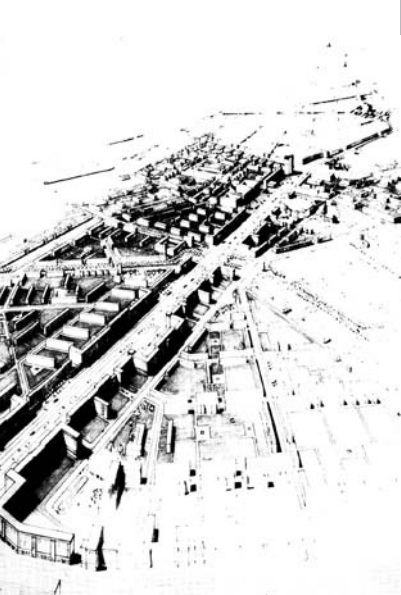
El proyecto del espacio por tanto no es inocente. Construimos lo que nos construye, y al mismo tiempo el espacio que habitamos nos educa, cerrándose un círculo. Si uno acepta la casa en la que vive, proyectará casas dando por válidas muchas cuestiones, cuestiones que con seguridad van a su vez a posicionar a sus habitantes frente a otros asuntos.

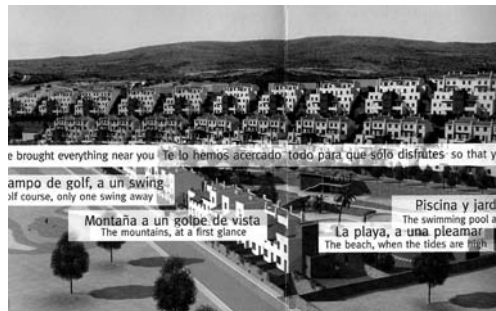
Lo mismo ocurriría con el barrio, la ciudad o el territorio. Cuando Le Corbusier o Wright expusieron sus visiones de lo que había de ser una ciudad moderna, allá por los 20 y los 30, estaban cautivos de una influencia local potentísima. La Villa Contemporánea era la ilusión de un nuevo París después de conocer los trabajos de Henard o Tony Garnier; Broadacre era la ilusión del territorio según la experiencia suburbana de Riverside, Oak Park (donde vivió y proyectó sus conocidas casas) o Taliesin; París soñado en un caso y Chicago/Los Angeles soñado en el otro.

La movilidad y la desubicación actuales, que hacen de muchas personas ciudadanos de muchas ciudades y lugares al mismo tiempo, o la posibilidad de que gentes que nunca han estado ni vivido los lugares, tengan la oportunidad de transformarlos desde miles de kilómetros de distancia, nos sitúa en una posición nueva respecto a la cuestión de la que queremos hablar, probablemente relativizando la importancia del proyecto del espacio urbano.

Asistimos a unos momentos desconcertantes: fuera de los ámbitos académicos y salvo contados y muy excepcionales casos (dignos de convertirse por su rareza en un consumible mediático efímero) se ha zanjado la cuestión del diseño del espacio habitable, aceptando y dando validez a una categoría de espacio público muy poco útil, muy poco pública, y demasiado homogénea y común.

02 Karl Marx Allee · Egon Hartmann, años 50





03 Imagen extraída del salón inmobiliario

Nuestras quejas sobre cómo la profesión se enfrentó a este problema en los complicados años 60 ó 70 no nos han ayudado a mejorar, más bien al contrario. Con más recursos económicos y legales para hacerlo mejor, buena parte de las cosas se hacen peor. La calidad de los buenos materiales que hoy podemos usar para construir nuestro espacio habitable nos nubla la vista. Falta talento, y honestidad, en el diseño de los espacios públicos de siempre (calles, plazas...), en el de los edificios públicos, en la colocación de éstos en la ciudad y en sus relaciones con ella, en el diseño de las infraestructuras del transporte público, en el de los espacios públicos y privados (centros comerciales, ocio...)...

Hay que construir ciudadanos, y para que eso ocurra tiene que haber ciudad. Recuperar la calle, en su sentido vulgar, como escenario “físico” de encuentros, acuerdos y desacuerdos, es una tarea que nos correspondería asumir.

...Decir hoy que desde el proyecto se pueden tomar decisiones que,... inventen el espacio colectivo y el comportamiento de la gente, es colocarse en la marginalidad.

Si la cara es el espejo del alma, la ciudad es el de sus gentes. En palabras de H. Lefevre: “la ciudad es la sociedad trazada sobre el suelo”

la diferencia y el detalle • los accidentes y lo local

A pesar de la creciente complejidad de nuestro mundo, cada vez nos parecemos más, se estandarizan nuestras singularidades y franquiciamos nuestros espacios domésticos y públicos. Hemos estandarizado muchos asuntos que aceptamos sin demasiadas dudas: los tiempos vitales (dormir, desayunar, trabajar,

almorzar, etc), los descansos (fines de semana, vacaciones...), las dimensiones de nuestras herramientas, las reglas...y eso a su vez ha normalizado, globalizado, nuestro espacio (casa, calle, etc).

Todo eso que aceptamos para poner orden en las relaciones entre nosotros, y entre nosotros y nuestras cosas, o incluso entre nuestras cosas entre sí, enfila una dirección cuyo sentido tiende a converger al mismo punto, según una inercia consentida y deseada aunque ciertamente inconsciente. Tenemos casas parecidas, ciudades parecidas, comemos más o menos lo mismo, vemos la misma televisión, nos divertimos según ofertas variadas, pero en todos lados parecidas, nos vestimos en las mismas tiendas... incluso deseamos las mismas cosas...

En este escenario, cada vez más homogéneo, hay no obstante diferencias. Es esa leve diferencia, la que hace que un ciudadano de una ciudad llegue a ser singularmente diferente al de otra. Sin embargo existe una convergencia, como se ha dicho antes, hacia un mismo punto, que poco a poco convierte la diferencia en común, lo local en global.

Desgraciadamente ese punto de convergencia, además de la asumida pérdida de diferencias es, a la vez, minimamente rico en opciones. Nos igualamos para perder. La cuestión debería ser la de invertir la inercia de esa espiral en el sentido opuesto, centrifugamente. Hay asuntos que no podremos cambiar si queremos eficacia en nuestras relaciones. No podemos renunciar a que nuestros coches sean parecidos, nuestros electrodomésticos parecidos, nuestras herramientas parecidas..., no podremos evitar que veamos películas o televisión parecidas, que comamos o compremos marcas parecidas... pero no tenemos por qué, atendiendo a las razones de eficacia antes citada, construir espacios parecidos.

Habría, por tanto, y quizás en primer lugar, que desnormalizar las reglas del espacio habitable, en el sentido legal, pero sobre todo en el mental. Intentar escapar de esa frontera inexistente que tan bien explicaba Buñuel en “El Ángel Exterminador”, para poder vivir otras vidas. Y en segundo lugar recuperar o reinventar los dispositivos de relación, colocarnos enfrente de los que afirman, a veces con razón, que el espacio público (en su sentido tradicional) no existe, para por ejemplo recuperar la “calle” en su sentido vulgar. Recuperar espacios “físicos” para el conflicto y la indeterminación, espacios de ocupación que la fuerza centrípeta de la eficacia y el supuesto bienestar común ha vaciado de contenido.

Cuando el MACBA se inventó una actividad reflexiva sobre qué hacer con sus espacios, invitó a un grupo de arquitectos y artistas de reconocida militancia intelectual. Sólo hubo una propuesta que evitando presentarse como vagación, colocarnos enfrente, intentase cambiar aquellos lugares. Fue la de MVRDV, y también la más barata: dos porterías de fútbol para la plaza que el Raval abrió para su edificio más singular y

supuestamente revitalizador... Los niños aparecieron en la ciudad, abandonando sus consolas y televisores para llenar la plaza... Nuevas amistades y nuevos conflictos. Semillas para el futuro. Cosas tan sencillas y aparentemente tan intrascendentes como un banco bien puesto en una calle puede cambiar y hacerles feliz la vida a algunas personas un rato cada día. Todos somos capaces de recordar alguno.

Frente a la ciudad genérica de la que Koolhaas habla, y que se inventó el MACBA para el Raval, o frente a las operaciones, deseadas también (¡por qué no!), de las también “genéricas” y franquiciadas calles y espacios que se están proyectando en todas las ciudades, habría que anteponer el detalle, lo más local, para explicar algo más potente.

¿Por qué? Porque la congestión, el enorme intercambiador urbano en que se está convirtiendo el territorio, está desfigurando, alisándolo, todo. Lo local, aquellas formas de relaciones, actividades y comportamientos surgidos desde situaciones menos interconectadas de lo que están ahora, se encuentra cada vez más arrinconado. Se están imponiendo cambios en los usos de la ciudad que son absolutamente innecesarios y empobrecedores. Una ciudad portuaria como Málaga (donde el antiguo muelle se llenaba de jóvenes, mayores y familias que bajaban de sus barrios para pescar y cenar al fresco mientras jugaban a las cartas, o el viejo y ahora abandonado morro, a donde llegábamos paseando para disfrutar de la bahía y descansar con amigos y parejas junto a los quioscos, o en los espigones de la Térmica donde veíamos a los crios zambullirse desde las ruinas de antiguos cargaderos... prácticamente han desaparecido) se parece enormemente a cualquier ciudad interior como Granada, y viceversa.



04 La publicidad sobre los nuevos productos inmobiliarios destila optimismo sobre los proyectos habitacionales

La supuesta eficacia, o mejor dicho, la inercia genérica incuestionada de producción de espacio urbano, ha alisado y destruido redes de jardines sociales larvadas

durante décadas, de posibilidades únicas irre recuperables. La interrupción de la costumbre (reconstrucción de espacios con otras maneras de operar en ellos, separación de grupos, o la propia dinámica de la movilidad social), está siendo letal.

A pesar de la creciente complejidad de nuestro mundo, cada vez nos parecemos más, se estandarizan nuestras singularidades y franquiciamos nuestros espacios domésticos y públicos.

Muchos ciudadanos intentan como pueden, en el difícil y cada vez más reducido escenario que les dejan, tejer alguna infraestructura social, como ahora, por ejemplo, lo hacen los inmigrantes, que cada día al atardecer y los días de descanso ocupan lugares específicos de las ciudades para encontrarse y compartir sus afinidades. Han ocupado espacios urbanos desalojados por los antiguos habitantes de las ciudades, que no encuentran en ellos el dispositivo que les permita construir su relación con los otros. Quizás porque sus mecanizados y aprendidos (y sobre todo reglados) comportamientos, han olvidado como usarlo.



05 Espacio urbano en la Quinta de la Malagueira, Alvaro Siza. Los espacios intersticiales, y los grandes vacíos no son ni fortuitos ni huerfanos de un proyecto. Son al mismo tiempo su espacio de oportunidad para el futuro y el lugar vacante de cualquier espacio social posible, especialmente el de los niños y los ancianos.

Me gusta comparar la dinámica social de nuestras ciudades con la de un jardín. En él se encuentran ordenadas para la higiene visual y para la supuesta buena salud de las plantas, todas las diferentes especies que

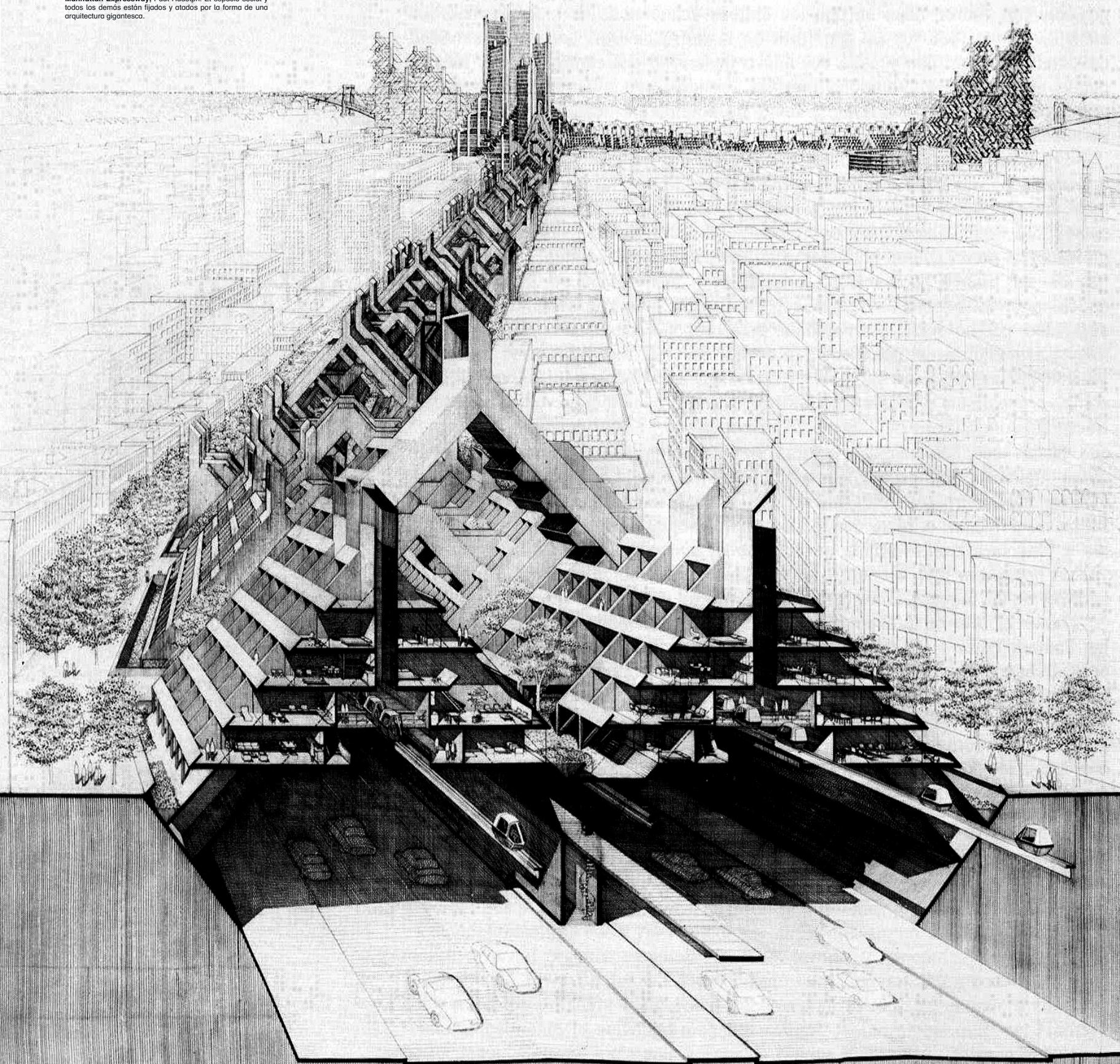
queremos que convivan con nosotros. Junto a las plantas, están también los insectos, pájaros y demás “bichos buenos” que consentidamente aceptamos. Sin embargo, en los accidentes de ese jardín, por ejemplo en aquel rincón que no cuidamos o donde se produce una pérdida de agua, es donde se encuentra el auténtico ecosistema, precisamente donde los bichos, todos los bichos, y las plantas están más a gusto.



06 Vista aérea de la Quinta de la Malagueira, Alvaro Siza.

Quizás también los niños, que son unos bichos algo más socializados, responden de la misma forma. El colegio donde estudié disponía de numerosas instalaciones deportivas, sin embargo el recreo lo pasaba en un gran bosque de olivos que rodeaba las pistas, más sugerente, menos reglado, más imprevisible. Igual que les ocurría a los niños de mis vecinos: tienen una parcela donde en la parte delantera tienen el jardín de enseñar (piscina, césped, flores, etc.) y detrás estaba lo que verdaderamente les gustaba: un descampado abandonado sin nivelar con algunos árboles silvestres, con una cabaña abandonada, y lleno de “peligros”, donde criaban tortugas, camaleones, paseaban con la bici,

jugaban con sus amigos, etc. Hoy aquellos niños solo usan la parte de la piscina, porque quizás su nuevo rol preadolescente no les permite arriesgar una sociabilidad con sorpresas. Aquel colegio también ha eliminado aquellos olivos para construir más pistas deportivas... no se deja margen a lo imprevisible.



siempre que estén con otros niños. Esa circunstancia, ese accidente no previsto, ha generado un nuevo marco relacional: gracias a esto los padres de esos niños se conocen y se han establecido inesperados lazos.

¿Son las élites profesionales y políticas capaces de inventar, y desear, espacios para la relación, llamémosle también (¿por qué no!) patrimonio social, lejos de esos objetivos genéricos ya globalizados? Evidentemente sí. En este sentido pienso que el proyecto de la Malagueira de Siza es potentemente educador.

Casi siempre el proyecto se ejecuta como un producto acabado y cerrado donde no caben otras opciones, y mucho menos la indeterminación, bien por el miedo al vacío de los técnicos o bien por el miedo al no control de los políticos. Pocas veces se entienden los proyectos como procesos indeterminados, cuando en realidad siempre lo son. Nada escapa a la indeterminación, sin embargo la desatención a esa circunstancia aborta el nacimiento de muchas oportunidades. El proyecto se debería limitar a establecer unas mínimas normas de juego, como aquellas que como se dijo al principio no podemos cambiar si queremos eficacia en nuestras relaciones con las cosas y con los otros, un cierto reglaje, una cierta estructura que ordene la indeterminación de lo local dentro de lo general.

Me gusta comparar la dinámica social de nuestras ciudades con la de un jardín.

La casa "convencional" o el Loft, los proyectos de megaestructuras de los 70 o la ciudad-aeropuerto de Seúl de OMA. Lo determinado o la consentida indeterminación. Lo primero no nos crea conflictos del tipo qué clase de mueble compro, cómo me comporto aquí, como también habrá eventos, acontecimientos o sucesos imposibles de manifestarse.

08 Imagen de la ciudad de los años 60 / 70



Después de todo, como dice Koolhaas "si las ciudades se parecen tanto es porque la gente las quiere así". Parece ocultarnos, y él lo debe saber también muy bien, que el deseo de la gente está probablemente muy construido... bien por otros o bien por la propia costumbre e inercia con la que se deciden las cosas hoy.

la cuestión de la densidad y la congestión · el capital relacional tiene matices

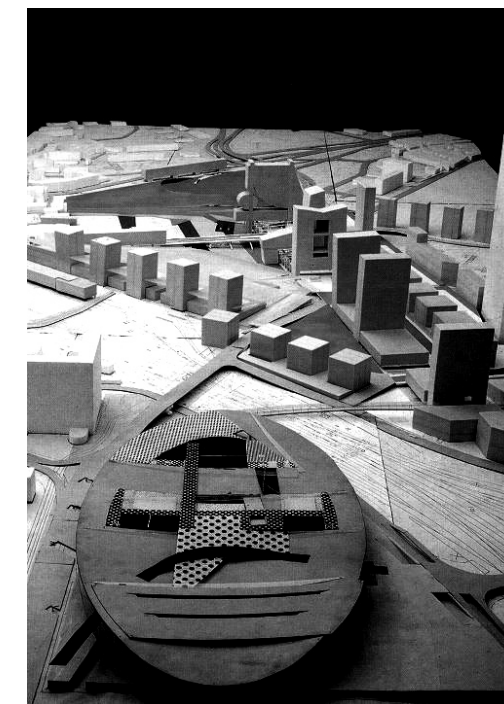
Tenemos viviendas más confortables y amplias que hace un siglo, pero eso ha vaciado nuestras calles de gente. Hay menor densidad en nuestros ámbitos de relación domésticos (incluso dentro de la propia casa), lo que ha disminuido el número de "roces", para el goce o para el conflicto. Esto lo saben perfectamente nuestros renovados centros históricos, donde, de paso, sus planes de protección podaron el complejo jardín de relaciones tejido durante tantos años, siglos, atrás. De la misma manera, estas nuevas cubricaciones aplicadas sobre el viejo concepto urbano de calle, están proyectando enormes cantidades de metros cuadrados de espacio supuestamente público, pero inútiles para la actividad social.

¿Son las élites profesionales y políticas capaces de inventar, y desear, espacios para la relación, llamémosle también (¿por qué no!) patrimonio social, lejos de esos objetivos genéricos ya globalizados? Evidentemente sí.

Sin gente no hay espacio público, pero tampoco necesariamente con gente. Son también conocidos los casos de reformas en los centros históricos, que multiplicando por diez las densidades (donde antes había una casa ahora hay diez), no han sido capaces de construir espacios fértiles para la vida urbana. Con lenguajes muy periféricos se han destruido, desde esa inercia que construye eficacia con parámetros y conceptos incuestionados, tramas y morfologías susceptibles de asumir roles de urbanidad, para no obtener nada de nada.

Son precisamente aquellos malos barrios construidos en los 60 y 70, con unas densidades y características espaciales disparatadas para nuestra sensibilidad, o cultura, profesional, los que están disfrutando hoy, pese a sus tremendos escenarios espaciales, de la auténtica

vida social comentada en su sentido más clásico, aunque por supuesto en el contemporáneo también. Los lugares de encuentro, los tipos de comercio... pero sobre todo la red social de intereses, ha generado un capital (social) susceptible de transformarse en cultural, económico o familiar (este último, en mi opinión, el más importante de todos).



09 Vista de la maqueta de conjunto de Euralille, OMA.

Esta cuestión de la densidad, es la que le sirve a Koolhaas para apoyar la base de buena parte de sus trabajos en la ciudad: crear congestión como mecanismo para activar relaciones en determinados puntos de la trama, utilizando para eso, y casi siempre que puede, las infraestructuras de la movilidad. Basta sólo citar tres de sus propuestas más emblemáticas: Euralille, el ZKM de Karlsruhe o la remodelación del Bijlmer de Amsterdam. En todos los casos se trata de lo mismo, utilizar las infraestructuras de la movilidad para construir puntos de la ciudad donde se dan al mismo tiempo miles de encuentros, aunque ciertamente forzados.

Nos hemos colocado, por tanto, en una posición diferente de la anterior para entender la densidad desde un punto de vista radicalmente distinto. En el caso anterior la densidad provocaba los encuentros, en este caso los encuentros provocan la densidad. Pero hay algo más. En esta segunda cuestión, los encuentros, forzados hacia una posición urbana que en teoría responde a una estrategia de proyecto (revitalizar, robar actividad, competir con otros territorios o lugares), no son locales, tienen un carácter más genérico. Los elementos (personas o cosas) que relaciona son terri-

toriales, incluso metropolitanos o regionales (en algún caso incluso internacionales). Son encuentros entre desconocidos sin ninguna voluntad de crear una red relacional.

En este caso, provocar congestión es igual que construir relaciones entre lejanos en un lugar de tales condiciones, que el mismo Koolhaas denomina genéricas: lugares normalmente franquiciados y emparentados con el mundo global de la TV, la Prensa o Internet.

Suelen ser lugares con muy pocos accidentes, muy lisos, según terminologías de Deleuze. Las normativas que construyen las infraestructuras y los grandes espacios del comercio, ocio, cultura y trabajo, incluso el tipo de actividad posible o la misma morfología de los espacios, tienen similitudes con otras de otras partes de la ciudad, de la provincia o incluso de otros países. Son prácticamente iguales. Se resuelven problemas, por supuesto, pero el tipo de relación, el tipo de comunidad creado, está absolutamente reglado.

No pretendo moralizar sobre esto, simplemente exponer que el uso de determinadas herramientas o estrategias tiene unas consecuencias que hay que tener en cuenta. El proyecto de la ciudad puede aprovecharse de los efectos conocidos de unas y otras para conseguir objetivos en apariencia contradictorios, como por ejemplo apuntalar diferencias y diversidad utilizando la gestión reglada.

Como propone Dematteis, interactuar con la gente, no de manera física ni coactiva, sino con sus relaciones con las cosas, con sus redes de relaciones, teniendo presente que éstas se forman en el plano físico, que son transescalares (casa-barrio-ciudad-metrópoli...), y que deberían ser horizontales y no verticales, poniendo en crisis las jerárquicas de poder entre escalas.

Pocas veces se entienden los proyectos como procesos indeterminados, cuando en realidad siempre lo son.

umbrales de relaciones

El umbral de relaciones que un territorio puede desarrollar no es ilimitado. No es cuantificable tampoco, puesto que las interrelaciones, además, están expuestas a todas las variables que podemos imaginar, por ello tenemos que trabajar a través de las intuiciones que los datos nos ayuden a alumbrar en cada momento.

Según esa hipótesis, el espacio donde se podrían producir esas relaciones tampoco es ilimitado, y puesto que este espacio nunca es gratis, ni cuando es público ni cuando es privado, los proyectos deben limitar la cantidad en favor de la calidad. Planificar por tanto tam-

bién es decidir sobre qué puntos del espacio vamos a cualificar con actividad relacional (en sus diferentes gradientes, con escalonamientos de la centralidad), y en consecuencia cuales van a ser los canales relacionales.

Recordemos un momento la propuesta de Koolhaas en Melun Senart. Esta idea-concepto, que naturalmente tiene muchas cuestiones no resueltas, nos avisa de que hay espacios existentes y otros posibles, que son fundamentales para la buena organización de las relaciones urbanas, y con ello para el desarrollo de una vida social. Es en ellos donde se han de producir los proyectos e inversiones más vigiladas, porque ahí, en ellos, se van a escenificar la mayor parte de los acontecimientos territoriales relevantes.



10 Melun Senart - OMA. Direcciones, relaciones y zonas de proyectos decisivos en negro.

Sigamos ahora por donde íbamos, y pongamos un ejemplo, la Karl Marx Allee de Berlín (Egon Hartmann). La reconstrucción de un eje histórico a partir de las ruinas que dejó en la ciudad la II Guerra Mundial, con criterios plenamente contemporáneos, sirve de excusa para dibujar sobre el Berlín socialista un escenario urbano ejemplar. La dimensión de la propuesta, su monumentalidad y su composición, son resultado de la necesidad de explicar las ventajas de la urbanística socialista como continuidad de las prácticas urbanas llevadas a cabo antes de la guerra por los ayuntamientos socialdemócratas.

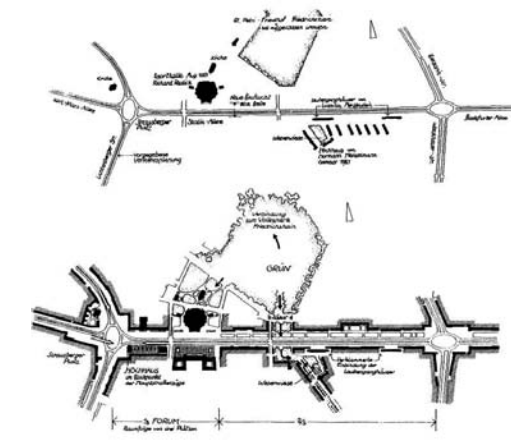
Los parecidos y la raíz de las composiciones urbanas no pueden esconder su origen. Los recursos compositivos, formales y relacionales que se trazan ya habían sido ensayados con éxito en el mismo Berlín, pero también en ciudades tan importantes como Hamburgo y sobre todo Frankfurt. La diferencia se presenta en la es-

cala: las herramientas que antes se usaban para la escala intermedia se trasladan literalmente a la gran escala, y aunque aparentemente todo es igual, en realidad nada es igual.

La enorme proporción de los espacios hace difícilmente reconocible la idea de calle que se busca, los espacios abiertos de carácter urbano son muchos y demasiado amplios. Las diferencias entre el experimento de Hansaviertel en el Tiergarten que hacen los "aliados" en el Berlín occidental y éste, y aunque parezca increíble, no existen, ambos se pueden leer igual: edificios en el parque.

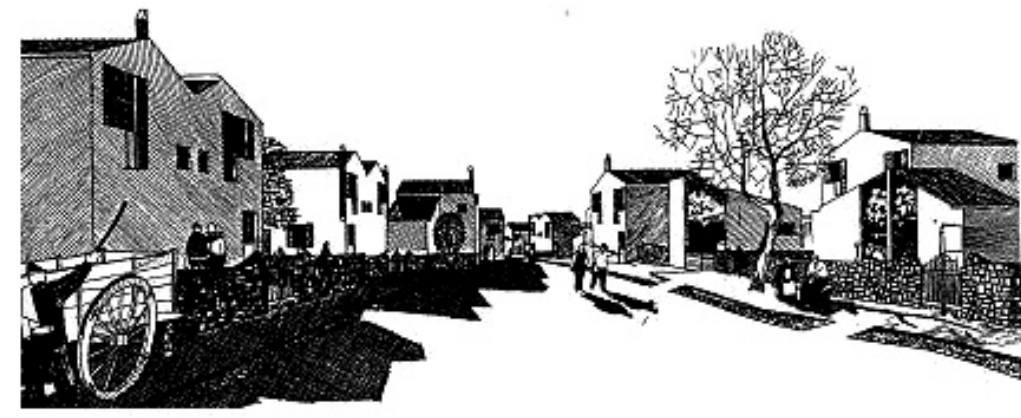
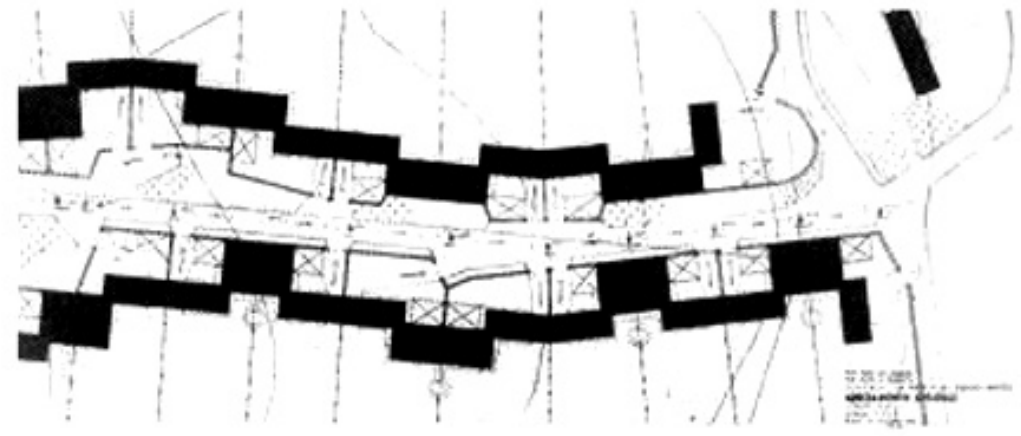
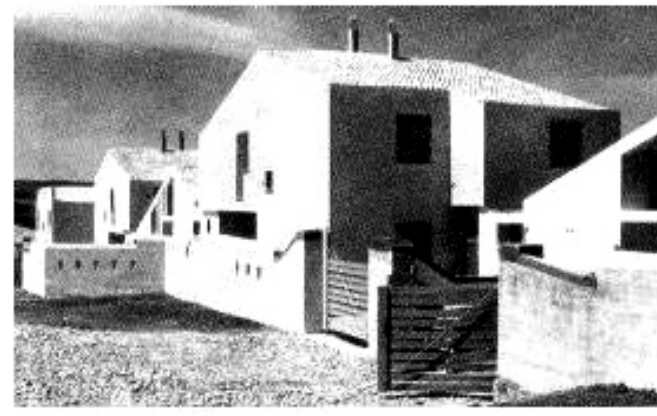
Aunque suele ser habitual encontrar las respuestas en el contexto político para explicar porqué esas calles nunca funcionaron, y porqué aquellos espacios sufrieron la degradación que hasta hace poco mostraban, creo que habría que hacerse una pregunta: ¿cuánto de aquel problema se encuentra en los errores de proyecto, en esa excesiva carga de espacio abierto, en sus costes de mantenimiento, etc? En los 90, una vez solucionado el importante problema político de la ciudad se plantearon concursos para estudiar qué hacer. Los resultados fueron variados: unos apostaron por rellenar y aportar nuevas densidades, otros por convertir aquello definitivamente en un parque, y otros, como siempre, decoraron para no cambiar nada.

Casi en el polo opuesto, pero con idéntica problemática, podemos situar a cualquiera de nuestros barrios de los 60 o 70, donde una ocupación desproporcionada de suelo con bloques aislados, en hilera o formando agrupaciones, ha dibujado una cantidad variadísima de espacio libre. Variada y tan amplia en su suma, que su utilidad ha quedado cuestionada. Quizás la necesidad de aparcamiento en superficie resuelve y zanja la cuestión en algunos casos, pero siempre no es así. Lo que aquella alocada historia nos ha regalado es resumidamente suelo público difícil de mantener, sin usos... un error muy caro, y eso que estamos hablando de sectores urbanos, que gracias a sus enormes densidades podrían tener una demanda de uso suficiente.



02 Karl Marx Allee

11 La Martella - Ludovico Quaroni





01



02



03

El soporte teórico del que se aprovecharon estos proyectos fue burlado. El ideal del espacio abierto se olvidó demasiadas veces de la calidad y del destino teórico y los convirtió en variante tipológica de la calle corredor, utilizando sus mismas morfologías, y pretendiendo su mismo funcionamiento.

el proyecto como conformador de conductas

Argumentar que debido a las malas decisiones proyectuales se han generado problemas, disfunciones y deseconomías, que han desestructurado redes sociales, empobrecido a miles de personas, etc. es algo que cualquiera puede compartir, porque la literatura sobre el tema y los hechos están ahí para defenderlo. Decisiones incorrectas en estos asuntos provocan empobrecimiento de los territorios, descapitalización familiar o incluso que las inversiones municipales en dispositivos sociales o económicos sean incapaces de responder a los objetivos buscados.

Decir hoy que desde el proyecto se pueden tomar decisiones que, al margen de las opciones de congestión expuestas anteriormente, se inventen el espacio colectivo y el comportamiento de la gente, es casi como colocarse en la marginalidad. Sin embargo creo en ello apasionadamente.

Los profesionales que trabajamos proyectando el espacio urbano y su comportamiento sobre él, estamos capacitados para tomar opciones que no tomamos. Creo que el comportamiento humano es, hasta donde se puede, bastante previsible, y que hay determinadas acciones que tienen una respuesta que podría estar prevista.

Las ciudades actuales necesitan de esos buenos proyectos “educadores” que tuerzan esa inercia productora de espacios relacionales banales y estériles para la vida urbana.

Cada vez más los buenos proyectos son más rentables, políticamente para quien los promueve, económicamente para quien apuesta por ellos, y socialmente para la gente por la cantidad y calidad de relaciones y situaciones que pueden inventar. La demanda está (o estará, no me cabe la menor duda) incluso dispuesta a pagar un sobrepago por ellos.

El capital social es ya hoy un valor, también económico, en las sociedades más cultas. Los malos proyectos serán rechazados en el futuro, podrán quedarse fuera del mercado, o como mucho quedarán relegados para los segmentos de la sociedad menos cohesionados o más marginales. Algo de esto está ocurriendo ya: la gente que puede pagar empieza a exigir algunas cosas más (por ejemplo viviendas con ciertas cualidades espaciales), la que no puede, tiene que aceptar lo que le llega (vivienda pública con conceptos habitacionales estancados).

Los “buenos” proyectos (edificios, trazados, infraestructuras, proyecto de los flujos...) son los más respetuosos con el medio, humano o ambiental, los más sostenibles, ecológicos... porque al igual que los buenos proyectos de toda la vida están realizados para durar y pueden ser perfectamente reciclables/aprovechables en el futuro.

Las ciudades actuales necesitan de esos buenos proyectos “educadores” que tuerzan esa inercia productora de espacios relacionales banales y estériles para la vida urbana. Esas mismas ciudades necesitan remirar muchos de esos espacios ya construidos a través de

proyectos que intenten, aprovechando las ventajas (densidad, vitalidad, paisaje, centralidad...), darles la vuelta como a un calcetín disparando el capital relacional disponible.

Vivir y convivir en los espacios construidos por cualquier buen proyecto es una experiencia educativa y educadora. La sociedad que los disfruta, heredera de la que ayudó a construirlos en su momento, es potencialmente una sociedad rica en capital social, en posibilidades relacionales, y por tanto también en cultura, en oportunidades de negocio y en tolerancia. Una sociedad sin una adecuada base física donde poder expresarse es una sociedad con problemas.

¿En qué demonios estábamos pensando los arquitectos?

04



01 Planta del Riverside - F. L. Olmsted
02 / 03 / 04 Imágenes del Riverside



01 Ortofoto de la Ronda Sur de Circunvalación de Granada, Año 2001.

...se pierde en muchas ocasiones el compromiso de actuar generosamente en cada una de las pequeñas parcelas de decisión, con el esfuerzo, proyecto a proyecto...de producir externalidades positivas, más allá de nuestra escala principal de trabajo

la multiescala obligatoria

> Juan L. Rivas Navarro

sentido o sensibilidad

Entre nuestros paisajes y nuestros movimientos diarios se observa hoy un espacio teórico en deriva, incapaz de desplazarse en la dirección correcta, perdido en el intento de comprender lo que sucede, infinitamente más lento que una realidad urbana que se sitúa años por delante de nosotros en mutación permanente.

La dominante de las preocupaciones de la Urbanística, en la mayor parte de los foros, es la de la búsqueda de sentido a los hechos urbanos con los que tenemos la responsabilidad de trabajar, arquitectos, urbanistas y los, cada vez más diversos, profesionales competentes y demandados en la construcción territorial. La investigación toponímica, en persecución de nuevos sentidos a las características actuales del espacio en que nos movemos, y el intento de cambiar la percepción negativa por la pérdida de sentido tradicional, sin solución teórica a corto plazo, han movido y mueven la mayor parte de las reflexiones sobre la ciudad de hoy [1].

Se produce una clarísima desconfianza en la terminología de siempre que por supuesto derriba definitivamente los presu-

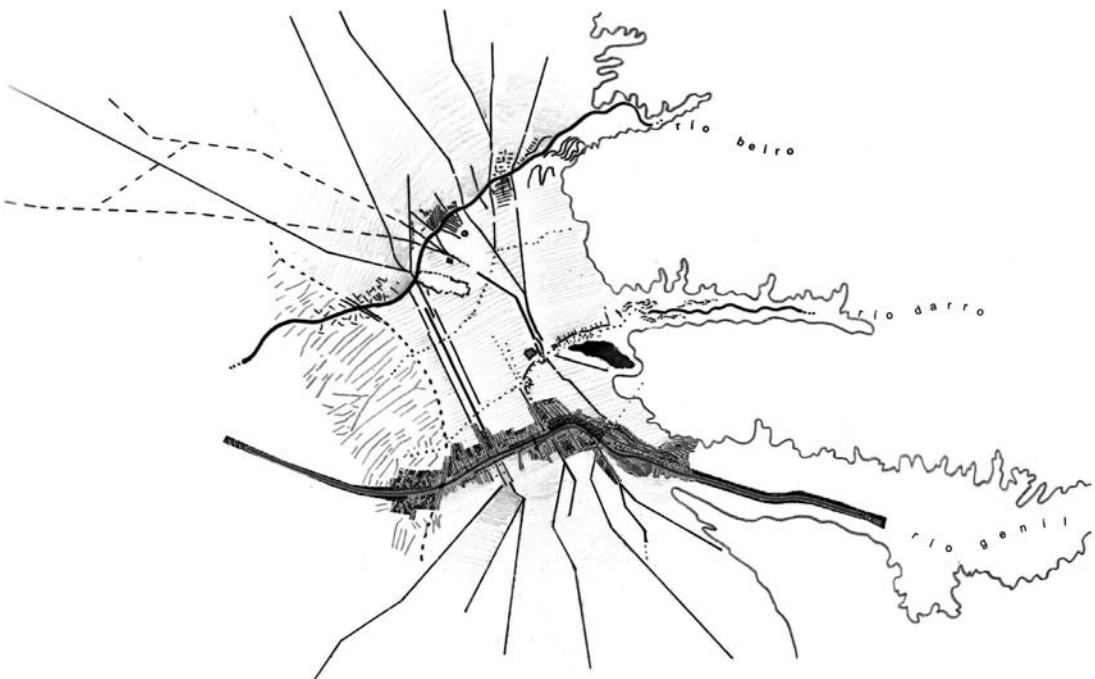
puestos teóricos precedentes, tales como ciudad central y ciudad periférica, centro histórico, tipos de crecimientos urbano, usos monolíticos del suelo: residencial, industrial, comercial, de ocio, la ciudad base y la ciudad especializada [2], etc, quedando también aparentemente abandonados los mecanismos de producción de ciudad que venían a responder a estos modelos: el proyecto urbano, el plan municipal, la ordenanza, la arquitectura de la ciudad, el diseño urbano, vistos todos ellos como arcaísmos de un lenguaje que se esfuerza sin mucho éxito en renovar sus términos y sus hechos. Cansaría ahora la lista sin fin de nuevas acepciones al territorio, y los planes de moda que inundan los programas teóricos, académicos, políticos y de movimientos sociales en los que acaba parando, si acaso un instante, esta “explosión” terminológica. Es muy enriquecedora aún así, estar al día de cada una de las nuevas definiciones, de los nuevos ámbitos o marcos de trabajo, ya que cada uno de ellos deja un poso de conciencia útil para entender, como si de un cronista de época se tratara, el funcionamiento de ciertas estructuras urbanas que, si es cierto, guardan pautas comunes y comparten lógicas de gestación y desarrollo parecidas [3].

Como si tuviéramos la ventaja de oír mal, o comprender poco los diferentes idiomas, creo oportuno valorar como positivo cierta capacidad para continuar creyendo, a pesar de la arrolladora fuerza de los hechos urbanos, algunos de ellos incontestables, que la ciu-

[1]. Autores como Rosario Pavia, Edward Soja, Bernardo Secchi, Francesco Indovina, Alvaro Domingues y muchos otros.

[2]. Nuevas ciudades, De la Antigüedad a nuestros días, de Ervin Galantay.

[3]. Nuevos y útiles términos como el agnosticismo urbano, la ciudad mosaico, atopia urbana, los tipos de crecimiento: por agregación, por dispersión, por polarización de A. Font, etc.



02

dad sigue siendo simplemente reflejo de la sociedad que la construye. Para ello es imprescindible solicitar a mi interlocutor que desdibuje en lo posible su concepto de ciudad y difumine sin reglas claras, también su idea de sociedad. Creo necesario para avanzar más y mejor en la producción de criterios de racionalidad, en base a problemas concretos de los hechos urbanos, que no nos dejemos llevar tan inevitablemente por la lógica de producción continua de significado, y fijemos nuestra atención en dos preocupaciones bien diferentes: la actitud de los actores que intervienen en la reflexión urbana, y sus constantes relacionales a lo largo del tiempo.

Los actores del escenario urbano si han cambiado. Nuevas profesiones son reflejo de nuevas sensibilidades, no tanto porque nunca estuvieran sino porque no tenían reconocida su capacidad de especialización. Así, intervienen ahora de una manera explícita (porque así de explícitos son también los objetivos que les dan entrada en la reflexión urbana) los segmentos de la sociedad, preocupados y formados técnicamente para la protección del patrimonio o de los espacios naturales; también, por otro lado, todos aquellos que representan los criterios medioambientales, la sostenibilidad, el uso de las tecnologías, etc. Esto sin hablar de los participantes que ya existían, que cobran ahora un protagonismo diferente: la empresa privada, el turismo, la agricultura, la política regional, la política transnacional (en nuestro caso la política europea), la publicidad, etc. Sobre la ética y la destrucción de los manuales administrativos que regulaban la relación

entre los "actores urbanos" existen ya algunos buenos ejemplos de reflexiones y propuestas llevadas a la práctica, aunque son todavía escasos [4].

En segundo término, me interesan, y es éste el centro mismo del presente texto, por encima de las renovaciones de sentido y solicitando la renuncia a ponernos de acuerdo en las palabras, las constantes de relación urbana, que coexisten con el fenómeno urbano, que son de hecho consustanciales a él. Cuáles son y cómo se comportan estas constantes a lo largo de la historia, debería constituir buena parte de las preocupaciones de la investigación urbanística (o territorial, o paisajística, o sobre la anteriormente denominada "ciudad"), en atención sumada de las características comunes o globales y de las diferentes características locales en donde habitamos: recoger la tradición de esta preocupación basada, por ejemplo, en las formas, en los tiempos o en la suma de tiempos, en los ritmos, en las percepciones, en los símbolos, en la idea de tejido (en el sentido más cercano a la idea de tela hecha de fibras), en el valor del espacio entre llenos, en el hueco de los llenos, las texturas (alejado de consideraciones visuales y cerca de su sentido de producto resultado de actividad), o la consideración de la variación en los últimos años de la combinatoria de usos, funciones, tamaños y medidas; es también renovar sus matices pero sin la voluntad expresa de destruir su valor como contribución importante a cualquier "acto urbano" [5].

En el interior de una de estas constantes pretende el presente artículo sumergirse para reivindicarla, enlazando posibles lugares teóricos para su comprensión con ejemplos positivos de arquitecturas o urbanismos, hechos de la ciudad, de su área metropolitana o de su territorio (siento volver a difuminar el lenguaje, comprenda el lector mi despreocupación que responde a la voluntad de no fijar conceptos espaciales ni disciplinares, donde creo precisamente que radica gran parte de la argumentación acontemporánea) [6].

cuáles son y cómo se comportan las constantes de relación urbana a lo largo de la historia, deberían ser buena parte de las preocupaciones de la investigación urbana

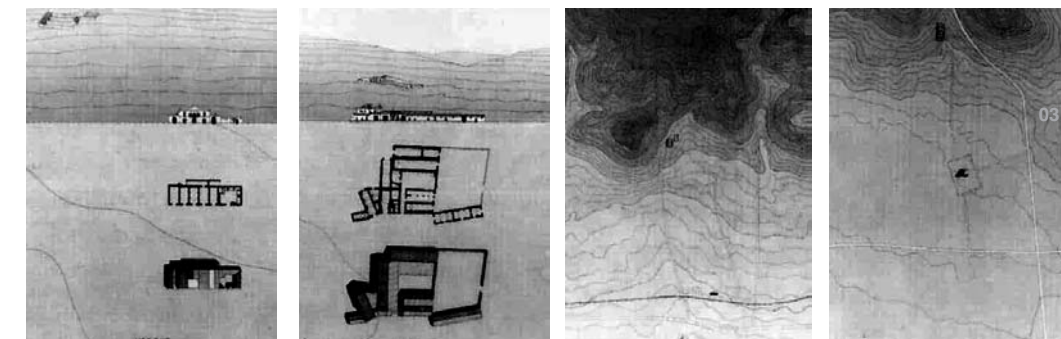
la condición multiescalar

¿Por qué la multiescala?

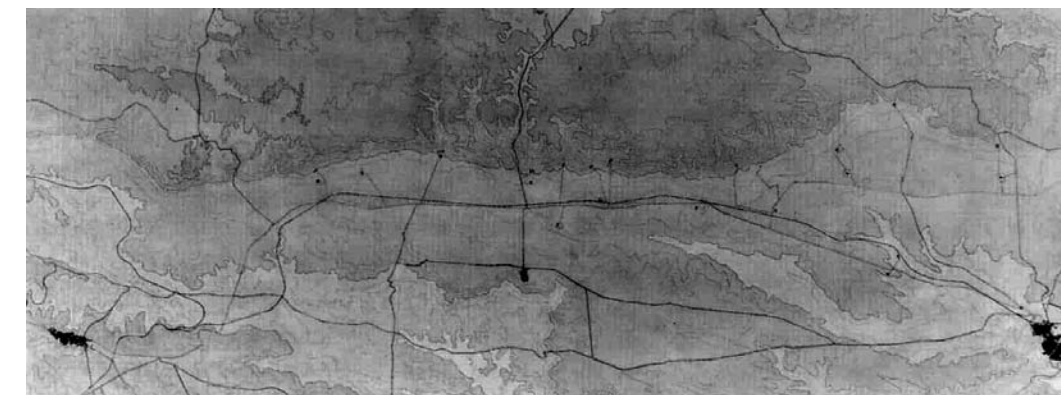
Evidencias aparte, es un problema generalizado en el urbanismo actual que una buena parte de los fracasos prácticos de las localizaciones urbanas de todo tipo, ciudades, aglomeraciones, proyectos intermedios, urbanos de pleno derecho o dirigidos desde determinado sector (agua, carreteras, medioambiente, puertos, ferrocarriles, patrimonio), han tenido su base en la falta de una mirada multiescalar más interiorizada. Porque el hecho de que en cualquier punto del territorio actúen, a la vez o intermitentemente, con idéntico o diferenciado peso, muchas escalas de la realidad, no convierte directamente en multiescalares las intervenciones en ellos. Así inundan el panorama práctico proyectos que han atendido desmesuradamente a las políticas económicas de nivel regional o nacional, y han desatendido las relaciones locales de encuentro y continuidad con la ciudad que los alberga; planes ensimismados con las preocupaciones de la sociedad promotora, la sociedad local y contemporánea exclusivamente (que condenan los crecimientos urbanos a ser en la mayoría de los casos mera continuidad de la ciudad existente), sin aprovechar las lógicas proporcionadas por los elementos de mayor escala como las infraestructuras o los corredores fluviales.

La representatividad igualitaria de las diferentes escalas es tan desproporcionada como la presencia absoluta en el proyecto de tan sólo una de ellas. No es el territorio o la ciudad el lugar de la democracia ecuaníme pese a todo, en ninguno de sus puntos la importancia de los problemas de las diferentes escalas es idéntico. Esta suposición nos invalida además para el descubrimiento de la escala de trabajo clave (que no la única), aquella que aglutina o centra las demás escalas, aquella que lleva hacia delante la responsabilidad de reforzar los hechos, las relaciones, los espacios y las edificaciones que le son propios.

La ciudad o el territorio en que nos movemos, en que trabajamos, en que nos divertimos, en que residimos ha cambiado [7], sigue cambiando, pero el espacio sigue siendo suma de escalas. Adquirir una mirada ante ella, ante él, que esté basada también en la preocupación de cuáles y cómo son sus diferentes escalas, que sea inevitablemente multiescalar, nos capacita para sumar al fenómeno urbano y a su proyecto las incidencias y las bases nuevas que surjan en el tiempo y en el espacio que sea. La mirada multiescalar, como condición *sine qua nom* de la reflexión urbana ha estado



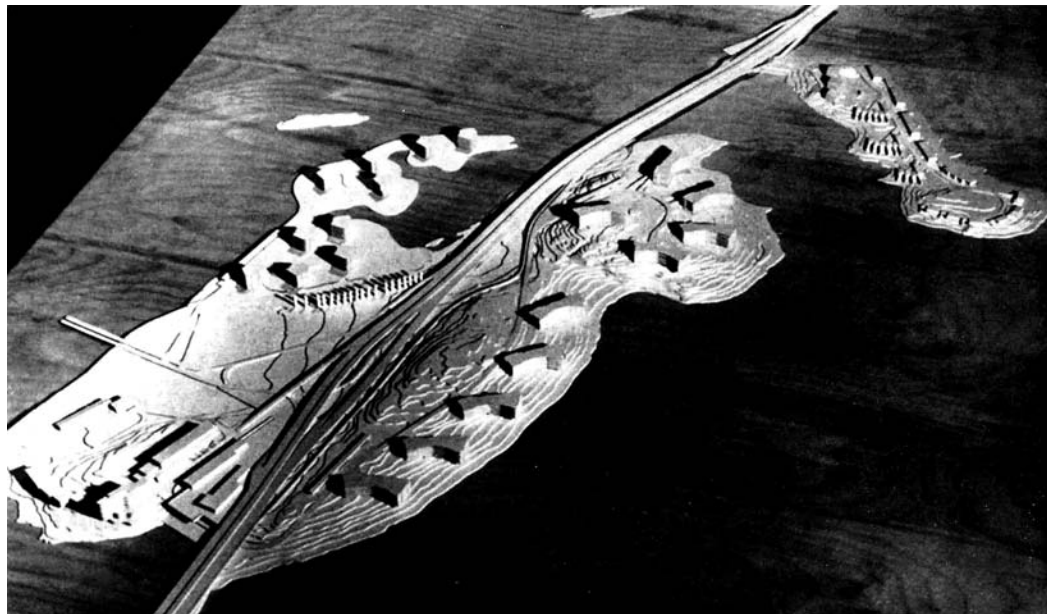
[7]. Aquellos cuatro usos elementales de Le Corbusier, que siguen estando increíblemente en la base de todas las novedosas actividades contemporáneas.



[4]. Artículo "Los Cuatro paradigmas" de Manuel Solá Morales y algún otro sobre la dimensión participativa del urbanismo del libro Lo Urbano de Angel Martín Ramos.

[5]. Ideas que acompañan desde la teoría urbanística a estos conceptos de siempre, bien mediante argumentos clásicos, en el inicio de la disciplina o bien de arquitectos más recientes preocupados por la continuidad de este pensamiento.

[6]. Momento para rescatar la frase de alguien que haya expresado con diferencia esto mismo de la difuminación del lenguaje para hacerlo más libre y más abierto.



04 Siedlung Björnholm, Proyecto de 1959. Alvar Aalto.

la mirada multiescalar, como condición sine qua nom de la reflexión urbana ha estado y estará siempre presente en todos los buenos ejemplos de proyecto sobre la ciudad, independientemente de su localización, de su marco geográfico, independientemente de su tiempo, de su estilo

La condición multiescalar de los hechos urbanos se manifiesta en todos los lugares, pero también todos los “objetos” urbanos poseen esta capacidad de relación con la corta, la media y la gran distancia. Existen, no obstante, desde la arquitectura, elementos que intervienen en el cotidiano urbano, más internos tradicionalmente al trabajo del arquitecto, más disciplinares. Forma parte creo de la actualidad incorporar, de una manera explícita, los nuevos objetos que toman un protagonismo diferente en el territorio, y aportarles la

mirada propia, sumada a los reflejos asimilados de las miradas ajenas.

Las infraestructuras de movilidad constituyen un marco idóneo para romper las fronteras disciplinares, los compartimentos teóricos blindados, las técnicas y las propuestas creadas desde la sectorialidad y responder así a una realidad afortunadamente ambigua, necesitada de posiciones personales y propias pero alimentada del escepticismo y la autocrítica suficientes.

infraestructuras para la mezcla

No está el territorio falto de órganos de decisión intermedios (que también) sino fundamentalmente necesitado de una condición intermediaria de cualquiera de los actores que pueden incidir en él. No es un problema de vacíos de poder a caballo entre las administraciones locales y regionales o estatales, es un problema de que el territorio está vacío de mezcla, que se le ha desposeído intrínsecamente de criterios de multiescalaridad.

Existen en el territorio dos esfuerzos empeñados en no reconocer este vacío: los intentos de atar desde la generalidad la múltiple condición del territorio (planeamientos territoriales, o estratégicos, y grandes mesas de participación), y aquellos otros que pretenden controlarlo generando una normalización exhaustiva de la práctica urbana (reducción y simplificación de la oferta, control de la demanda, proteccionismos, leyes universales como las de la movilidad alternativa, fijación de los elementos que configuran a la arquitectura, selección de la agricultura “ideal”, propuestas de packs de infraestructuras modelo, etc). Se pierden así, continuamente, las ocasiones para renovar el compromiso de actuar generosamente en cada una de las pequeñas parcelas de decisión, en otro tipo de esfuerzo, que proyecto a proyecto, plan tras plan, convenio tras convenio, produzca externalidades positivas más allá de nuestro cometido o nuestra escala principal.

Las líneas del territorio, los canales de distribución y de acceso, las carreteras intraurbanas forman parte de nuestro vivir diario cada vez de una manera más intensa y permanente. Tomándolas como objeto de estudio, es posible comprender, quizás de una manera más palpable que con formas o usos distintos (espacios públicos, espacios naturales, centros logísticos, paquetes residenciales, etc), las potencialidades de un trabajo a priori híbrido, interdisciplinar, complejo y con una gran capacidad espacial.

Entre nuestros paisajes y nuestros movimientos contemporáneos se pone de manifiesto la necesidad de compatibilizar una mirada estructural de la ordenación territorial con otra sensible ante los hechos mínimos que se producen en el territorio. Dicho de otro modo, hemos de ser capaces de cargar de sensibilidad nuestra percepción estructural de las formas y las acciones territoriales o urbanas. Del mismo modo, la mirada sensible, ocupada frecuentemente de localismos o sectorizaciones imprescindibles, que mejoran nuestra calidad de vida en su paso por ellos, debería ser consciente de su participación en la estructura general de aquello urbano a que pertenecen, por muy amorfa, gelatinosa o difusa que pueda ser dicha estructura.

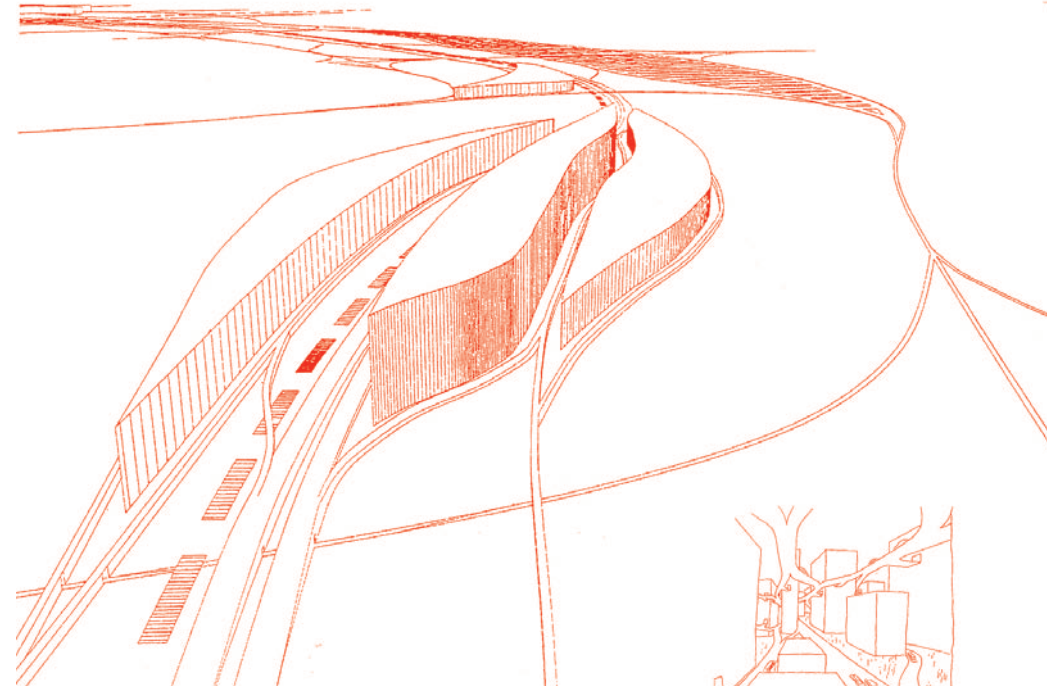
Las múltiples velocidades que se superponen en cualquier vía que cruce la ciudad o el territorio, y la gran capacidad para establecer relaciones cercanas y lejanas que su tamaño, su posición y su continuidad ofrecen, hacen necesario responder desde el proyecto, cada vez más, a esta multiescalaridad. En los últimos años son muchos los buenos ejemplos que han sabido sacar partido a tal potencialidad. Desde los proyectos sobre

grandes autopistas inmersas en el tejido plenamente urbano de la ciudad de Amberes, por W.J. Neuteling, a las reflexiones de MVRDV sobre los espacios de la autopista holandesa A-30, hasta los pequeños trabajos de contaminación natural de paisajistas holandeses como Max-30, o el francés Bernard Lassus [8].

entre nuestros paisajes y nuestros movimientos contemporáneos se pone de manifiesto la necesidad de compatibilizar una mirada estructural de la ordenación territorial con otra sensible ante los hechos mínimos que se producen

En esta doble, en el fondo múltiple visión, de los objetos urbanos en el territorio, la funcionalidad viene representada por la conectividad de gran escala; así también en lo pequeño, el paisaje debe sintetizarse, para dar a través de gestos mínimos, claves de escala territorial. Nada más enriquecedor en este sentido que asomarse al proyecto residencial en torno a la autopista Siedlung Björnholm (Proyecto de 1959) de ese maestro en asumir desde la arquitectura situaciones de contorno, que era Alvar Aalto [9]. Puede servir como *leitmotiv* contemporáneo de esta fusión de escalas, por el acercamiento fugado del paisaje y su condición nodal en el territorio, el proyecto “Intercambiador de Estrasburgo” de la arquitecta Zaha Hadid [10].

También en la fusión de escalas, en este convertir en líquido y gaseoso las formas sólidas de las infraestructuras, trabaja la arquitecta italiana Paola Viganò en el Salento. Desde un punto de vista docente y también desde la práctica profesional, su trabajo nos enseña una capacidad multidimensional y multidisciplinar poco frecuente. Pocas veces encuentra el trabajo del arquitecto un camino mejor para vincular territorio global y local como en las intervenciones infiltrantes de Viganò, y ello con la preocupación constante de contribuir al imaginario colectivo pasado y presente, construyendo más que vías del territorio, itinerarios narrativos; más que núcleos urbanos, esponjas de mezcla; más que espacio público infiltraciones ecológicas, en un intento de que la construcción del espacio territorial sea la oportunidad para borrar las fronteras entre los campos preestablecidos por la tradición urbana desde el surgimiento de la disciplina [11].



05 Stadsboulevard a20, den haag, “La autopista ha sido transformada en un bulevar, una nueva directriz para el desarrollo metropolitano”. Mvrdv The expressway has been transformed into a boulevard, a new directrix for metropolitan development (N.p.t. Inglés original)

Tres lugares o espacios del proyecto de la infraestructura son especialmente interesantes para asumir un trabajo multiescalar: la sección, el cruce y el contorno. La larga distancia y la necesidad de concreción física y constructiva de los proyectos se aúnan en ellos. Conviene detenerse a mirarlos desde la óptica de los arquitectos y arquitectas que han proyectado teniendo a la reflexión sobre la sección, el cruce o el contorno como motor de la intervención.

el espacio en sección: anchura y relación

Hablemos de proyectos urbanos en los que sabiamente se domestica a la infraestructura sin menospreciarla, sin borrarla, sin anularla, sino encontrando la fórmula para que se integre en el tejido a proyectar, incorporándola al paisaje de la ciudad como un elemento “positivo”. Destacan entre ellos, como icono de esta serie,

[8]. Estos proyectos pueden encontrarse publicados en el nº 110 de la revista Lotus sobre “Infraestructura en Europa”. También se propone la visita de los proyectos publicados de la revista Babel, “Paesaggi a molte velocità” y “Stra de paesaggi”, en los que se percibe la voluntad de ablandar los contactos de las infraestructuras y conservando su capacidad y su función conectiva, mejorar sus cualidades urbanas y ambientales como elementos de integración.

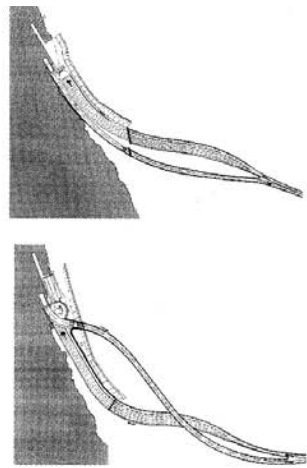
[9]. ¿Dónde ha quedado la evolución del concepto de Unidad Mínima de Paisaje que fue formulada ya por Rosa Barba, o también el de Unidad Activa de Manuel Solá Morales?. Revista Geometría “El Paisaje I”

[10]. Así también, imágenes que expresen con claridad la multiescalaridad obligatoria, como saltos directos sin intermediarios de escala entre paisaje y arquitectura son p.e.: el magnífico “Plan Pampus” de Bakema y Van der Broeke, o el visionario dibujo de las “esquinas territoriales” de Manuel Solá Morales publicado en el libro “Ciudades, esquinas”, o el dibujo cargado de sentido multiescalar de “Arquitectura, ciudad, paisaje y ambiente natural” de Fernando Recalde (Límites. Identidad. La no ciudad. Relaciones. Conjunciones. Sistemas abiertos. Visibilidades) extraído del libro “Spazio urbano e città futura” y presentado en el artículo “Las infraestructuras y el espacio contemporáneo” del libro anterior “Un curso de urbanismo 2001-2002”; Otros serían “La construcción del territorio entre la geografía y la arquitectura”, Puglia, de Luigi Costa (presentado en este artículo), o “Intervento e limite” de Ottavi Voza & Francesca Bruni, extraídos ambos del libro Attualità Della forma urbana.

[11]. Es necesario continuar en el empeño de encontrar ejemplos de “infiltraciones ecológicas” territoriales. El hueco en lo urbano para la posibilidad del verde estructural puede estar basado en el espacio y en la forma y no tanto en la redistribución de las superficies, en este sentido se muestra alguna imagen de nuestro proyecto del Paseo del Salón (infiltraciones del Río Genil hacia la ciudad de Granada), un proyecto entre la ciudad de los ríos y la periferia de la ciudad, que forma parte del Área Metropolitana Sur de Granada.

[12]. En general abre un campo muy positivo de juego mirar el territorio a través de la capacidad de concentrar en él líneas que lo recorren haciendo lecturas más integradoras. Todo se puede organizar en él más y mejor a través del proyecto pegado a una infraestructura con directriz determinada. Es por ello que los proyectos que trabajan con la riqueza de la línea son valiosos en este sentido, y todas aquellas reflexiones que trabajan porque en la ciudad ciertas direcciones sean complejas. Proyectos de avenidas, calles mercado, vías verdes, carreteras paisaje, paseos de ribera, ejes peatonales, sistemas de transporte. Debería mirarse p.e. con cuidado y sin prejuicios, en relación con esto, el trabajo soterrado por la teoría, de Denise Scott Brown para los Proyectos de Avenidas Americanas.

[13]. De los arquitectos Andreu Arriola y Carme Fiol, proyecto del año 2002, Barcelona. Publicado en Quaderns 240.



07 Proyecto para un embarcadero en Noruega. "El proyecto resuelve la articulación entre el túnel, las vías de acceso y la zona de embarque. El uso de la piedra local y el desdoblamiento de la carretera tiende a contextualizar la intervención en el paisaje". Molde. "The Project handles the articulation of the tunnel, the slip roads and the boarding area. The use of local stone and the doubling of the routes tend to contextualize the intervention in the landscape" (N.p.t. Inglés original)

los parámetros del tejido urbano residencial son evidentes: fachadas comerciales, la reivindicación de "acera urbana", fachadas institucionales que representen y den cobertura a la vez al espacio público, y la existencia de este último en sus diversas formas: plaza, jardín, parque, etc. El problema de un tejido ya consolidado en renovación es su falta de espacio. Para ello nada mejor que repensar el espacio que inevitablemente fue cedido a las infraestructuras, evidente y superficial (para mejorar su eficacia) y que, en los momentos originales de la formación del área, tenía el tamaño y la posición precisos pero que podía ser reinterpretado en la actualidad.

del tráfico unas dimensiones excelentes para el funcionamiento del espacio, necesitado de longitud y de anchura "interesantes" en el diálogo entre una fachada y la otra, en el confort de su espacio interior, para habilitar espacios de arbolado de mayor porte, para permitir, también, la entrada de luz al nivel inferior y que esto no reste opciones al espacio superficial. El tamaño definitivo del espacio entra en relación escalar con un área de grandes dimensiones, aunando el antiguo área industrial -en origen individualista y competitivo- y generando un espacio "receptáculo de la colectividad" con características de centralidad: representatividad y capacidad de uso libre.

el momento del cruce: posibilidades y acontecimiento

Los proyectos que aquí presentamos tienen en común otro mecanismo de aumento de la complejidad: el juego de la diversidad horizontal. Si en el apartado anterior valorábamos la consideración múltiple del suelo y por tanto la diversificación de la sección vertical de la infraestructura, del proyecto urbano, ahora es el turno de la reivindicación de los procesos que multiplican los canales en horizontal, es decir, de la segregación y diferenciación de los recorridos, de los caminos, de los diferentes tráficos que se enlazan en una línea. ¿Por qué es singular el momento del cruce? Al generarse posibilidades de movimientos diferenciados, crece el número de direcciones y sentidos que deben organizarse; así, en el cruce, el consumo de espacio de la infraestructura es mucho mayor y desaprovechar esta capacidad espacial en lugares dedicados exclusi-

vamente al tráfico, es un costo demasiado elevado en un territorio que ha convertido también en esenciales estos lugares. Lugares referenciales e hiperconectados por múltiples vías que contienen una capacidad aglutinadora potentísima. Si jugamos al despegue de los diferentes canales en lugar de a su concentración obtenemos "aire" accesible que al mismo tiempo posee un desprejuiciado sentido estético que lo habilita para la experimentación formal y funcional. Son lugares únicos en el panorama de lo urbano.

Así, por ejemplo, el proyecto de MVRDV para el Stadsboulevard a20, en La Haya, intercala residencia, espacio público, oficinas, etc en un ambiente de libertad y blandura de la carretera. De una manera casi exagerada, nos permite sin embargo alcanzar niveles de deconstrucción y libertad coherentes en los proyectos de la arquitectura, que por sí mismos sólo se conseguirían a través de la artificialidad y la arbitrariedad.

Los proyectos de los arquitectos Max I sobre diferentes puentes del territorio holandés, además de un ejercicio en grupo enriquecedor por la diversidad de escalas y situaciones a las que se enfrentan, nos descubren ejercicios que al incrementar la cantidad de vías, la cantidad de usos, convierten al momento "cruce" en un lugar que es un "acontecimiento" que se muestra mucho más exteriorizado, provocando que seamos más conscientes de su presencia al usarlo. En concreto el proyecto sobre el cambio de un pequeño puente sobre el río, con la segregación entre peatonal y rodado, con el cambio de materialidad para ello, y la aparición de los pasos de peatones en el contacto del puente con las calles a uno y otro lado del río, es un ejemplo precioso de sutileza arquitectónica y de conversión de uno de tantos artilugios infraestructurales desprovistos de toda reflexión que vaya más allá de su estricta funcionalidad rodada -lleno está nuestro territorio de tal falta de sensibilidad- en un mecanismo de fusión

del ambiente natural y el artificial, que es respetuoso y consecuente con cada flujo de actividad y que da la importancia que merece al atravesamiento de la geografía, la construcción de un acontecimiento en una pequeña esquina del territorio.

si jugamos al despegue de los diferentes canales en lugar de a su concentración obtenemos "aire" accesible que al mismo tiempo posee un desprejuiciado sentido estético que lo habilita para la experimentación formal y funcional

En este mismo sentido, otro proyecto que convierte en esencial un pequeño gesto cotidiano, que ofrece una visión múltiple de los lugares que los liga irremediamente a su medio, es el Proyecto en torno a un embarcadero, Manheller Terminal, en Molde, Noruega, de los arquitectos Bjorbekk & Lindheim [14]. Un lugar que está conectado por barco a medio mundo y que sin embargo pasa desapercibido en su territorio local, que es tratado aquí como una oportunidad para rescatar los paisajes que encierra la infraestructura, en este caso, el acceso a la carretera mediante un túnel, la conexión con este pequeño puerto global. Utilizando la geometría y el dibujo en planta repliega, como un buen camarero la servilleta de una mesa de postín, los dos ramales de la carretera y genera una distancia concreta de separación entre la boca de entrada y la de salida de los sentidos de la marcha; el muro de piedra que construye la diferencia se entronca con el material de la montaña y el espacio generado aumenta el tiempo de percepción y la atención desde la velocidad de la marcha y desde el estatismo del barco que espera la carga. Hemos vuelto a construir un Lugar, donde podría haber existido sólo buen funcionamiento. El paisaje interior, creado en lugar tan extraordinariamente exterior como el de los fiordos noruegos, rehabilita la concordia entre el hombre y la naturaleza y brinda al usuario la posibilidad de comprender el lugar con la suma de todas las memorias: recordamos la técnica, recordamos visualmente, recordamos porque comprendemos lo que pasa y dónde [15].

el contorno de las infraestructuras: espacio y arquitectura implicados

En los dos sentidos se han de contagiar la infraestructura y su ambiente. Si en los proyectos anteriores ob-

servábamos cómo era modificada físicamente la construcción de la carretera, del puente, de la autopista, para albergar espacio y dotar de sentido el paso por los lugares, en esta ocasión nos fijaremos en el proyecto sobre los bordes de las infraestructuras, cómo pueden recuperarse espacios de conflicto, friccionados por la carretera, y ofrecerse al conjunto de la sociedad en forma de espacio natural, espacio urbano o espacio cultural. Así lo que está en cuestión es el propio contorno de la red infraestructural, su propia forma y la contundencia de su término.

Hay una arquitectura que está pegada a la máquina de la movilidad y que está por surgir, encerrada en sus lógicas de ruido y velocidad, intermedia entre su fin físico y su fin ambiental, en la estrecha banda que la separa de lo urbano o lo natural en esencia, en el espacio frontera entre los distintos medios. La construcción de edificación residencial cercana a la autopista no es una provocación afectada por la moda o beneficiada de culturas de reciclaje *underground*, es una necesidad de encontrar argumentos de uso y de escala que pongan a esos territorios de nadie en la necesidad de ser responsables del entendimiento de los medios por los que irrumpe la infraestructura.

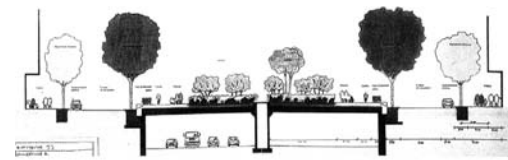
Normalmente es *a posteriori* cuando reconocemos la falta de proyecto espacial de las intervenciones que dotan de accesibilidad y movilidad a los territorios. El patrimonio histórico, el natural, el ritmo de los tejidos urbanos, son violentados sin preguntar por administraciones supramunicipales, por gobernanzas de elementos urbanos transterritoriales. Los efectos locales negativos son muchos. Sólo a través de una sensibilización de los proyectos, estos efectos pueden evitarse al mismo tiempo que se aprovecha su potencialidad integradora. Así, más allá de las infraestructuras del tráfico, trabajan o han de hacerlo las infraestructuras ur-

banas o naturales, generando pautas de colonización de sus usos necesarios en sus bordes próximos o incorporando usos aparentemente extraños a ellas en su alrededor que permitan asimilarlas como elementos partícipes del conjunto, no en la periferia de lo que existe, para acceder a lo real, sino formando parte en continuidad de aquello que usamos y percibimos como nuestro.

De esta manera se muestra revelador el proyecto de W.J. Neutelings para el Ring de Amberes, más que una actuación concreta, un alegato contra la mirada moralista que condena al cajón de lo ingobernable el territorio urbano de la autopista. La propuesta cultural que incorpora el Anillo como un "retal" más en la disolución entre ciudad y campo, disuelve también las fronteras ambientales y temporales. Se nos vuelve imprescindible para proyectar los bordes de las infraestructuras, aceptar como válida toda esa ingente cantidad de nuevos programas y nuevas demandas sociales que aparecen como una corona de acontecimientos de la ciudad. Especialmente interesantes resultan las paradojas físicas con que se construyen estos lugares: la utilidad extrema de instalaciones pequeñas o gestos mínimos que le dan cobertura a grandes acontecimientos masivos, la relevancia de la publicidad, etc.

[14]. Los proyectos mencionados pueden encontrarse publicados en el nº 110 de la revista Lotus sobre "Infraestructura en Europa".

[15]. Los intérpretes de música, en concreto, los pianistas, nos hablan de estas tres memorias para afianzar el estudio de una obra: la memoria conceptual de la comprensión de la armonía y de la organización musical de la partitura, las intenciones del compositor al fin y al cabo; la memoria mecánica de los movimientos de las manos y los dedos, es lo que recuerda el cuerpo; y, por último, la memoria visual, aquella que se forma de mirar la ejecución de la obra y la mirada fotográfica de la partitura. Se necesita afirmar los recuerdos de las tres memorias para no fallar en la interpretación.



06 Proyecto en París. Corajoud. "A platform of parkland covers the expressway for a kilometer and reconnects the industrial territory of the plaine saint denis" (N.p.t. Inglés original)

Dos son los mecanismos con los que el proyecto de Corajoud en París resuelve las demandas de cambio de uso del tejido: la sección compleja y el tamaño del espacio público. Aumentando los niveles del plano del suelo en el corredor ocupado por la infraestructura se logra una gran cantidad de superficie nueva que puede ser ocupada por el espacio público demandado. Así también se protege ambientalmente la vida urbana de las agresiones del tráfico. Pero sumado a esta idea de "sección compleja", que en este proyecto se observa de una manera muy simbólica y sencilla, es muy importante valorar el esfuerzo y la inteligencia del proyecto en obtener del proceso de hundimiento



un proyecto ejemplo de arquitectura del territorio: Salento

El trabajo que desarrolla Paola Vigano para Salento es una de las pocas manifestaciones del proyecto arquitectónico como integrador de las escalas regionales, territoriales, urbanas y arquitectónicas. Sin desposeer al conjunto de la obra de una alta dosis de información del territorio objeto de estudio, a través de su nivel de infraestructuración, sus características demográficas, económicas, sus valores culturales, sus orígenes geográficos, el estado de sus acuíferos, así como provisto fuertemente de una visión completa de su organización urbana, alcanza, no obstante lo anterior, un grado elevado de proposición, que nos permite vislumbrar una capacidad operativa de la arquitectura en territorios de la complejidad y el peso del Salento italiano. Apoyándose en la idea de los "itinerarios narrativos" que permite incorporar las propuestas a la valoración cultural de la región, se construye una estrategia de renovación y rearme de la condición geográfica que no va en contra de la lógica de los procesos que han ido consolidando la región. Dicha estrategia no esta exenta de la concreción necesaria en los puntos clave del paisaje estudiado, la visualización de las nuevas relaciones entre carretera, territorio agrícola, territorio urbano; la esquematización de la nueva organización del suelo que junta y diferencia sus diferentes actividades; la atención prestada por encima de todo al espacio no construido, a sus matices, a los tipos de cultivo, a las secciones diferenciadas, a los tipos de cruces; éstas son algunas de las lecciones de un trabajo magistral que recorre con frescura todas las escalas territoriales, sin compromiso centrado en el conocimiento exhaustivo de ninguna de ellas sino en la reacción multiescalar entre los diferentes estratos para percibir un clima regional, una determinada tendencia del territorio. Los lugares potenciados, los lugares abandonados, los lugares de la agricultura, los lugares mezcla, las cantidades de la mezcla, son sensiblemente captados en este trabajo que tiene en las "infiltraciones ecológicas" y en el proyecto del "verde" como algo que crece y desarrolla sus ideas más fuertes.

Ambas ideas tienen detrás la preocupación de que en el territorio contemporáneo es más importante suavizar las diferencias captadas, que evitar su conflicto mediante la separación. El descubrimiento de las lógicas diferenciadas de crecimiento de los diferentes núcleos hace también distintos los mecanismos de infiltración que han de generar reflexiones culturales entre los estratos de uso. Proyectos sensibles muy adecuadamente dibujados que muestran

un viaje incesante que atraviesa las escalas múltiples del territorio.

el descubrimiento de las lógicas de crecimiento de los diferentes núcleos, hace también distintos a los mecanismos de infiltración que han de generar reflexiones culturales entre los estratos de uso

conclusiones

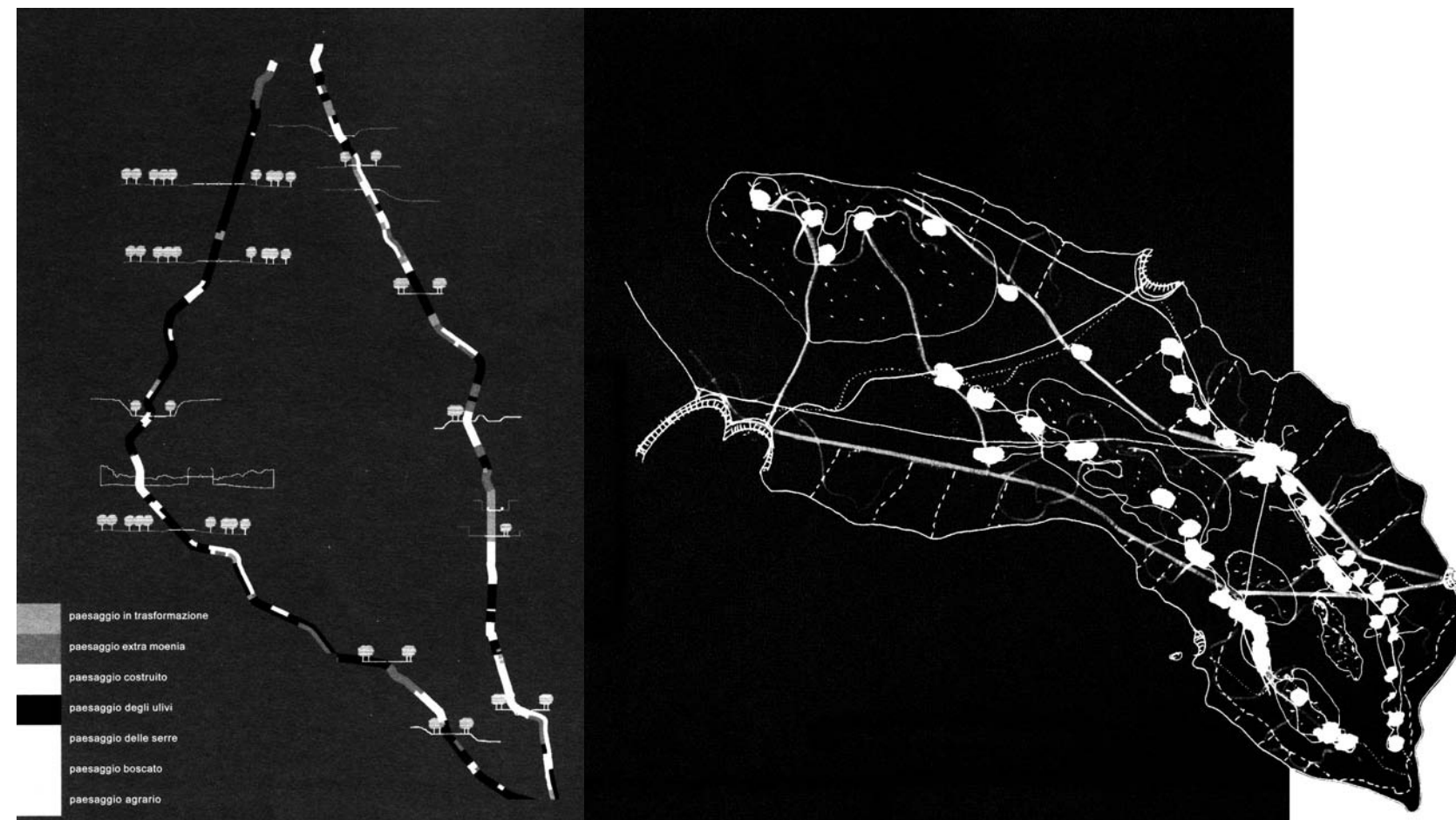
Repasando los trabajos mostrados puede observarse cómo la propia capacidad intermediaria de la infraestructura, la capacita para convertirse en centro más que en borde. Sin embargo se da la paradoja de que es en el límite de sus propias fronteras, no en el estudio o el replanteo de sus características internas de funcionamiento (carriles de circulación, vías de aceleración, distancias entre sus nudos, capacidad de servicio de la propia vía, o de las vías que le dan acceso y que irrigan su energía hacia otros puntos, etc, todas ellas pertenecientes al campo más disciplinar de su construcción), sino que es en el borde en que contacta con todo lo que le rodea, donde se encuentra la fuente de la mayor parte de las buenas decisiones y las virtudes de los proyectos mencionados. En la sección, en su compleja distribución, en su aire interior; en el cruce, como lugar en que deja de ser de una manera para pasar a ser de otra, como momento del intercambio, de la bajada de velocidad, de la toma de conciencia del lugar y del tiempo que ocupa al recorrerla; y, por último, en sus contornos, bandas de protección, suelos tergiversados que nunca fueron otra cosa que subproducto de la carretera, lugares aparentemente sin importancia, al entrar en un túnel, al girar y abandonar una visual para coger otra, pasos inferiores de las cañadas o corredores naturales, todos aquellos momentos donde se desdibuja su fortaleza y es obligada a superponerse en el espacio con elementos anteriores o recién llegados.

Es en estas posiciones periféricas del objeto de estudio, aquél que creíamos perteneciente a uno sólo de los sectores de decisión sobre el territorio, donde se hace obligatoria la mirada multiescalar, donde una visión múltiple y relacional se preocupó de re-fundar el objeto, en aquellos lugares o temas donde no parecía necesario opinar más allá de lo que se nos pedía.

BIBLIOGRAFIA

- Autoroute a837saintes-rochefort, France.
- Autoroute a85,angers-tours, France.
- Proyecto "Zoliborz", Varsovia, Martin Price.
- Artículo "Il Nuovo Paesaggio delle Infrastrutture in Europa" Marcel Smets, Lotus 110
- Artículo "En resonancia con la autopista" Martin Price.
- Artículo "In Between", René Gonzalez, Quaderns Mobility, 218
- Artículo "Cuatro paradigmas de la ética urbana" Manuel de Solá Morales i Rubio.
- Revista GEOMETRIA "Ejes Urbanos"
- Revista GEOMETRIA "La escala intermedia"
- Revista CASABELLA "Sulla strada". Fig. 08.
- Revista Quaderns 240. (Fig. 06/07).
- "Attualità della forma urbana" Ernesto d'Alfonso Ed. Electa 1995, Milano. (Fig. 03).
- Alvar Aalto, Band 1 1922-1962, Les Editions d'Architecture Artemis Zurich, 1963. (Fig. 04).
- Lotus 110 Città globali, Electa Milano, 2001.
- Territorio della nuova modrnità, Paola Vigano, Electa Napoli, 2001. (Fig. 09).

09 Il rombo incompleto y Scenari per la regione salentina, Proyecto para Salento. Paola Vigano





taller de proyectos

Fabianna Anéghini · Belén Bravo Rodríguez · Javier Callejas Sevilla · M^a Alicia Campos Fuentes
Pilar Carcelén Rodero · Francisco J. Cardenete · Carolina Chica Ramos · David Escolano Margarit
Gracia Fortunato · J. Raúl Fuentes Gallardo · Dolores M. Rubio · Ana V. García Jiménez · Rocío García Martínez
José Manuel Gavira Villegas · Daniel R. González Gómez · David Guglielmo Bigi · Carlos Javier Guzmán Aroca
Juan Miguel Linares Morales · Juan Francisco López Rodríguez · Emma Luengo López · Cristina Martín Jiménez
Raul J. Martínez Sánchez · M^a Jesús Matías Reche · Juan Antonio Molina Jiménez · Natalia Montes Fernández
Antonio Morales Guardia · Gregorio Morenate Navío · Juan Jesús Muñoz Aguayo · Miguel Naranjo Camacho
Alfonso Navarrete Jiménez · Ricardo Nevado Ruiz · Sara I. Ortega Donoso · Alberto Pajarón Páez
Palma Pajarón · Lorena Fernández · M^a Carmen Parra Parra · Sara Pavón Castillejo · José María Montesino
Rosario Ramos Ábalos · M^a Carmen Ramos Puertollano · Álvaro Raya Guerra · M^a Nieves Reina Monsó
Rivas López Esteban · Cristina Ruiz de la Fuente Serrano · Damián Sánchez · Enrique Sánchez · Tembleque Letamendia
Óscar Sánchez González · Sandra Sicilia · Serenna Tassi · María Toró Martínez · Rocío Trujillo Sánchez
Marian Vera Utrilla · Paula Verdegay Lamata · Sergio Yoldi Chaure

enunciado para el trabajo del curso

la forma del territorio metropolitano: tejidos, redes y lugares

> Profesores:

- José Luis Gómez Ordóñez · Catedrático Coordinador
- Francisco J. Abarca Álvarez
- David Cabrera Manzano,
- Sergio Campos Sánchez
- Juan Luis Rivas Navarro

2002
2003

un curso de urbanismo

01. Orientándose el curso de Urbanística IV, plan nuevo, al estudio y al proyecto urbano en áreas urbanas como las que reciben los nombres de ciudad-región, ciudad territorio, ciudad metropolitana..., el trabajo de taller se va a concentrar en el sector sur-oeste del Área Metropolitana de Granada, desde Purchil y Cúllar-Vega hasta Monachil y el valle del río Genil, considerando también la propia ciudad de Granada y el suelo intermedio entre la ciudad central y el anillo de municipios referido.

El trabajo se desarrollará en dos etapas:

- La primera que concluirá el 14 de Noviembre es de reflexión colectiva sobre la naturaleza de este territorio y sus transformaciones así como de elaboración de unas primeras hipótesis de intervención. Se realizará en equipos de 5 ó 6 alumnos, cada uno de los cuales aportará al conjunto del curso una explicación de un fragmento del territorio, de manera que, por adición, construimos un banco de datos y elaboramos una mirada global sobre esta mitad del área metropolitana. El fragmento sobre el que cada equipo trabajará será un rectángulo, una "ventana" A1. a escala 1:5000.

- La segunda fase del ejercicio, en la que todos los equipos aprovecharán el trabajo y la discusión hecha en común, consistirá en la elaboración de un proyecto urbano y será realizada por equipos de dos ó tres alumnos, en un lugar adecuado para — y cualificado por- la implantación del proyecto que se estudia.

02. PRIMERA FASE. En la ventana asignada, cada equipo dibujará su apreciación de lo que denominaremos la identidad del territorio, entendida como la manera particular con que en cada territorio se relacionan y

se presentan sus diferencias. Cabe elaborar tal apreciación extendiendo la observación a aspectos que podrían referirse a una triada supuesta por los tejidos, las redes y los lugares.

A. Se puede entender la comprensión de los tejidos como la de las secuencias, los ritmos y distancias, las medidas..., en las formas y los usos del suelo; los cambios en las densidades de ocupación, en las tipologías de los edificios, en los usos del suelo, las discontinuidades lleno-vacio... Una atención proyectual conduce aquel análisis sin poderlo separar de una intención propositiva: cambiar ó acentuar los ritmos y las secuencias, provocar mezclas, "filtrados", estructuras porosas, discontinuidades....

B. Atender también a la red conectiva, desde las conexiones visuales, sensoriales ó mentales hasta la que constituyen los elementos viarios, tanto arteriales como capilares, rápidos ó lentos. Actitud descriptivo-explicativa que está también ligada a la de imaginar estrategias de prolongación, modificación, nuevas aperturas viarias, refuerzo de ejes existentes... Los servicios y las dotaciones, por su presencia, su ausencia ó su pertinencia, por su carácter colectivo, deben ser igualmente objeto de observación: nos referimos a los suelos y edificios dedicados a la enseñanza, a la administración, a la sanidad, al ocio, al movilidad, a cualquier uso colectivo, aquellos de valor cultural ó simbólico, las redes de riego y de desagüe...

C. Al entendimiento de los lugares nos aproximamos desde la percepción de las relaciones entre la geografía- y la historia, esa geografía del tiempo- del sitio, la forma del lugar y los procesos manifiestos ó latentes de evolución. Ríos y arroyos, crestas topográficas, la-

deras continuas ó recortadas, miradores... Lugares cuya ocupación ha sido respetuosa ó no de su carácter y cuya revalorización puede ser sugerente.

La entrega de esta fase se hará el 14 de Noviembre. Junto con ella los alumnos deben entregar alguna breve memoria o ficha de su exploración de lecturas/ experiencias de otras ciudades en cualquiera de los proyectos que se van a abordar en la fase siguiente y sobre los cuales se ha de ir gestando una idea desde el primer momento.

03. SEGUNDA FASE. Cada equipo seleccionará un tema de entre los siguientes (se proporcionará más adelante una mayor especificación del programa).

- El proyecto de una calle/ fragmento de calle con usos centrales, lo que podríamos denominar una avenida comercial y cívica.

- Un crecimiento residencial, con su cuota de empleos y servicios, para unos 20.000 habitantes, concentrado ó disperso en varios sectores.

- Un parque agrícola de más de 500 has.

- Un núcleo comercial, deportivo, hotelero-residencial y de ocio.

..... Cualquiera de los proyectos atenderá de manera muy atenta a los trazados viarios de soporte.

- Proyecto de rondas y radiales, ...

Las escalas de trabajo, en esta segunda entrega descenderán hasta las 500 y 200. La entrega de esta segunda parte se hará el último viernes del primer cuatrimestre.

Imagen del nudo de la Ronda Sur - Javier Callejas



bibliografía de referencia para el curso

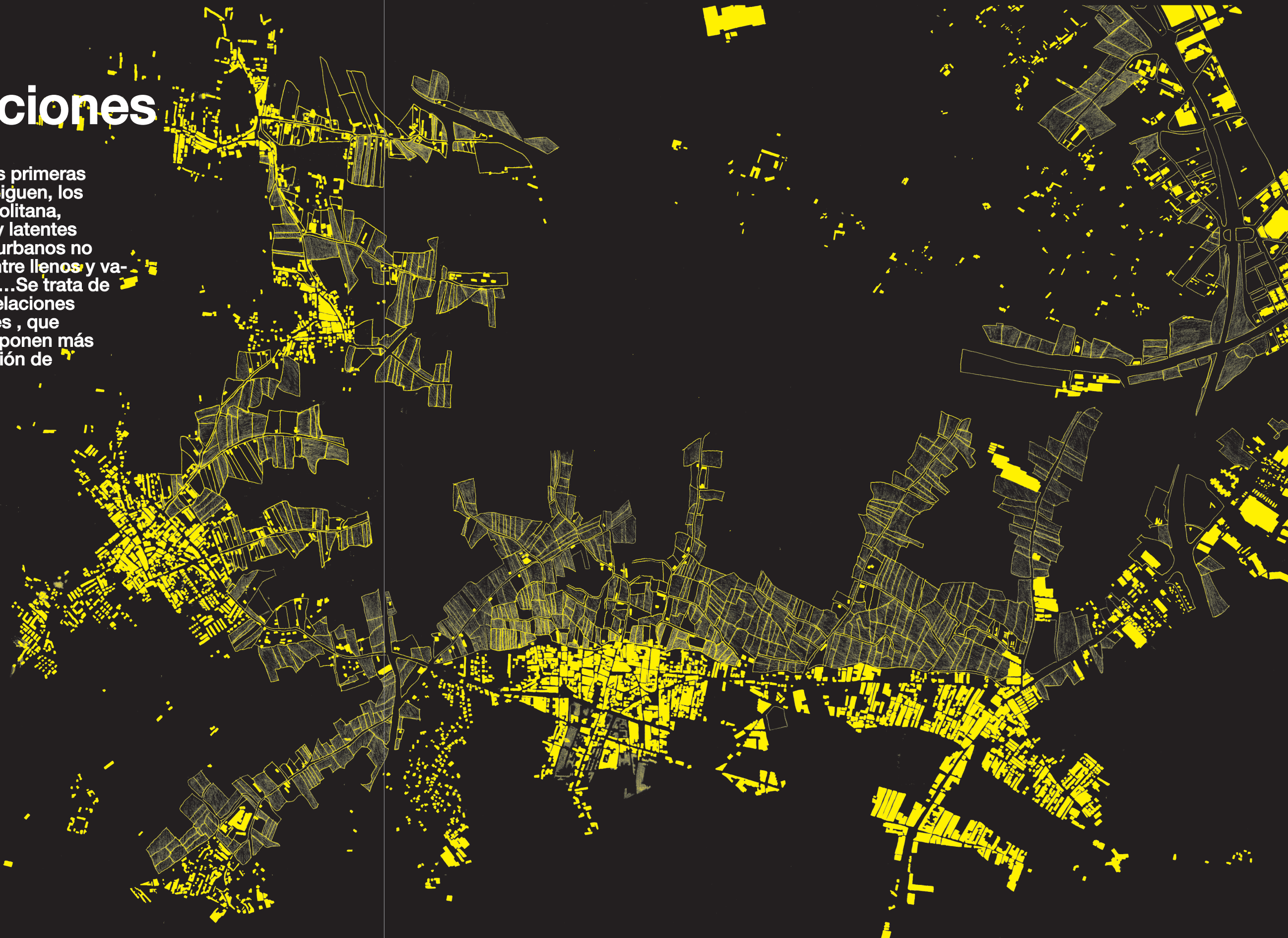
- De la revista LOTUS se recomienda el estudio de los números 88 -dedicado a los parques-, el 107- la urbanística de la indeterminación de Boeri-Branzi -, y el 110 dedicado a las infraestructuras.
- El monográfico de LOTUS, "Progettare città/Design cities", de M. de Sola-Morales, especialmente el artículo "Territorios sin modelo".
- UR, Urbanismo Revista, n.10. Especialmente el artículo de Christiansen.
- S. Boeri y Lanzani, "Gli orizzonti della città diffusa", Revista Casabella n. 588, 1992.
- Del libro ed. por Angel Martín, "Lo urbano en 20 autores contemporáneos", se recomienda la lectura de los arts. de Dematteis, Gandelsonas, Sennett y Sola-Morales.
- G. Dematteis, "Suburbanización y periurbanización, en la ciudad dispersa", ed. EIMonclús, C.C.C.B., 1998.
- Antonio Font, "Anatomía de una metrópolis discontinua: la Barcelona metropolitana", Revista Papers, Regio Metropolitana de Barcelona, n.26, 1997.
- F. Capra, "La trama de la vida, una nueva perspectiva de los sistemas vivos", edit. Anagrama; prestar atención al epílogo de este libro titulado "Alfabetización ecológica". Respecto a este mismo tema ver un resumen de una conferencia de Margaleff en UR-10, "En los márgenes de los sistemas ecológicos".
- P. Viganò, "Piano territoriale di coordinamento Della provincia de Lecce". Napoli, Electa, 2001.
- J. Sabatè, "Patrimonio y forma del territorio como criterio de ordenación", Rev. Ciudades, n.4, Instituto de Urbanística de Valladolid.
- Simonds, J. Ormsbee, "Garden cities 21: Creating a livable environment". Edit. Mc Graw Hill, 1994.
- P. Katz, "The new urbanism: towards an architecture of community". Edit. Mc Graw Hill, 1994.
- H. Ibelings, "Paisajes artificiales", Edit. G. Gili. Vd. Prologo, "Perfeccionar la naturaleza" y el art. de F. Palmboom, "Nuevos conceptos: paisaje y metrópolis".

exploración inicial de lugares e intervenciones

El curso se desarrolla durante un cuatrimestre y, en sus primeras semanas, cuyo trabajo se expone en las páginas que siguen, los estudiantes exploran diversos lugares del Área Metropolitana, tratando de poner de relieve las relaciones existentes y latentes entre diferentes estructuras espaciales: entre núcleos urbanos no contiguos, entre actividades e infraestructura viaria, entre llenos y vacíos, entre las formas del parcelario y de la edificación... Se trata de encontrar oportunidades de reelaboración de dichas relaciones para afinar los programas y las estrategias proyectuales, que se abordarán en la segunda fase del curso y que se exponen más adelante, precedidos de un plano que señala la ubicación de cada uno de ellos.

El tejido, en sus relaciones con la infraestructura y la edificación, revela la forma del territorio, en su diversidad, de la manera más capaz de orientar los proyectos urbanos, que toman como perspectiva esta escala intermedia. Se añade un mínimo texto a una serie de láminas elaboradas por los alumnos del curso para mejor enfatizar lo que dichos análisis, en el camino de la proyectación, han puesto de manifiesto.

> José Luis Gómez Ordóñez

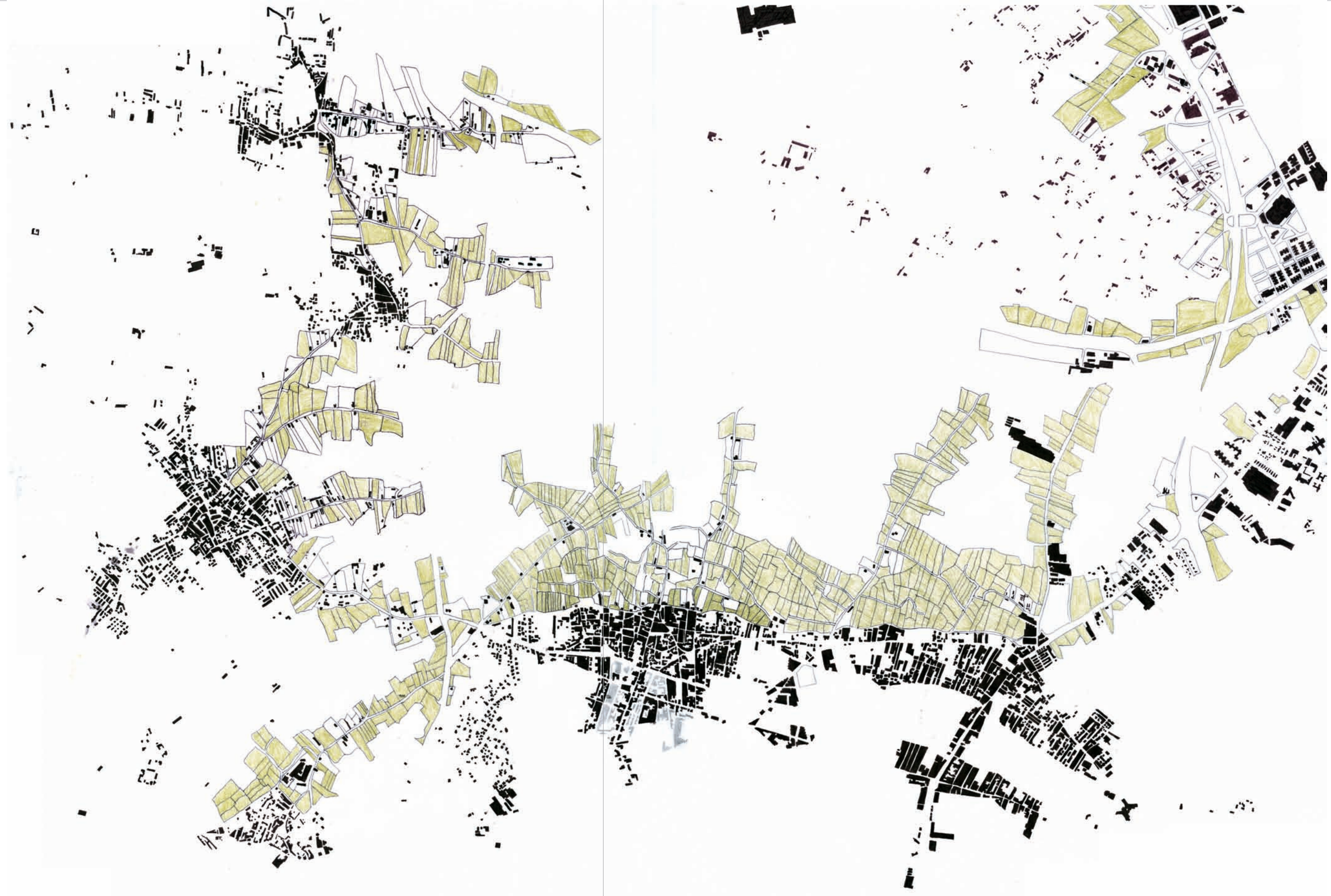


01 Una urbanización apoyada en los caminos principales de la Vega que, primero, han propulsado el crecimiento de sus núcleos aislados, y más tarde, los ha estirado por atracción por contigüidad entre ellos, difundiéndose también a lo largo de caminos transversales: es la forma clásica de crecimiento suburbano que aprovecha y reparte los servicios de acceso y desagüe.

Giulia Fortunato · David Guglielmo Bigi
Carlos Javier Guzmán Aroca · Juan Miguel Linares Morales
Ricardo Nevado Ruiz · Alvaro Raya Guerra

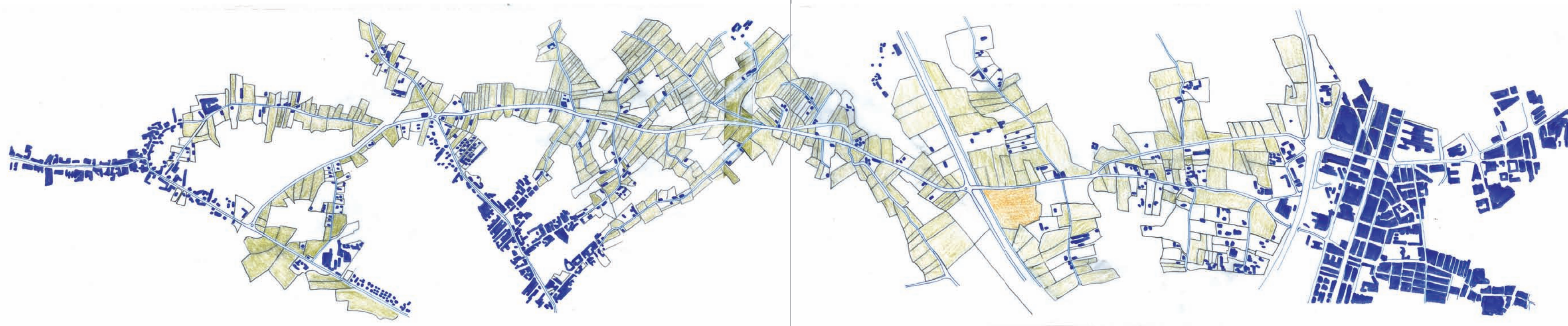


0 250 500 1000 m



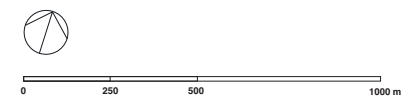
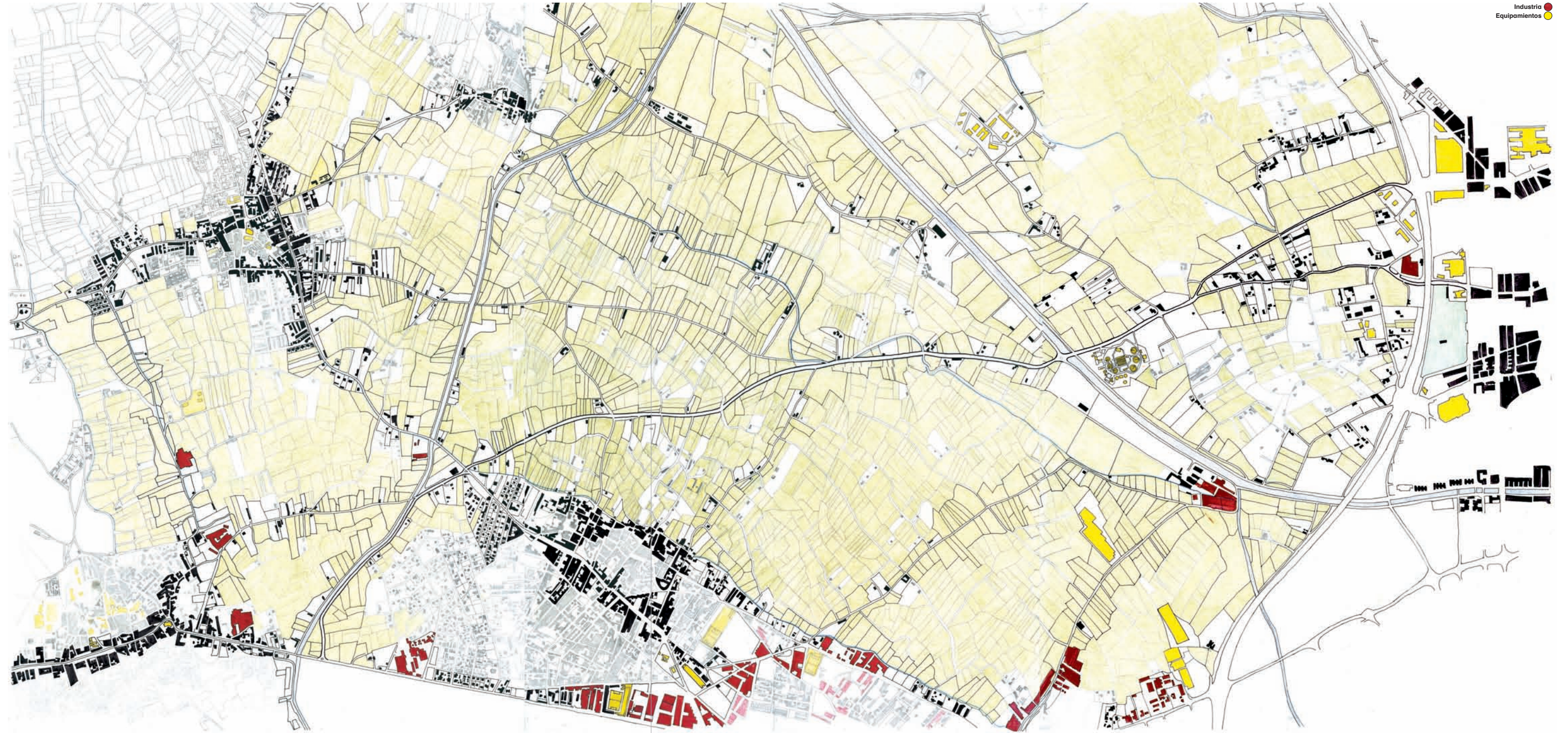
02 Este plano subraya las oquedades que deja el crecimiento suburbano a la espera de que un camino transversal cambie la condición trasera de los edificios existentes y otorgue acceso a las parcelas interiores que carecen del mismo.

Giulia Fortunato · David Guglielmo Bigi
Carlos Javier Guzmán Aroca · Juan Miguel Linares Morales
Ricardo Nevado Ruiz · Álvaro Raya Guerra



03 Plano de parcelas con acceso, suelos a lo largo de los caminos, algunos ribereños a los cauces. Muestra también la diversidad de usos, residencial, industrial-agrícola-ganadero y de equipamiento, adaptados a diversas situaciones y tamaños de parcela.

Giulia Fortunato · David Guglielmo Bigi
Carlos Javier Guzmán Aroca · Juan Miguel Linares Morales
Ricardo Nevado Ruiz · Álvaro Raya Guerra

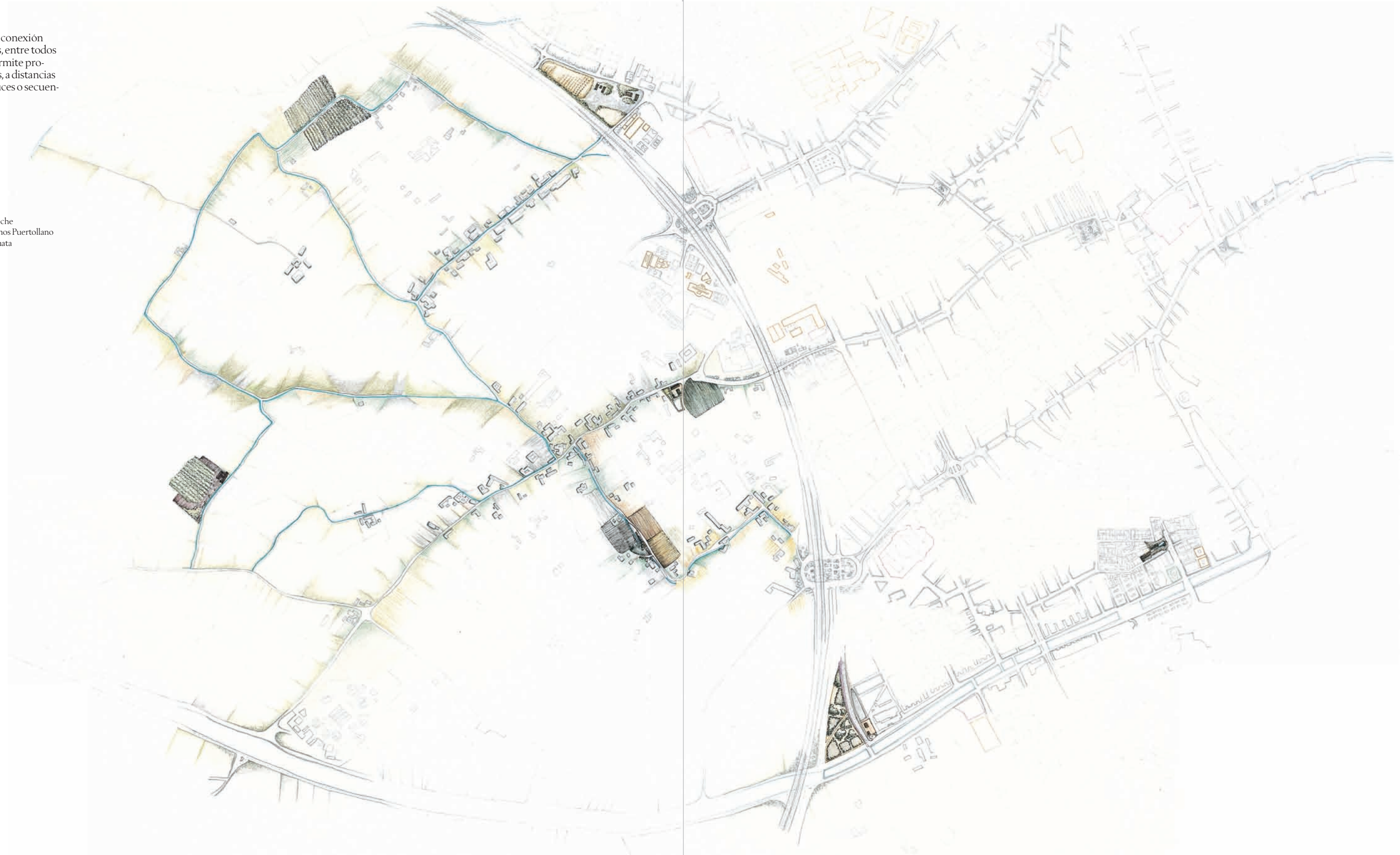


04 La red de caminos traba una conexión fuerte, en base a elementos débiles, entre todos los puntos del territorio, lo que permite proponer intervenciones relacionadas, a distancias razonables, marcando puertas, cruces o secuencias a lo largo de los caminos.

Pilar Carcelén Rodero · M^c Jesús Matias Reche
 Lorena Palma Fernández · M^c Carmen Ramos Puertollano
 María Toro Martínez · Paula Verdegay Lamata



0 250 500 m



- Suelo**
- Parcela cultivada
 - Parcela cultivada con construcción
 - Parcela no cultivada
- Edificación**
- Construcciones significativas
 - En construcción
 - Construcción Industrial
 - Campus de la Salud
- Redes**
- Río
 - Acequia principal
 - Flujos rápidos

05 Los lugares metropolitanos de la periferia muestran su doble pertenencia escalar; por una parte, su encaje en una trama aún en parte agrícola, apoyada en caminos y acequias, con potenciales esquinas, aún escasamente jerarquizadas; por otra, la altísima accesibilidad otorgada por las autovías y sus enlaces. Aprovechar las ventajas de esa doble condición, proyectar elementos con esa doble articulación y referencia, es el compromiso a tomar que este plano descubre.

Pilar Carcelén Rodero · M^a Jesús Matias Reche
 Lorena Palma Fernández · M^a Carmen Ramos Puertollano
 María Toro Martínez · Paula Verdegay Lamata



0 250 500 1000 m



- Suelo**
- Parcela cultivada
- Parcela cultivada con construcción
- Parcela no cultivada
- Edificación**
- Construcciones significativas
- En construcción
- Construcción Industrial
- Campus de la Salud
- Redes**
- Río
- Acequia principal
- Flujos rápidos

06 La compleja condición de los vacíos metropolitanos se muestra bien en este dibujo: sobre el blanco del muy elaborado parcelario agrícola se sobreponen las dos vialidades metropolitana y local, la última con su urbanización adherida. El dibujo de las autopistas como huella, como sombra, parece advertir de la voluntad y de la posibilidad de control de su acceso así como de otorgar el mayor peso a la distribución del acceso local en la configuración del crecimiento metropolitano.

Pilar Carcelén Rodero · M^a Jesús Matias Reche
Lorena Palma Fernández · M^a Carmen Ramos Puertollano
María Toro Martínez · Paula Verdegay Lamata

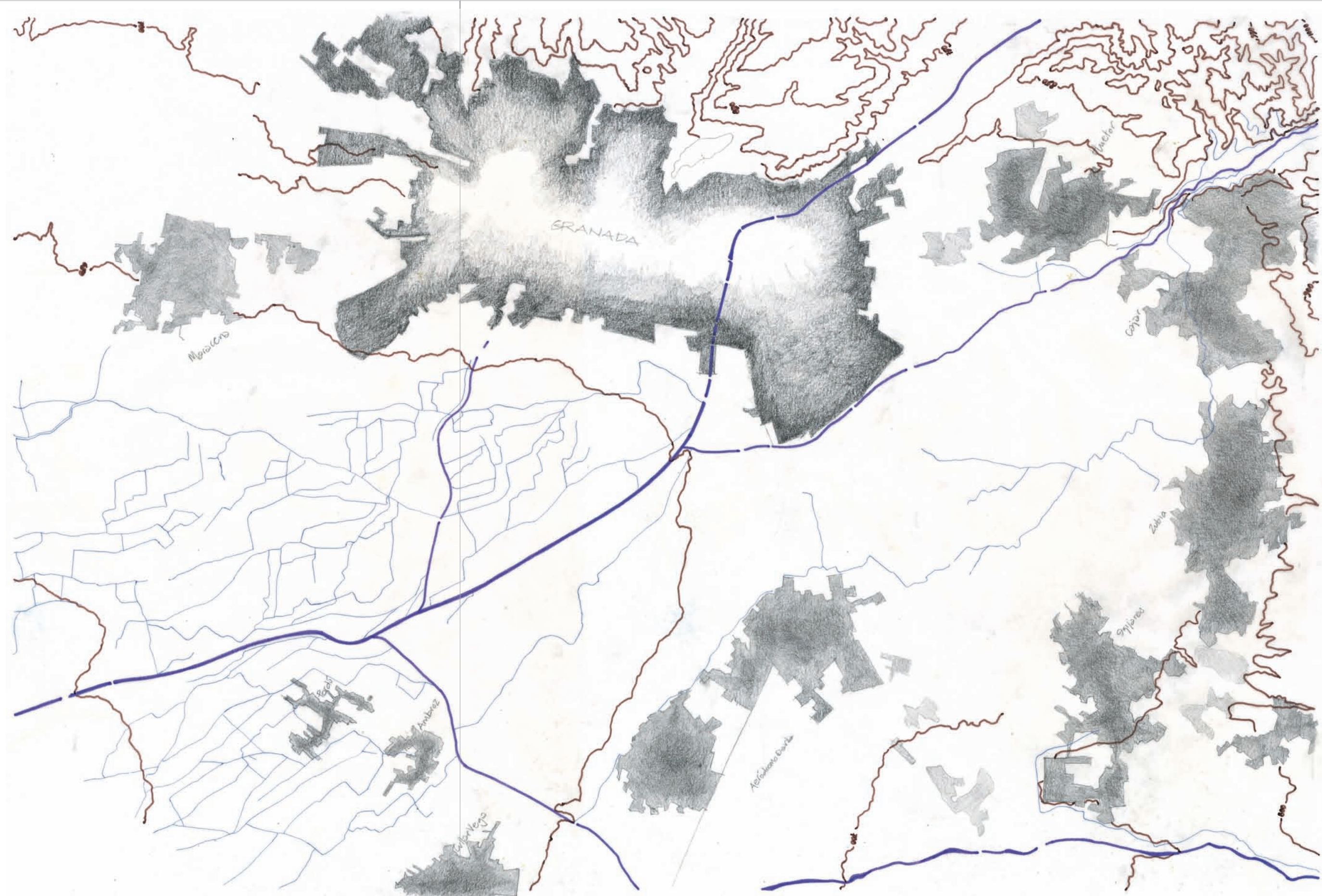
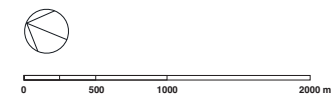


0 250 500 1000 2000 m



07 Manchas urbanas compactas y caminos del agua; he aquí uno de los aspectos a considerar cuidadosamente en los procesos de urbanización, el del aumento de la escorrentía y la disminución de la percolación y la irrigación difusa. Las formas que adopta el tejido urbano en la Vega son transformaciones de la geometría de la escorrentía y la irrigación; de aquí la conveniencia de levantar acta de ese orden dendrítico-arbóreo.

Pilar Carcelén Rodero · M^o Jesús Matias Reche
Lorena Palma Fernández · M^o Carmen Ramos Puertollano
María Toro Martínez · Paula Verdegay Lamata

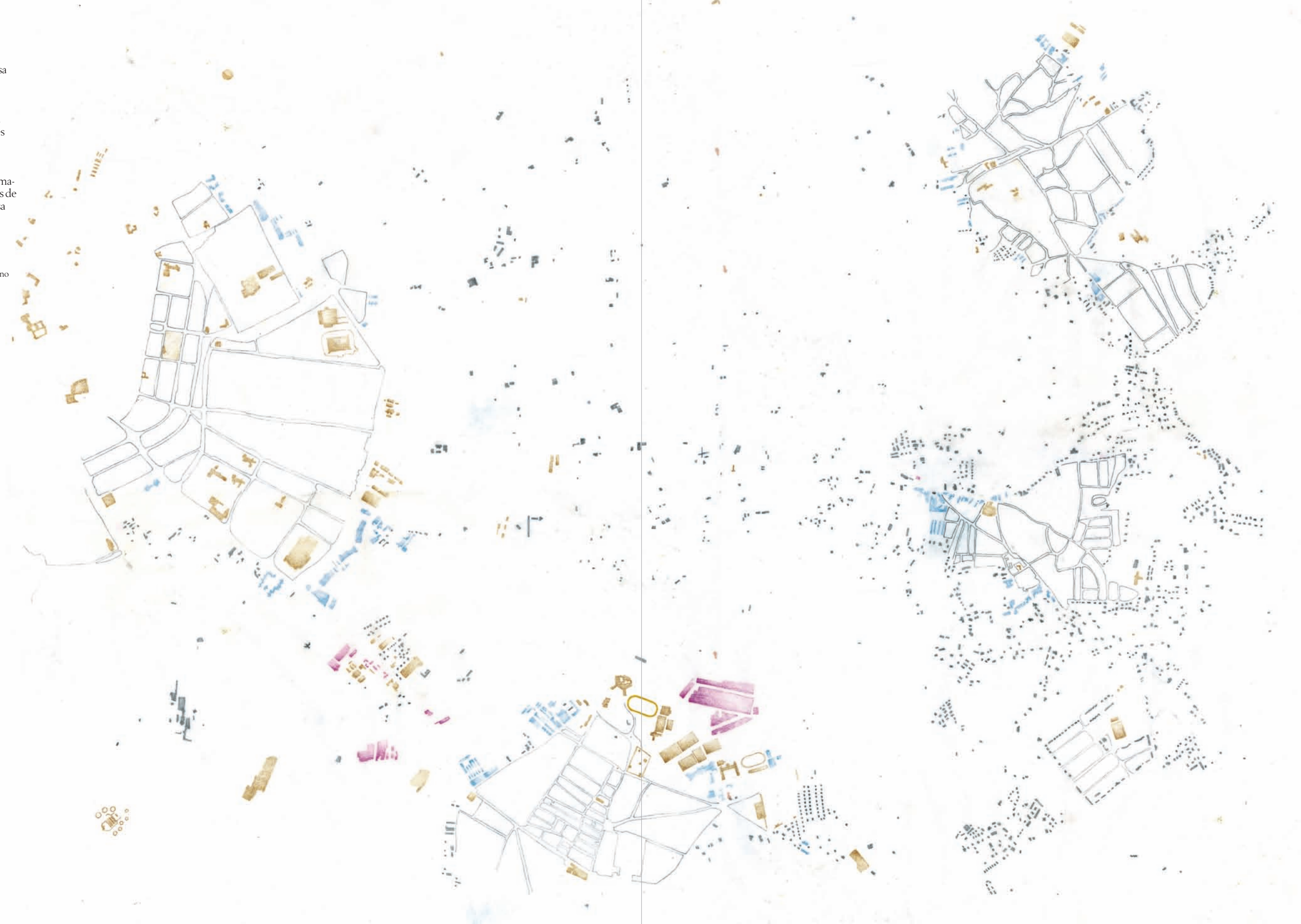


08 Una imagen de la urbanización dispersa en la Vega de Granada, muestra claramente cuánto el proceso de ocupación paulatino y continuo puede resultar imperceptible, aún siendo intenso. La densificación discontinua, más intensa junto a los núcleos compactos, es menos evidente que la mancha compacta y el agotamiento de la infraestructura agrícola preexistente, como soporte del crecimiento disperso, que resulta asimismo velado. Esta imagen estimula la búsqueda de nuevos soportes de urbanización adecuados a la dinámica intensa pero débil, del doblamiento metropolitano

Pilar Carcelén Rodero · M^a Jesús Matias Reche
Lorena Palma Fernández · M^a Carmen Ramos Puertollano
María Toro Martínez · Paula Verdegay Lamata



0 250 500 1000 m

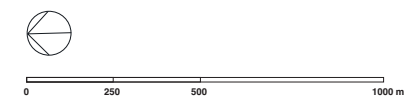


Densidades
y localización de equipamientos

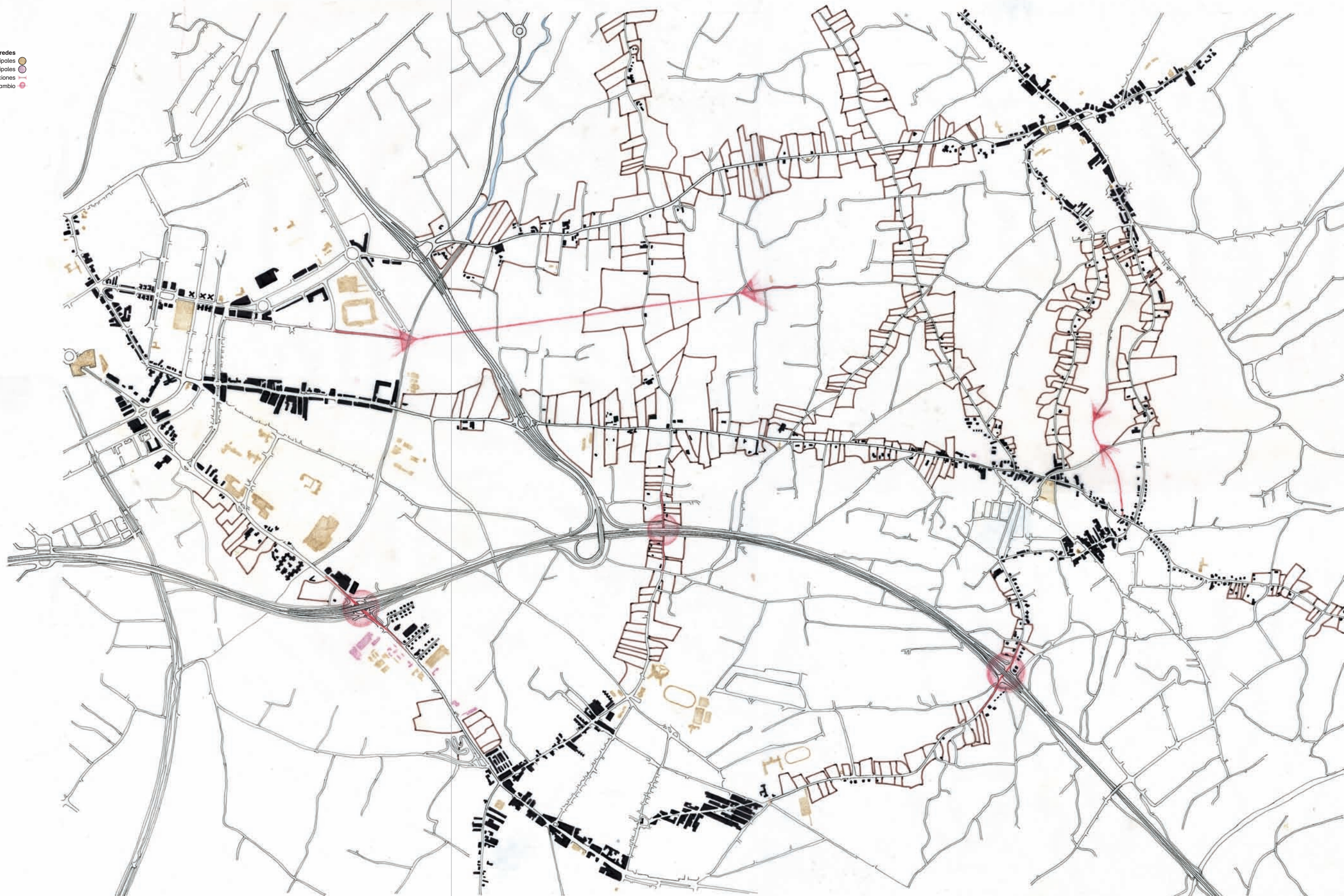
- Vivienda unifamiliar
- Industria
- Servicios
- Vivienda colectiva

09 Entre las dos vialidades, suburbana y arterial, esta lámina explora caminos intermedios; una tercera vía que gobernase transformaciones lineales adaptadas a la naturaleza metropolitana y policéntrica del alfoz de Granada, a la vez que evidencia los efectos difusores de esas posibles nuevas calles metropolitanas si no se controla la urbanización a lo largo de su traza.

Pilar Carcelén Rodero · M^a Jesús Matias Reche
Lorena Palma Fernández · M^a Carmen Ramos Puertollano
María Toro Martínez · Paula Verdegay Lamata



Estudio de redes
Servicios asociados a vías principales
Industria asociada a las vías principales
Posibles conexiones
Puntos de intercambio



10 El tejido local y la secuencia de sus encrucijadas. Referencias discontinuas en el vacío de la urbanización dispersa que puedan concentrar los servicios y dotar de equilibrio e interdistancias a este tejido suburbano.

Pilar Carcelén Rodero · M^a Jesús Matias Reche
Lorena Palma Fernández · M^a Carmen Ramos Puertollano
María Toro Martínez · Paula Verdegay Lamata

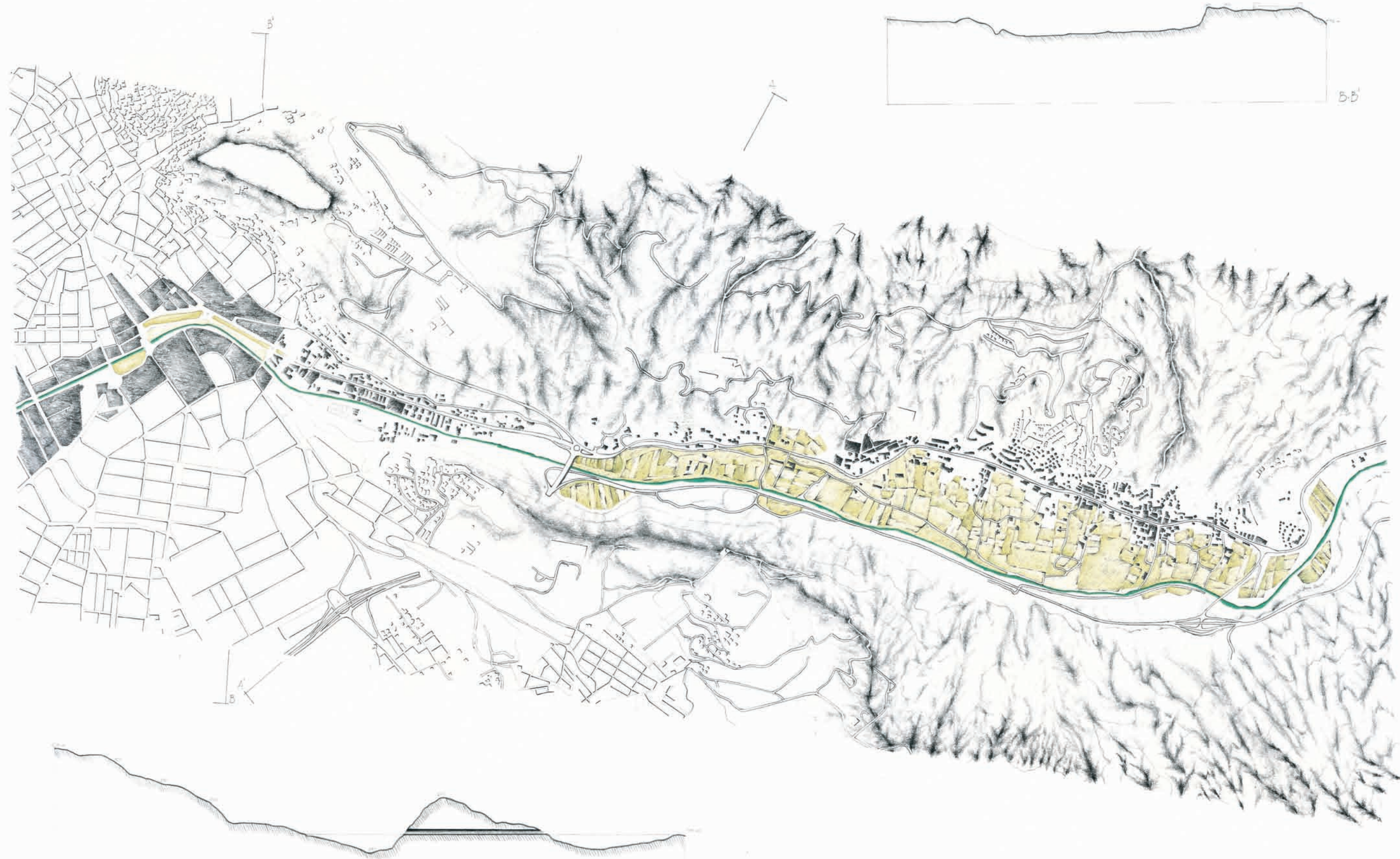
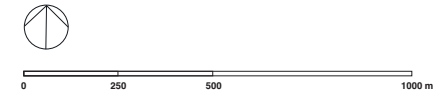


0 250 500 1000 m



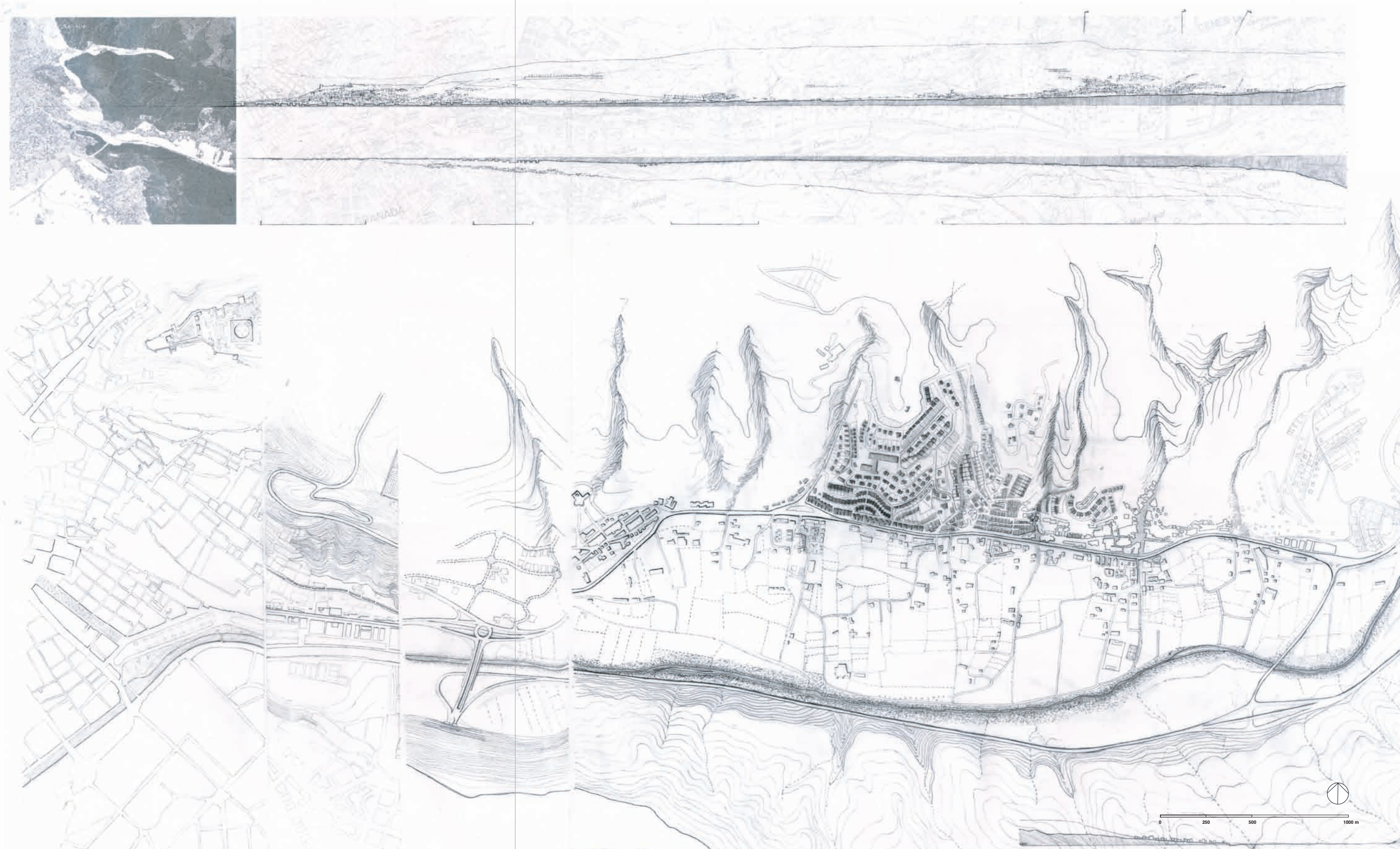
I El río Genil, antes de entrar en Granada, discurre por este valle cerrado en el que la carretera y la autovía a Sierra Nevada -junto con la inmediatez a Granada- están presionando sobre el escaso suelo agrícola -cuya preservación paisajística exige medidas energéticas- y requiriendo un nuevo corredor de movilidad para el transporte público y masivo. Los asentamientos de la margen derecha no disponen de una mediación infraestructural entre la geografía y la residencia. La escorrentía del agua encuentra difícil continuidad a través de la carretera, convertida en calle única de la urbanización lineal intensa.

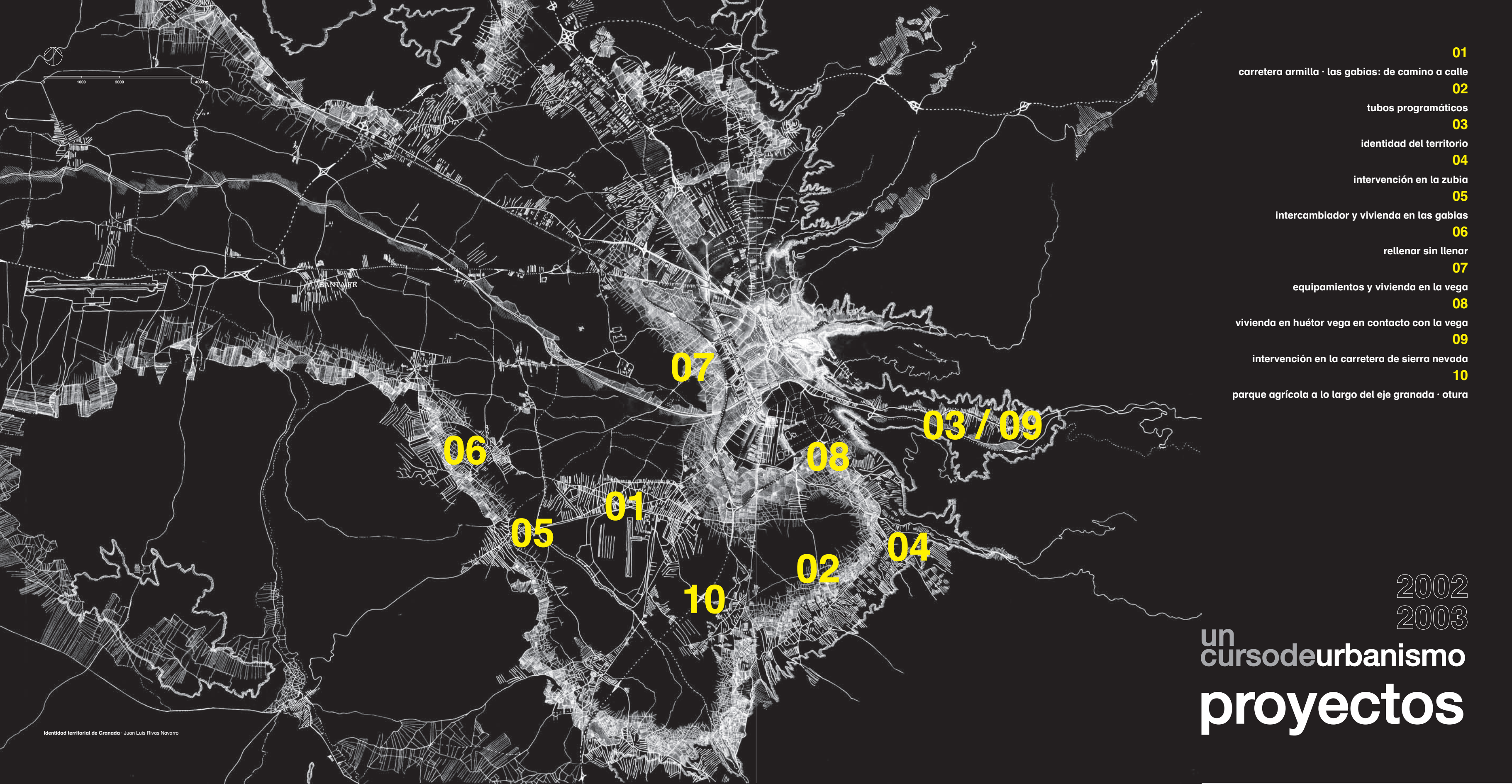
Francisco J. Cardenete · J. Raúl Fuentes · Palma Pajarón
Damián Sánchez · Sandra Sicilia



12 Nuevamente el valle del Genil, pero prestando atención específica a la irrupción del acceso -puerta entre Granada y el valle- y al núcleo urbano de Cenes de la Vega, apoyado en la vieja carretera.

Javier Callejas Sevilla · Dolores M. Gallardo Rubio
Ana V. García Jiménez · Cristina Ruiz de la Fuente Serrano





- 01
carretera armilla · las gabias: de camino a calle
- 02
tubos programáticos
- 03
identidad del territorio
- 04
intervención en la zulia
- 05
intercambiador y vivienda en las gabias
- 06
rellenar sin llenar
- 07
equipamientos y vivienda en la vega
- 08
vivienda en huétor vega en contacto con la vega
- 09
intervención en la carretera de sierra nevada
- 10
parque agrícola a lo largo del eje granada · otura

06

07

03 / 09

08

01

05

02

04

10

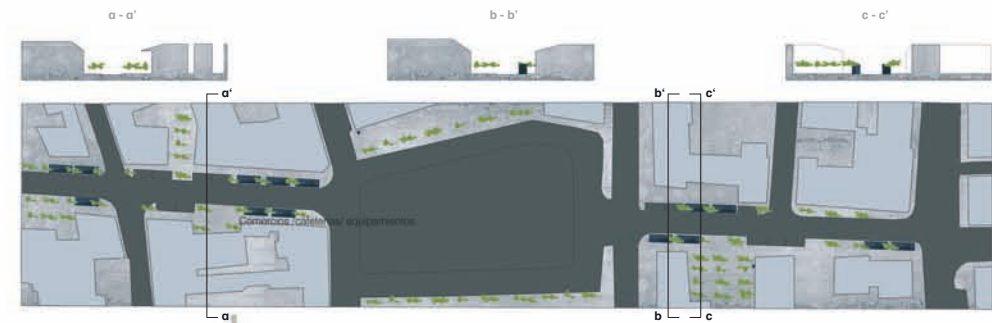
2002

2003

un
cursodeurbanismo
proyectos



Planta proyecto · 01
 Plano de situación · 02
 Planta de análisis / Situación elegida · 03
 Croquis inicial de proyecto · 04
 Detalle en planta / Sección (A)
 Detalle en planta / Sección (B)



El ámbito de actuación del proyecto se enmarca en el eje que conecta el área metropolitana sur con la ciudad de Granada. Este eje canaliza toda la actividad de las poblaciones de Gabias, Churriana y Armilla y las articula como una sola aglomeración urbana, posible germen de la futura ciudad.

Nuestra intervención pretende abordar la problemática de esta vía importante en el tramo comprendido entre la base aérea y el borde sur del pueblo de Churriana. La estrategia de intervención parte de la localización de una serie de puntos estratégicos en el plano que nos ayuden a darle forma a este eje a través de unas nuevas centralidades que refuerzan tanto la estructura preexistente como dan sentido a futuros proyectos, generando una serie de plusvalías en la zona:

- Zona de parque agrícola aprovechando parte de los terrenos de la base aérea.
- Núcleo cultural deportivo y de ocio recuperando e integrando antiguas infraestructuras de la zona.
- Zona residencial integrada en un amplio espacio público en parte reciclado de uno preexistente en desuso.



El eje se convierte con nuestra intervención en un boulevard urbano donde se limita la velocidad, amplía su sección y adecúan sus vías peatonales consiguiendo que entre a formar parte de la trama de la ciudad dejando así su carácter de vía rápida de interconexión.

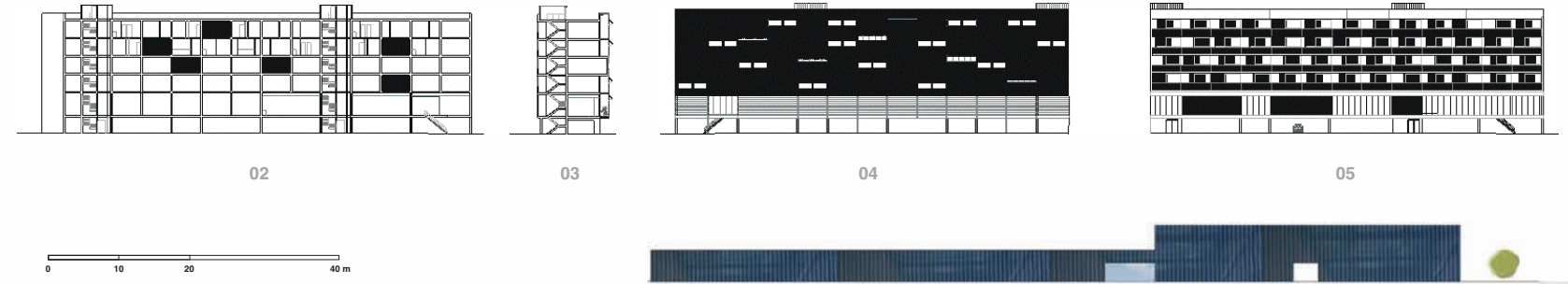
La cabecera de entrada al pueblo es uno de los lugares esenciales a estudiar debido no sólo a su posición estratégica (puerta de entrada, rótula de articulación de los ejes principales), sino también porque es una zona de acumulación de servicios y espacio público, condiciones esenciales de un nuevo foco de actividad de la ciudad objeto de nuestro proyecto.

Para la construcción de la cabecera se toma la decisión de expropiar una zona industrial obsoleta complementada por una serie de equipamientos deportivos y de ocio. Por otra parte se modifica el viario existente creando una única entrada al pueblo, articulando un nuevo funcionamiento de los viales que en ella confluyen.



Cerrada la estrategia de viarios resultan dos nuevas manzanas, la destinada a uso deportivo y la de uso residencial que agrupa dos antiguas manzanas ocupadas hasta entonces por un espacio público mal proyectado, que será reciclado e incorporado a nuestra propuesta de vivienda.

De vital importancia es el tratamiento que nuestra propuesta da a los principales ejes o vías en el interior de la trama residencial, estableciendo una vinculación directa con la nueva propuesta de parque agrícola.

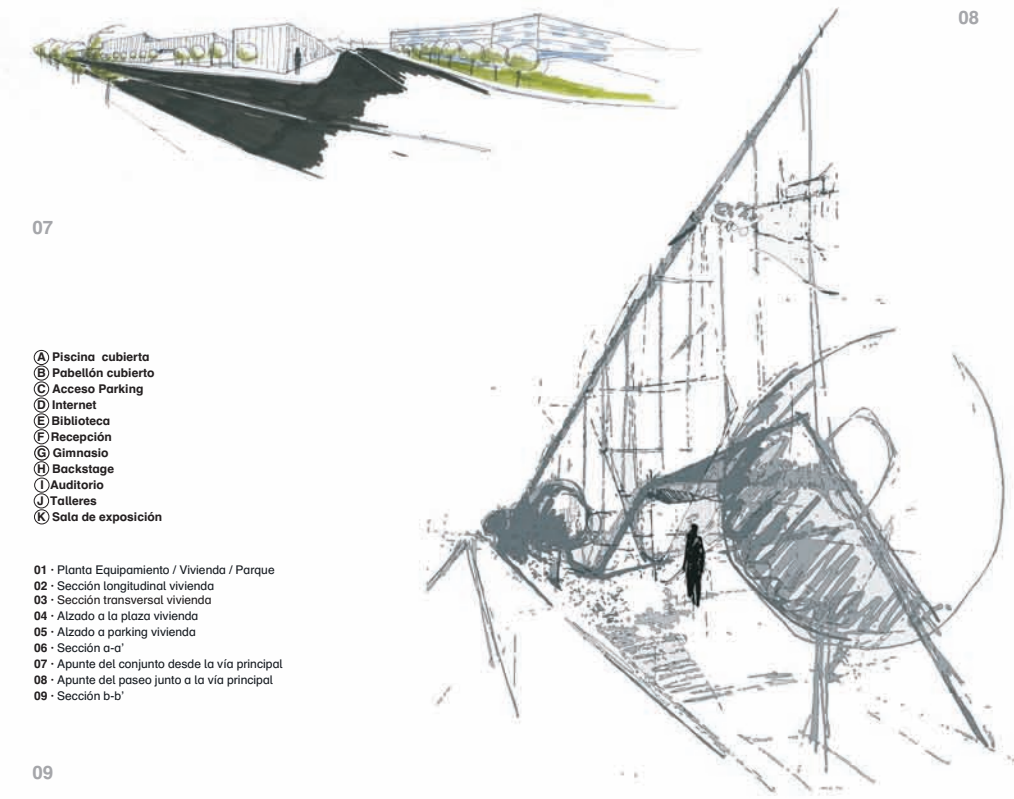


Tras un análisis pormenorizado de los usos y flujos dentro del casco urbano se descubren numerosos problemas y a su vez la posibilidad de múltiples soluciones.

Se propondría la variación de la sección actual de calle, hasta ahora sobredimensionada, infravalorada y en desuso, a través de la inclusión de focos de activación tales como comercios, cafeterías y equipamientos; el espacio peatonal se nutre de la vegetación existente y se amplía con los vacíos generadores de plazas de sombra. Todo ello reutilizando espacios obsoletos y degradados localizados abundantemente en la trama. Todo ello con la intención de generar un movimiento que reactive la calle y la recupere como foco social.

Para resolver parte del punto emblemático de la cabecera se opta por una arquitectura multifuncional, no sólo desde el punto de vista programático, sino además con los distintos aspectos urbanísticos que resuelve; así configura un hito dentro del eje territorial y de en-

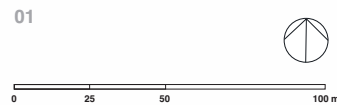
Al introducir las viviendas, éstas actúan de colchón entre el nuevo parque y el polígono articulando un espacio de aparcamiento intermedio, y otro libre que se introduce ahora en una pequeña depresión del terreno delante de las viviendas rodeada por un cinturón que actúa a la vez de límite y de enlace entre la vía y el interior de la manzana.



trada al pueblo, construye el frente de fachada del eje e integra toda una serie de espacios públicos intimamente relacionados con la programática del edificio, surgiendo así distintos parques orientados a la actividad generada en el interior.

El edificio alberga infraestructura para responder a una necesidad cultural y deportiva, integrando un auditorio, una biblioteca, talleres, piscina cubierta..., y otros elementos que responden a las necesidades más frecuentes de la ciudad, como son espacio de aparcamiento subterráneo y espacio público.

La singularidad de la intervención que recoge las viviendas y el nuevo parque viene dada ya por la sugerente transformación de la manzana que contenía el gran parque público y unos viejos secaderos; el primero había constituido una fuerte inversión para el organismo público pero su uso resulta casi anecdótico, creemos debido no sólo a un mal planeamiento del mismo sino también a su enclave en medio de un obsoleto polígono industrial.



Proponemos

- Una línea de metro que recorre el borde del cinturón de Granada
- El metro irá en superficie recorriendo el paisaje de la Vega
- En los puntos de contacto con los núcleos rurales se introducirá bajo tierra para que se conforme encima un borde que trata de unificar los dos tejidos: el urbano y el verde de la Vega
- Se enlazarán vías de cinturón y de radialidad a través de este proyecto de filtro adecuado al paisaje.

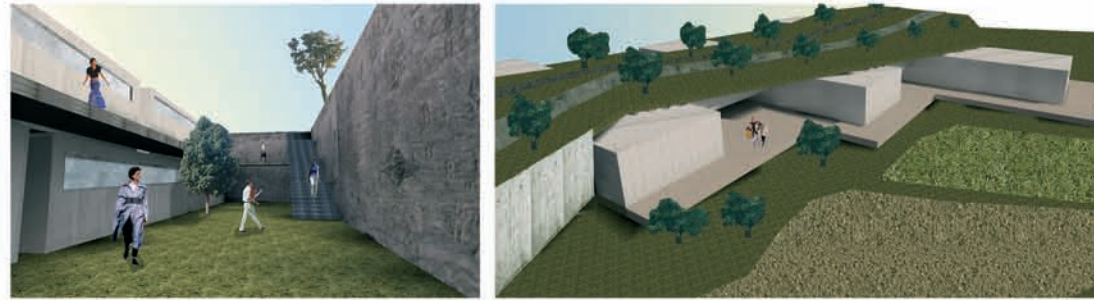
Centramos la propuesta en el borde de la Zubia con la Vega

Tubos programáticos

- Tratamiento de borde que genera un crecimiento bidireccional: la ciudad entra en la vega, la vega en la ciudad
- Pone especial atención a una combinación de diferentes flujos de movimiento y de uso por medio de superposición de capas
- Permite la permeabilidad multidireccionalmente
- Adecuación del paisaje

- 01 - Vista interior del patio común de vivienda
 02 - Vista de los pabellones del campo agrícola
 03 - Tubos programáticos
 04 - Plano de situación
 05 - Croquis implantación
 06 - Planta general

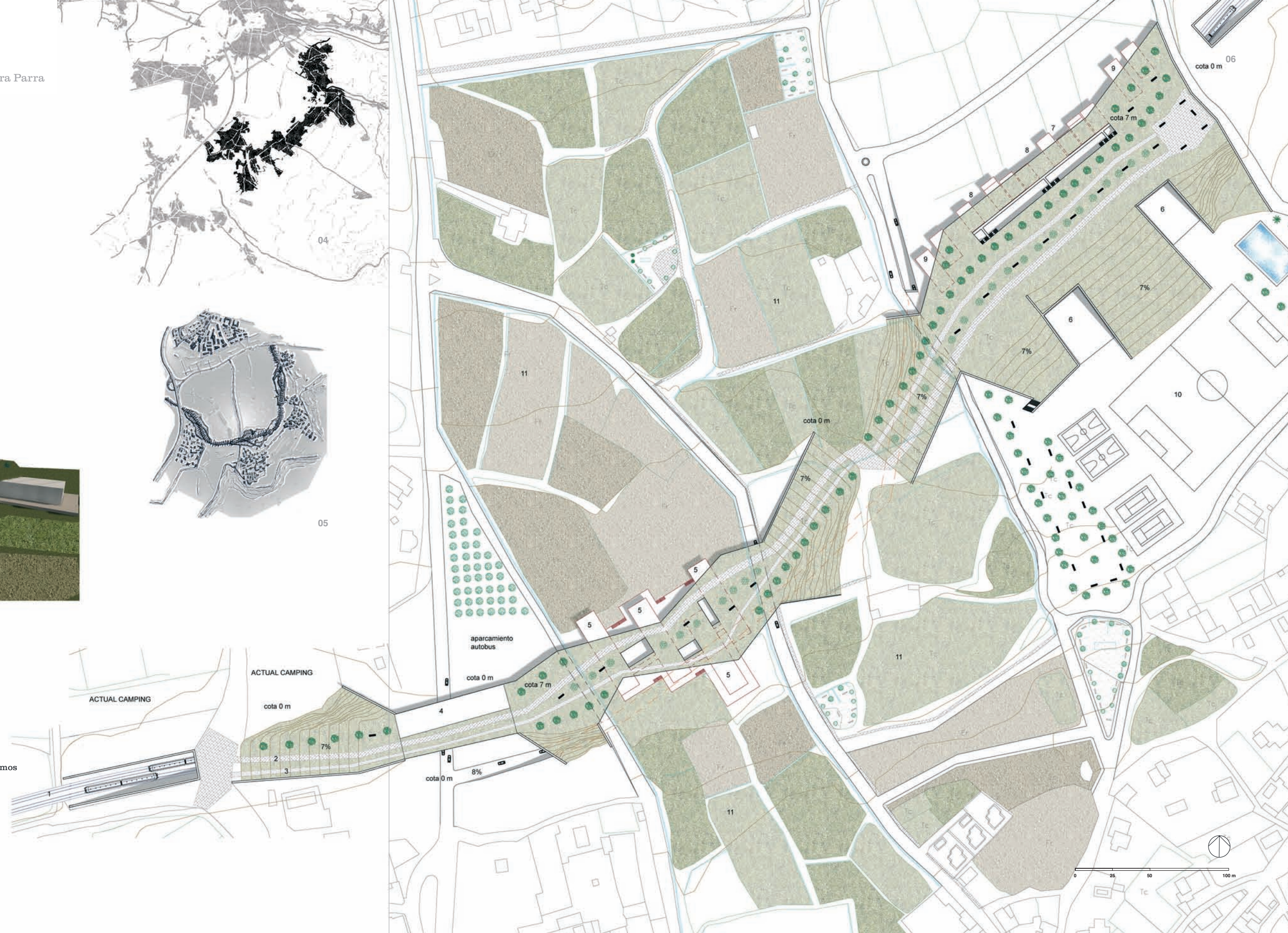
01 / 02



03



1. puntos en los que el metro de superficie entra bajo tierra para no crear frontera en este borde que proyectamos
2. camino peatonal que recorre el boulevard
3. camino de bicis que recorre el boulevard
4. estación intermodal para metro y autobús
5. centro con pabellones para administración y promoción del parque agrícola
6. pistas deportivas con frontón, tipo padel, etc
7. vivienda que se oculta bajo el boulevard con un gran patio corrido común para acceso
8. pasos libres desde noreste al patio común de la vivienda
9. equipamientos de comercio, ocio, etc
10. complejo deportivo
11. gran parque agrícola de enseñanza y conservación de la labor agrícola





01

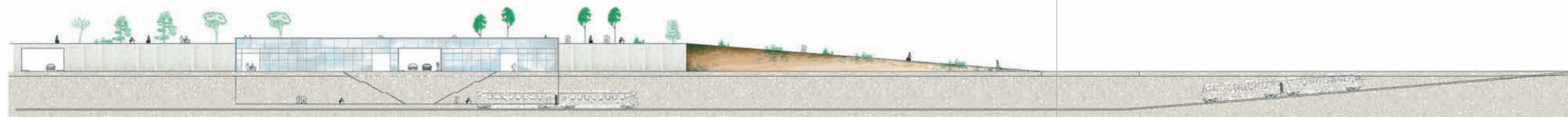
Viviendas de 140 m2

- Línea de 10 viviendas por planta, en total con 2 plantas = 20 viviendas
- Orientadas a la cara noroeste (vega) con zona de noche, y a un espacio de patio comunitario de acceso hundido en el boulevard al que dan las zonas de día (sureste).

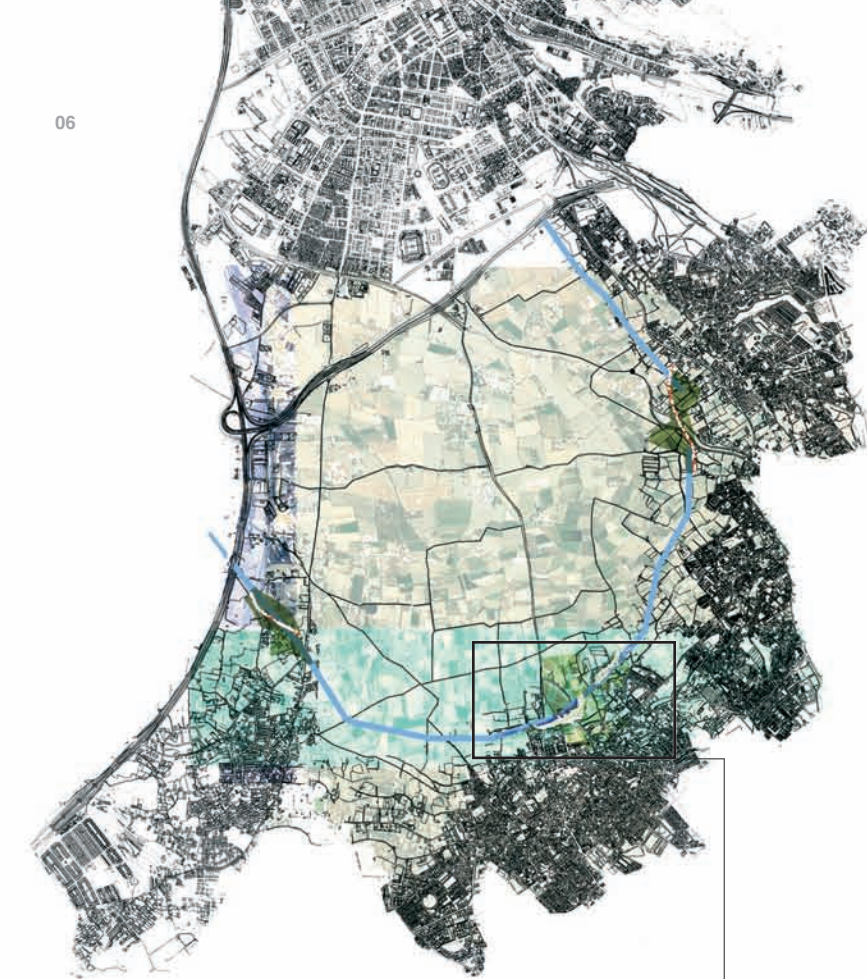
Parque agrícola

- Introduce un eje verde de la Vega hacia la ciudad
- Durante el crecimiento de la ciudad, éste generaría un pulmón verde para ella

02



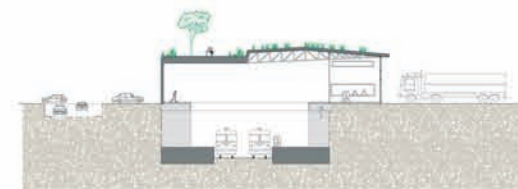
06



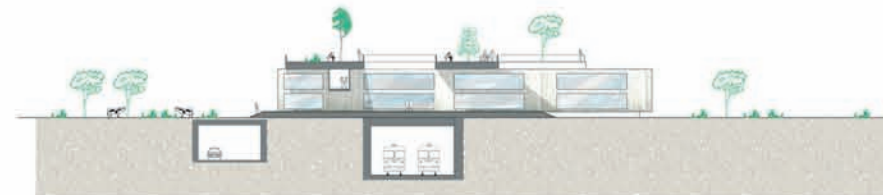
zona desarrollada en detalle

- 01 - Planta vivienda
- 02 - Alzado por estación intermodal para metro y bus
- 03 - Sección por estación intermodal para metro y bus
- 04 - Sección por centro de pabellones para administración y promoción del parque agrícola
- 05 - Sección por vivienda
- 06 - Situación

03



04



05



01 - Plano de situación
02 - Sección transversal
03 - Sección centro piragüismo
04 - Planta general

(A) Feria de muestras
(B) Cine
(C) Restaurante
(D) Biblioteca
(E) Viveros
(F) Museo
(G) Centro de Piragüismo
(H) Centro Comercial



0 100 200 400 m



Localizamos 3 zonas donde el crecimiento de Cenes se ha extendido adentrándose en la Vega y aprovechando los puntos donde la topografía es más amable; es aquí donde introducimos los módulos de vivienda, a lo largo de tres ejes perpendiculares al río y que terminan con unos elementos de potencia visual más reconocible que van marcando un ritmo perceptible desde la carretera y que recuerdan al ritmo que llevan los barrancos que forman el paisaje, van repitiendo paisaje.

Éstos elementos más reconocibles corresponden a usos urbanos de los que carece Cenes, como son un cine, un museo y una biblioteca, formando un eje cultural.

A esta acción se le hace el negativo y como resultado se forman tres espacios libres dentro de la ciudad que sirven para aliviar el tránsito peatonal de la vía principal de Cenes y así ligar la ciudad a la Vega (llevar la Vega a la ciudad, llevar la ciudad a la Vega)



02

La estrategia de intervención va orientada a la conservación del carácter del lugar. Cenes de la Vega se caracteriza por su paisaje, y éste se debe al ritmo que va creando su topografía con sus pronunciados barrancos. Este paisaje se forma por repetición; así, se plantea un parque agrícola en la zona de vega reclusa entre el río Genil y la abrupta topografía al sur de Cenes de la Vega, de modo que se establecen una serie de caminos bordeando las parcelas que anteriormente fueron agrícolas y hoy recuperamos con distintos usos deportivos, culturales, mezclados con los de explotación agrícola.

Hay 2 tipos de caminos, los primeros perpendiculares al río de 3m de anchura que procuran una conexión tanto física como visual de la ciudad con la vega, y los segundos, de 2m de anchura que facilitan la conexión de los anteriores; ambos tienen un carácter peatonal. Junto a éstos; proponemos un tercer camino que cruza toda la extensión



03

Completando la actuación se plantea un centro de actividad más intensa allí donde el río se curva, con estos usos:

- Un centro lúdico-comercial que se sitúa como telón de fondo de Cenes y sirve de intercambiador de cota.
- Un centro de piragüismo que aprovecha los recursos del río y aún a las actividades deportivas a lo largo del río.
- La última de las instalaciones: un núcleo de albergues asociados al flujo hacia Sierra Nevada se posiciona perpendicularmente al río.

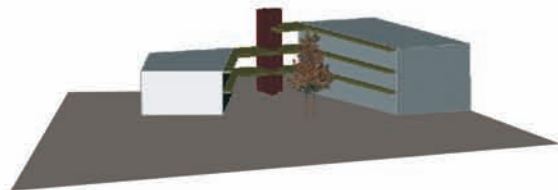
La implantación lateral facilita una posible y futura expansión del programa.

Como condiciones de partida, debía ser un objeto de posible repetición, barato, versátil y autónomo.

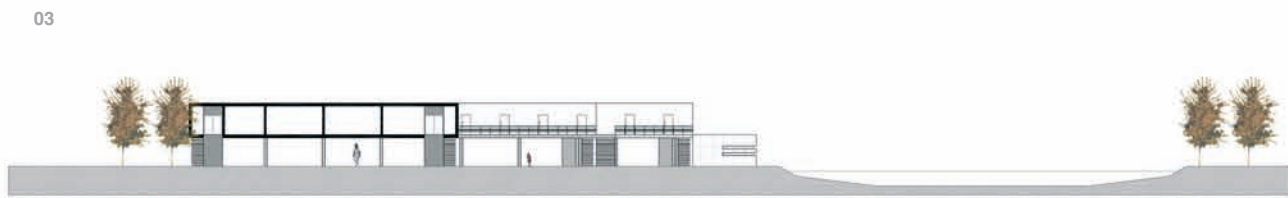
La solución consta de una caja de madera apoyada sin modificar lo pre-existente.



01



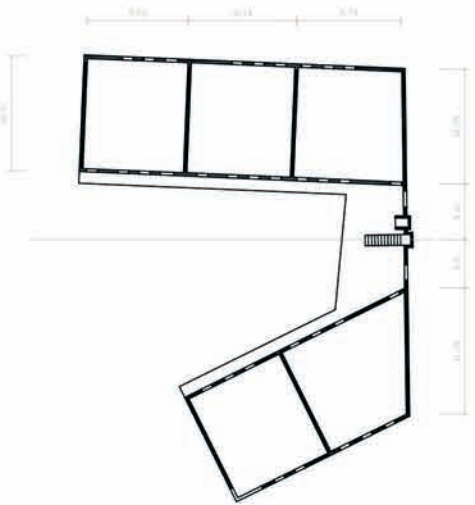
02



03



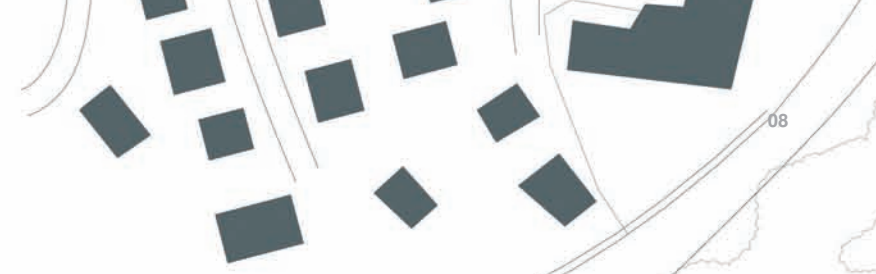
04



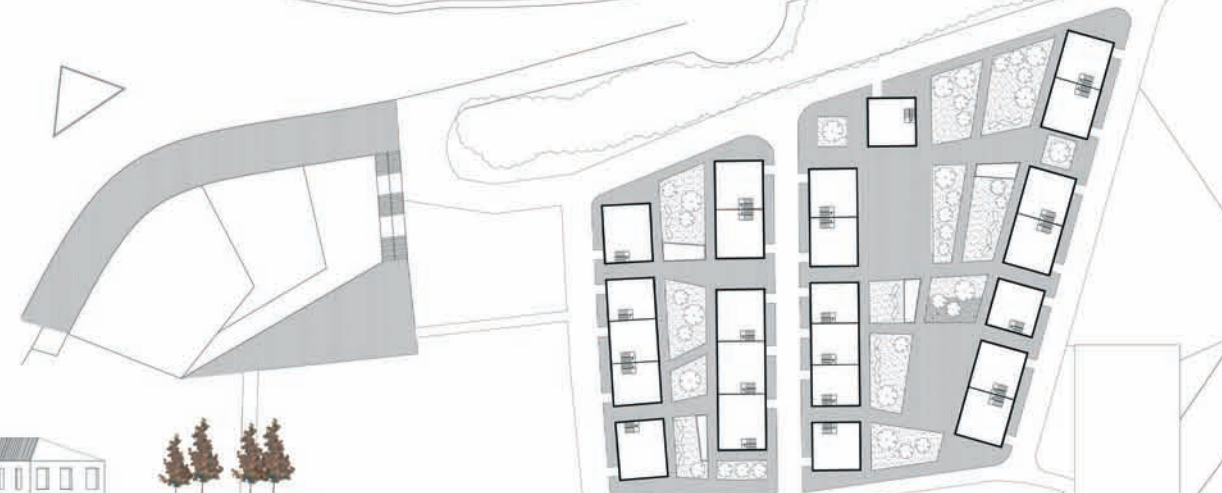
06

- 01 - Sección transversal vivienda de media densidad
- 02 - Volumetría vivienda de media densidad
- 03 - Sección Biblioteca / Albergue
- 04 - Sección longitudinal vía principal viv. media densidad
- 05 - Planta vivienda media densidad
- 06 - Planta tipo vivienda media densidad
- 07 - Vivienda baja densidad
- 08 - Planta vivienda baja densidad
- 09 - Sección longitudinal área viv. baja densidad

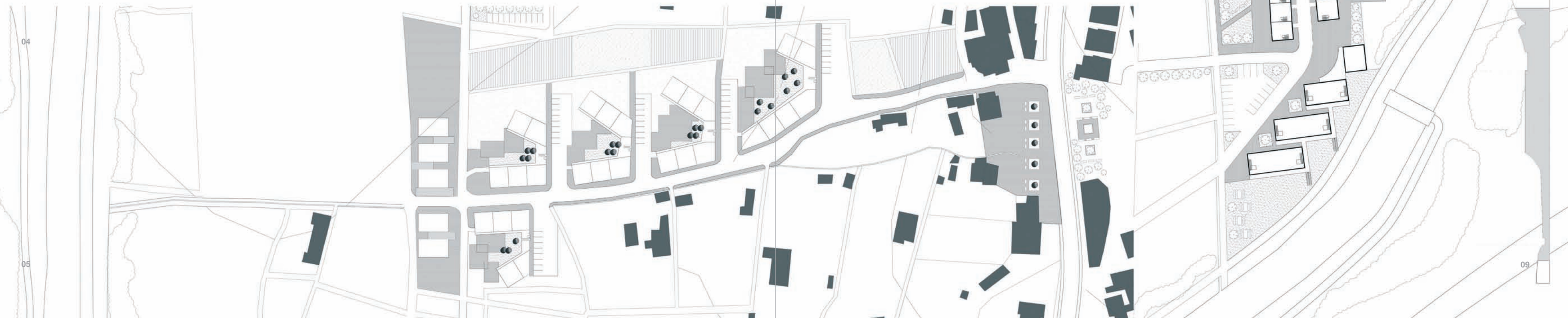
07

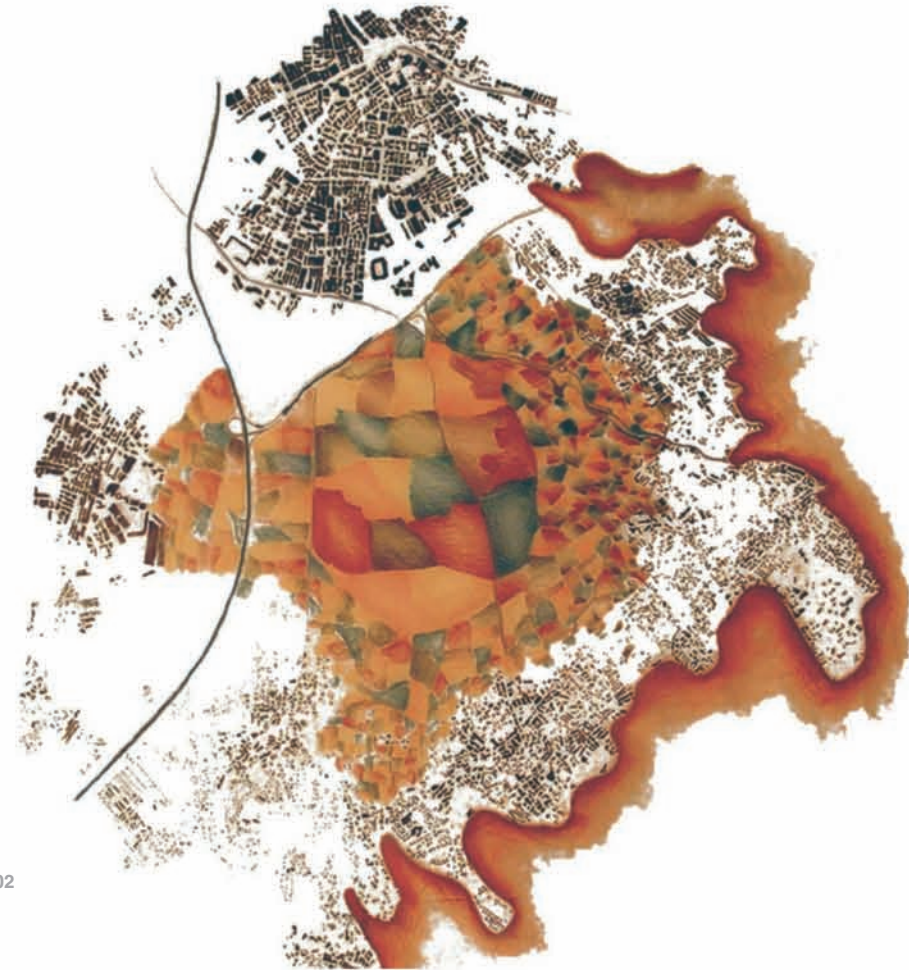


08



09





02

La Zubia / Área metropolitana Sur:

Encontramos interesante como tema de proyecto la búsqueda de una nueva identidad de conjunto recuperando la relación con el territorio.

Nos centramos en la Zubia. Como punto de partida buscamos reforzar la relación entre los pueblos del área metropolitana Sur. A partir de ahí surgió la posibilidad de repensar el parque que se encuentra en

la confluencia del eje Granada - Cumbres Verdes y el cinturón que une estos pueblos. A partir de él proponemos tres puntos de actuación que forman parte de un mismo proyecto:

- Un parque en la Vega
- Una intervención en el parque central de la Zubia
- Vivienda en la salida del pueblo hacia Cumbres Verdes, en el futuro límite de la población.

El Parque en la Vega:

Intervención paisajística como filtro entre Vega y ciudad. Aprovechamos una parcela de tierras en desuso para producir un paisaje arbóreo. Una retícula de frutales, una serie de "jardines secretos". Un camino principal recorre el parque casi en su totalidad desembocando en una vía peatonal que conectaría con el comienzo del Parque Natural de Cumbres Verdes, mediante veredas en el último tramo. En el corazón del Parque se reutilizan las edificaciones preexistentes: Un museo sobre la Vega, una granja escuela y un restaurante.

En contacto directo con el Parque en la Vega y comunicado con el espacio público conformado por la biblioteca y el nuevo Ayuntamiento se dispone una zona de servicios: aparcamientos, un palacio de usos múltiples en contacto con la nueva vía de acceso a Cumbres Verdes y un hotel.



03

Recuperación del parque Central de la Zubia:

Trasladamos el Ayuntamiento al Cortijo de Huerta Grande y configuramos un nuevo espacio para biblioteca. El pavimento y una hilera de árboles crean un espacio recibidor que sirve de acceso a la biblioteca y puede ser utilizado como terraza de la cafetería. La biblioteca se abre al nuevo anfiteatro, que al mismo tiempo se comparte con el Parque.

La Vivienda, carretera de Cumbres Verdes:

Pretendemos establecer un límite más difuso entre el pueblo y el área de terreno protegido como espacio verde. Tres piezas filtran la relación entre lo urbano y lo natural. Atravesamos el "paisaje" para conquistar la plataforma superior.

04



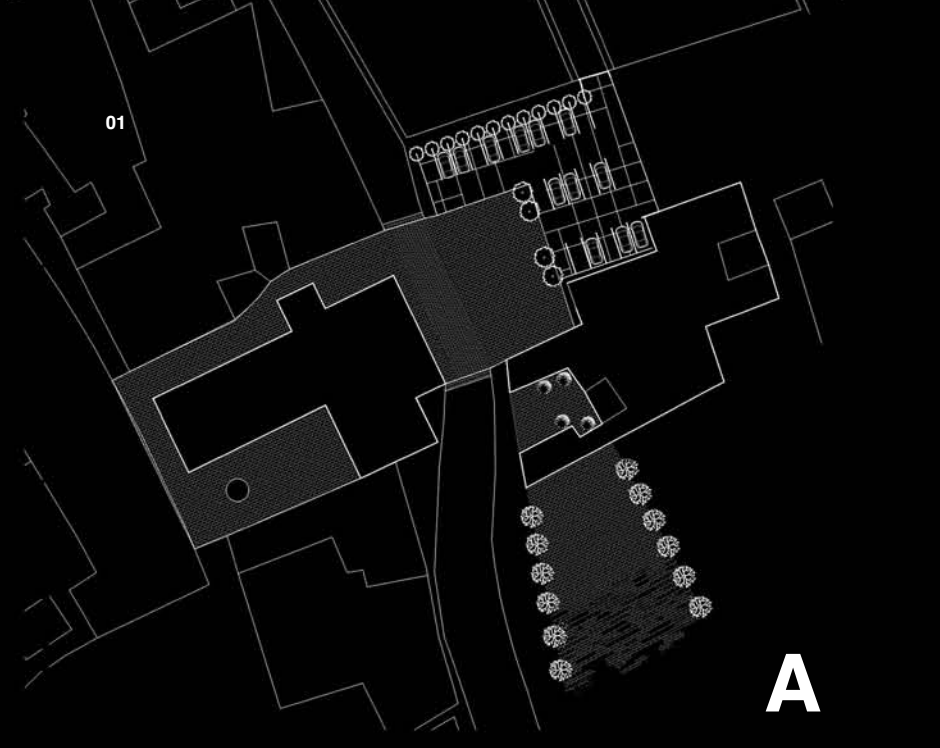
05

- 01 · Plano de situación
- 02 · Análisis del vacío natural existente
- 03 · Planta zona Sudoeste del Parque en la Vega
- 04 · Muro perimetral del parque propuesto
- 05 · Vista de parcelas de árboles frutales
- 06 · Plano de análisis de la Zubia · Localización de espacios libres
- 07 · Relación Granada / La Zubia

06

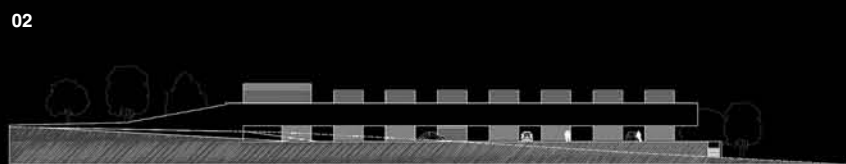


07

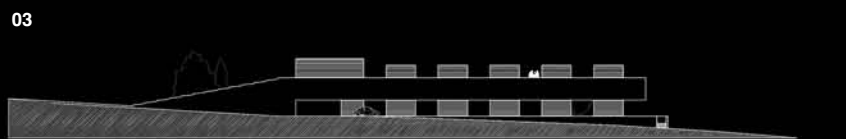


01

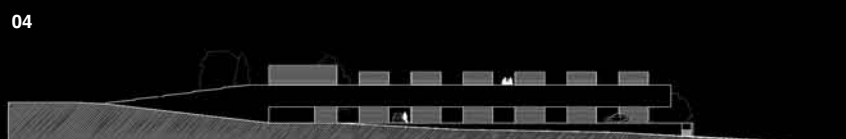
A



02



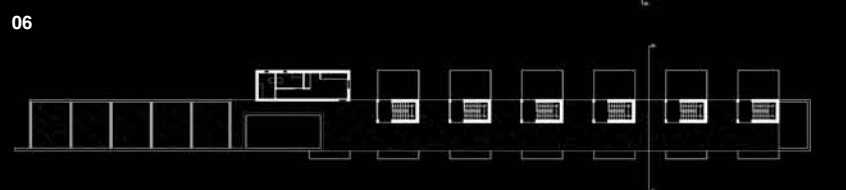
03



04



05



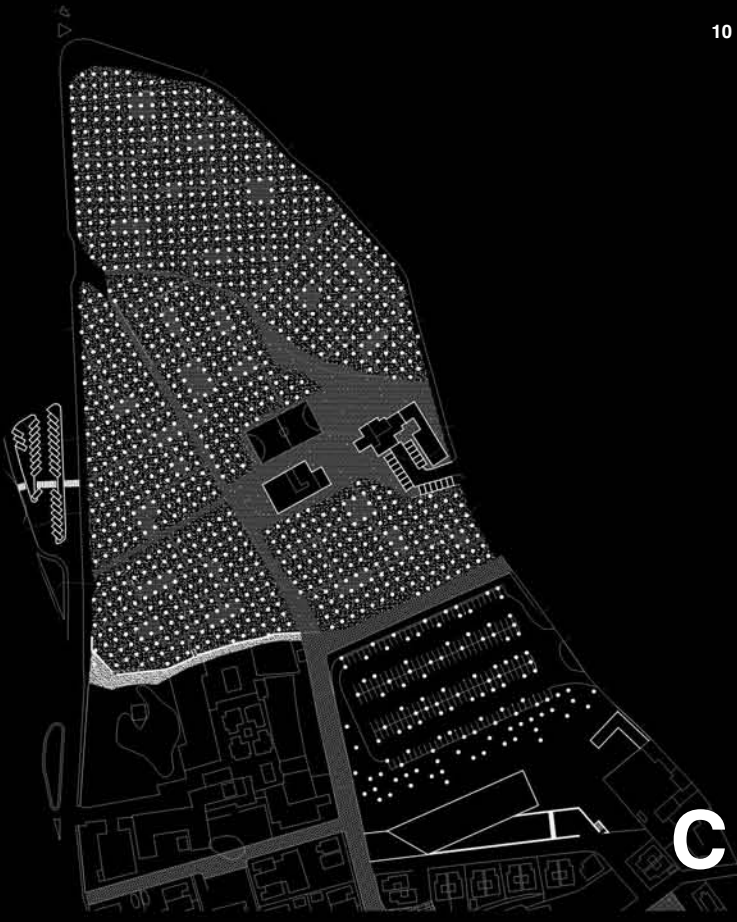
06



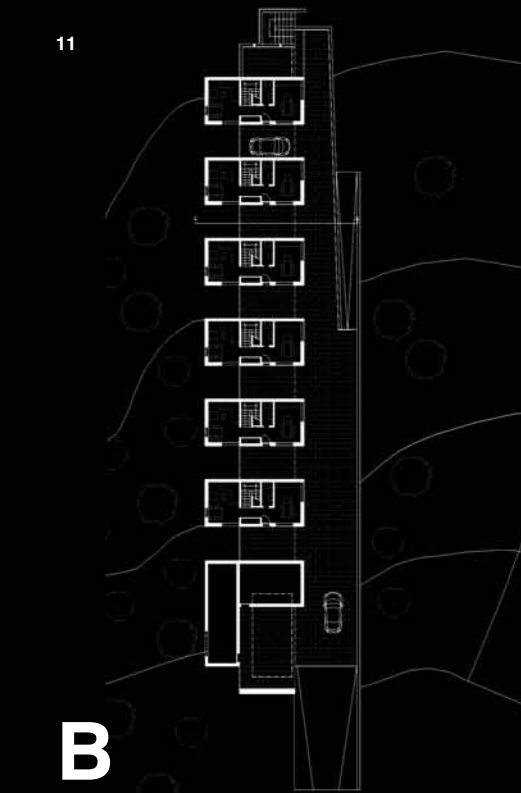
07 / 08

9

10

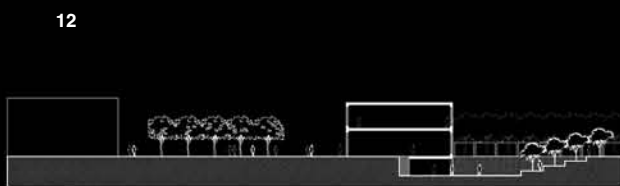


C

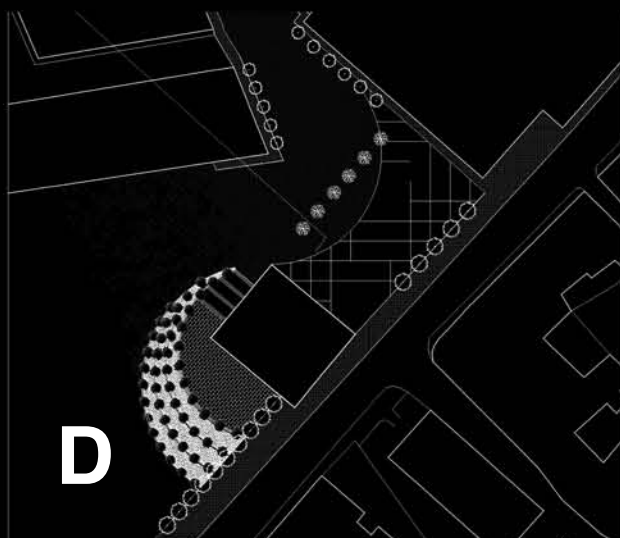


11

B



12



D



13

D

C

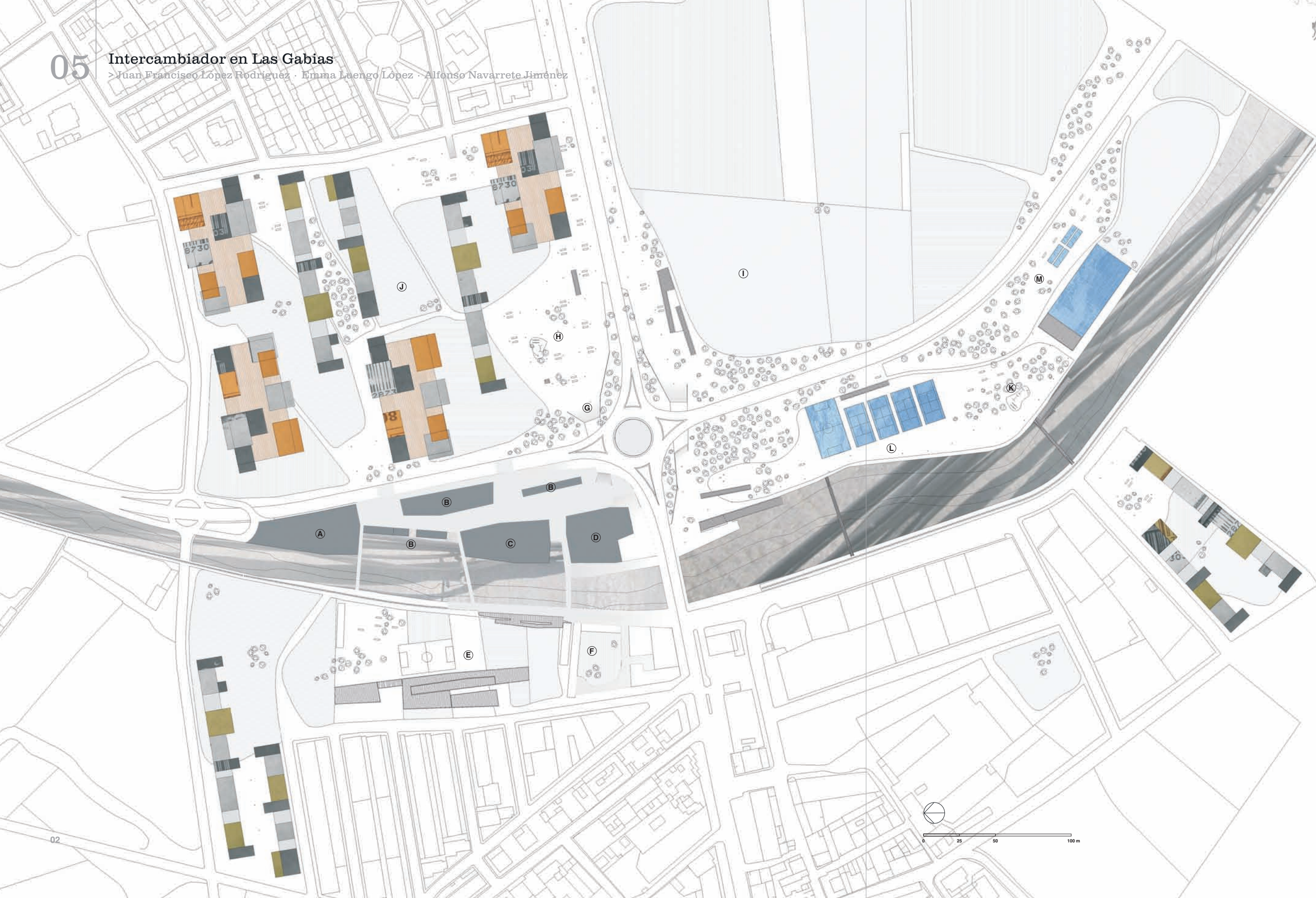
A

B

- 01 - Planta espacio público Ayto. / Iglesia
- 02 - Alzado para 7 viviendas
- 03 - Alzado para 5 viviendas
- 04 - Alzado para 6 viviendas
- 05 - Planta primera tipo (6 viviendas)
- 06 - Planta terraza tipo (6 viviendas)
- 07 / 08 - Planta baja viv. / Planta primera viv.
- 09 - Sección transversal vivienda
- 10 - Planta Parque en la Vega / Plaza Ayto.
- 11 - Planta baja - Acceso viv. (6 viv.)
- 12 - Sección / Planta espacio público Biblioteca
- 13 - Planta - Inserción en la trama de todas las intervenciones



0 100 200 400 m

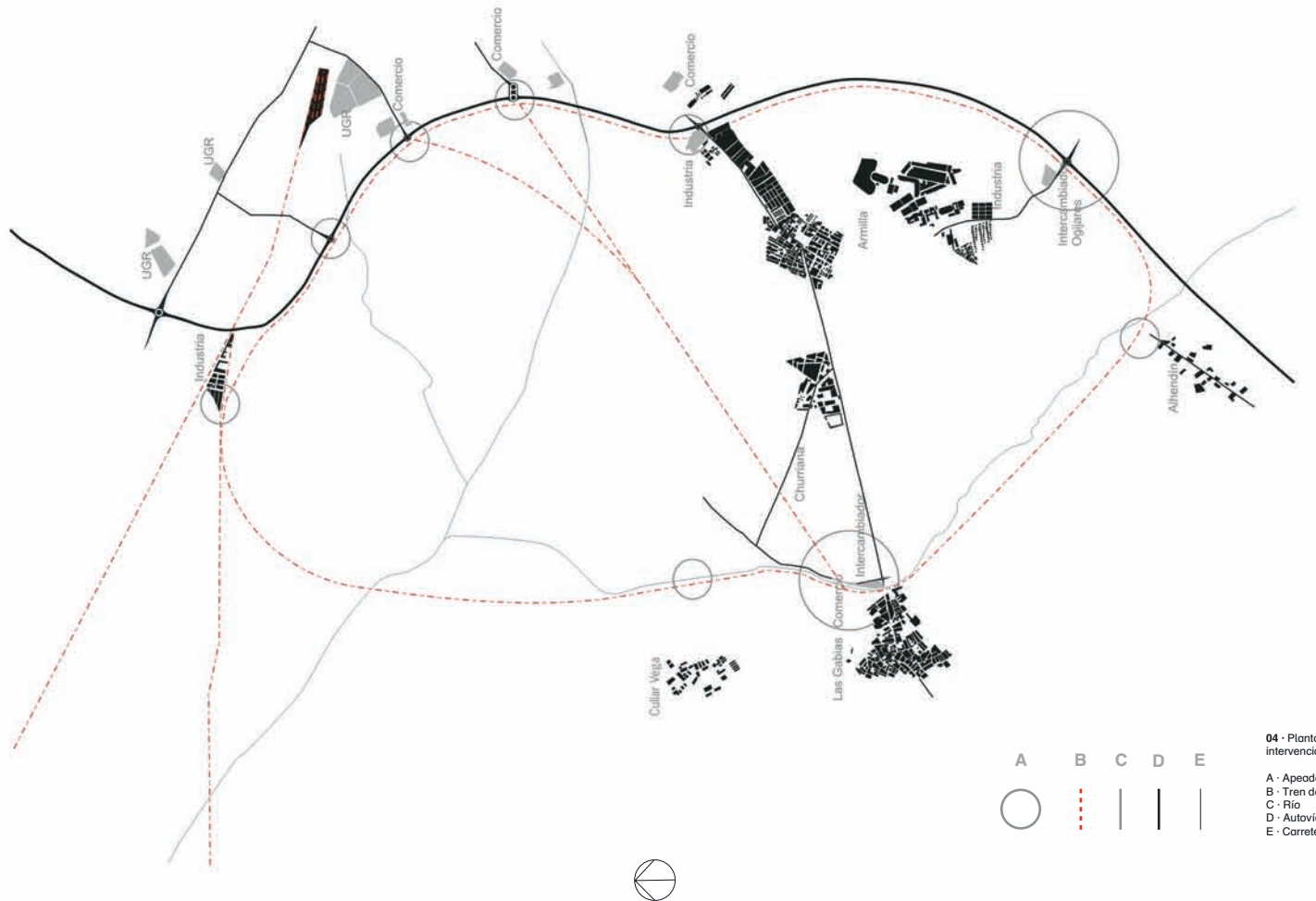


01 - Plano de situación
02 - Planta proyecto

- (A) Dotaciones Municipales
- (B) Comercio
- (C) Sala de proyecciones
- (D) Centro Cívico
- (E) Colegio
- (F) Apeadero
- (G) Paso Subterráneo
- (H) Plaza dura
- (I) Parque Comercial Agrícola
- (J) Cultivos
- (K) Parque Dilar
- (L) Campo de Fútbol / Pistas de Tenis
- (M) Piscina / Petanca

A escala territorial proponemos la organización de una red de metro ligero que conecte la Vega con la ciudad, a la que se enganchan nodos de distinta intensidad que constituirán los gérmenes de nuevas centralidades urbanas. Relacionamos la traza ferroviaria con el cauce del río y espacios verdes, como una manera de integrar la infraestructura en el paisaje de la Vega. Caminos asociados a ríos y acequias. La importancia de estos núcleos es variable con el fin de imprimirles caracteres diferentes. Así, tenemos desde pequeños apeaderos, hasta grandes intercambiadores asociados al comercio y viviendas (nudo de las Gabias), o un gran aparcamiento en un nudo de la autovía (salida Ogijares).

El análisis previo nos hizo evidente la existencia de una gran actividad de comercio, industria ligera y equipamientos (Campus de la Salud) concentrada en la salida de la autovía correspondiente a Armilla, constituyéndose como la Puerta Sur de Granada. Con el fin de equilibrar esta zona del área metropolitana se propone la creación de un nuevo centro de actividades en el municipio de Las Gabias, generando así una bipolaridad. Este nuevo nodo engloba comercio, ocio, residencia, intercambiadores... constituyéndose como una alternativa para los pueblos de ese área. Al mismo tiempo se propone la distribución del tráfico rodado que circula por esta zona en varias vías, de manera que descargue la carretera de Churrana y se evite el colapso del nuevo nudo que proponemos.

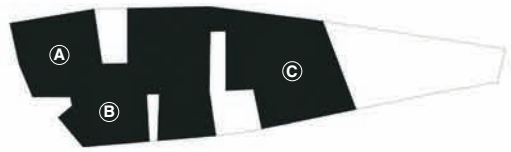


04 - Planta Intervención a nivel territorial

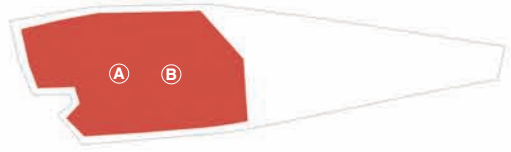
A - Apeadero
 B - Tren de cercanías
 C - Río
 D - Autovía
 E - Carretera

Planta primera Intercambiador - 01
 A - Biblioteca / B - Cafetería / C - Ocio Nocturno
 Planta segunda Intercambiador - 02
 A - Mercadillo / B - Aparcamiento
 Planta tercera Intercambiador / Aparcamiento - 03

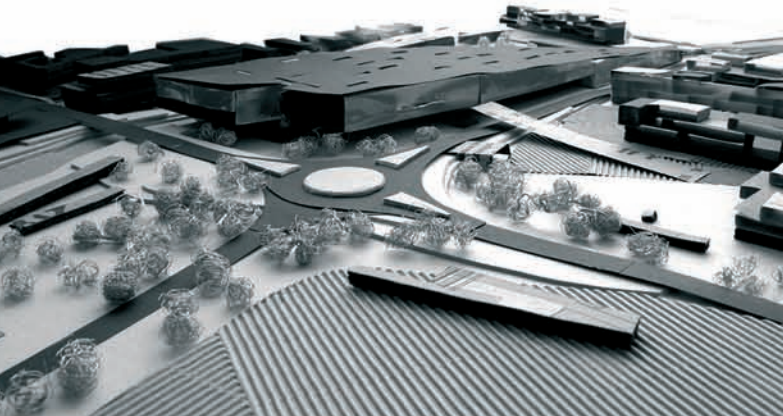
01



02



03



En el nodo aparece un intercambiador formado por un gran aparcamiento y por un apeadero de tren ligero. Asociado al intercambiador aparecen espacios comerciales para actividades comunitarias y ocio.

la vivienda

Proponemos dos tipologías residenciales: con una sola crujía orientada aprovechando el máximo soleamiento, destinadas a la familia tradicional y apartamentos relacionados mediante espacios comunitarios y patios, destinados a personas ancianas.

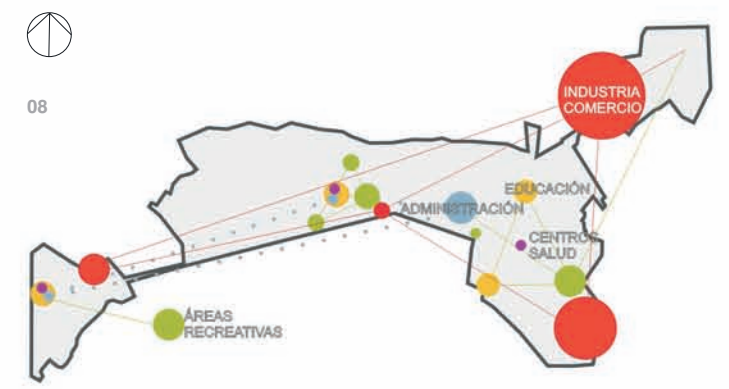
el parque comercial agrícola

Espacio comercial de carácter agrícola que funciona como un gran mercado manteniendo los rasgos de la Vega, conformándose como otra actividad ofertada a la población metropolitana.

el parque Dílar

Zona de ocio asociada al cauce del río que contiene instalaciones deportivas y recreativas diversas; este parque funciona como pulmón no sólo para las Gabias sino para todos los pueblos circundantes. Se relaciona directamente con la residencia y la zona industrial.

05 - Vista de la zona junto a piscina municipal
 06 - Vista calle interior viviendas
 07 - Vista calle trasera intercambiador / comercio
 08 - Plano de usos del triángulo Gobia / Armilla / Ojijares



08

En el nodo aparece un intercambiador formado por un gran aparcamiento y por un apeadero de tren ligero. Asociado al intercambiador aparecen espacios comerciales para actividades comunitarias y ocio.

Nuestra propuesta de crecimiento de la residencia asociada a este área metropolitana pasa por una reinterpretación de la ciudad jardín. Edificios de poca altura con espacios comunitarios ligados a zonas de cultivo y alineados con el río.

Planteamos una nueva interpretación de los espacios naturales de la Vega. Asociamos al cauce del río las viviendas, el ocio y el transporte masivo. Parques lineales que sirven de elementos de ordenación metropolitana, con capacidad distribuidora, construcción del paisaje.

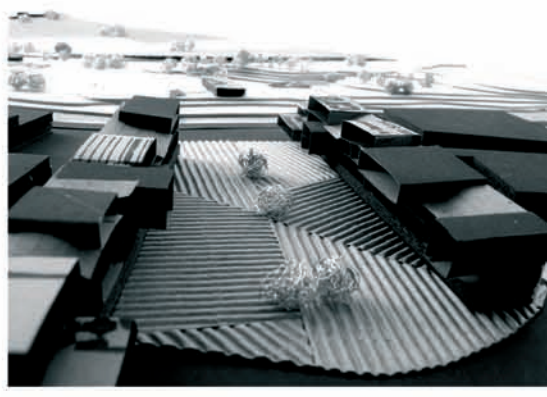
el intercambiador

El intercambiador es permeable en planta baja, generando una relación con la ribera del río y permitiendo el paso a través de él. Se relaciona con el apeadero del tren mediante pasarelas ligeras. En planta baja incorpora comercios, centro cívico, dotaciones municipales y sala de proyecciones. En planta primera, biblioteca, cafetería y una zona que albergaría el ocio nocturno del área. En planta segunda y

05



06

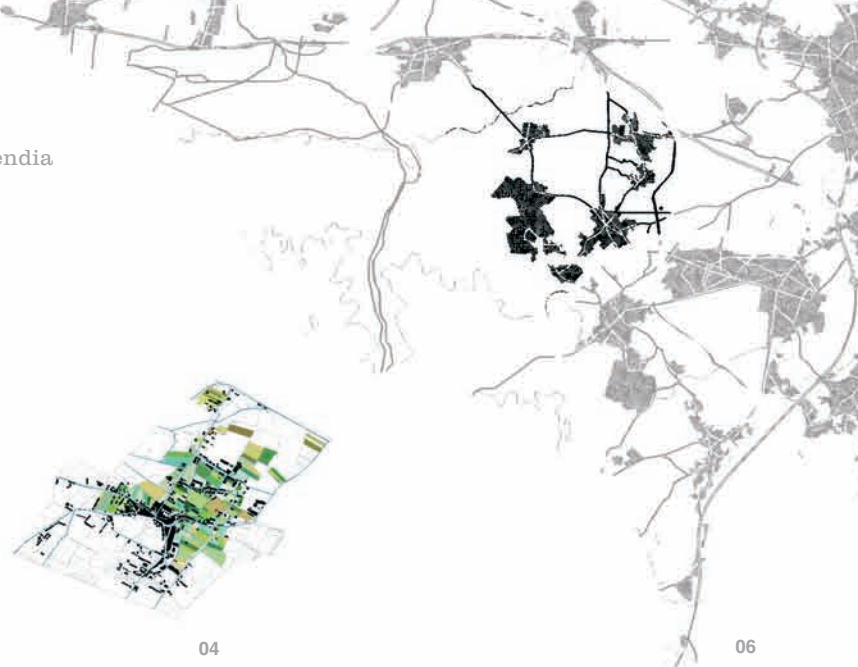


07

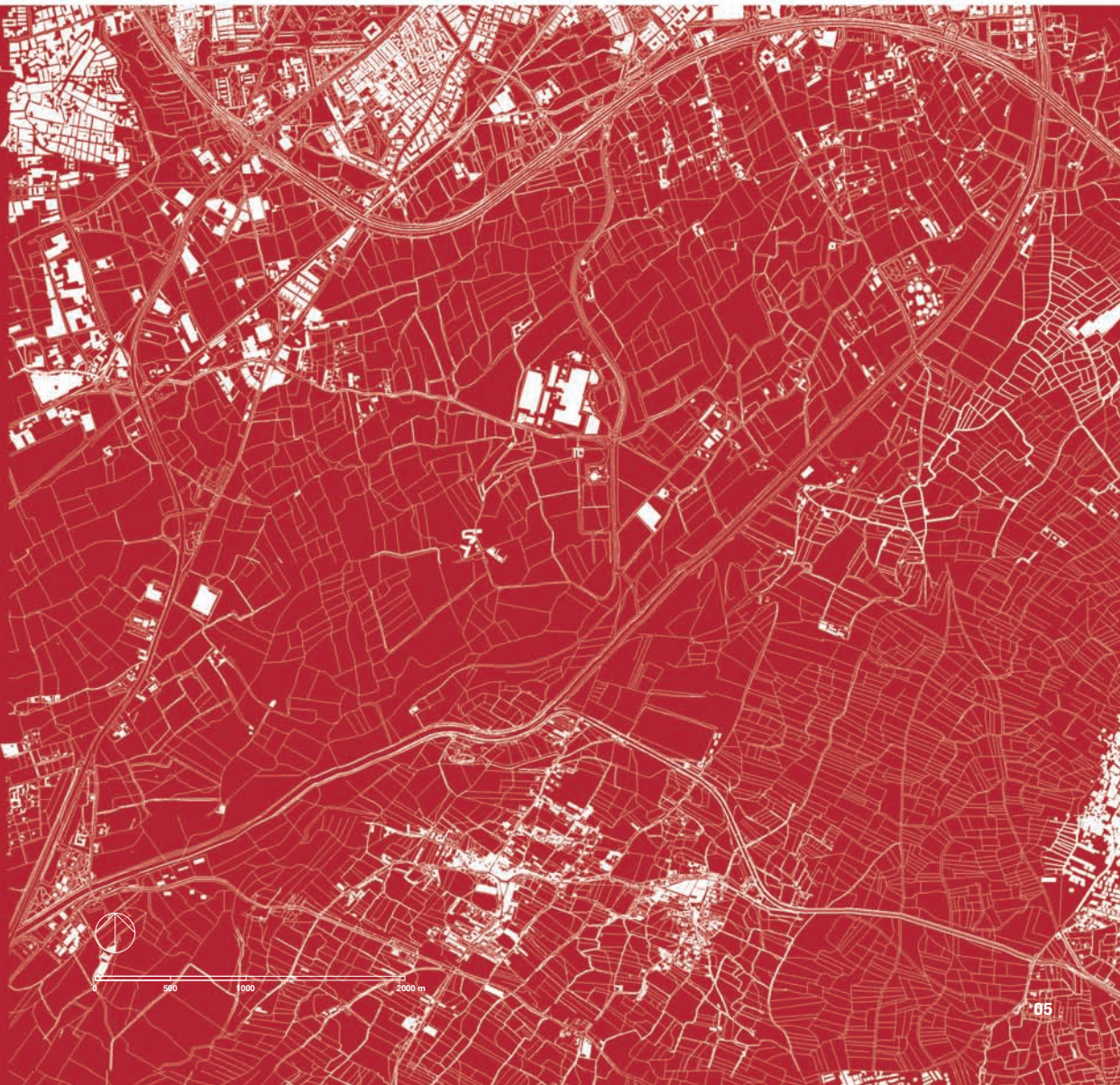




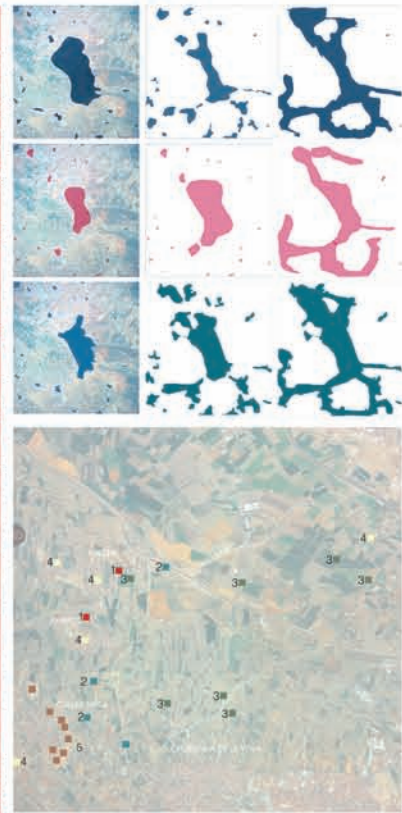
01 02 03 04



06

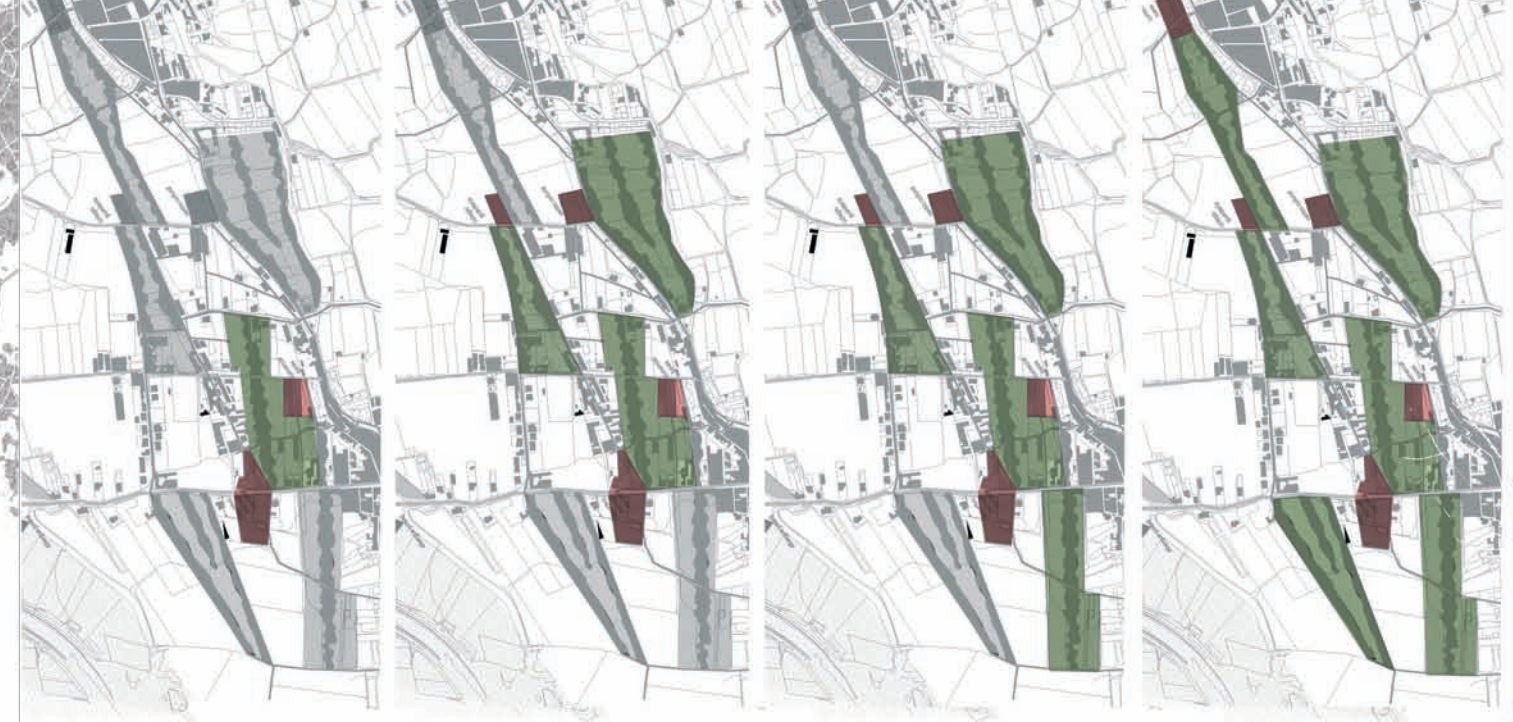


05

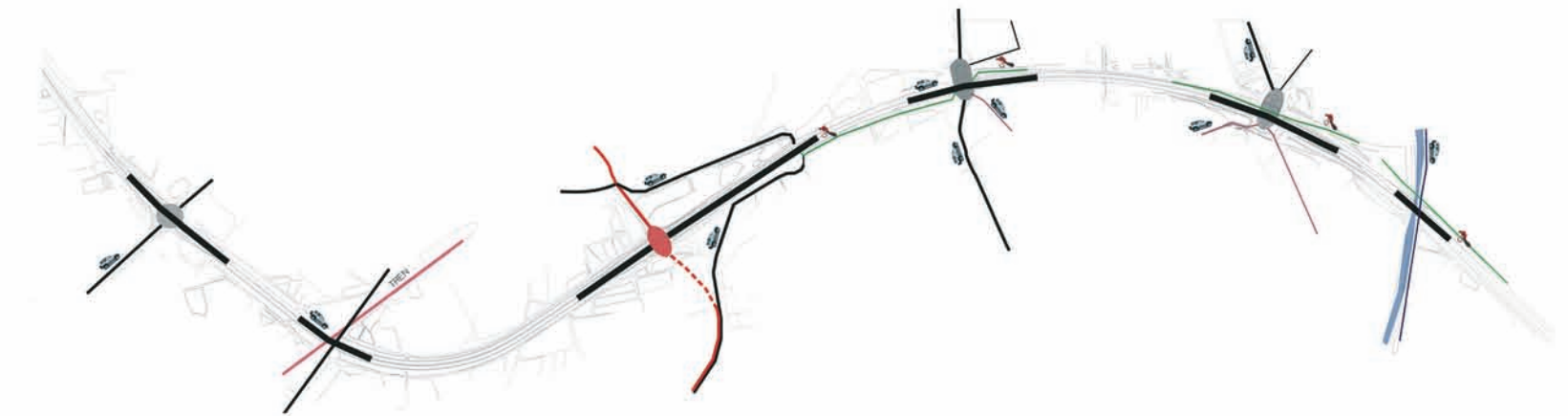


A) Dotaciones Municipales
B) Tipologías de la Vega
C) Análisis de los nudos

01 · Purchil
02 · Cúllar Vega
03 · Ambroz
04 · Análisis de la estructura urbana de Purchil
05 · Relación entre la zona elegida y la ciudad de Granada
06 · Plano de situación
07 · Croquis inicial del área de intervención



2004 2010 2020 2025



07

A · Dotaciones municipales

La disminución de población de Granada capital está íntimamente relacionada con el aumento en los pueblos que la circundan, aunque en ambos encontremos un incremento de suelo construido. A pesar de esto, el crecimiento de equipamientos sólo surge en la capital, siendo nulo en el área metropolitana, quedando ésta como dormitorio y provocando problemas de colapso en la ciudad.

Proponemos equiparar ambas zonas dotándolas de una misma identidad de ciudad.

B · Tipologías de la Vega

01 · Huerto > La vivienda se entiende como una doble parcela de construcción y de Vega.

02 · Límite > Vivienda que surge alineada con el margen físico (acequia o río) o viario (peatonal o rodado).

03 · Dispersa > La vivienda se coloca aislada, sin referencia urbana alguna, inserta en la estructura agrícola.

04 · Acumulada > La vivienda empieza a buscar vecindades colocándose donde ya se ha iniciado una agrupación anterior de viviendas.

05 · Parásita > viviendas que se adhieren a las tramas urbanas más consolidadas de la Vega, caracterizadas por su repetición sin identidad y por aportar un paisaje aburrido y carente de sentido.

C · Nudos

La mayor aglomeración de tráfico en los nudos tiene lugar a primeras horas de la mañana y de la tarde, en vías procedentes de la Vega, lo que indica la vocación residencial de los lugares (pueblos) a los que nos conducen estas vías.

01 · Purchil / 02 · Cúllar Vega / 03 · Ambroz

Analizando los núcleos urbanos de la ventana (Ambroz, Purchil y Cúllar Vega) se aprecia el crecimiento evolutivo de los pueblos de la Vega. A partir de un núcleo principal, un posible cruce o nudo de vías, ríos, acequias... desarro-

llan sus tentáculos para concluir rellenando el espacio entre ellos.

04 · Análisis de la estructura urbana de Purchil

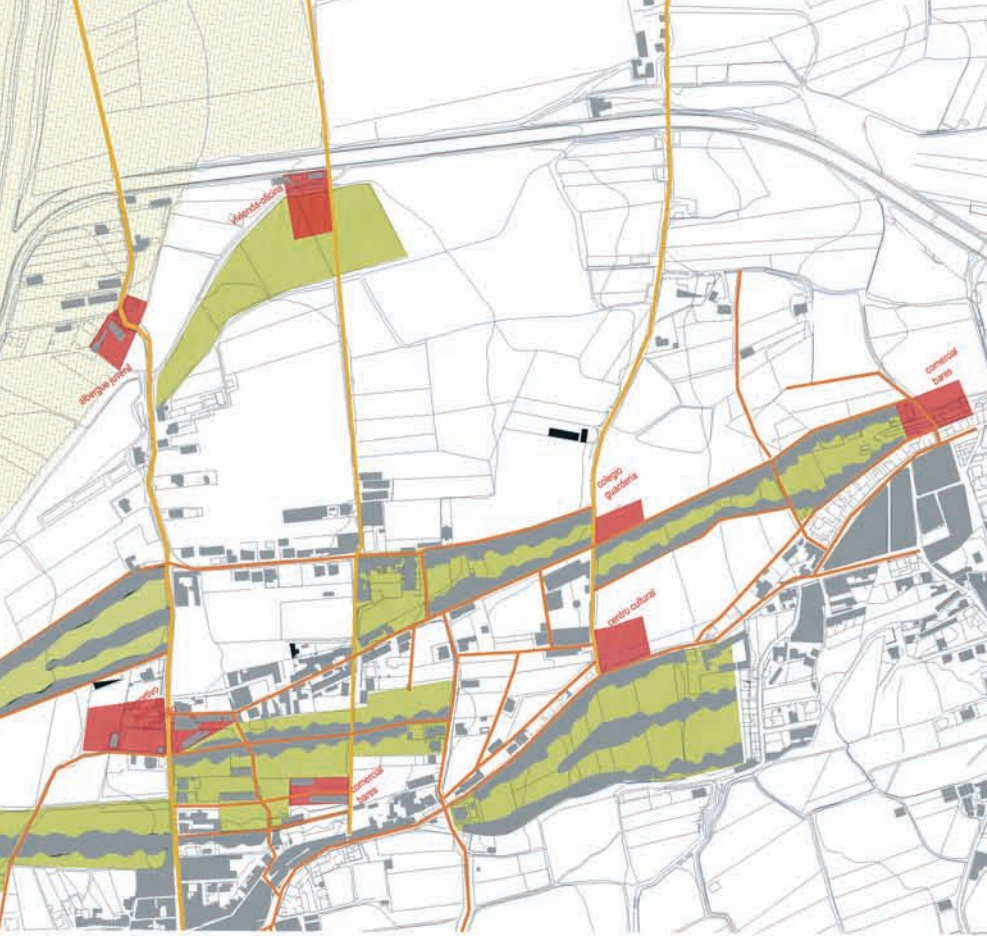
El crecimiento de pueblos en la vega, obedece a una serie de factores comunes entre los cuales destaca la implantación urbana y la estructura de acequias.

05 · Fases de crecimiento / 2004 · 2025

Frente a la falta de estructuración del crecimiento de Purchil y Ambroz, planteamos un sistema de crecimiento ordenado en sí mismo y que se enraíce con las viviendas existentes.

El crecimiento actual está descompensado en cuanto a equipamientos ya que depende totalmente de Granada capital.

Un elemento importante en esta nueva estructura son los focos de equipamiento de distintos tipos, que van creando centralidades en un territorio disperso y sin identidades.



01

Nos enfrentamos con una vía de conexión Granada / Periferia fuerte, que enfatiza la dependencia y diferenciación de los mismos.

Uno de los puntos de gran tensión es el encuentro entre esa vía fuerte y un territorio sin estructura que es enfatizado por las grandes promociones y centros comerciales.

Planteamos una conexión rápida entre ambos polos, con una relación recíproca.

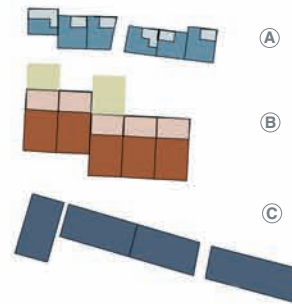
Establecemos unas vías secundarias que salen de la vía del Genil.

Estas vías secundarias van introduciendo los equipamientos y servicios en la metrópoli, hasta llegar a Purchil, que es el primer pueblo que encuentran.

02



04



Sistema de ocupación de la Vega en contacto con Purchil - 01
Detalle del tratamiento del espacio urbano - 02
Bandas de ocupación del territorio - 03
Secadero en Purchil - 04
Idea de unión Granada / Pueblos - 05

Vivienda unifamiliar en contacto con en núcleo del pueblo (A)
Vivienda unifamiliar con jardín con posibilidad de cultivar (B)
Vivienda plurifamiliar en contacto con en núcleo del pueblo (C)

03

- banda verde transformable a cultivo
- recorrido verde
- banda construida vivienda unifamiliar o colectiva

La fase 1 de ocupación se constituye en 3 bandas construidas coincidentes con 3 caminos agrícolas existentes. La configuración de las mismas se ha establecido en función de visuales, parcelas, y elementos caracterizadores del lugar.

banda 1 > busca como fondo de perspectiva el foco del mercado y la panorámica de Granada, como referencia de su ubicación en el territorio.

banda 2 > busca como fondo de perspectiva y de recorrido el foco comercial a un lado, y al otro la visual de un árbol y secadero característicos de ese recorrido.

banda 3 > recorrido que conjuga la estructura preexistente con una acequia que fluye junto al camino.

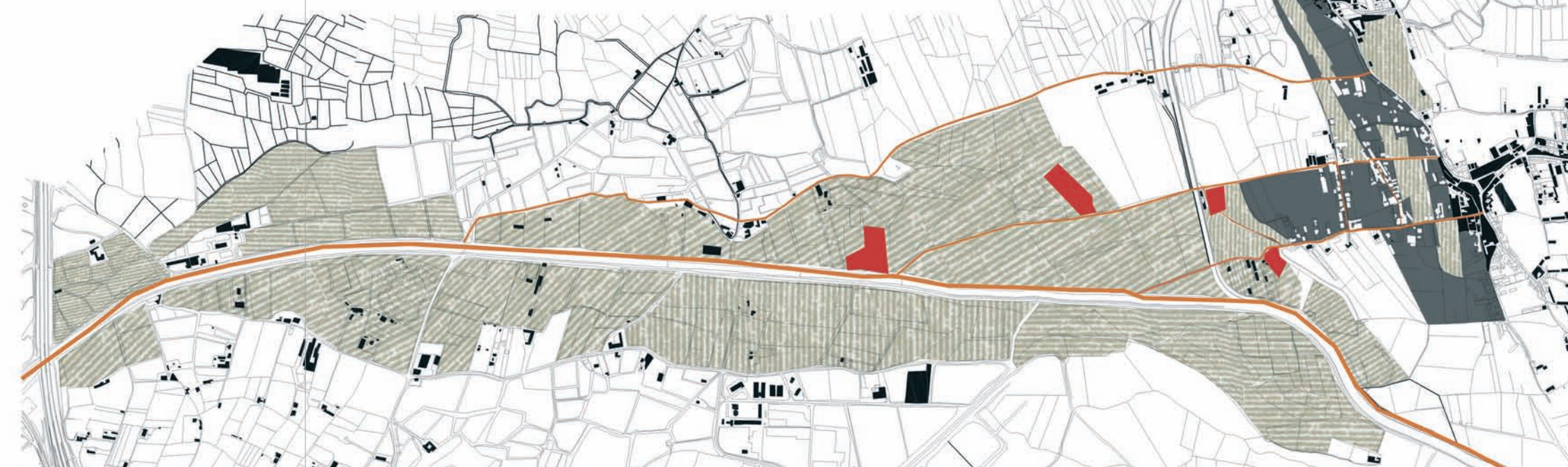


0 25 50 100 m



0 250 500 1000 m

05



El proyecto surge a través del estudio de la red de infraestructuras y equipamientos de carácter universitario que articulan gran parte de la ciudad, a la vez que provoca una importante demanda de servicios ligados a este ámbito.

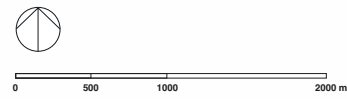
Reconocemos la importancia del eje de Fuentenueva como articulador de los flujos universitarios, por lo que el proyecto plantea una unívoca relación con éste a través de un mo-

delo de enlace entre una aglomeración y una dispersión difusa, que combina las capas y redes de relación del territorio.

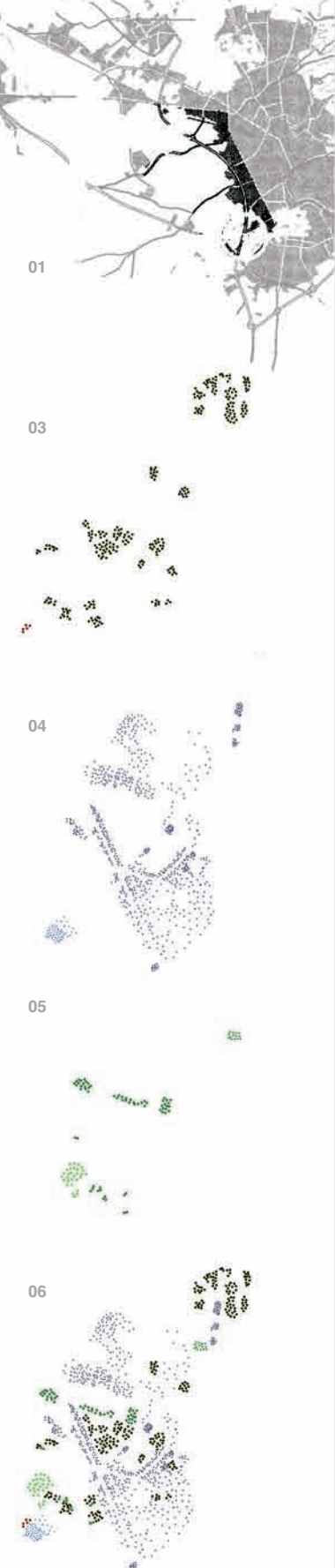
Proponemos un sistema evolutivo en el tiempo, en el que el acoplamiento de lo preexistente genere mecanismos autosuficientes temporales que satisfagan todas las necesidades demandadas por el colectivo universitario.

Sobre esta estructura preexistente superpone-

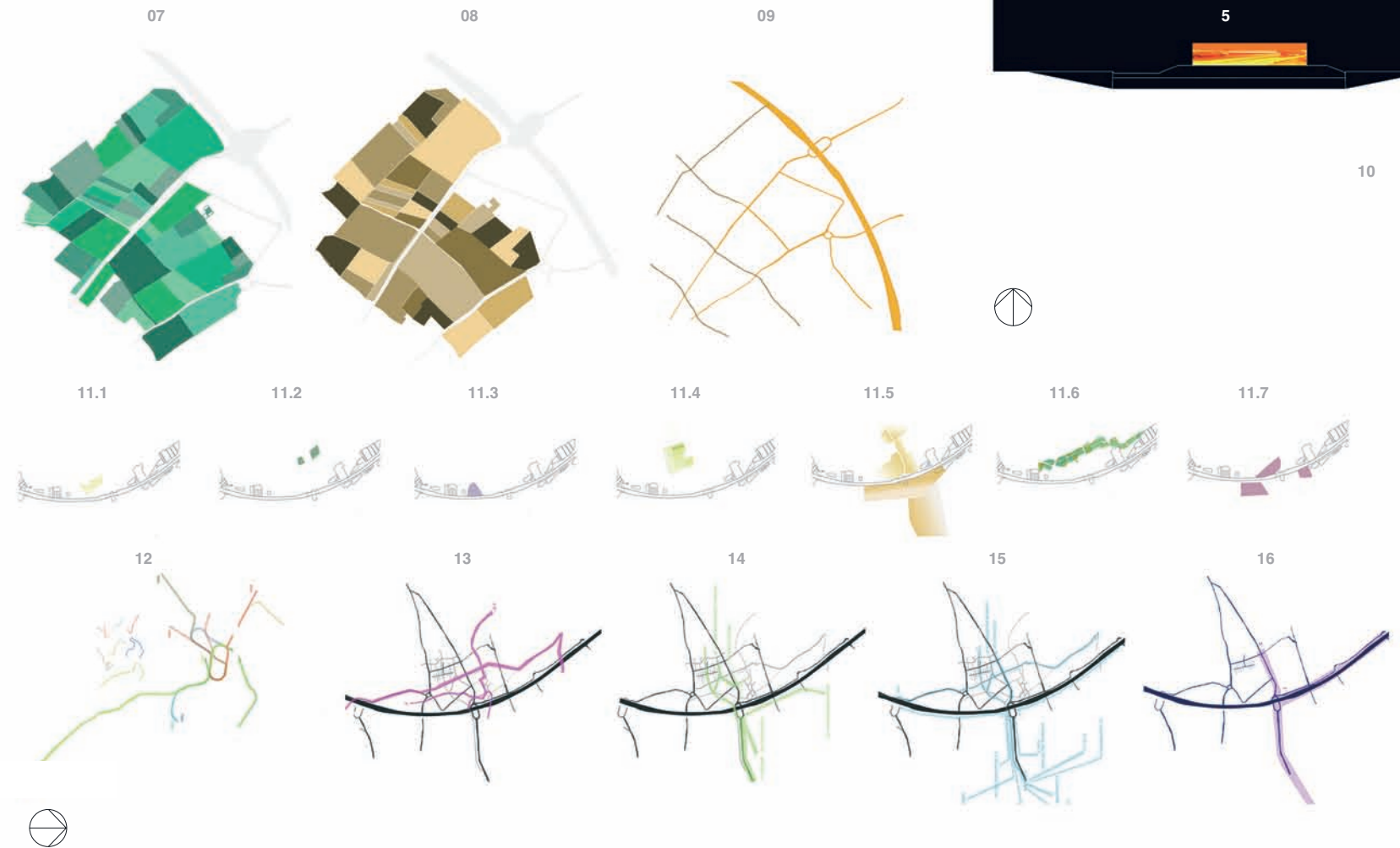
mos un orden geométrico, que posteriormente será deformado por los flujos del territorio para propiciar un mecanismo modificable y alterable en el tiempo y el espacio.



- 01 · Plano de situación
- 02 · Granada / Circunvalación / Vega
- 03 · Zonas docentes
 - Zonas docentes actuales
 - Zonas docentes propuestas
- 04 · Viviendas estudiantiles
 - Viviendas estudiantiles actuales
 - Viviendas estudiantiles propuestas
- 05 · Equipamientos deportivos
 - Equipamientos deportivos actuales
 - Equipamientos deportivos propuestos
- 06 · Unión de los esquemas



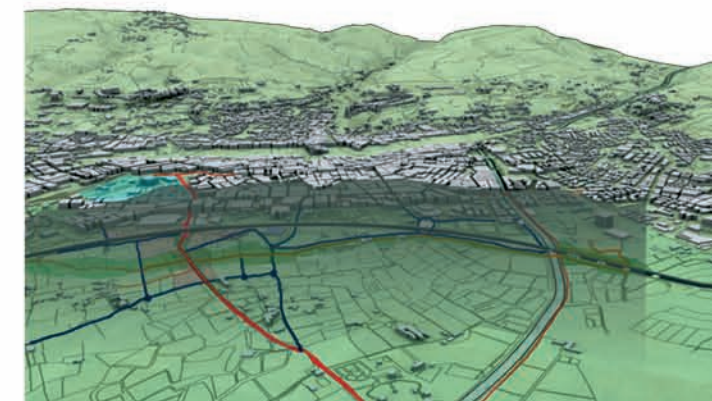
- 07 · Parcelación existente
- 08 · Parcelación posterior
- 09 · Futura expansión
- 10 · Secciones
 - 1 Pastilla de comercio
 - 2 Sala de estudio y biblioteca
 - 3 Vivienda
 - 4 Circunvalación
 - 5 Rotonda Méndez Núñez
- 11 · Análisis de lo existente
 - 1 Equipamientos
 - 2 Huertos
 - 3 Industria
 - 4 Vivienda
 - 5 Comercio y Equipamiento
 - 6 Franja verde
 - 7 Colegios
- 12 · Recorridos / 13 · Footing / 14 · Caminar / 15 · Bici / 16 · Coche
- 17 · Vista de la zona de intervención

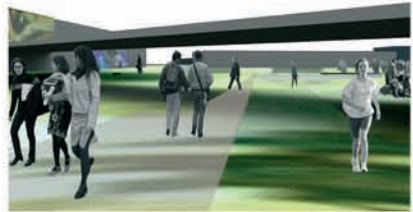


Hacemos una lectura más amplia del lugar, que no se encuadre en unos límites, sino que se entienda que este enclave forma parte de un territorio más amplio, sin cuya incursión, la propuesta sería incompleta.

El proyecto se conforma a través de la inclusión de diversas bandas de distintas densidades, cuya intersección o potenciación en su confluencia con los bordes genera un proceso de difusión, en continua interacción con los flujos que caracterizan el modelo actual de ciudad.

Planteamos un proceso de hacer ciudad que no se base en sistemas rígidos de planificación, que no establezca una configuración estable, sino que proponemos una actuación en el territorio que posibilite una difusión en el tiempo.





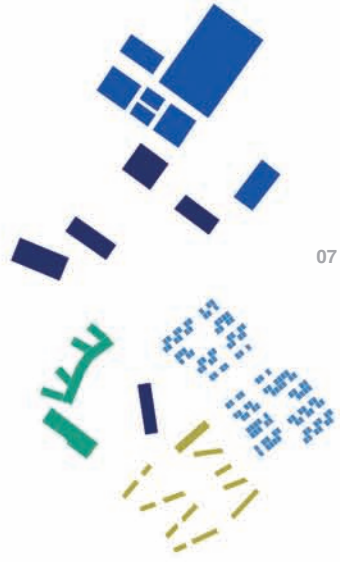
01



02



03

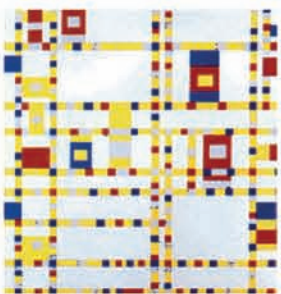


07

- Espacio público en zonas de comercio / salas de estudio / aulas - 01
- Relación con el paisaje de la Vega en viviendas - 02
- Vista de los pasos existentes entre edificaciones - 03
- Vista de las residencias temporales - 04
- Planta proyecto - 10
- Usos de la zona Educativa / Comercio Biblioteca - 11
- Cine / Botellón / Concierto / Fiesta - 0
- Cafeterías / Comercios / Restaurantes / Comedores - 0
- Estudio / Aprendizaje / Sala lectura / Sala audiovisual - 0
- Trama de pavimento - 12
- Intersección de flujos - 13
- Deformación - 14

- Usos - 07
- Comercio - 0
- Equipamiento deportivo - 0
- Módulo habitable - 0
- Edificios educativos - 0
- Residencias temporales estudiantiles - 0

- Disposición de los usos y los espacios edificados
- "Broadway boogie woogie", Piet Mondrian - 08
- Composición de las tramas viarias y los espacios edificados
- "Composición con rojo, azul y amarillo", Piet Mondrian - 09



08

09



Proponemos un conjunto de infraestructuras ligadas a la población estudiantil, íntegramente conectadas entre sí. Permanece subyacente un orden interno que a su vez permite espacios cambiantes y no impone límites físicos, cada uno establece el límite y la cualidad del espacio, a través de deformaciones espaciales derivadas del uso, tránsito, bordes, tiempo y clima.

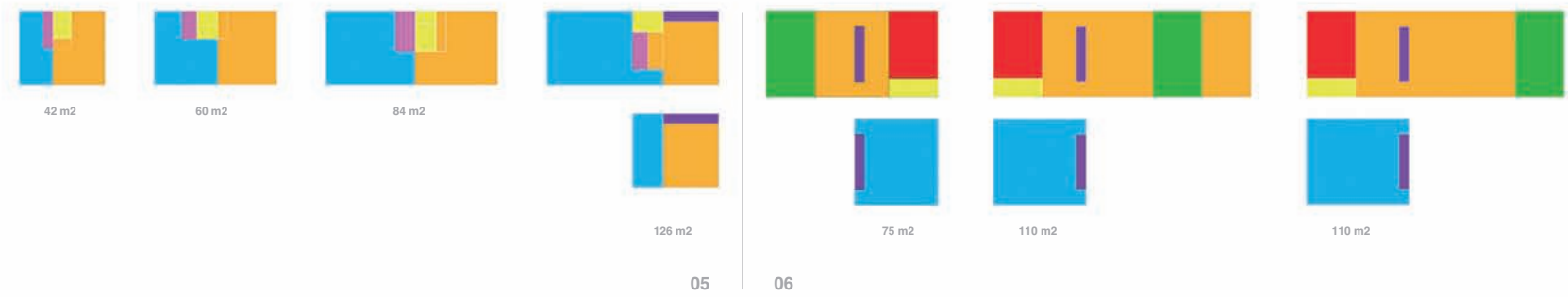
Se hace especial hincapié en la percepción visual cambiante del eje final, del cual se produce la descomprensión y donde se si-

túa la puerta de entrada a los elementos principales de nuestro proyecto; un espacio multicultural donde la interacción social, la variedad de usos y su hibridación, son las principales cualidades definidoras de este espacio atravesable, independientemente del destino del transeúnte.

Proponemos dos tipologías de espacios habitables susceptibles de ser adecuados al modelo de familia y trabajo regente en nuestra sociedad y el carácter temporal de éstos. Así, la primera tipología se configura a tra-

vés de la contención de espacios existentes sobre los que se superpone una red de recorridos que interconectan todos los espacios configurando una segunda red de espacios públicos. La segunda tipología es susceptible de adoptar usos tan diversos como oficina o residencia de familia tradicional, a través de la definición por parte del usuario de los límites entre privado y público y su dimensión espacial.

...un sistema flexible y cambiante de difusión.



04



10



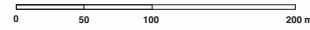
11

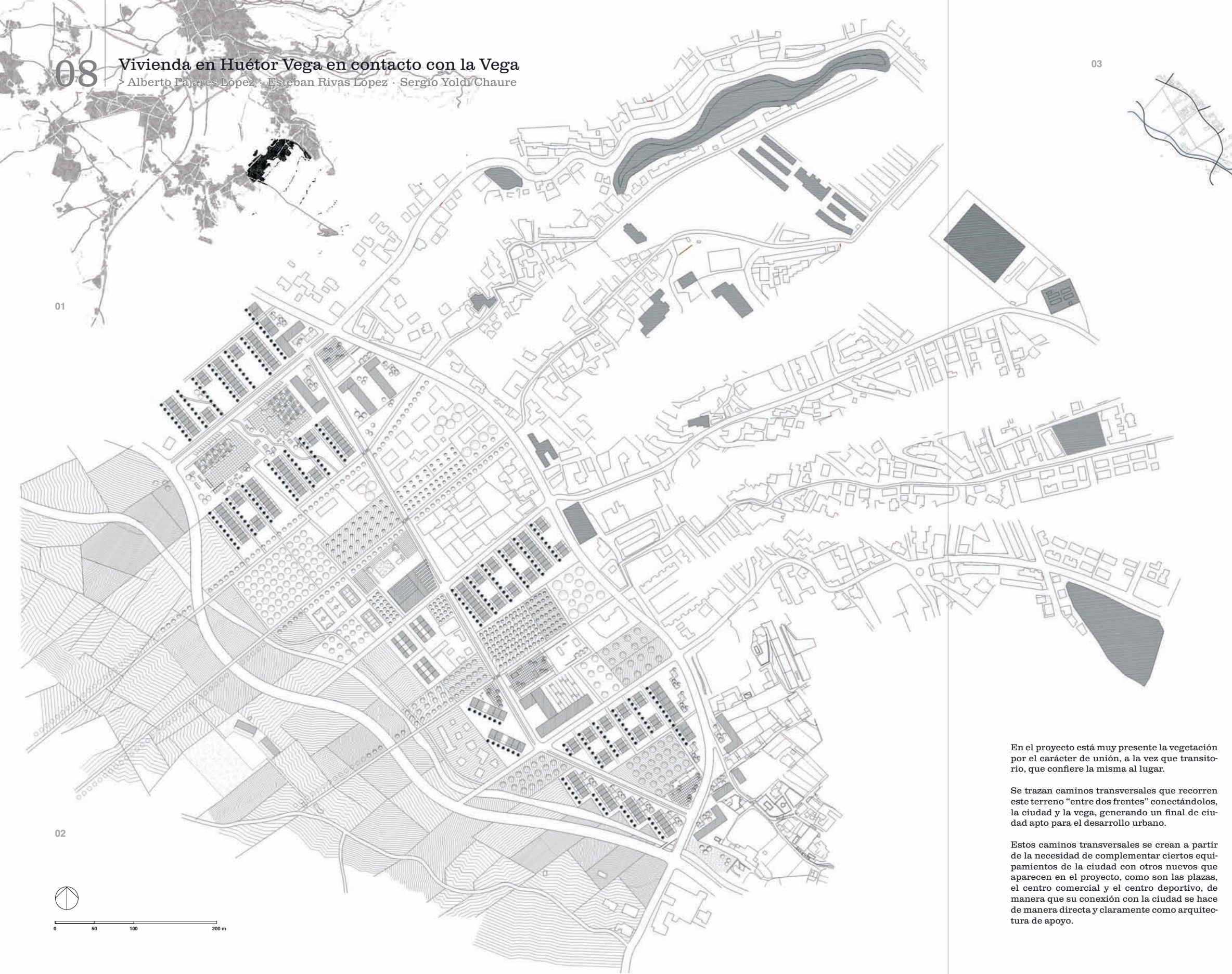
12

13

14

- Esquema residencia temporal de estudiantes - 05
- Esquema de módulos habitables - 06
- Zona de noche - 0
- Zona de día - 0
- Baño - 0
- Mobiliario adaptable - 0
- Patio - 0





01

02

03

04

05

06

07

08

09

- 01 · Plano de situación
- 02 · Planta proyecto
- 03 · Programa: Resolver la permeabilidad entre la ciudad y la vega mediante un planteamiento de vivienda.
- 04 · Entorno principal: Estructura de paisaje de las parcelas y acequias. "No relación" vega-ciudad
- 05 · Nuevos elementos: Dedos, palanca agrícola y dial de contacto. "Si relación" vega-ciudad
- 06 · Reorganización del proyecto: Entendimiento del lugar como sucesión de bandas de actividad y estacionalidad.
- La vega y la ciudad encajan.
- Nuevos equipamientos: Centro polideportivo, centro comercial y talleres insertados en la trama de la vega
- 07 · Ejes visuales: Se crean bandas paisajísticas de edificios aislados y en pastillas adecuando el volumen edificado a las visiones que interesan en cada punto del proyecto.
- 08 · El paisaje de huertos y acequias da forma a las bandas construidas. Las tipologías se sitúan aquí como elementos conceptuales en el paisaje.
- 09 · Estructura urbana: transparencia, interacción y referencia al paisaje existente crean sensación de paso tradicional.
- 10 · Vista de la maqueta de la intervención

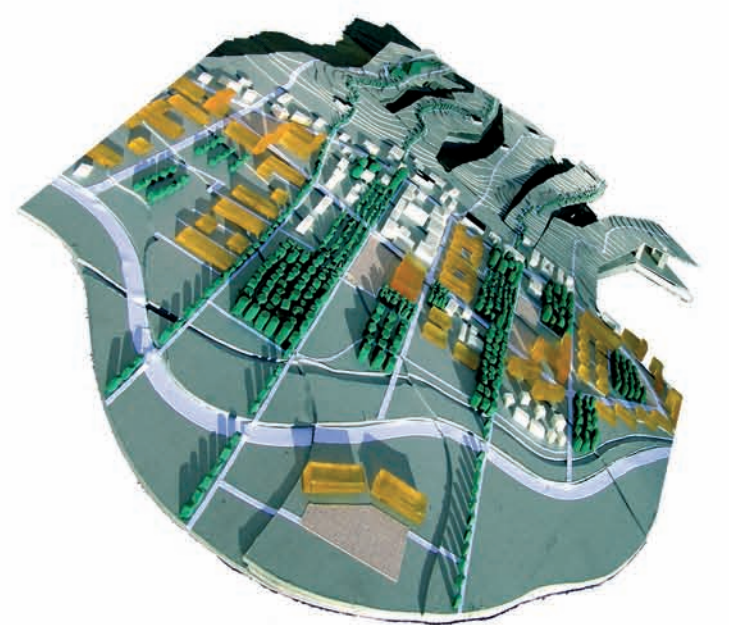
En el proyecto está muy presente la vegetación por el carácter de unión, a la vez que transitorio, que confiere la misma al lugar.

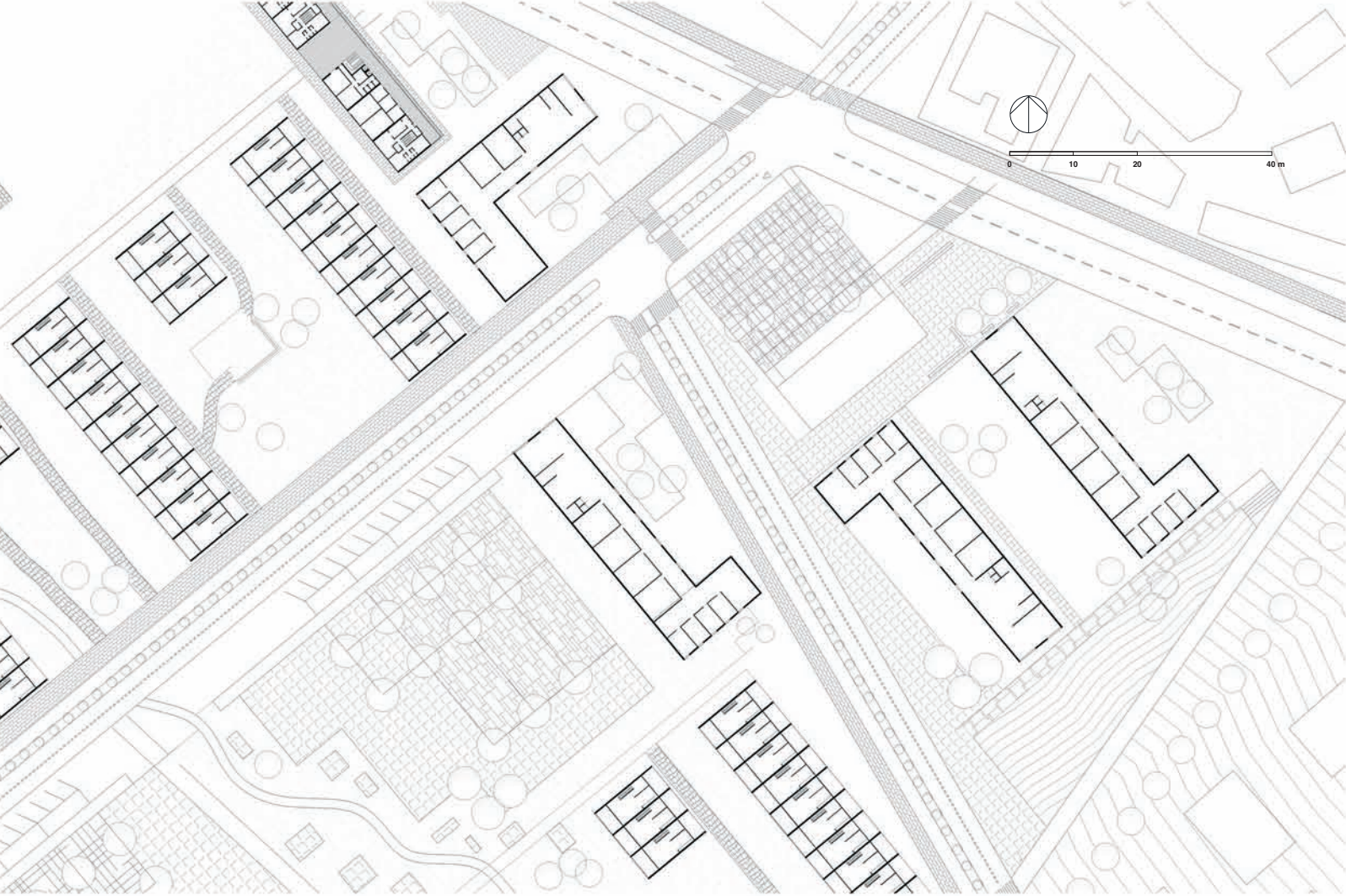
Se trazan caminos transversales que recorren este terreno "entre dos frentes" conectándolos, la ciudad y la vega, generando un final de ciudad apto para el desarrollo urbano.

Estos caminos transversales se crean a partir de la necesidad de complementar ciertos equipamientos de la ciudad con otros nuevos que aparecen en el proyecto, como son las plazas, el centro comercial y el centro deportivo, de manera que su conexión con la ciudad se hace de manera directa y claramente como arquitectura de apoyo.

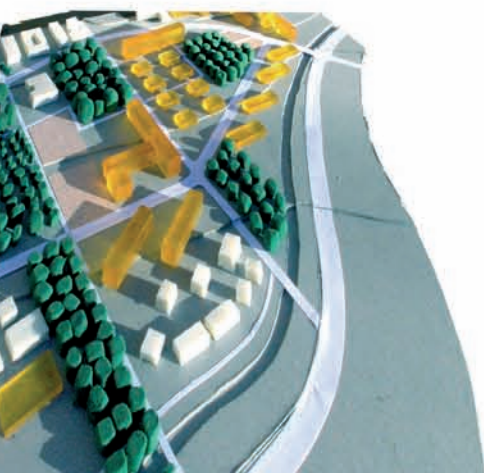
Las tipologías se disponen de tal manera que refuerzan esa transversalidad, dejando espacios intermedios, pequeñas plazas continuas que generan vida.

Se trata de lograr insertar unas pastillas de vivienda de baja densidad entre las bandas de arbolado de cultivo ya existente, de modo que biunivocamente ambas se puedan enriquecer.





02



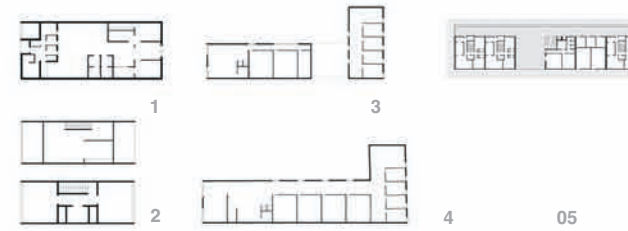
03



04

Detalle del nudo noroeste - 01
 Sección a - a' - 02
 Vista de la maqueta - 03
 Análisis de la incidencia del sol en viviendas
 Frentes de árboles de hoja caduca:
 Invierno, el sol penetra / Verano: el sol no molesta - 04

01



05

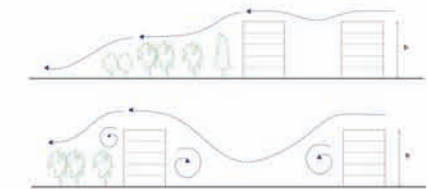
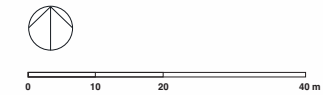
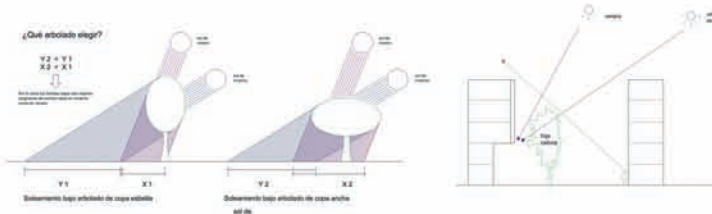
La fuerza de la "Palanca Agrícola" esta anclada a la creación de plazas como final y principio de la misma, lo que hace que se cree una tensión entre los dos polos, uno en la zona urbana, y otro en la zona agrícola, zonas de atracción que enriquecen el flujo en esta vía y dan intensidad a la permeabilidad de la Vega con la ciudad. Estos puntos están reforzados por la construcción de bloques de mayor altura, que a la vez de crear pequeños espacios de estancia, sirven como hitos para reconocer estos lugares en el territorio.

La ubicación de tipologías responde al soleamiento, (colocándose ante las viviendas un arbolado de hoja caduca a estos efectos), y la generación de perspectivas que favorezcan las vistas hacia la Vega, respetando las linealidades originales de la parcelación y el acequiado primigenios del lugar, de manera que el proyecto se adapta al terreno y a lo preexistente, conservando en ciertas áreas edificaciones antiguas de gran valor tradicional, ligadas mayoritariamente a espacio público. En el proyecto aparecen terrenos "olvidados", que se conservan

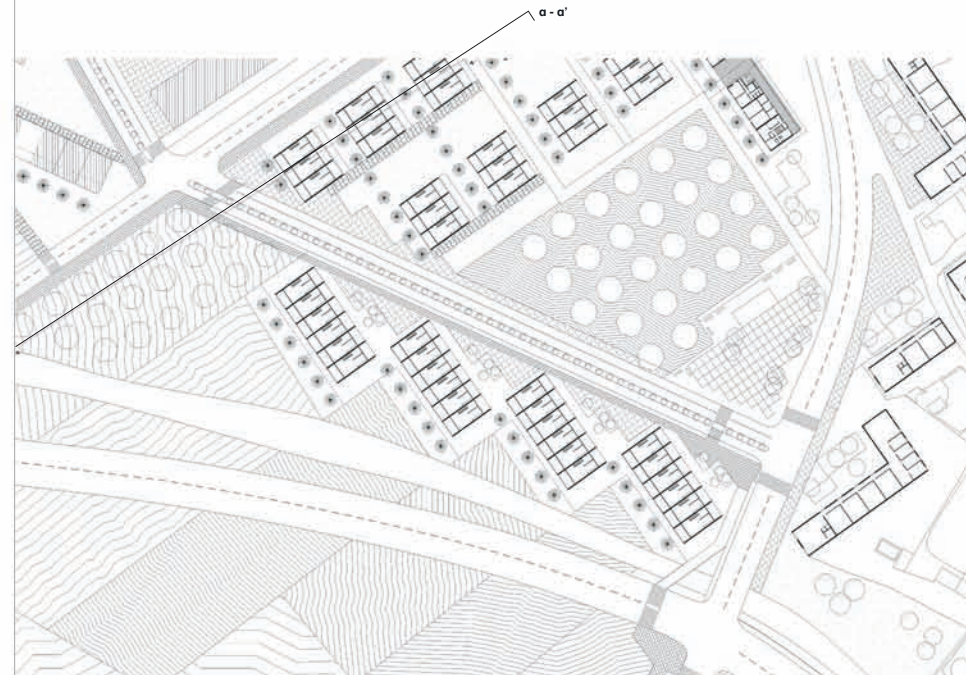
como reflejo de la imagen original del sitio, de manera que su figura en el territorio es en cierto modo un germen escultórico.

- 05 - Plano de situación
 - 1 Vivienda de baja densidad
 - Planta baja con patio interior
 - 2 Vivienda de media densidad
 - Dos plantas con vistas a la Vega
 - 3 Bloque de oficinas con paso de vía rodada en planta baja
 - 4 Bloque de oficinas configurado en L
 - 5 Bloque de viviendas con paso de vía peatonal en planta baja
- 06 - Vista de la maqueta
- 07 - ¿Qué arbolado elegir? - Análisis
- 08 - Copia esbelta / copia ancha
- comportamiento con respecto al sol
- 09 - Comportamiento del viento en relación al verde y lo construido
- 09 - Detalle del nudo sureste

07

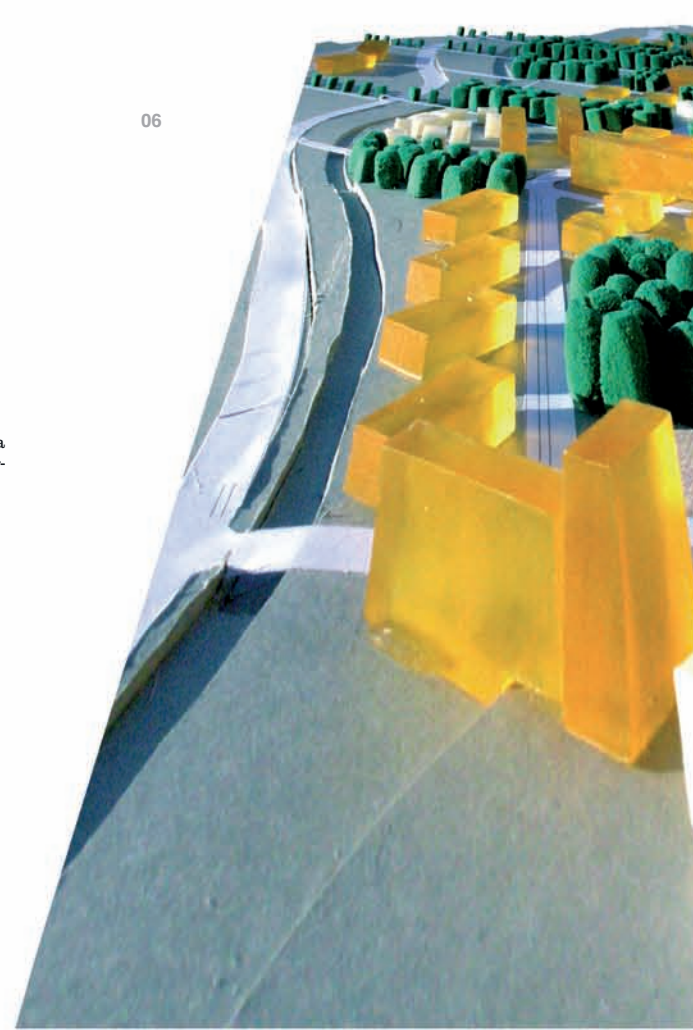


08



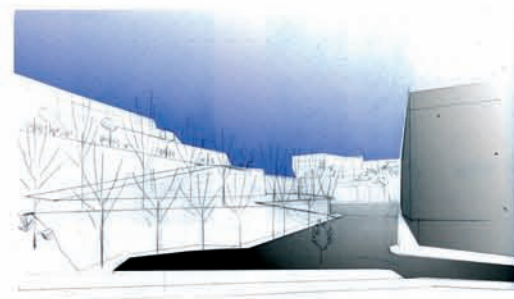
09

06

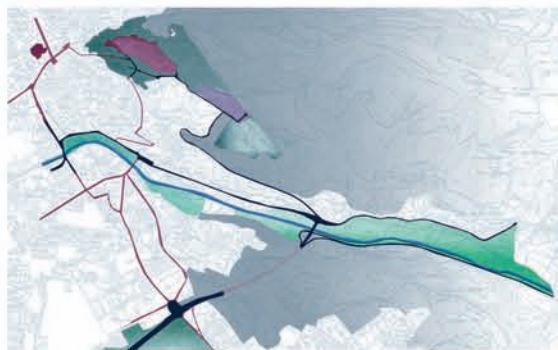




01



02



03

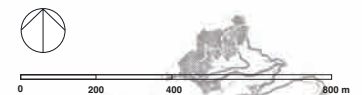
Planta análisis
de espacios de cultivo y zonas verdes - 01
Apunte de proyecto - 02
Análisis del entorno - 03
Plano de situación - 04

La zona de actuación se presenta marcando el cruce de caminos que une el acceso a la Alhambra con la Ronda Sur y la antigua carretera a Sierra Nevada. Al nudo hay que añadir la naturaleza del lugar: una garganta situada entre dos faldas abruptas de montaña.

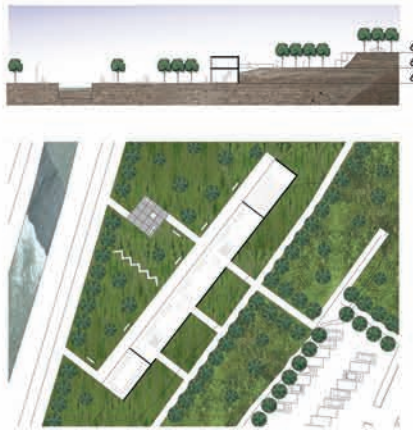
El proyecto pretende unir las dos faldas mediante la construcción de "grapas": pasos elevados sobre la carretera. El objetivo es establecer un sistema de circulación peatonal perimetral en el actual nudo, para potenciar una nueva centralidad y unir las dos faldas.

Toda la actuación se apoya en el levantamiento de tres torres alineadas junto a la carretera dando lugar a una secuencia en contraposición al carácter masivo del nudo. Se pretende con ello una nueva percepción del paisaje de la montaña como telón de fondo de los nuevos hitos.

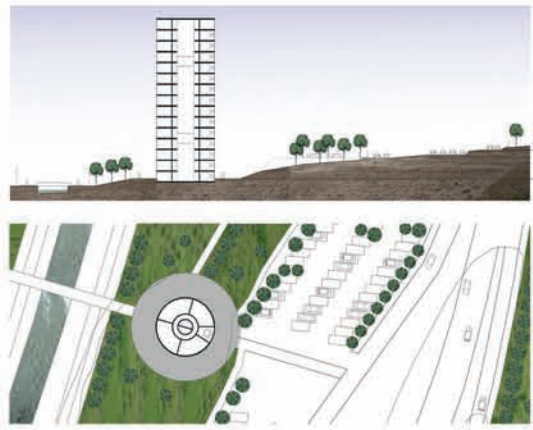
A las torres se une un sistema de caminos, equipamientos y espacios públicos y semipúblicos.



04



01



02

Plaza / Mirador

Conexión entre el espacio agrícola y el urbano. Se propone un paso elevado que descansa en una plaza / mirador que sirve de paso a la torre de oficinas situada en la zona residencial.

Espacio turístico

Proponemos una segunda torre en la zona de más fácil acceso rodado desde la carretera y peatonal desde el río.

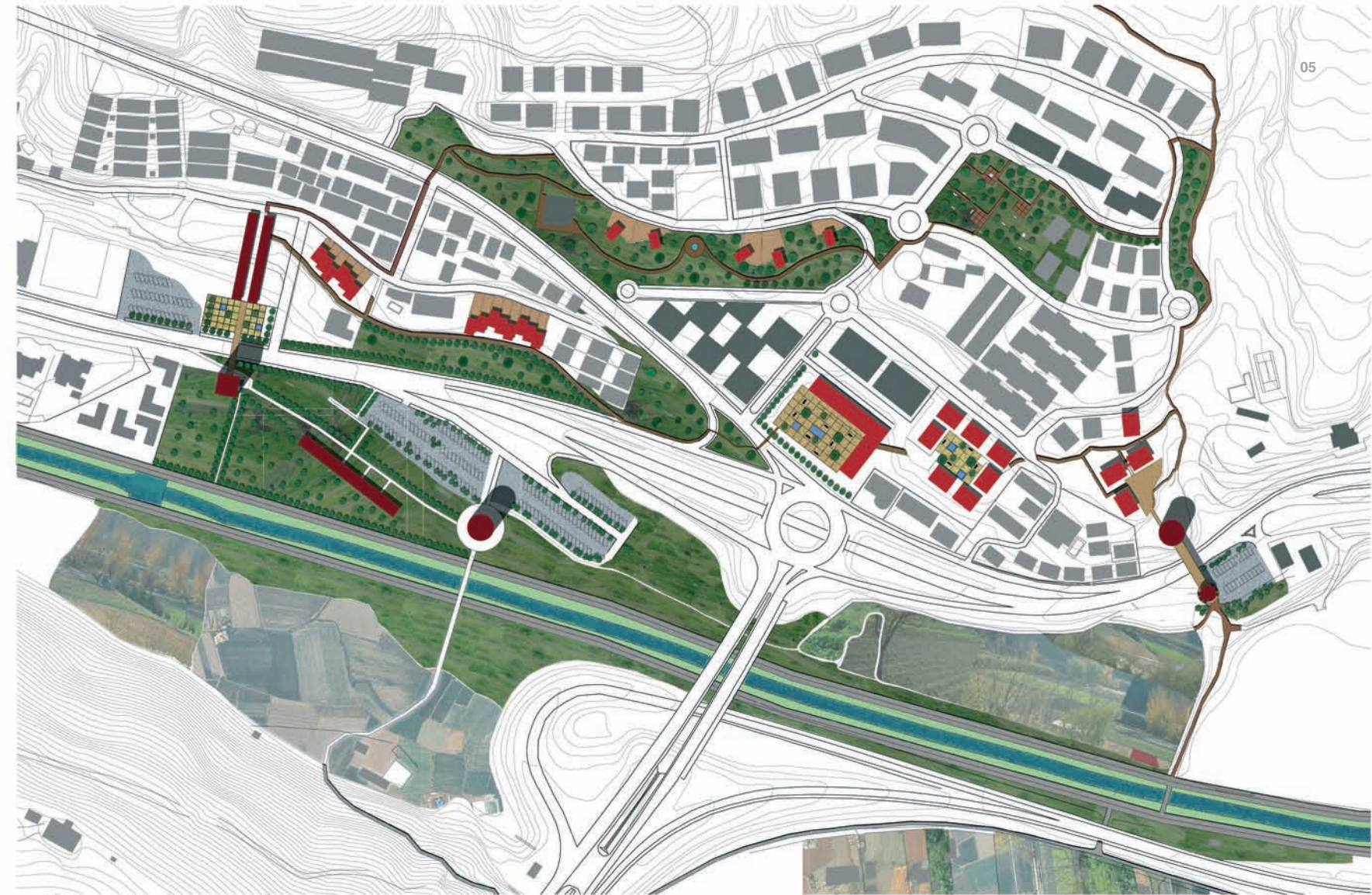
Espacio comercial

Una segunda conexión entre la zona urbanizada y el río mediante una pasarela elevada que comunica la torre residencial con el espacio comercial.

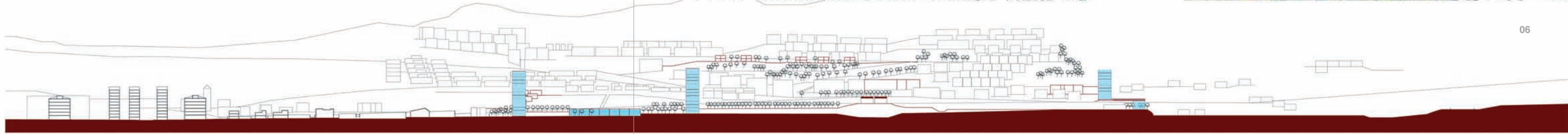
Equipamiento en relación con el río

Espacio de esparcimiento y biblioteca con acceso en nivel superior y salida hacia el espacio del parque.

- Equipamiento en relación con el Río Genil - 01
- Equipamiento turístico - 02
- Vista del rudo y el valle - 03
- Planta del espacio comercial - 04
- Planta general de la intervención - 05
- Sección por el Río - Secuencia de espacios - 06
- Sección longitudinal de espacio comercial - 07



05



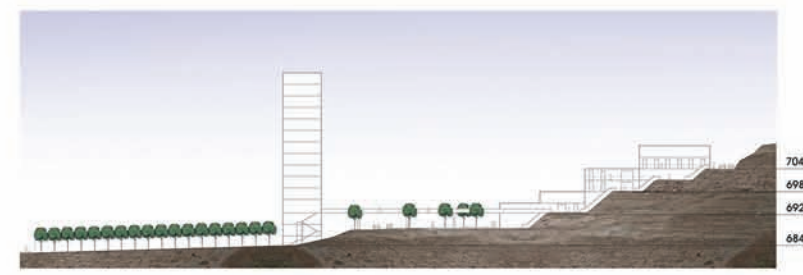
06



03



04



07



01 - Situación, vía de conexión Granada-Motril
 02 - Intenciones de proyecto / Imágenes de Jardines Zen
 03 / 04 - Dos jardines Zen en el proyecto / 05 - Esquema base de uno de los tratamientos de acequias

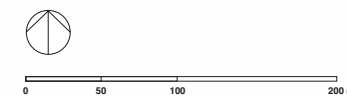
- Ⓐ Zona residencial
- Ⓑ Zona residencial / Polideportivo con piscina
- Ⓒ Cancha de baloncesto superior / Cafetería inferior / Puente

Una zona verde en otra zona verde. Regenerar, tratar, ocultar o resaltar existencias.

Tamaño y situación. Un nuevo eje sobre un eje antiguo, eje verde rodeando un eje de asfalto. Este nuevo espacio sería de gran importancia tanto para la ciudad como para el nuevo campus y pueblos de la zona sur.

En esencia el proyecto consiste en un conjunto de capas / sistemas que irrigan de actividad todo el complejo. Consiste asimismo en localizar sus debilidades y tratarlas, ya sea realizando una red *play / pause* en el primer caso, o zonas deportivas, parcelas ligadas a la investigación y actuaciones paisajísticas de mínimos en el segundo.

Mediante la superposición, combinación, proximidad y confluencias se introducirán unas nuevas centralidades. Estas serán las que creen el lenguaje de texturas, construcciones, colores... para que luego sean reconocibles a lo largo de la extensión del parque cuando el visitante se encuentre con algún acontecimiento disperso.



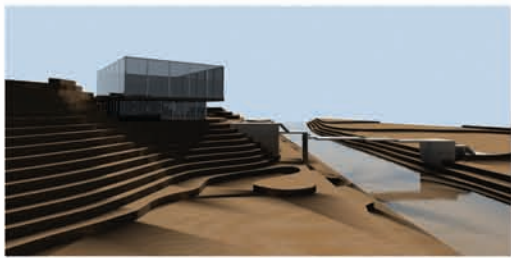
03



04



1/2
v
v
v
v



Proyecto de Parque Agrícola

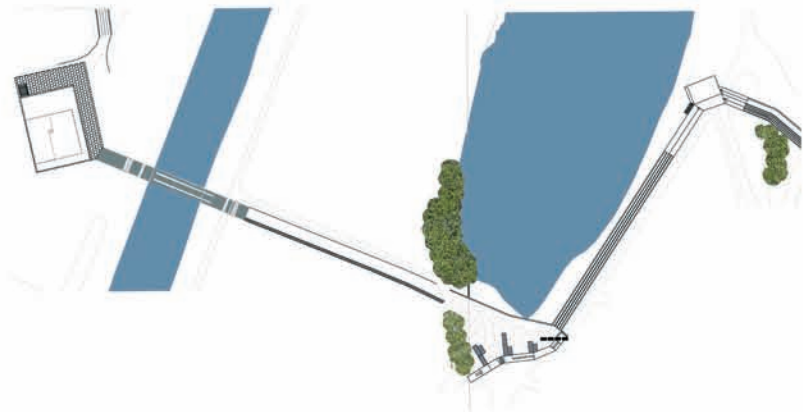
Las nuevas centralidades van a funcionar como receptores de visitantes y flujos, como centros de reposo y contemplación, como núcleos de múltiples actividades lúdicas, productivas, de enseñanza o investigación. El visitante se adentrará en la "Vega más profunda". Lugares de disfrute de los sentidos. Unimos partes separadas por la autovía, parcelas desligadas por vallas, enlazando lugares mediante vistas orientadas o sesgadas y proponiendo un juego con la agricultura que tiene mucho que ver con la plasticidad de las texturas, lo mínimo, y por qué no, el jardín zen.

- 01 - Cancha de baloncesto superior / Cafetería inferior / Puente
- 02 - Cancha de baloncesto superior / Cafetería inferior / Puente - Planta
- 03 - Vista del esquema base de uno de los tratamientos de acequias / Aula de investigación y desarrollo
- 04 - Vista de los eriales zen
- 05 - Planta de toda la propuesta
- 06 - Planta de todo el conjunto
- 07 - Planta detalle I+D / Trat. de acequias / Zonas deportivas

- Ⓐ Cancha de baloncesto superior / Cafetería inferior / Puente
- Ⓑ Investigación y desarrollo / Tratamiento de acequias / Zonas deportivas

01

02



03 >



04 >



Ⓐ

2/2



Ⓑ

05

06

- a - zona residencial + polideportivo / piscina
- b - cancha de baloncesto + cafetería
- c - investigación y desarrollo + tratamiento de acequias + zonas deportivas



07

- A - Tratamiento de eriales zen
- B - Pistas deportivas
- C - Equipamiento I+D
- D - Parcelas I+D
- E - Tratamiento de acequias

800 · meter urban planning

> José Luis Gómez Ordóñez

We know that the metrics of space have been devised by man to fit within his own scale or that of the cosmos he perceives. A good example of this is the ancient Roman sequence of measurements, which begins with the measure of the human foot (the Roman Pes, or literally, foot, equal to 0.2957 metres) and extends to the Passus (the double stride of five feet, or 1.478 m.), the Stadium (120 Passus, or 177.60 m.), the maximum distance for a sprint maintaining maximum force (from which amphitheatres get their dimension), and finally, the mile (one thousand Passus, or 1,478 m.).

Surface measurements which parcel areas designated for agriculture or building were based on these measures of length, combined with certain productivity or efficiency criteria of this area for the assigned use. History and geography have slightly changed these measurements, and so the Roman Mile has been incremented in order to more closely approximate the British Mile, extending the foot and as a consequence, the Passus, until reaching 1609.34 m. (a considerably greater distance) for one thousand strides.

However, the half-mile, or 800 m., is an interesting measurement; or at least it is for measurement in the world of urban planning. The Roman Centuria, which provided measurement for a large part of Europe, covers 50.36 hectares, or a 709.6 x 709.6 m. square, a ground area with an outline which is very close to the half-mile. The Jefferson Land Ordinance organised North American land using the mile and its multiples and submultiples, until reaching the measurement of 5 acres, which could be considered the size of a city block with a road outlining it (some 20,000 m² total, a fifth for the road and four-fifths for the building). The “quarter” is a square with half-mile sides containing 160 acres, and the Homestead Act of 1862 became an important legal milestone for the colonisation of the areas comprising the United States of America, in that it attributed the cession of this area to any citizen capable of cultivating it. The half-mile also shows up in the process of creating the area of the Netherlands, with the Lely Plan granting agricultural plots near the sea at a dimension of 800 x 300 m.

F.L.L. Wright, in his extensive city, based his planning on the mile and its submultiples, but his proposal for the Chicago Convention of 1913 to “awaken interest in the methods of land division in accordance with the interests of a community” (1) bears mentioning. This called for organising the residential activity of a quarter, in which Wright proposed four residences per 5-acre plot, which, discounting the road, meant one residence per acre, or 32 blocks, each with four

residences in this square with half-mile sides.

A study of the organisational plotting of this 160-acre square carried out by Clarence A. Perry (2) comes to a similar breakdown into blocks, of around 40 blocks per quarter section.

The idea of the neighbourhood unit as a city fragment united around the values of family life and around the school as a central service, equipped with the basic services of open and commercial spaces, bears much importance in 20th century urban planning. The consistency of Perry’s neighbourhood unit is, in principle, reinforced by the analysis of mobility guidelines (the majority of the movements are internal to the square area of the half-mile) and the configuration of the traffic routes through the arterial roads of the city, and also from another point of view: by the sociological attributes of the cohesion of the community of families through mutual knowledge and face-to-face contact. This could be more of an indicator of how, from a policy concerned with urban planning for colonisation and for regulating the distribution of area, to track the evolution throughout the first third of the 20th century toward a design for cellular social organisation. From this change, Le Corbusier’s superblock, district and habitation unit mean reconsidering the European experience of both the spatial and social principles using typological high-rise building designs which are distinct from that of the suburban garden.

In this way, Chandigarh introduces the 800 x 1200 m. district, and as a consequence, the rhythm of vertical arteries separated every half-mile. Among the new British cities, Milton Keynes was the one to most clearly adopt the square-mile district (in this case, with a radius of a half-mile) as an intermediate aggregation unit, at a time when the social cohesion of the neighbourhood unit had lost its strength and when other equipments and services occupied the space of the school and church as urban subcentres. Irvine, in Scotland, is an interesting example because it presents a linear sequence of subcentres with a half-mile distance between them (three per district), while the district, limited by arterial roads, is a 1000 x 3000-metre rectangle.

Brasilia designed its neighbourhood unit of 10 to 12,000 families by grouping them into four superblocks; a dense scheme like that of Le Corbusier for Barcelona, in which the arterial roads are planned for high centrality conditions, with grids on the order of a quarter mile.

While the new European cities test morphological variants of historic grids, Central European architects are turning themselves to the growth of the post-War era, being most concerned with minor aggregations. Taking the situation in France as one representative of this, it can be seen that when post-WWII residential policies organise the construction of parts of the city, facilities are the determining element which best guaranty the regulation of urban planning: the pu-

blic health services, as well as those of education and leisure, which are linked to the residential nucleus as basic urban functions, along with segregated work in the industrial areas in the functional breakdown of the city. The city is comprised of basic units called “quarters”, with a dimension of 400 x 400 metres and capable of housing some 4,500 inhabitants (some 280 inhabitants in some 70 units/hectare). There are some greater-sized units, or neighbourhoods, with population figures which begin at double those of the above, becoming a city unit which would group some 32,000 inhabitants into one square mile (both figures, that of the mile and that of the optimal size of the city, are mythical, having been argued for an eternity), which means a density of some 160 inhabitants/hectare (on the order of 50 units/hectare). The facilities increase the hierarchy according to its range of services, corresponding to thresholds for growing populations, central middle schools and high schools, and health services clinics, as well as squares, parks and sports centres.

It bears mentioning that across Europe, a wide collection of architectural experiences which Benevolo/Melograni/Longo describe as mixed units (3), in which the designs of Bakema and Van der Broek at the International Congress for Modern Architecture (CIAM IX) in Aix-en-Provence in 1953 played a driving and predominant role. The logic of the grouping of these minimum units for some 400 residents repeats that of the housing unit, or the “visual group” of Opbow, capable of introducing micro-variants and therefore, variety and perceptive appreciation into the repetition, as well as into the search for the integration of the residence with more and more varied and numerous services (mainly offices and business), which, together with the roadway, play the leading role as the connecting elements of the aggregative system. To this respect, we recall the design of C. Buchanan for New Hampshire for hierarchised equipment and services to be located at the intersections of the roads, which themselves were also hierarchied in a correlated manner (4).

The visual group of this residential unit creates a typological diversity (buildings of 2, 3 and 4 heights, with linear blocks or in an “L” shape, and residences in rows) which is intended to serve a variety of family and social compositions while achieving as such, perceptive notoriety. In the Pendrecht extension project, the aggregative stages of residential unity through neighbourhood units and districts may be well appreciated.

An important element which arises for this point is the change of orientation which the designs of A. and P. Smithson insinuate, though they stay within this aggregative logic, perhaps indicating the search for form for a society of individuals (or at least one not in any way governed by social cohesion based on closeness of proximity). Their interior streets for the blocks in Robin Hood Gardens are meant to provoke a contact between residence cells, in light of the civic insufficiency which appears to afflict some collective

or public spaces between blocks or in the interior of the block which are excessively small or those of a sociability which is already lost. Despite the subtlety of many projects by Bakema and Van der Broek, and especially stated in those of Nagele and shared by A. Van Eyck, “based in the repetition of similar and dissimilar elements; in order to overcome the threat of the quantity, the laws which should be called harmony in movement must be discovered” (5), the Smithsons reproach this aggregative and visual logic, proclaiming the “dissolution in face of the piling” and search for the “appreciated unit” in the minimal unit, that part of an urban agglomeration which may be “felt”. The cities which perceive and propose the Smithsons’ ideas, be they in Coventry, Berlin, London or Kuwait, are characterised by mobility, so that road junctions (triangular, like Renaissance compasses and with flows resembling those of maestro L. Kahn’s fluvial analogies for traffic) comprise a truly evolutionary structure for the city through their ability to be adapted to the transformations demanded by the time period. As is well-demonstrated in the excellent work cited on Team 10, there is no doubt that the displacement of the emphasis from the visual unity of Bakema to the network of Shadrach Woods and the Smithsons is in the very centre of this ideological split, as well as in that of the demand for a compromise between architecture and urban planning.

In the 70’s and 80’s, Christopher Alexander, at the Center for Environmental Structure at Berkeley, contributed to urban planning theory with two important books, *The Timeless Way of Building*, and *A Pattern Language* (Oxford University Press).

Let us recall that stated regarding some of his patterns, literally transcribed here, in reference to the ideas of grouping, size and density:

A. Community of 7000; Individuals have no effective voice in any community of more than 5000-10000 persons Decentralize city governments in a way that gives local control to communities of 5,000 to 10,000 persons. As nearly as possible, use natural geographic and historical boundaries to mark these communities. Give each community the power to initiate, decide, and execute the affairs that concern it closely: land use, housing, maintenance, streets, parks, police, schooling, welfare, neighbourhood services.

The community of 7000 finds an interesting numerical similarity in the commune, the utopian community of Charles Fourier which is settled within a square with mile-long sides.

B. Identifiable neighborhood. People need an identifiable spatial unit to belong to. Help people to define the neighborhoods they live in, not more than 300 yards across, with no more than 400 or 500 inhabitants. In existing cities, encourage local groups to organize themselves to form such neighborhoods. Give the neighborhoods some degree of autonomy as far as taxes and land controls are concerned. Keep major roads

outside these neighbourhoods.

C. House cluster. People will not feel comfortable in their houses unless a group of houses forms a cluster, with the public land between them jointly owned by all the householders. Arrange houses to form very rough, but identifiable clusters of 8 to 12 households around some common land and paths. Arrange the clusters so that anyone can walk through them, without feeling like a trespasser.

Do the Alexander patterns mean a systemic revival of Clarence Perry and the tradition of the American suburb? More interestingly, how much of a strongly identical reflection of the European discussions previously outlined can be recognised? Add the identifiable term to those of the visual or appreciable, with closer meaning to the second and from a physical and quantitative configuration (300 yards and 400 people) which is closer to the first, though referring to the unifamily residence and to the limited height typologies. (To the extreme of 4 floors. As he says in his Limit pattern: *There is abundant evidence to show that high buildings make people crazy.*)

The communities of 7000 (and the widest areas which can be called “subcultures” by Chicago sociologists, existing in a kind of natural park area) are delineated by parallel roads, with a comb-like layout and not in grids, with the two-mile pattern, 3200 m., having very frequent local cross streets (every 100 m.). Alexander doubtlessly has a very positive assessment of the linear structures, as well as a denial of the disseminated inrush of the automobile.

The design for “promenades” - “*every subculture needs a centre for its public life, a place where one can see people and be seen*” -, linking remote community centres with 800 m. between themselves and setting a diameter in the order of 450 m. for these communities, are for Alexander a time unit of 10 minutes walk at 150 feet per minute. In this way, one can arrive at the territorial structures known as the catchment level, which have their services and community cohesion references in the linear promenade element. This is for the extolling of Main Street, be it in the esplanades of Barcelona or in the humble fishing villages of Peru. Literally noted for this pattern of promenades is the following:

The catchment level, having an oblong shape and a surface area equivalent to 0.5 square miles, or 2 quarter sections, (two squares with half-mile sides - 320 acres), can house some 16,000 people at 50 people per acre, this being 10 or 15 times the density of Broadacre. “*If one-fifth of this population uses the promenade once a week, for an hour between 6 and 10 p.m., then at any given moment between those hours, there are some 100 people on the promenade. If it is 1500 feet long, at 300 square feet per person, it can therefore be 20 feet wide, at the most*”.

The reason for the maximum at this width is that “*the*

promenade will network unless the pedestrian density is high enough”.

Limit and continuity

This is not a statement on geometric differentials, only that references to the intervals and to the spatial units implicitly entail this question regarding the limits between the grounds and whether its character is more or less rigid or porous.

Reading over Alexander again, whose designs have a high pedagogical value aside from what their validity in current urban planning may be, there is the image of a cellular wall which is proposed to us in order to explain his model concerning the limits of a socially cohesive unit; such a membrane is linked to non-residential spaces, and those which are on the perimeter or off-centre from the communal groupings and in these are contained as essential establishing elements (the minibus stops, the landmarks of the market street, the attractions of the promenade, etc.); this functions as an osmotic connection between the local grounds for those which, in time, will unite and separate.

The commercial street, because of its service character whose range exceeds that which would be demanded by one sole community and because of the intense pulse which it generates, would be the essential element capable of setting itself up as the agglutinative limit of the community’s margins. This tangential centre for the small community, the eccentric centre with respect to the neighbourhood which is however central between neighbourhoods, is therefore a strong relational element.

This attention to the strength of the edges, to the nature of the margins, this moving between multiple spaces, separates Alexander’s theoretic model (and many good examples of urban fragments from the second half of the 20th century in Europe) from the urban planning of rigid standards and independent and hierarchical scales, themselves (to cite a theoretic reference) of the elemental organic-ness of G. Bardet. Many urban planners insist today, from the economy, geography and sociology, that the spatial characteristic of our time is that the central attribute of spatial friction, the cornerstone of all the spatial theories up until the 1970’s, has been brought down; in these the gravitational models were the irreplaceable metric tool, and served to explain many phenomena and urban and territorial designs, fitting very well into the two great geographic concepts of the 20th century concerning space (that of the central places of Christaller and the diffusion theory of Hagerstrand). In the new “city-archipelago”, using the term of economist P. Veltz (6), distance is no longer the main organiser of space; it is as if the distances were multiples and mutable. Between every two points of the territory, there exists not one distance but many, according to whatever the means of movement may be, or the gender, income, age, and occupation of the persons who do the moving.

And given what theorising in this post-Newtonian viewpoint means, we could set up a new relativist explanation in order to continue with the physical analogy, which would explain how each point (or “corpuscle” in physics) is associated with multiple distances (wavelengths) [7]. In this way, there exists not a place-distance duality (the difference between the corpuscle and the wave) but a distance associated with the place for each relationship with another, according to the circumstances of this relation. The De Broglie equation ($L_p=h$, with h being the Planck constant, p the amount of the particle’s movement and L length of the wave) serves us analogically in order to bring us closer to understanding the multi-scaled nature of the places, the relational capacity of the local projects and the strength of the local in times of globalisation [8]. High wavelengths mean low speeds or small masses in physics; strong interactions in short distances would be the forces caused by proximity, coordination put into play by the architecture of the house, the square and the neighbourhood. When the weakening of these forces of social cohesion, of old village communitarianism, is detected, it is because those forces have been substituted or intermixed with other relationships governed by great distances and speeds. Cohesion by proximity is in this way an identifying force of the local, which continues to have validity in the space of the abolished distances, because the high speed or long-range relationships will likewise not occur in places lacking this identity.

Re-establishing these short-distance links in a territory fragmented by high speeds (the axiom of D. Mangin in La Ville Franchisée being “the more accessibility, the more ghettos”), through arterial roadways, through the V-3 of Le Corbusier and applied in its planning for Chandigarh as a mosaic of districts, is a priority issue in many of our 21st century territories. To this end, they take note of the reinforcement politics of pedestrian connections and public transport, this fraction of mobility which the French call “sweet”. Among the Alexander patterns in the 70’s, this design proposal was already appearing: that a neighbourhood unit, “can only have a strong identity if it is protected from heavy traffic. *D.Appleyard y M. Lintell have found that the heavier the traffic in an area, the less people think of it as home territory ; when the traffic reaches some 150 to 250 cars per hour, there is an average delay to all crossing pedestrian of 2 seconds. Thus any street with greater than 200 cars per hour, at any time, will probably seem major and start to destroy the neighbourhood identity.*”

But the cement of proximity is not a matter which requires only traffic measures; it also needs a diversity of uses and services available at the end fringes, which requires a deliberate architecture at the area limits. In natural systems (looking to nature is very useful for good designing), this importance of the area limits’ shape is noted in an exemplary manner [9]:

“ Most natural edges are curvilinear, complex, and soft, whereas humans tend o make straight, simple, and hard edges .A straight boundary tends to have more species movement along it, whereas a convoluted boundary is more likely to have movement across it .The presence of coves and lobes along an edge provides greater habitat diversity than along a straight edge, thereby encouraging higher species diversity [10]. ”

Curves, rugged texture, creases, complexity, confusion, diversity, etc. We could recall many attributes in an analogical manner. This would be the area in which the urban planning project, as a specific and central matter in the architecture of the territory, becomes something competent and indispensable.

I have verified how exciting it is for my first-year students to approach Urban Planning as a design and construction task for corners, crossroads, meeting points and friction points (11). In the course year after that upon which this publication is focused, it is worth investigating, once the territory is given meaning with corners, the streets whose intersection we select, what the interval and the sequence is for these places (12), what its attributes of repetition and difference are, and what the conditions of inclusion, relation or sealing with respect to the area are. And for as many signs as may be consistent, not only from the perceptive and sensorial point of view, but also with regard to the social implication, it seems appropriate to deliberate over what their size, density, intensity and diversity should be.

As observed in this article, urban planning has been continually concerned with these matters throughout the 20th century. And though the number of changes which this discipline has experienced may be great, one must still bear in mind the intellectual milestones of the past in order to reflect upon our current day and to foment new discoveries (assuming they are truly new). From this, a proposal is put forth to train us in the habit of measuring areas as surveyors and city planners of all ages have, even while today’s computer seems to have abolished the scale. And in this exercise, it is necessary to train ourselves in average distances; in athletics, within this range of so-called average distances, which run from some 800 to 3000 metres (from a half-mile to two miles), 800 metres are spectacular for the speed (covered in some 1.44), potential and determination which this distance demands. In a planned area this can be the distance between two metro stops, a stage on a long-distance route but also a good short journey. This seems to be a good measurement for the double scale (territorial and local); a measurement between corners and capable of measuring the detail of the corner.

Good urban planning designs can most likely be expected of architects trained with this in mind.

BIBLIOGRAPHY

[1]. Reference to L. Martin, L. March and M. Echenique, The Structure of Urban Space, G. Gili, 1975.

[2]. Clarence A. Perry, The Neighborhood Unit, A Scheme of Arrangement for the Family-Life Community, in Neighborhood and Community Planning, Regional Survey, Vol.VII, 1929. Routledge, 1929, 2000.

[3]. L. Benevolo, C. Melograni, T. G. Longo, Modern City Planning, G. Gili, 1978, 2000.

[4]. C. Buchanan, Study of the City of South Hampshire: Design and Structural Problems, directed by D. Lewis, G. Gili, 1973.

[5]. M. Risselada and D. van den Heuvel, TEAM 10 1953-1981, In Search of A Utopia of the Present, NAI Publishers, 2005.

[6]. P. Veltz, Globalisation, Cities and Territories: the Archipelago Economy, Ariel 1999.

[7]. L. de Broglie, Continuity and Discontinuity in Modern Physics, 1941, Espasa Calpe, 1957.

[8]. J. L. Gómez Ordóñez, Qué es paisaje, en P’s, [What Is Landscape] ed. N. Gidron, J. Segura and C. Senés, web-ps.net

[9]. Ian Mc Harg, Design With Nature, G. Gili 2000. R. Margalef, interview with UR-8. Laboratorio de Urbanismo de Barcelona.

[10]. Dramstad, Olson and Forman, Landscape Ecology Principles in Landscape Architecture and Land-Use Planning, Fundación Conde del Valle Salazar, 2005.

[11]. M.v de Sola-Morales, Ciudades, Esquinas [Cities, Corners], Forum de Barcelona, 2004.

[12]. Alison and Meter Smithson, Density, Interval and Measure in the City: Design and Structure Problems, directed by D. Lewis, G. Gili, 1975.

urban areas

> **David Cabrera Manzano**

“Regional planning does not question itself regarding the extension of the area which can be placed under the control of the metropolis, but regarding what kind of population and civil services can be distributed in a manner which permits and stimulates an intense and creative life throughout the region, considering a region to be a geographic area which possesses a certain unity of climate, vegetation, industry and culture. The urban planner shall attempt to plan this space so that all the places and sources of richness, from the forest to the city, from the mountains to the sea, may be developed in a balanced manner, and that the population is distributed in a manner which makes use of its natural advantages instead of cancelling them or destroying them. He regards the people, industry and land as one sole unit. Instead of trying desperately to make life be a little more tolerable in overpopulated major cities, he tries to determine what kind of features will be necessary in the new cities”.

L. Mumford

Let us assume that mankind inhabits and relates to, physically and mentally, all places on Earth. The urban areas would be the real or imaginary spaces in which mankind finds itself or through which it moves any material or immaterial thing belonging to human culture. Urban areas would possess strata of history which deposit themselves in a sedimentary manner on the space. The city could be considered the point of maximum accumulation.

Urban areas are dynamic structural relations systems on the territory, which emerge from the uses of the area, densities and static characteristics of the place, and which are fairly imprecise.

The city-territory as a collection of urban areas

There exists a tendency to think of a city or metropolitan area as a unitary place.

The need usually arises out of a conceptual mechanism for unifying, grouping or rigidly categorising the physical models which appear in the territory. This innate intolerance for ambiguity forces us to confront the complex organisations which comprise the city in terms of non-superimposed units, reorganising them as much more simple structures.

As Christopher Alexander has pointed out though his studies in the mid 70’s, “the city is not a tree”. This manner of perceiving and conceiving of our cities

supplies an incomplete vision of urban phenomena. At the same time, this directly conditions the design of the city, producing urban forms with the same initially set qualities. Specific examples in the history of urban planning and architecture have been:

- The separation between pedestrians and vehicles, which is not always a good idea, although at the schematic level it is (e.g. Le Corbusier with his theory of the 7V, Hilberseimer with his design of the “vertical city”, etc.).

- Leisure area and other uses of the city. It was erroneously thought of as a “game”, such as an activity which could be isolated from the rest, when this actually by nature arises in a less regulated manner and takes advantage of the attractive advantages of the ordered city.

- University campuses and the city as independent collectives. This separation has motivated the distancing between knowledge and its application in large measure, as well as motivating mutual enrichment between the two areas.

- Work-Residence. Introduced initially by Tony Garnier with his project of “the industrial city”, and later in 1929 with the Athens Charter, this arose in artificial cities as an idea inherited from the industrialisation of the 19th century, with the image of the factory and its chimneys, smoke, dirtiness and noise. The evolution of the urban forms associated with the production and work requires planning which is less simplistic (with technological and computer advances and the use of internet), as well as more open and integrating alternatives.

See also, for example, the “maps of area uses” (or “the experiences of zoning” by Franco Mancuso), which show us a defined and finished image of what appears on the area surface: urban areas, industrial areas, agricultural areas, free spaces, reserve areas, etc. These images show the city-territory as a static spatial ordering of physical objects, and in reality, we know that it is not only like this. The increase in the displacement capacity through the transport infrastructures makes it more glaring each time that the dynamic processes of the city-territory directly influence the spatial organisation of the uses at each moment.

In contemporary society, closed groups practically don’t exist. They are layered with superimpositions. Urban communities are thought to be isolated but there exist clear relationships between them. The actions of one person or a group of persons in the urban area can be perfectly linked to various environments or urban collectives at the same time. Labour or ludic migration between different urban areas is a fairly common example.

Urban areas are a grouping of elements with a defined structure which cooperate or collaborate together, and become a “system”. In the city experience, the

images which we recognise the quickest are sub-groupings considered to be units.

In the tree structure, each one of the systems is either nodal or for attraction. A characteristic case is the centrality which schools have in their local units or the pole of attraction of the shopping centres in the extensive residence areas of low density. It would be interesting to know, therefore, the localisation guidelines, the relationships produced between the areas, the local relationships and those in scale, as well as what takes place in these central places.

The mission of current urban planning is to understand exactly what kind of superimposition is needed in a contemporary city in physical terms, aside from achieving the integration of the diverse urban aggregates.

To conceive or plan the city as a hierarchical social structure in the form of a tree foments the disassociation and compartmentalising of the urban functions, as well as a true impoverishing of the base relationships between its users. In not creating planning which bears in mind the rich and open interaction between a city’s elements, the capacity to generate new situations which adapt to the latest necessities is stunted. The creation of the so-called “City X” (city of the law, city of cinema, city of science, city of leisure, etc.) is becoming more and more habitual. Among these, “Sun City” in Arizona is a paradigmatic case of a city for retirees. It is a residential collective linked to a packet of specific ludic-assistive uses, in which a very specific social group is isolated from the rest. A group of persons with the common social characteristic of being retired have chosen to live in an artificial paradise designed purely and exclusively for them. This is a manner of understanding and propelling the urban phenomenon as an addition of prepared products oriented toward the consumer; cleaner, more comfortable, safer. The mixture, social or functional, becomes a risk, and pragmatic fears reinforce this.

The city-territory as a social process which operates in the space

Urban planners have attempted to influence social processes and those dealing with human interaction, manipulating spatial ordering. These efforts have not always served to balance these differences, since in some manner, society continued to insist, economically and politically, that this inequality be maintained.

The selection of favourable places for new urban growths, as well as the regeneration and improvement projects of certain depressed areas, has many times determined the transformations in the social maps of the city. There are rehabilitation projects of some neighbourhoods, complete with the insertion of new public fittings, which have caused the zones and

residences around these areas to be directly affected, increasing their price and forcing their inhabitants to sell and leave for other cheaper areas which are more in accordance with their social strata.

If we review history, the first initiative which took the importance of the manner of grouping a population into account, as well as that of civic design, occurred during the 19th century. The promoter for this was Robert Owen, whose original and progressive spirit helped him devise the construction of small “balanced” communities in open areas in order to allow the new industrial workers of the time improve their living conditions in the new industrial system.

Fourier, Owen’s successor, created the scheme of constructing communes, and proportioned imaginative details to the concept of a rational civic economy. But it would be Godin, the maker of steel, who would bring one of the first collective construction schemes for worker housing into practice.

It was toward the end of the 19th century when the visionary proposal of the Englishman Ebenezer Howard’s “The City-Garden” would create the probability of constructing a new type of civilisation in a much more consistent manner.

Howard’s contribution, with the originality of the concept’s essence, consisted of considering the problem of the construction of a city and residence as a regional one. For this, he set out the following premises:

01. The areas would belong to the common authority which is entrusted with its operation. The profits would revert back into the community. This eliminates private property and the temptation to increase the density with the purpose of elevating the value of the area. What is more, the centre is empty, as it is a meeting place, a free space for public and representative uses [1].

02. Controlled growth and limited population. This must be set out according to human patterns and must be of a defined size and shape and with defined limits [2].

03. Functional equilibrium. In regional relationships, there should exist a balance between the city and the area; in the internal development, equilibrium would be established between the home, industry and market, as well as between the political, social and recreational functions. This eliminated the possibility of decadence which unlimited build-ups bring with them.

Howard could be considered the first modern thinker to have a solid sociological concept of the dynamics of rational urban growth (See the text of the leaflet “Gardens cities of tomorrow” in the book “Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna” or *Origins and Development of the Modern City*, by Carlo Aymonino).

The city area as a communications system

The service which the city exclusively offers to those looking to locate themselves there is “accessibility”. The city is attractive in that it offers a wide gamut of varied ephemeral and permanent contacts. Greater accessibility allows one to participate in a greater amount of urban areas and to widen one’s radius of action within the territory. Space is measured in time [3]. And the reduction of the expense of the time used for displacement occurs due to the possibility for efficient use and rapid exchange between the maximum number of communication conduct types. The city, in its stretching over the entire area, to distances which are now measured in dozens of kilometres, underscores something else; the inequality which exists between those who have the facility of access to the greatest interaction networks and those who do not.

The city possesses urban areas of great structural importance which are reinforced by a grouping and collective organisation on a greater scale (distribution of water, treatment of waste, safety, public transport, culture, etc.).

The flow of public elements (information, goods and public services) is proportional to the economic trajectory and cultural development. The flows which only occur between individuals or isolated parties have much less bearing on the construction of the city (culture, history, politics, etc.).

External economies are obtained in the collaboration between the parties. This collaboration normally appears when the benefits of association are high and the risks are very low, always a posteriori.

The city today is assuming and supporting some congestion problems in its centres mixed with abysmal accessibility; in part because it is incapable of coordinating its new scale of city-territory with agility and strength. This scale covers a much wider space in which more elements and a greater number of displacements enter into play. The extension of these urban areas becomes a limiting situation when this means an additional excessive cost to their users (time, energy or money). This extensive and disarticulated growth of the cities is clearly observed with the non-coordination of public transport in the area, in giving preference to the use of private transport and to urban growth in independent plots.

Since the beginning of the 20th century, especially in North American cities such as in the extreme case of Los Angeles, these phenomena of expansion and congestion were initiated, underscored by the rise of the automobile.

Lewis Mumford, in his direct experience with this in New York City, reflected on this subject in his book “The Culture of Cities”, in a fairly illuminating manner:

“The automobile was [...] an agent of suburbanisation. Suburban expansion preceded the massive possession of vehicles, but this, in time, caused residential suburban neighbourhoods to extend with greater ease, and farther, from where the transport of the time would permit. What was certain in all the places is that the car became a problem for the historic city [...]. Contrary to popular belief, growth in large cities preceded the decisive technical progress of the last two centuries. [...] the automobile [...], within some limits, causes the population to tend to disperse instead of become concentrated; and any project which may attempt to concentrate on the population in the areas of Large Cities runs blindly into the possibilities which this machine opens for us”.

“... they realised that the possession of the automobile allowed the normal and common worker to live farther from his place of work. The automobile decentralised transport. The fact is that centralisation and decentralisation are terms which lack meaning from the qualitative point of view, dealing only with directions of movement. What is important [...] is to determine what kind of life these movements will produce in a certain place or region”.

The urban projects of “public interest” acquire a greater dimension and complexity, and are obligated to articulate numerous fields of confrontation and dominion [4] (legal, morphological, functional, economic and service-related) [5].

The spreading of the city over the area has not caused old social divisions of space to disappear. The legal statute continues to identify the city as central to metropolitan systems. The NUREC atlas [6] continues to delimit urban agglomerations according to morphological considerations for continuity solutions. With respect to the functional criteria, urban space is often understood to be a network of relations of variable geometry in which the labour mobility is a demarcation of the metropolitan areas. Each function is associated with a different urban field. Therefore, the territory is comprised, as a minimum, of the superimposition of as many urban areas as functions or multiplicity of incorporated centres.

The city-territory is a dynamic system in action, in which the spatial organisation of the elements partially influences the type of relations which are established between them. It is a system in which people interact through space at each instant of time.

The strategic position of localisation, as well as the quality and characterisation of the existing urban areas, are direct conditioning factors for the end level of well-being. The most efficient way is for each urban area to possess specific features in each case. Addressing this, Melvin Webber said:

“The values associated with the desired urban structure do not reside in the spatial structure per se. A model and the internal use of the area is superior to another only if it is better for accommodating the growing

spatial process and for developing the non-spatial purposes of the political community. I completely reject the notion that there is a universal spatial or physical aesthetic in the urban form”.

The spatial structure of the city-territory

As we have been arguing, the interactions produced in the territory are a result of the superimpositions between the different urban areas, associated with different scales.

The components which comprise the spatial structure of the city-territory are mainly:

01. FLOWS. Elements (persons, information and goods, GNP) in movement and interacting.

The density (n° of elements x spatial unit) and variety of these can inform us approximately regarding the city’s qualities of life. This can be considered to be relatively proportional to the intensity of interaction or the possibility of contact. It also increases the probability that there may appear “links” between the elements and that “groups” are organised.

02. CHANNELS. Adapted spaces through which flows occur. These are the physical medium and the adjacent landscape through which the displacements are carried out. They bring the exchange or node centres into relationships. This system of networks interacts directly with the activities regarding the territory and its localisation. The decongestion and readjustments of certain sections or specific networks promote the evolution and development of the different urban areas with which they are associated. The temporary collapse of any “channel” inevitably means the transformation of the channel (extension, multiplication, adaptation), the reduction of flow (diverting part of this toward other channels) or the rapid modification and spatial organisation of the uses.

03. URBAN FORMS. Distribution and spatial organisation of physical elements in which the use of space in the territory arises.

The “area” is usually not valued as a mineral resource, but rather for its spatial quality or strategic localisation referring to a possible use. It is an abstract medium; more than a physical object in itself. The functional processes of the urban areas are not absolutely of a local or regional type, but they belong to various scales and participate in these in different ways at the same time.

The spatial structure is determined by human interactions, its physical implantation and the manner in which activities are localised. These activities, in time, are comprised of features such as: the amount (concentration and density), the form of accumulation (focus, nucleation or centrality levels), relationship

forms (levels of affinity, grouping, segregation, etc.) and intensity.

The “intensity” in the territory is an idea which shows the range (of the repercussion) of the interaction between persons who meet in different remote places. The density is a localised feature; the intensity, however, is a non-localised spatial quality. The intensity is the inflow, is the confluence of the dynamic action on the territory. They are urban pulses not limited in space.

Place and form of the city-territory

Both the idea of a city as well as that of region have been traditionally linked to the idea of place. Conceived as physical objects, interrelated activity systems, populations in interaction or as governing ranges, each city or region was distinguished from the others through its territorial separation.

In the same manner, the idea of community has normally generated a “sense of belonging”. The spatial proximity of all these related parts in the territory continues to be considered a necessary condition in order to generate these bonds or links.

But today, it is being made evident that the aspect of “place accessibility”, more than that of proximity, is the one becoming a necessary condition to create relationships. In the measure in which accessibility is unlinked to proximity, the cohabitation (relationships of coexistence) of a territorial place is less important for the maintenance of the social communities.

The interactions linked to a more extensive and temporarily closer territory have reduced and in large part left behind the local interactions which qualify nearby environments. There now emerges, stronger than ever, the need to recapture the value of the human scale for the conforming of the places associated with these activities [7].

We can say that communities are groups of individuals with common interests which communicate between themselves. Today, it is rare to have a person who does not participate in “spatially extensive communities”. The communities of interest which are not territorially defined are more and more usual.

The specialisation of the professions and the activities of persons (leisure, culture, etc.) demands diffusion in some way through the widest territory, mainly due to the rarity of its application or the particularity of its attraction (events, landscapes, etc.). This has caused the associations of individuals to be more seldom linked to a place.

Greater mobility, greater topological rupture with the spatial equilibrium of the territory’s use. The combinations allow users and merchandise a greater

amount of unlinking with distances and space. The dependence becomes something that refers more to the cost of displacement (time, fuel, fees, technology used, etc.).

Free space in the city-territory

The strong growth of the cities, carried on in all directions, has gone on to become city grounds which are single, closed, homogenous and central, ceasing to be an open, extensive, heterogeneous, complex and polycentric phenomenon [8]. The city has absorbed villages and smaller cities and reduced them to the names of neighbourhoods. The result is a lack of form in the metropolitan aggregate.

With a change of this type, the spatial structure of the city needs to adequately recompose all of its parts with urban elements which help to understand and articulate the relationships between them.

The free spaces, in all of their variants (streets, squares, gardens, parks, etc.), are the spaces which allow us to recuperate this clear and synthetic mental diagram of the places and the organisation of the complex activities which are carried out in the new City-Territory. (Further herein, see the project for the Rio Manzanares of Madrid).

There are other meanings and values which are given to public spaces. In this new experience of the metropolis, its environment is not taken into consideration; it is the fruit of the spontaneous accumulation of individual initiatives. Nature takes on a uniting role as a new symbolic monument which can sustain the collective identity. This emphasis on recuperating the harmonic relationship between man and nature has its origins in the 19th century with Henry David Thoreau, who raised the idea that all communities in the United States should have, as part of their permanent domain, a portion of wild area free of all the obstacles of civilisation to make available to citizens [9].

Another consequence of absolute value which is currently arising is the rising speed with which architecture is prejudged as a potential danger or enemy. Daily concepts are assumed in the criteria of environmental assessment with terms such as “environmental impact” and “restoration [of the environment]”. With these, the actions of man as a threat to the supreme good of the natural is assumed from the outset. There was a time when man was not perceived as a constructor of the landscape, but as its destroyer. In the past, however, new designers searched to highlight the most notable characteristics of the landscape.

The willingness to renovate the forms of relationship with the landscape, promote the recuperation of the structuring value of the public space, as well as its monumental and symbolic representation of the social life.

In the city-territory, the geography will be responsible for supporting the urban space. The principal public places will be linked to the geography, with these being catalysing places for the main collective rituals. The large axes and monumental spaces of the city will now also be mountains, valleys or coastal strips. These will be the guaranty for the continuity, unity and articulation of the entirety of the city’s fragments.

If we recall some interesting approximations of the territory’s urban architectures, we can see the richness of the approaches and scales of intervention with which these proposals have always attempted to improve the human environment, using all the urban elements possible which permit their integration.

With the *Seoul City Airport* (OMA, South Korea 1995 project) the natural beauty and infrastructural potential were attempted to be used to reinvent the new urban condition of the contemporary city, bringing them together into an efficient unified force. The project consisted of a rectangle divided into programmed bands which were deformed, becoming complex once the geographic contingencies were introduced and the creative uses were superimposed. The result was a tapestry of hybrids and a hodgepodge full of favourable intersections. The international business band was adapted to the motorway, transmitting its character to the rest of the use bands which crossed through. The residential band was brought away from the airport and placed up against the artificial maritime area and the peak of the hill. Its variations in form, scale and reticle were to be determined by its environment. The band for high technology, research and development, the cultural, international and environmental, and finally the university, were other urban areas which were localised as instruments for the hybriding and creation of a desired urban complexity.

La Ordenación de Madrid Río Manzanares [The Distribution of the Manzanares River in Madrid] (Burgos/Garrido/West8), taking advantage of the incorporation of the livestock terrains through the covering of the circular route of the M-30, has become an urban opportunity for Madrid to configure a supporting element in the city.

The proposal deals with giving continuity to the natural North and South areas as a complete geographic unit, recomposing the ecological structure of a fragmented territory destroyed by neglect and by the infrastructures. The project is a succession of around 50 specific proposals for city improvement, integration and intensification.

Specific aspects of other proposals have been evaluated which could possibly be introduced into the overall project, such as a footbridge covered in flowers (Herzog & de Meuron) which connects the centre of the city to the Royal Palace (tourism centre) and

the Casa de Campo (a typical place for leisure activity in Madrid), the distribution of the Matadero (the former city slaughterhouse) area as a cultural space (Juan Navarro Baldeweg) or the integration of the river into the urban environment (Dominique Perrault) through the connection of the axes of the roadways and pedestrian routes.

A final example of the urban project which has a bearing on the city as an urban strategy of transformation, through the projects which take advantage of the maximum number of the city’s opportunities, is the project for the Playgrounds of Aldo Van Eyck for Amsterdam. The project contains places for children’s games. These are the adaptation of abandoned or badly conditioned areas of the city, generating an environmental system of play spaces embedded in the forgotten interstices of the city. This is simultaneously an urban recycling and intensification project, and designed with attention to the specific conditions of each place (sun exposure, traffic, etc.), although the final result is that of a transformation of the scale of the city.

“In the future, when planning cities as integral social units, the emphasis shall be progressively displaced from the stage to the drama, and the direction of the activities and the relationships shall demand all the attention of the planner. The purpose for city planning shall be the adequate dramatisation of the social life.”

L. Mumford.

NOTES

[1]. In the case of New York, it is well exemplified that: “Congestion originally served as a pretext to construct the subway, and these in time, established a pretext to produce congestion. The congestion is solidified in the pyramid of prices [...], almost all are implicated in the congestion. The congestion augments the importance of the city and the cost of municipal services [crimefighting, cleaning, etc]. Any efforts to reconstruct the metropolis must be carried out against the basic pattern of the metropolitan economy. Against the growth of the population, mechanisation which facilitates congestions, expansion and the “enormity” which is impossible to regulate”.

L. Mumford.

[2]. According to Howard, urban growth should be stimulated up to the point where it offers the maximum in services to the social and economic life of the centre; exterior growth could take place, not through overcrowding or extension as currently occurs, but through the founding of a new City-Garden. “Effective growth requires cellular division and not simply the dilation of the original nucleus”.

L. Mumford.

[3]. “Time considered as an experience and duration distorts the logical order which is based mainly on time considered as movement in space (v=s/t)”. L. Mumford. See also Manuel de Solà-Morales (Reference to dance and music regarding distance in the article “El Territorio Sin Modelo”, or *Territory Without A Model*)

[4]. Fernand Braudel affirms that, even before the French Revolution, “A city is, above all, a domain. And what counts toward defining it, gauging it, is its ability to command the space upon which it exists.”

[5]. See “La Ciudad Dispensa” (The Dispersed City). Federico Javier Monclus (ed.) Chap. “The confines of the city without confines. Urban structure and

administrative limits in the diffuse city”. Oriol Nel·lo.

[6]. NETWORK OF URBAN RESEARCH IN THE EUROPEAN COMMUNITY, Atlas of Agglomerations in the European Union, 1994.

[7]. This has been an issue for some time: “The conscious relationship of man with the earth suffered a profound change in Western Europe during the 15th century. There appeared the desire to conquer spaces, explore the unknown. A disruption of the sedentary habits took place. The colonisation of the 16th century was a period of terrestrial carelessness”. L. Mumford.

[8]. C. Rowe and Fred Koetter, in their book Collage City, say: “Since halfway through the 20th century, the urban matrix has experienced a radical topological transformation of the urban space, going from a “continuous solid” to a construction based in isolated and convex objects which generate a “continuous vacuum”.

[9]. The founding of Yellowstone National Park in 1872 was the first time that the need for conserving a fragment of primitive and wild nature in the civilised world was recognised.

BIBLIOGRAPHY

[a]. “La ciudad dispersal. Suburbanización y nuevas periferias”. Francisco Javier Monclus (ed.), Barcelona Centre for Contemporary Culture. (1998).

[b]. “Explorations Into Urban Structure” M.M. Webber. Ed. GG. 1970.

[c]. “ El Urbanismo. Utopias y realidades” Francoise Choay. Ed. Lumen 1970.

[d]. “Lo urbano, en 20 autores contemporáneos”. Angel Martin Ramos, ed. Ediciones UPC. 2004.

[e]. Viganò, Paola. “Territori della nuova modernità. Il Piano territoriale di Lecce”. Electa-Napoli. 2001.

[f]. Font, Antonio; Llop, Carles; Vilanova, Josep M ; “La construcció del territori metropolitana. Morfogènesi de la regio urbana de Barcelona”. 1999

[g]. Mumford, Lewis. “The Culture of Cities”. 1938

[h]. Aymonino, Carlo. “Origenes y desarrollo de la ciudad moderna”. Ed. GG. 1972

[i]. Le Corbusier “Los tres establecimientos humanos”. Ed. Poseidon. 1964.

the city makes us

> Rafael Reinoso Bellido

... Architects are not only “makeover artists” and “beauticians” for the “face of the city”; they are the shapers of society in the most profound sense, in that they determine and establish the architecture of the city, the public spaces and the transport systems, the city’s neighbourhoods and residential areas, and make decisions which go far beyond those which planners, politicians and economists may have considered and defined.

Ulrich Beck

...Geographers, city planners and draughtsmen find themselves in a cognitive and operationally strategic position. By redescribing spaces and places, they contribute to a change in society, and projecting a physical transformation of places, they reconceptualise and restructure social relations..

Giuseppe Dematteis

Climate, customs, holidays, etc. all construct citizens, but the space they inhabit (their house, their street and their territory) does this as well.

This project of space is therefore not an innocent one. We construct that which constructs us, and at the same time, the space which we inhabit raises us, closing a cycle. If one accepts the house in which he or she lives, one will also conceive of houses taking many issues as valid ones, issues which surely in time will position the inhabitants of these houses before other issues.

The same would occur with the neighbourhood, city or territory. When Le Corbusier or Wright showed their visions of what must be a modern city back in the 1920’s and 30’s, they were still prisoners of an extremely powerful local influence. La Ville Contemporaine was the dream of a new Paris after discovering and appreciating the works of Henard or Tony Garnier; Broadacre was the dream of territory according to the suburban experience of Riverside, Oak Park (where their inspired houses stood and were planned) or Taliesin, conjuring a new Paris in one case and Chicago/Los Angeles in the other.

The current mobility and displacement which is making many people citizens of many cities and places at the same time, as well as the possibility that people who have never lived or even been to a place can have the opportunity to transform it from thousands of kilometres away places us in a new situation with respect to the issue which we want to discuss, and we most likely will be able to relate this to the importance of the urban space project.

We are witnessing some disconcerting times; outside of academic fields, and save for a few very exceptional cases (because of their rarity, fit to be seen only as ephemeral media-hyped consumables), the issue of how to design inhabitable space has been resolved by accepting and giving validity to a kind of public space which is not all that useful, not all that public and too homogenous and banal.

Our complaints regarding how the profession confronted this problem in the complicated 1960’s and 70’s haven’t helped us improve the situation, and in fact have done the contrary. Even with more economic and legal resources to make this better, a majority of aspects in these have worsened. The quality of good materials which we can use today to construct our habitable space clouds our view.

But there lacks talent and honesty in the design of everyday public spaces (streets, squares, etc.), as well as in public buildings, their placement in the city and their relations with the city itself. This is also missing in the design of public transport infrastructures and in that of private and public spaces (shopping and leisure centres, etc.).

Citizens must be constructed, and for this to occur, there must be a city. Recuperation of the street in its popular sense, as a “physical” staging for meetings, agreements and disagreements, is a task which we should assume.

If the face is the window of the soul, the city is that of its people. In the words of H. Lefevre: *“the city is the society traced onto the ground”.*

The difference and the detail Accidents and the local

Despite the growing complexity of our world, our peculiar features are becoming standardised and we are franchising our domestic and public spaces more and more. We have standardised many everyday things, which we accept without much questioning; fundamental moments (sleeping, having breakfast, working, having lunch, etc.), times of rest (weekends, vacations, etc.), the dimensions of our tools, rules and measurements, etc., and this in time has normalised, or globalised, our space (housing, streets, etc.).

We accept all this in order to bring order to relationships amongst ourselves, between us and our things or even between things themselves, threading a path whose direction has a tendency to converge at the same place, according to an agreed and desired (though certainly unconscious) inertia. We have similar houses, similar cities, we eat more or less the same way, we watch the same television, we amuse ourselves according to varied offers, but all in similar places, we dress ourselves at the same kind of shops, and we even desire the same things..

In this more and more homogenous scenario, there are nevertheless differences. These slight differences make a citizen from one city come to be singularly different from that of another. However, as said before, there exists a convergence toward the same point, which little by little changes the different into the common, the local into the global.

Unfortunately, this point of convergence, aside from the assumed loss of differences, is at the same time minimally rich in options. It’s a losing cycle. The question should deal with how we invert the inertia of this spiral to spin the other way.

There are things which we cannot change if we want to preserve efficiency in our relationships. We cannot renounce the similarity of our cars, our household appliances, our tools; we can’t avoid similarities in the movies or television shows we watch, the food we eat or the brands we buy. But just because these things have reason to be effective doesn’t mean the spaces we construct must be the same.

There would have to be a de-standardisation of the rules of inhabitable space; in the legal sense, but above all in the mentality surrounding this, making an attempt to escape from this inexistent border which Buñuel explains so well in “The Exterminating Angel”, in order to be able to live other lives. There would also have to be an attempt at recuperating or reinventing the devices used in relationships, placing ourselves before those which affirm, sometimes correctly, that the public space (in its traditional sense) does not exist, so that they may recuperate the “street” in its popular sense. To recuperate “physical” spaces for conflict and open-ended non-determination, spaces which the centripetal force of efficiency and supposed common well-being have emptied of content.

When the Barcelona Museum of Modern Art (“MACBA”) held a series of activities to reflect upon what to do with its spaces, it invited a group of architects and artists of renowned intellectual militancy. There was only one proposal which, avoiding being presented as vaguely figurative-decorative, would try to change these areas. This was that of MVRDV, which was also the cheapest: two football goals for the square which the Raval had opened for its most singular and supposedly revitalising building. The children appeared in the city, abandoning their joysticks and television screens to fill the square. New friendships and new conflicts. Seeds for the future. Things so simple and apparently so trivial, such as a well-placed bench on a street, can change and bring joy to many people’s daily lives. All of us can recall having witnessed this at one time or another.

With respect to the generic city of which Koolhaas speaks, and which MACBA created for the Raval, or with respect to the operations which are also desired (why not?) and to the “generic” and franchised streets and spaces which are planned in all cities, the detail, or the most local elements, would have to be dealt with

first in order to explain something more powerful.

Why? Because congestion, the enormous urban interchanger into which the area is being converted, is disfiguring and smoothing everything over. That which is local, those forms of relationships, activities and behaviours which arose out of situations which were less interconnected than they are now, are being backed into a corner more and more. Changes are being imposed on the uses of the city which are absolutely unnecessary and even impoverishing. A port city such as Malaga (where the former dock was filled with young people, the elderly and families who descended from their neighbourhoods in order to fish, dine and play cards in the open air, or the old and now abandoned Morro, where we would walk around to enjoy the Bay and rest with friends and in couples at the ice-cream stands, or at the breakwaters of the Termica beach, where we could watch the children dive in from the ruins of old loading bays all but gone now) seems enormously like any interior city, such as Granada, and vice-versa.

The supposed efficiency, or rather, the unquestioned generic inertia in the production of urban space, has smoothed over and destroyed networks of social gardens which have been cultivated for decades, as well as unique and now irretrievable possibilities. The interruption of custom (the reconstruction of spaces with other ways of working in them, separation of groups, or the dynamic of social mobility itself) is lethal.

Many citizens try as they can, within the difficult and increasingly reduced scenario which is left to them, to weave some kind of social infrastructure; such as immigrants do now, for example, when they occupy specific places in the cities in order to meet and share their affinities every day at dusk and on holidays. They have occupied urban spaces which have been vacated by the city's former inhabitants, who did not find the devices which would permit them to construct their relationships with others there. Perhaps this is because their mechanised, learned, and above all, regulated behaviours have caused them to forget how to use them.

I like to compare the social dynamic of our cities with that of a garden. In it, one finds all the different plant species with which we wish to coexist, ordered for visual hygiene and for the supposed health of the plants themselves. Together with the plants, there are also insects, birds and other "good creatures" which we have consented to and accept. However, it is in the accidents of this garden (for example, in the spot we forget to care for or where a loss of water occurs) where the authentic ecosystem is found, precisely where all the creatures and plants are the most comfortable.

Perhaps children, being creatures that are a bit more socialised, also respond to this. The primary school where I studied possessed numerous sports installations, however, our recreation took place in a large forest of olive trees which surrounded the tracks; more

suggestive, less regulated and more unpredictable. The same thing occurred with the children of my neighbours: they have a plot of land where they have a show garden in the front area (pool, grass, flowers, etc.) and in the rear was found what the kids really liked: an abandoned and unlevelled piece of open land with some wild trees with an abandoned shack, and full of "dangers" where turtles and chameleons lived. Here the children would ride their bikes and play with their friends. Today, those children only use part of the pool, perhaps because their new preadolescent role does not allow them to risk sociability without surprises. My primary school has since eliminated those olive trees in order to construct more sports tracks. No margin is left for the unpredictable.

Children are one of the most powerful devices for creating relations, for the construction of community. Nevertheless, I feel that some circumstances are first needed for this, one of these being, in my opinion, the most important: that there exist supporting elements (I always think in the physical, although the virtual and electronic may also create means for this) so that these relations can arise. One of these relations is the school, which must undoubtedly exist, and the other is the street, although here there are some problems. Continuing with the example of my neighbours, living on a dead-end street, while waiting for this street to be connected to other areas of the city, this area has become a place got peaceful and safe games, next to large pieces of open land where the children can do almost anything, provided they are with other children. This circumstance, this unforeseen accident, has generated a new relational framework. Thanks to this, the parents of these kids know each other and unexpected bonds have been established.

Are the elite professionals and politicians capable of inventing, and desiring, spaces for relationships (let's call this "social heritage") which are not aligned with generic and globalised objectives? Evidently they are. In this sense, I think the project of the Malagueira de Siza is a potential educational tool.

The project is almost always executed as a finished and closed product, where no other options can be considered, much less that of the non-determined, due to either the technicians' fear of leaving a vacuum or to politicians' fear of not having control. Projects are very seldom understood as non-determined, while in reality, they are always precisely that. Nothing escapes to non-determination, but neglect of this circumstance aborts the birth of many opportunities. The project should be limited to establishing some minimal game rules, such as those which, as stated at the beginning, we cannot change if we want efficiency in our relationships with things and with others; a certain adjustment, a certain structure which orders the non-determined factors of the local within that of the general.

The "conventional" house or loft, the megastructure projects of the 1970's or the OMA's Seoul City Airport... The determined or the consent to non-determi-

nation. The first does not create conflicts for us such as "What type of furniture do I buy?", "How do I behave here?", as there will also be events or occurrences there which are impossible to make evident.

After all, as Koolhaas said "If the cities are so similar, it is because the people want it that way". It seems we hide the fact (one which he must also know very well) that the desire of the people is probably quite constructed, either by others or by the very customs and inertia with which things are decided today.

The issue of density and congestion Relational capital has subtle nuances

We have residences which are more spacious and comfortable than a century ago, but this has emptied our streets of people. There is less density in our fields of domestic relationships (even within the house itself), which has diminished the number of encounters for enjoyment or for conflict. This is perfectly understood in our renovated historical centres, where passing through, its protective planning cultivated a complex garden of relations going back so many years and centuries. In modern times, these new layouts applied over the old urban concept of the street plan enormous amounts of square metres of supposedly public space, but they are useless for social activity.

Without people, there is no public space, but this is not necessarily reversed when people are present. Cases are also known of reforms done in historical centres which multiplied the densities by ten (for example, where there had been one house before, there were now ten) and were still unable to construct fertile spaces for urban life. In a very peripheral way, with this inertia which constructs efficiency with unquestioned parameters and concepts, they destroyed fabrics and morphologies which were able to assume roles of urbanity, only to achieve nothing at all.

It is precisely these awful neighbourhoods constructed in the 1960's and 70's, with some seemingly ludicrous densities and spatial characteristics for our current sensibility, culture or profession, which are today enjoying an authentic social life in its most classic sense (and of course in its contemporary one also) despite their tremendous spatial scenarios. The meeting places, the types of commerce, but above all, the social network of interests, have generated a (social) capital which is able to be transformed into one which is cultural, economic or familial (this last, in my opinion, being the most important of all).

This issue of density is that which served as a basis for Koolhaas to support a good part of his works in the city: to create congestion as a mechanism to activate relations at certain points of the fabric, using the infrastructures of mobility almost every chance he got. It is enough to cite three of his most emblematic

proposals: Euralille, the Karlsruhe ZKM or the remodelling of the Bijlmer in Amsterdam. All of these cases deal with the same issue, that of using the infrastructures of mobility in order to construct points in the city, where thousands of encounters, though certainly forced, may take place at the time.

We have therefore placed ourselves in a position different from the previous one in order to understand density from a radically different point of view. In the previous case, the density provoked the encounters; in this case, the encounters provoke the density. But there is something more to this. In the second scenario, the encounters, forced into an urban position which responds in theory to a project strategy (to revitalise, to steal activity, to compete with other territories or places, etc.) are not locales; they have a more generic character. The elements (persons or things) which form relationships are territorial, metropolitan or regional (in some cases, even international). They are encounters between strangers without any desire to create a relationship network.

In this case, to provoke congestion is the same as constructing relations between remote areas in a place of such conditions, which Koolhaas himself called generic conditions: places normally franchised and brought together with the global world of the TV, the press or the internet.

These are usually quite "deliberate" places, very smooth, according to the terminology of Deleuze. The regulations which govern the infrastructures and the large spaces for commerce, leisure, culture and work, and the activity possible by the very morphology of the spaces, have similarities with others in other parts of the city, province or even with those in other countries. They are practically the same. Problems are resolved, of course, but the type of relationship, the type of community created, is completely regulated.

My intention is not to moralise over this, simply to point out that the use of certain tools or strategies have some consequences which must be taken into account. The city project can take advantage of the known effects of any of these in order to achieve objectives which appear to be contradictory, such as for example, shoring up differences and diversity by using measured congestion.

As Dematteis proposes, this is a question of interacting with the people, not in a physical or co-active manner but by using their relationship with things, their multi-tiered relationship networks (house-neighbourhood-city-metro area, etc.), while bearing in mind that these are comprised of a physical plan and understanding that these must be horizontal and not vertical, therefore putting the power hierarchies between these tiers in jeopardy.

Relationship thresholds

The threshold for the relations which a territory can develop is not without limits. Neither is this quantifiable, since the interrelations are exposed to all the variables which we can imagine. Therefore, we must work through the intuition which the data helps us strengthen at each moment.

According to this hypothesis, the space where these relationships may arise also has its limits, and since this space is never free, either when it is public or when it is private, projects must sacrifice quantity in favour of quality. Therefore, planning is also deciding on which points of the space we are going to qualify with relational activity (in its various degrees, with a staggering of their centralised characteristics), and as a consequence, which will be relationship channels.

Let's recall the Koolhaas's proposal for the Melun Senart for a moment. This idea-concept, which naturally has many unresolved issues, informs us that there are existing spaces and other possible ones, which are fundamental for the proper organisation of urban relations, and along with these, for the development of a social life. It is in these where the most guarded and monitored projects and investments will arise, because it is in precisely these where the majority of the relevant territorial events shall be staged.

Continuing from where we left off, we cite the example of Karl Marx Allee in Berlin (Egon Hartmann). The reconstruction of a historical axis from the ruins in which the city was left at the end of World War II, using full contemporary criteria, serves as an excuse to paint the socialist Berlin as an exemplary urban model. The dimension of the proposal, its monumental nature and its composition result from the need to explain the advantages of socialist urban planning, in continuance of the planning activities carried out before the War by Social Democrat city councils.

Because of the noticeable resemblance to other urban compositions, as well as due to its undeniable roots, the area's origins cannot be hidden. The comprising resources, as well as the formal and relational elements which are traced, had already been successfully used in Berlin itself, but also in important cities such as Hamburg, and above all, Frankfurt. The difference is shown in the scale; the tools which were used before on an intermediate scale were literally transferred to the large scale, and though this may seem to result as equal, in reality, nothing is equal.

The enormous proportion of spaces makes the sought-after idea of "street" very difficult to realise, with the open city spaces being very and perhaps overly wide. The differences between the Hansa Viertel experiment in Tiergarten which the Allies created in West and East Berlin, though they may seem incredible, do not exist. Both can be seen as the same thing: buildings at the park.

Although it is often normal to find the answers within a political context in order to explain why these streets never functioned, and why those spaces suffered the degradation which they showed up until recently, I feel the question must be asked: How much of these problems are found in planning errors, in this excessive burden of open space, in the maintenance costs, etc.? In the 1990's, once the important political problem of the city was resolved, gatherings were held in order to study what to do. The results were varied; some pushed to fill the space and create new densities, others to definitively convert this space into a park, and others, as always, supported decorating but not changing anything.

Practically on the opposite end of the spectrum, but with identical problems, we can refer to any of our neighbourhoods of the 1960's or 70's, where a disproportionate occupation level in the area, with isolated blocks in rows or groupings, have sketched quite a varied amount of free space. So wide and varied, in fact, that its use has come to be questioned. Perhaps the need for ground-level parking resolves and settles the issue in some cases, but not always. What this strange story has given us, in short, is that public space which is difficult to maintain, without use, etc., is a very expensive mistake. This is what we discuss in urban sectors, that thanks to their enormous densities, we could have a sufficient demand for use.

But no, these bad projects have hindered further invention in these spaces afterward. The theoretical basis on which these rested was ridiculed. The ideal of open space has too many times lost sight of the quality and the theoretical destiny for which it was conceived, converting these projects into a varying species of corridor street which use the same morphologies in their attempt to function.

The project as a behaviour-setting instrument

The argument that problems, dysfunctions, and economic imbalances which have derailed social networks, impoverished thousands of people, etc. are due to bad planning decisions is one which anyone can share, since there is literature on the subject and factual studies to defend it. Incorrect decisions on these matters provoke the impoverishing of areas and family decapitalisation, and can even make local investments in social or economic devices incapable of responding to the objectives sought.

To say today that one is able to make decisions on the project which, aside from the congestion options expressed previously, create collective space and the very behaviour of the people, is to effectively marginalise oneself in the world of architectural theory. However, I passionately believe this to be true.

The professionals who work in the planning of urban

space are enabled to make decisions which we do not make. I feel that human behaviour, up to a certain point, is fairly predictable, and that there are certain actions which have a response which may be foreseen.

The good projects are becoming more and more profitable politically for those who promote them, economically for those who bet on them and socially for the people in the amount and quality of relationships and possibilities which it may create. The demand is there (or, will be there, of this I have no doubt), even for fetching prices way above the average.

“Social capital” is today a value in the most civilised societies. Badly planned projects shall be rejected in the future, and will be able to remain out of the market or at least relegated to the leased cohesive or most marginalised segments of society. Some of this is already occurring: those who can pay have begun to demand more things (for example, residences with certain spatial qualities), and those who cannot pay must accept what is within their reach (public residences with rather stunted living concepts). The “good” projects (buildings, layouts, infrastructures, free-flowing projects, etc.) are those which are the most respectful toward the resources (human or environmental, making these the most sustainable and ecological, etc.), because just like all the good projects produced up until now, these are made to last and may be perfectly recycled for future use.

Modern-day cities need these good “educational” projects which channel this productive inertia for banal and sterile relationary spaces toward urban life. These same cities need to re-examine many of these already constructed spaces and make use of the advantages (density, vitality, landscape, centralised situation, etc.) as well as the available relationary capital.

To live and co-exist in the spaces constructed by any good project is an educational and illuminating experience. The society which can enjoy this becomes heir to all that which went into constructing these, giving it the potential to become a society rich in social capital, in relationship possibilities, and as a result, rich in culture, business opportunities and tolerance. A society without an adequate physical base from which it can express itself is a society with problems.

What on earth were we architects thinking?

the obligatory multi - scale

> Juan L Rivas Navarro

Sense or sensibility

Among our landscapes and daily movements, a drifting theoretic space can be observed today, incapable of swinging in the correct direction, lost in the attempt to understand what is going on, infinitely slower than an urban reality which is years ahead of our own, in a permanent state of mutation.

The dominant concern in the majority of Urban Planning forums is the search for meaning in the urban events for which we have the responsibility of developing, “we” meaning the architects, urban planners, and the increasingly diverse qualified professionals and specialists in the field of territorial construction. Toponymic research, in pursuit of new meanings for the habitual current ones used for the space in which we live, and the attempt to change its negative perception by replacing its traditional meaning has, without providing a short-term solution, fuelled the majority of reflections regarding today’s city [1].

A clear lack of confidence in the usual terminology has arisen, which of course, definitively overthrows the precedent theoretical assumptions, such as those of central cities and peripheral cities, historic centres, types of urban growth, monolithic uses for area: residential, industrial, commercial, leisure, base city and specialised city [2], etc, also apparently abandoning the production mechanisms of city which answered to these models: the urban planning project, the municipal plan, ordinances, city architecture, urban design, seen mostly as archaisms of a language forced into renovating its terms and its events, without much success. The endless list of new meanings for area, and the fashionable plans which flood the theoretical programmes, as well as the academics, politicians and social movements which end up paralysing (if only for an instant) this terminological “explosion” have become exhausting. It is nevertheless very enriching to be abreast of each one of these new definitions, of the new ranges or frameworks for the profession, since each one of these leaves a well of useful awareness to understand, as if this were a chronicle of our age, with the functioning of certain urban structures which (yes, it’s true) bear common guidelines and share similar management and development logic [3].

Though we can all attest to this, I think it bears repeating that a certain capacity for continued growth can be evaluated positively despite the overwhelming force of urban events, some of which are indisputable, showing that the city continues to simply be a reflection of the society which constructs it. For this, it is essential to request that my interlocutor blur and fade his concept of city and society and any clear

delineations of these he may have. I think in order to advance further and better in the development of rational criteria based on specific urban event problems, we should not let ourselves be taken away by the logic of continuous development of meaning, and that we fix our attention on two very different concerns: the attitude of the actors taking part in this reflection on urban planning and their relational constants over time. Fig.01.

The actors on the urban planning scene have indeed changed. New professions reflect new sensibilities, which are present not only because they are new but also because some have a capacity for specialisation which was not previously recognised. In this way, segments of society are now taking part in an explicit manner (since the objectives which are entering urban planning considerations are this explicit), concerned with and technically formed for the protection of heritage or natural spaces; also entering the scene are all those who represent environmental criteria, as well as that of sustainability, use of technology, etc. All this is without mentioning the participants which have already existed and now have a different level of prominence: private companies, tourism, agriculture, regional policy, transnational policy (in our case, the European Union), advertising, etc. Regarding ethics and the destruction of the administrative manuals which regulated the relationship between the “urban actors”, there already exist some good examples of considerations and proposals brought into practice, although these are still scarce [4].

Secondly, I’m interested in what is the very central point of this text, above the renovations of meaning and requesting a moratorium on agreeing on wording, which are the constants of urban relationships, coexisting with the urban phenomenon and being inherent factors in it. What these are and how they behave throughout history should comprise the majority of the concerns in urban planning research (or that of territory, landscaping or even research on what was previously called a “city”), with combined attention to the common or overall characteristics and those of different locales where we may live: to gather the tradition of this concern based, for example, on the times or the collection of times, the rhythms, the perceptions, the symbols, as well as on the idea of fabric (in the sense which is closest to the idea of a material woven of fibres), the value of space among filled areas and on empty areas within these filled areas, the textures (apart from visual considerations and closer to their meaning as a product resulting from activity), or in consideration of the variation over recent years in the combinations of uses, functions, sizes and measurements (this is also a renovation of its nuances but without the express desire to destroy its value as an important contribution to any “urban act”) [5]. Fig.02.

This article’s intent is to submerge itself inside one of these constants in order to reconstruct and explain it, linking it with possible theoretical places for its comprehension, with positive architectural or urban

planning examples as well as those of events in the city, its metropolitan area or its territory (I apologize for once again diffusing language, but the reader must understand my lack of concern regarding not setting spatial or disciplinary concepts, as these are precisely the places where a large part of the non-contemporaneous argumentation rests) [6].

The multi-scaled condition

Why multi-scaled?

Evidence shows that a generalised problem in current urban planning is that a large part of the practical failures in all kinds of urban locations, such as in cities, agglomerations, intermediate projects, full urban centres or those planned from a certain sector (water, motorways, environment, ports, railways, heritage) have occurred because of the lack of a more internalised multi-scaled view. Because of the fact that at any point of the area may scales of reality act, either simultaneously or intermittently and with identical or differentiated weight, the interventions into these do not directly convert into multi-scaled ones. In this way, projects which have disproportionately considered the economic policies at the regional or national level and have neglected the local meeting point and continuity relationships with the city which houses them (plans exclusively steeped in the concerns of the development company and the local contemporaneous society, which condemn urban growth in the majority of cases to being a mere continuance of the existing city) flood the practical panorama, without having taken advantage of the logic provided by the higher-scale elements (such as those of infrastructure or waterway corridors).

The egalitarian representativity of the different scales is as disproportionate as the absolute presence in the project of just one of them. Despite all this, democratic equanimity is not found in the area or the city. In none of its points are the problems of the different scales identical. In addition, this assumption invalidates the discovery of the key work scale (which is not unique), that scale which unites or centralises the other scales, which brings the responsibility of reinforcing the events, the relationships, the spaces and the buildings typical of these to the forefront.

The city or territory in which we move, in which we work, in which we play, in which we reside, has changed [7], and continues changing, but this space continues to be the sum of scales. To acquire a viewpoint in light of this, based also on the concern regarding what and how are its different scales, that it may be inevitably multi-scaled, empowers us to join the new incidents and bases which arise in time and space, whatever they may be, to the urban phenomenon and its planning. The multi-scaled view, as a sine qua nom condition of urban planning consideration, has been and shall always be present in all the good examples of planning for cities, regardless of its locality, its geographic framework, and regardless of its time, its style, its modernity or its classical nature. It is, moreover,

an empowerment which allows us to acquire skill in other very important aspects with respect to relationships, such as the capacity to open other disciplines to others for the comprehension and apprehension of new sensibilities, in order to generate new “intermediate” programmes, new projects among logic which is traditionally stagnant, etc. In this way, the methods must be wide enough and their flexibility reinforced in such a way as to continue constructing their internal richness, so that what or how the objective of the study is becomes a minor theme. Fig.03.

The multi-scale condition of the urban events is shown in all places, but also, all urban “objects” possess this capacity for relationships with those which are at a short distance, medium-distanced and at a great distance. There exists, however, elements from the architecture which act in the urban everyday, traditionally more internal to the architect’s work and more disciplinary. I feel they form part of the present day and explicitly incorporate the new objects which have a different prominence in the area, providing them with their own view and adding this to the collection of considerations coming from outside views.

The mobility infrastructures establish an ideal framework in order to break the disciplinary borders, the reinforced theoretical compartments, the techniques and the proposals created out of sectoriality, in this way responding to a fortunately ambiguous reality which is necessary for personal positions but nurtured with a sufficient amount of scepticism and self-criticism.

Infrastructure for the mix

The area is not lacking for intermediate deciding bodies, but fundamentally in need of an intermediate condition of any of the actors who may have an effect on it. It is not a problem of power vacuums arising between local and regional or state administrations. This is a problem in which the area is void of a mix, in which it has been intrinsically stripped of multi-scale criteria.

Two forces exist in the area which are determined to not recognise this vacuum: the attempts to tie, from generality, the multiple condition of area (area, or strategic, planning, and large participating committees), and those others which attempt to control this, generating an exhaustive regulation of the urban planning practice (reduction and simplification of the offer, control of the request, protectionism, universal laws such as those of alternate mobility, deciding on the elements which can figure the architecture, selection of the agricultural “ideal”, proposals for packs of model infrastructures, etc.). In this way, the occasions to renew the commitment to acting generously in each one of the small parcels of decision are lost, as well as in other types of efforts, which project to project, plan after plan, agreement after agreement, give rise to positive externalities which are beyond our task or our principal scale.

The territorial lines, the distribution and access channels as well as the intercity motorways comprise our daily life in an ever more intense and permanent manner. Taking these as an object of study, it is possible to understand, perhaps in a more palpable manner than with different forms or uses (public spaces, natural spaces, logistical centres, residential packets, etc.), the potential of an a priori work which is hybrid, interdisciplinary, complex and which offers a great spatial capacity.

Among our landscapes and contemporary movements, the need to reconcile a structural view of territorial regulation with another sensible one is shown, in light of the minimal events which occur in the area. In other words, we must be capable of providing our structural perception of the forms and territorial or urban actions with sensibility. In the same manner, the sensible view frequently concerned with essential localisms or sectorizations which improve our quality of life in its passage through these, should be conscious of its participation in the general structure of that urban centre to which it pertains, though amorphous, gelatinous or diffuse this structure may be.

The multiple speeds which are superimposed in any roadway which crosses the city or its area, and the great capacity to establish relations nearer or further than its size, position and continuity offer, make it more and more necessary for the project to respond to this multi-scaled nature. In recent years, many good examples have arisen which have made good use of such potential. From the projects on large motorways immersed in the full urban fabric of the city of Antwerp, by W.J. Neutelings, to the considerations of MVRDV regarding the spaces of the Dutch A-30 Motorway, to the small natural pollution works of Dutch landscapers such as the Max-30 or to France’s Bernard Lassus [8].

In this multiple-based vision of the urban objects in the area, the functionality is represented by connectivity of great scale, as well as that of small scale, and the landscape must be synthesized in order to produce keys of territorial scale through minimal gestures. There is nothing more enriching in this sense than being shown the residential project around the Siedlung Björnholm motorway (1959 Project), the maestro Alvar Aalto having dealt with this surrounding area using architecture [9]. The “Strasbourg Interchange” project, by the architect Zaha Hadid, could serve as a contemporary leitmotiv for this fusion of scales, through the runaway combining of the landscape and its nodal condition in the area [10]. Fig.04

Also working in the fusion of scales, in this converting of the solid form of the infrastructures into the liquid and the gaseous, is the Italian architect Paola Viganò in the Salento [11]. From an educational point of view, and also from the professional practical one, her work shows us an uncommon multi-dimensional and multi-disciplinary capacity. Seldom does the work of the

architect find a better path to link global and local areas such as in the infiltrating participation of Vigano, and this with the constant concern for contributing to the imaginary past and present, constructing more than roadways for the area in narrative itineraries; more than urban centres, mixed sponges; more than ecological infiltrations of public space, in an attempt to make the construction of the territorial space be an opportunity to erase the borders between the fields pre-established by the urban tradition from the emergence of discipline [12].

Three places or spaces in the planning of the infrastructures are especially interesting in order to assume a multi-scaled work: the section, the crossing and the surrounding area. The long distance and the need for the physical and constructive precision of the projects are combined in these. It is recommended that one stop and observe these from the point of view of the architects who have designed them while bearing in mind the section, crossing or outskirts as a fundamental engine of their participation.

Space in sections: width and relations

Let's talk about urban planning projects in which the infrastructure is wisely domesticated without underestimating it, without effacing it, but finding the formula which will be woven into the fabric to be created, incorporating it into the landscape of the city as a "positive" element. Highlighted among these as icons of this series is the planning for the Supraelevata of Genoa by Manuel Solá Morales, or the sensitive treatment of the section for the Remodelling of the Gran Via in Barcelona [13].

From the simplicity in this gesture, the Jardins Wilson Project in Saint Denis de Paris, by Michel Corajoud, is a first approach to the work with sections of main streets which cross a consolidated urban fabric. In a neighbourhood in transformation at the outskirts of Paris, from its industrial vocation toward an increased outsourcing of its capacity to house residential uses. Evidently, the area lacked the form and structure to be considered a residential area: having no public spaces, without neighbourhood centres or collective pieces. The private space (a building lot entirely occupied by industrial premises) and the distribution channels for goods and those of buyers-sellers are the basis for the fabric's construction. In the image, one can observe the tendency toward changing industrial buildings into residential ones, making evident the need for the parameters of the residential urban fabric: commercial facades, the rehabilitation of "urban steel", institutional facades which represent and at the same time cover public spaces, and the existence of this last in its diverse forms (courtyard, garden, park, etc.). The problem with an already consolidated fabric in renovation is its lack of space. For this, there is nothing better than reworking the space which was inevitably granted to the infrastructures, being evident and su-

perficial (for improving its efficiency) and having the accurate size and position at the original time of the formation of the area, but which could now presently be reinterpreted. Fig. 05

There are two mechanisms with which the Corajoud project in Paris resolves the demand for the change in use of the fabric: the complex section and the size of the public space. Increasing the levels of the surface of the ground in the corridor occupied by the infrastructure, a great quantity of new area is achieved, which can be occupied by the required public space. In this way also, the urban life environment is protected from the aggressions of the traffic. But joined to this idea of "complex section", which is taken in this project in a very symbolic and simple way, it is very important to assess the strength and intelligence of the project in obtaining some excellent dimensions for the functioning of space from this process of sinking traffic, as it necessitates "interesting" lengths and widths in the dialogue between one facade and the other, in the comfort of its interior space, in order to allow for tree-filled spaces of great size. This also permits the entrance of light into the lower level, without sacrificing options for the surface space. The definitive size of the space enters into a scaled relationship with an area of great dimensions, combining the old industrial area (originally individualist and competitive) and generating a space which is a "receptacle for collectivity", featuring centrality, representativity and free capacity of use. Fig. 06

The moment of the crossing: possibilities and events

The projects which we present here have another complexity-increasing mechanism in common. This is the interaction of the horizontal diversity. If, in the previous section, we had assessed the multiple consideration of the area (and therefore the diversification of the vertical section of the infrastructure) of the urban planning project, now it is time for the rehabilitation of the processes which multiply the horizontal channels. In other words, rehabilitation of the segregation and differentiation of the routes, of the roads and of the different traffics which are connected in a line. Why is this moment of crossing extraordinary? As the possibilities of differentiated movements are generated, the number of directions which must be organised grows, in that in the crossing, the consumption of space in the infrastructure is much greater and does not take advantage of this spatial capacity in areas which are exclusively dedicated to traffic. It is also too high a cost for an area which has made these places essential. These are hyper-connected places which are references for multiple roads, possessing a very high agglutinating potential. If we play with the separation of the different channels instead of their concentration, we obtain accessible "air" which at the same time possesses an unprejudiced aesthetic sense, enabling experimentation with its form and function.

These are unique places in the panorama of all that is the urban environment.

In this way, for example, the MVRDV project for the Stadsboulevard a20 in The Hague intersperses residences, public space, offices, etc. within the motorway's environment of freedom and openness. In an almost exaggerated manner, it allows us to reach levels of deconstruction and freedom which are coherent in the architectural designs and which by themselves would only be artificially and arbitrarily achieved.

The designs of the architects Max I regarding different bridges in the Netherlands, aside from being an enriching group exercise in the diversity of scales and situations which are confronted, uncovers exercises for us which, in increasing the amount of roadways and uses, convert the crossing moment into an "event" place which is shown as much more exteriorized, inciting us to be more conscious of its presence when we use it. Specifically, the project regarding the change of a small bridge over a river, with the segregation between the pedestrian walkway and the road, the change of material for this, and the appearance of the pedestrian area in the contact between the bridge and the street on both sides of the river, is a gorgeous example of architectural subtlety and of the conversion from one of so many infrastructural devices lacking all consideration which goes beyond its strict roadway functionality (our area incurring such a lack of sensibility as it is) to become a mechanism of fusion between the natural and artificial world. The result is that it is respectful and consistent with each flow of activity, giving the geography's crossing the importance it deserves, even while being the construction of an event in a small corner of the area.

In this same sense, another project which makes a small everyday gesture essential and offers a multiple vision of the places which are inevitably linked to their surroundings is the Project concerning a wharf, the Manheller Terminal in Molde, Norway, requested of the architects Bjorbekk & Lindheim [14]. A place connected to the hemisphere by boat going unnoticed in its local area, it is nevertheless treated here as an opportunity to rescue the landscapes which enclose the infrastructure; in this case, the access to the motorway through a tunnel, a connection with this small international port. Using the geometry and the floor plan, the project carefully and purposefully draws the two branches of the motorway, generating a precise distance of separation between the mouth of the entrance and that of the exit in the course's directions. The stone wall which establishes this difference is linked using the material of the mountain, and the space generated increases the perceived time from the attention from the course's speed and from the immobility of the ship awaiting loading. We again construct a Place where only good functioning and operation could have existed. The interior landscape created in such an extraordinarily exterior place such as that of the Norwegian fjords restores the harmony

between man and nature, and affords the user with the ability to understand the place as the sum of all memories. We recall the technique. We recall visually. We recall because we understand what happens and where it takes place [15]. Fig. 07

The surrounding area of the infrastructures: implied space and architecture

The infrastructure and its environment must not escape the contagion of the two definitions. If in the previously described projects, we have observed the construction of the road and the motorway as it was physically modified in order to provide space and give the sense of passage through places, on this occasion we may set upon the project with respect to the edges of the infrastructures, how spaces of conflict (in friction with the road) can be recovered and offered to all of society in the form of natural space, urban space or cultural space. In this way, what is in question is the very environment of the infrastructural network, its very shape as well as the forcefulness of its placement.

There is an architecture which is attached to the machine of mobility, and it emerges surrounded by its logic of noise and velocity, somewhere between its physical end and its environmental one, in the tight strip which separates it from the urban or the natural; essentially, in the border space between the two mediums. The construction of residential buildings close to the motorway is not a provocation affected by fashion nor the recipient of underground recycling cultures. It is a need to find arguments of use and scale which place these nowhere lands in a position of being responsible for understanding the means by which the infrastructure bursts in.

Normally, it is a posteriori when we recognise the lack of spatial planning in the interventions which provide accessibility and mobility to the areas. The historic and natural heritage, the rhythm of the urban fabrics, are distorted without asking about supra-municipal administrations or governances of transterritorial urban elements. There are ample negative local effects. Only through a raising of awareness of the projects can these effects be avoided and their integrating potential be taken advantage of. In this way, beyond the traffic's infrastructures, the urban or natural infrastructures work, generating guidelines for the colonisation of its necessary uses on its near edges or incorporating apparently strange uses into these in the surrounding environment, allowing the absorption of these as participating elements of the whole, not in the existing periphery. In this way, it accesses the real, without forming part of the continuity of that which we use and perceive as ours. Fig. 08

In this way also, W.J. Neutelings' project for the Antwerp Ring Road shows itself to be revealing, in that it is more than a specific procedure, a discourse against the moralist viewpoint which condemns the urban

area of the motorway to be shelved with the "ungovernables". The cultural proposal which incorporates the Ring as a "remnant" in the dissolution between city and country also dissolves the environmental and temporary borders. It strikes us as essential to plan the edges of the infrastructures by accepting this enormous quantity of new programmes and social demands which appear as a laurel leaf of events for the city as valid. The physical paradoxes with which these places are constructed are especially interesting: the extreme usefulness of small installations or minimal gestures which give coverage to massive events, the importance of advertising, etc.

A model project: area and architecture.

The work which Vigano develops for Salento is one of the few examples of architectural planning as an integrator of regional, territorial, urban and architectural scales. The entire work is unequivocally based on a high dose of information regarding the territory which is the object of this study, including its level of infrastructural development, its demographic and economic characteristics, its cultural values, its geographic origins, the state of its water-bearing equipments, as well as being highly charged with a complete vision of its urban organisation, reaching a high degree of offered features which allows us to discern an operative capacity of the architecture in areas of complexity, as well as the weight of the Italian Salento itself. Supported on the idea of "narrative itineraries", which permits incorporation of the proposals into the cultural assessment of the region, a strategy of renewal and rearmament of the geographic condition is constructed, which is not in conflict with the logic of the processes which have been consolidating the region. This strategy is not exempt from the necessary precision with regard to the key points of the landscape studied, the visualisation of the new relationships between roads, agricultural areas and urban areas, nor from the scheming of the new organisation of the area which joins and differentiates its different activities or from the attention given above all to the non-constructed space, its nuances, the types of cultivation, the differentiated sections, the types of crossings, etc. These are some of the lessons of a master work which freshly captures all the territorial scales without the commitment centred around an exhaustive knowledge of any of these, but around the multi-scaled reaction between the different strata in order to perceive a regional climate, a certain tendency of the area itself. The potential places, the abandoned places, the agricultural places, the mixed places; the quantities of mixture are noticeably captured by this work, which possesses something which grows in it, developing its strongest ideas in the "ecological infiltrations" and the "green" project. Fig. 09 and 10

Both ideas have behind them the concern that in contemporary areas, it is more important to smooth over the differences than to avoid their conflict through se-

paration. The discovery of the differentiated logics of growth in different nuclei also makes the mechanisms of infiltration, which must generate cultural considerations between the use strata, distinct. Adequately drawn, sensitive plans which show an uninterrupted journey through the multiple scales of the area.

Conclusions

Going over the works shown, we can observe how the very intermediary capacity of the infrastructure is empowered in order to convert itself into more of a centre than an edge. However, the paradox arises in the limit of its very borders, not in the study or the defining of its internal functioning characteristics (traffic lanes, acceleration roads, distances between its junctions, service capacity of the road itself or of the roads which give access and which move its energy toward other points, etc., all this belonging to its construction's most strictly kept field), but it is the edge which makes contact with all that surrounds it, where the source of the majority of the good decisions and the virtues of the projects mentioned are found. In the section's complex distribution, in its interior air, in the crossing, it becomes a place which ceases to be one way in order to go on to be another, like a moment of interchange or a break in velocity, or even a perception and consciousness of the place and time which we occupy while travelling through it; and lastly, in its surrounding areas there are protective strips, twisted areas which were never anything other than a sub-product of the road, places apparently with no importance upon entering a tunnel, making a turn and abandoning a visual only to perceive another, passages through low-lying gullies or natural corridors, all of these moments which blur its strength and oblige it to superimpose itself onto the space with elements previously there or newly placed.

It is in these peripheral positions of the object of this study, a place which we believed to belong to one sole deciding sector for the area, where the multi-scaled view becomes mandatory, where a multiple and relationship-oriented vision was concerned with re-establishing the object; it was in those places or themes where it didn't seem necessary to think beyond what was requested of us.

NOTES

- [1]. Authors such as Rosario Pavia, Edward Soja, Bernardo Secchi, Francesco Indovina, Alvaro Dominguez and many others.
- [2]. New Towns: Antiquity to the Present, by Ervin Galantay.
- [3]. New and useful terms such as Urban Agnosticism, City Mosaic, Urban Utopia, the types of growth: by aggregation, by dispersion, by polarization, by A. Font, etc.
- [4]. Article, "Los Cuatro paradigmas" [The Four Paradigms], by Manuel Solá Morales and some others regarding the participative dimension of urban planning, in the book "Lo Urbano", by Angel Martín Ramos.
- [5]. Accompanying ideas from urban planning theory for these perennial concepts, both using classic argumentation in the beginning of the discipline or from more recent architects concerned with the continuity of this

line of thinking.

[6]. A moment to rescue the phrase from someone who may have expressed it differently in the shading of language, to make it freer and more open.

[7]. The four elemental uses of Le Corbusier, who continues incredibly to be at the foundation of all the contemporary and latest activities.

[8]. These projects may be found published in volume n 110 of the magazine Lotus, regarding "Infrastructure in Europe". Also recommended are the projects published in the magazine Babel, "Paesaggi a molte velocità" and "Stra de paesaggi", in which can be seen the desire to soften the contacts of the infrastructures and, preserving its capacity and its connective function, the desire to improve its urban and environmental qualities as elements of integration.

[9]. What's the latest on the evolution of the Minimum Landscape Unit concept, formulated by Rosa Barba, or that of the Active Unit by Manuel Solá Morales?]. Geometria Magazine, "El Paisaje I"

[10]. In this way also, images which clearly express the mandatory multi-scale as direct leaps without scale intermediaries between the landscape and the architecture, for example, the magnificent "Plan Pampus" by Bakema and Van der Broke, or the visionary drawing of the "territorial corners" of Manuel Solá Morales, published in the book "Ciudades, esquinas" [Cities, Corners], or the drawing charged with multi-scaled consciousness in "Arquitectura, ciudad, paisaje y ambiente natural" [Architecture, City, Landscape and Environment] by Fernando Recalde (Limits. Identity. The non-city. Relationships. Junctions. Open systems. Visibilities), extracted from the book "Spazio urbano e città futura" and presented in the article "Las infraestructuras y el espacio contemporáneo" [Infrastructures and Contemporary Space] from the previous book, "Un curso de urbanismo 2001-2002" [A 2001-2002 Urban Planning Course]. Others would be "La construcción del territorio entre la geografía y la arquitectura" [The Construction of Area Between Geography and Architecture], Puglia, de Luigi Costa (presented in this article), or "Intervento e limite" by Ottavi Voza & Francesca Bruni, both extracted from the book, Attualità Della Forma Urbana.

[11]. It is necessary to continue the task of finding examples of territorial "ecological infiltrations". The space in urban settings for the possibility of structural green can be based on the space and form and not so much on the redistribution of the areas. In this sense, some image of our project of the Paseo del Salón (infiltrations of the Genil River toward the city of Granada) is shown, being a project between the city of the rivers and the periphery of the city, and forming part of the Southern Metropolitan Area of Granada.

[12]. In general, seeing the area through the ability to concentrate on it in lines which go through tracing more integrating lessons allows for some very positive possibilities. Everything can be more and better organised through the project when attached to an infrastructure with certain guidelines. For this reason, the projects which work with the richness of the line are valuable in this sense, as are all those considerations which work because certain directions may be complex in the city. Projects on avenues, market streets, green paths, landscape roadways, shoreline promenades, pedestrian axes, transport systems, etc. should be studied carefully and without prejudice, for example, the theory-steeped work by Denise Scott Brown for the American Avenues Project.

[13]. From the architects Andreu Arriola and Carme Fiol, project of 2002, Barcelona. Published in Quaderns 240.

[14]. The projects mentioned can be found published in n 110 of the magazine Lotus, regarding "Infrastructure in Europe".

[15]. Musical performers, specifically pianists, speak of three memories in order to reinforce the study of a work: the conceptual memory in the comprehension of the harmony, the musical organisation of the score and ultimate intentions of the composer, the mechanical memory of the hand and finger movements (or what the body "remembers"), and lastly, the visual memory formed from watching the execution of the work and the "photographic" perception of the score. One must consolidate the information stored through these three memories in order to give a correct performance.

FIGURES

> Fig.01. Orthophoto of the Southern Ring Road of Granada, 2001.

> Fig.02. Granada and its three rivers. The Genil channelled, the Darro covered, the Beiro removed, Granada Paseo del Salón Tender, December 2004. Juan L. Rivas Navarro.

> Fig.03. La costruzione del territorio tra geografia e architettura: le masse-rie in Puglia. Luigi Costa. Plans and elevation. Multi-scale. Architecture and area. Punctualities. Territorial recognition. Identity. Poles. Assessed topography. Geographic morphological systems. Memory against form.

> Fig.04. Siedlung Björnholm, Project 1959. Alvar Aalto.

> Fig.05. Project in Paris. Corajoud . "A platform of parkland covers the

expressway for a kilometer and reconnects the industrial territory of the plaine Saint Denis"

> Fig.06. Stadsboulevard a20, den haag, "The expressway has been transformed into a boulevard, a new directrix for metropolitan development". Mvrdv

> Fig.07. Project para un embarcadero en Noruega. "The Project handles the articulation of the tunnel, the slip roads and the boarding area. The use of local stone and the doubling or the routes tend to contextualize the intervention in the landscape". Molde.

> Fig.08. Project for the Antwerp Ring Road. "Volumen. Yuxtaposición de distintas morfologías: tejidos históricos y piezas desagregadas en la parte exterior del anillo". [Volume. Juxtaposition of distinct morphologies: historic fabrics and disintegrated pieces on the exterior part of the ring] W.I. Neutelings

> Fig.09 y 10 . Il rombo incompleto y Scenari per la regione salentina, Project for Salento. Paola Vigano

BIBLIOGRAPHY

Autoroute a837,saintes-rochefort, France.

Autoroute a85,angers-tours, France.

Project "Zoliborz", Warsaw, Martin Price.

Article "Il Nuovo Paesaggio delle Infrastrutture in Europa" Marcel Smets, Lotus 110

Article "En resonancia con la autopista" [In resonance with the motorway] Martin Price.

Article "In Between", René Gonzalez, Quaderns Mobility, 218

Article "Cuatro paradigmas de la ética urbana" [Four paradigms of the urban ethic] Manuel de Solá Morales i Rubio.

Magazine GEOMETRIA "Ejes Urbanos" [Urban Axes]

Magazine GEOMETRIA "La escala intermedia" [The Intermediary Scale] Magazine CASABELLA "Sulla strada"

Magazine Quaderns 240.

"Attualità della forma urbana" Ernesto d'Alfonso Ed. Electa 1995, Milan. Alvar Aalto, Band I 1922-1962, Les Editions d'Architecture Artemis Zurich, 1963.

Lotus 110 Città globali, Electa Milano, 2001.

Territorio della nuova modrnità, Paola Vigano, Electa Napoli, 2001.