

FUNDACIÓN DE LA TESIS

LA TRAVESÍA MÁS TRANSPARENTE

LA VISIÓN DE CÓRDOBA, MÁLAGA Y GRANADA DESDE SU CALLE CIUDAD

Juan Luís Rivas Navarro

TESIS DOCTORAL EN URBANISMO

Director: José Luís Gómez Ordóñez, Catedrático de Urbanismo y Ordenación del Territorio

Doctorado en Urbanismo y Ordenación del Territorio

Departamento de Expresión Gráfica Arquitectónica y en la Ingeniería

Universidad de Granada

Octubre 2009

| | |
|--|-----|
| <i>Urbanismo, formas y geografías</i> | 1 |
| El espacio urbano contemporáneo: <i>la importancia del vacío.</i> | 2 |
| Aprendiendo de las formas fundacionales: <i>una propuesta taxonómica.</i> | 6 |
| Formas de crecimiento: <i>la construcción de la ciudad de hoy.</i> | 16 |
| Formas esenciales de la forma: <i>las directrices urbanas.</i> | 29 |
| El arraigo elástico de la arquitectura en el territorio. | 37 |
| | |
| <i>A la búsqueda de la identidad urbana: la focalización sobre la calle ciudad.</i> | 41 |
| De esencias, fronteras y deseos | 42 |
| Componentes de la identidad urbana. Propuesta constitutiva. | 49 |
| Focos y momentos de atención urbana, contribuciones a la forma esencial. | 78 |
| | |
| <i>La construcción del concepto de calle ciudad.</i> | 83 |
| La calle es ciudad | 91 |
| La calle es una forma y esta forma es dinámica | 101 |
| La calle es un sistema | 120 |
| La calle es una narración | 137 |
| Del corte urbano a la <i>calle ciudad.</i> | 147 |

Presentación

Esta tesis se basa en ideas esenciales, percepción de formas, lecturas y conceptos que componen un repertorio urbanístico y arquitectónico que ha alimentado durante varios años mi trabajo docente individual y en equipo, generando con ello propuestas y proyectos urbanístico-arquitectónicos propios y junto a mi entorno investigador.

Construido a modo de ensayo, los textos que se presentan a continuación se explicitan en paralelo a la tesis, acompañándola como trabajo desarrollado para la investigación sin ser el objeto específico de la misma, en la medida en que puedan contribuir a entender mejor el trabajo que le sigue.

Esta Fundación responde también a una cierta memoria de los principales asuntos que en la actividad urbanística personal (proyectual, investigadora y docente), de los últimos años, se han suscitado desde y para la tesis. Las bases y las intenciones que están detrás de las informaciones, las ideas y las representaciones desarrolladas en la tesis, se extienden aquí a un conjunto de asuntos constitutivos, relacionados o tangentes a los centrales, a otras calles y a otras ciudades.

Urbanismo, formas y geografías.

Podría decirse que la conjunción de forma y geografía natural supone la base más importante a la hora de considerar el hecho urbano, como conceptos integradores de muchas otros, como contribución fundamental a la percepción que tenemos de las ciudades. Desde que la disciplina se consolida, el estudio de la ciudad y de la intervención en ella, ha ido creando una gama de posibles acepciones con que inscribir paulatinamente a la ciudad y al territorio. La propia reflexión de arquitectos, ingenieros, urbanistas en general, ha provocado tipologías de *proyección* de ciudades, pero también tipos de miradas sobre ellas, que las juzga o las valora, que las sitúa en un determinado orden en función de unos parámetros.

El acento por el que aquí se apuesta es el de suponer que estos hechos urbanos pueden ser vistos, sintéticamente, bajo dos perspectivas: *la perspectiva morfológica y la perspectiva geográfica*.

La ciudad y el territorio presentan una determinada morfología, son una determinada forma que no es sino la suma de formas que han ido teniendo a lo largo de la historia y que en el momento presente se traduce en una visión concreta. La ciudad como *producto* morfológico, contiene una información básica tanto para entenderla como para proyectarla, en definitiva, para enjuiciarla o sacar conclusiones sobre su estado parcial o de conjunto.¹ Por ello, es posible identificarla y analizarla como resultado: *esto es lo que tenemos, con esto nos encontramos...* independientemente de las razones que han motivado dicha forma, momentáneamente final. Esta disposición de los elementos nunca casual establece un juego de relaciones de dependencia que, por sí mismo, es capaz de transmitir, si se sabe observar, lógicas futuras de desarrollos previsibles, así como también, pueden ser espejo útil en el que calibrar posibilidades nuevas.

La segunda perspectiva sitúa su origen en la visión de una geografía. En el proceso de construcción urbana sobre un territorio, previo a la generación de categorías o sistemas, se configura una red indisociable de elementos que constituyen su *geografía urbana*. La dosis relativa entre naturaleza y arteificio, es dinámica y cambia con el paso del tiempo. Observar la geografía de un lugar es observar su movimiento. Por tanto, hay siempre que mirar sus distintos tiempos, incluso el primigenio, aquél en el que la geografía natural base, era exclusiva. Imaginemos también un punto extremo de esta línea temporal, un producto reedificado sobre sí mismo en el que se hubiera borrado completamente cualquier rastro de la naturaleza primera. Sería un estado demasiado lejano para ser

¹ La ciudad como producto, objeto de una construcción de un grupo social que ocupa un territorio y *decide sobre él, lo organiza e incluso lo planifica*, en el sentido en nos lo explica André Corboz en “*En el territorio como palimpsesto*”, 1983.

creíble ya que la ciudad se reescribe siempre sobre sí misma² y reutiliza siempre, sea de la manera que sea, las trazas anteriores para construir las futuras, la menor de las perspicacias obtendría resultados suficientes siempre para reconstruir los estados previos.

Sobre ésta doble mirada se construye buena parte de la presente investigación, sobre el objeto como forma y también como resultado de unas dinámicas que lo ligan a una historia, a una sociedad, a una economía. También sobre la relación entre ambas perspectivas, sus aportaciones mutuas, en el supuesto de que, con este aprendizaje, esto es con la respuesta aproximada a *cómo es la ciudad, qué forma tiene, cómo ha llegado a ser*, o que geografías se integran en ella, podamos fundamentar nuestras reflexiones e ideas urbanas.

- *El espacio urbano contemporáneo: la importancia del vacío*

El *territorio urbano*, aquél en el que se desarrollan las funciones urbanas, se ha extendido en las últimas décadas hasta prácticamente coincidir con el conjunto integral del territorio.³ En él podemos encontrar ciudades con todos sus rangos y tamaños posibles, y también territorios no urbanos dominados paisajes naturales o agrarios. Sin embargo, el territorio se compone también por todos aquellos espacios intermedios o de la relación entre sus partes: carreteras, áreas de servicio, crecimientos ex-urbanos, áreas residenciales asociadas a parques naturales, polígonos industriales, tecnológicos, parques temáticos, y una amplia gama en crecimiento de posibles usos que inundan los entornos de los canales de comunicación interurbanos.

Necesitamos entender la sumatoria de los diferentes elementos descritos como un todo-unidad inseparable que conserva todas las diferencias internas, pero que, cada vez más, genera mecanismos de relación complejos a la vez que produce nuevas actividades y formas urbanas o *pseudourbanas*. Para poder entender este territorio es preciso fundamental que conozcamos las características fundamentales del objeto de estudio, para así poder aplicarle las herramientas más adecuadas.⁴

Vivimos en un espacio y en un tiempo concretos, y así de específicos han de ser también nuestros instrumentos para describir esta situación, es la consciencia de nuestro *zeitgeist*⁵ particular, aquél que nos permite ser específicos en el tratamiento y la valoración de lo que nos rodea, dándonos una perspectiva más amplia y seguramente más justa. Este espacio-tiempo en el que desarrollamos nuestras actividades como ciudadanos - habitantes de lo urbano- puede ser explicado mediante una serie de características muy presentes.

La primera de todas y muy posiblemente el origen de las restantes es la **rotura**. El espacio actual, independientemente de su escala,⁶ es visto como un territorio fragmentario o fragmentado. Esto no se produce tanto por la división o separación en fragmentos de una entidad urbana unitaria previa, sino por la incorporación de entidades preexistentes a un único campo de acción común a todas. La emergencia de los polos secundarios produce una desestabilización constante que precisa de un reequilibrio. Nos faltan nombres para describir situaciones que son realmente nuevas, para un discurso que durante mucho tiempo se instaló en una visión separada de los objetos y los sistemas territoriales: sistema urbano, sistema rural o agrario, sistema natural,

² “*La ciudad como objeto de la arquitectura*”, Mario Gandelsonas, 1999.

³ Es muy interesante como André Corboz elimina el problema de la definición según disciplinas, afirmando que el territorio que conocemos como urbano es aquél en el que sus habitantes adquieren mentalidad urbana. La cuestión, una vez detectado esto, es saber cómo es el espacio o cuanto espacio es. “*El territorio como palimpsesto*”, 1983.

⁴ Las características que se enumeran se exponen en el artículo “*Infraestructura y espacio contemporáneo*” Juan L. Rivas, publicado en “*Un curso de urbanismo 2001-2002*”. Gómez-Rivas-Cabrera-Reinoso, Ed. Universidad de Granada y Diputación de Granada, 2004.

⁵ *Zeitgeist* es originalmente una expresión del idioma alemán que significa "el espíritu (*Geist*) del tiempo (*Zeit*)". Denota el *clima* intelectual y cultural de una era. Peter Eisenman utilizaba en sus escritos de los años 80 esta definición para justificar su arquitectura alejada de “lo clásico”, situada en respuesta a un espacio-tiempo que encierra verdaderamente el espíritu de la actualidad: “*La demanda de que una arquitectura no-clásica es necesaria, que es propuesta por la nueva época o por la ruptura en la continuidad de la historia, sería un argumento del Zeitgeist. Lo no clásico únicamente propone el fin del dominio de los valores de lo clásico para poder considerar otros valores. No propone un nuevo valor o un nuevo Zeitgeist, sino otra condición: leer la arquitectura como un texto*”. (Peter Eisenman, “*El fin de lo clásico*”, 1984) “*El 'zeitgeist' y el problema de la inmanencia*”, Eisenman, Peter. AV Monografías 53 Peter Eisenman 1989-1995 (Mayo-junio 1995). Páginas: 27-32.

⁶ A partir de este punto, el uso de los términos *ciudad*, *territorio* o *lo urbano*, puede encontrarse intercambiado, ya que estos conceptos son, en la actualidad, prácticamente coincidentes. Sobre el mantenimiento de determinadas diferencias escalares, entre los distintos encuadres que connotan, se profundiza en el último punto de este apartado.

sistema hídrico, sistema geográfico, sistema de comunicaciones, etc. La falta de calificativos que no debería provocar la indefinición o el intercambio acrítico entre ellos, nos convendría más ser selectivos y asumir la complejidad y las condiciones híbridas, sin generar categorías reduccionistas que traten de explicarlo todo.

La explosión urbana, esta potencial capacidad para generar centros urbanos, incrementa exponencialmente las situaciones de frontera o de borde, los límites entre medios integrados en lo urbano. Esto provoca que exista también un aumento de la marginalidad, el surgimiento constante de periferias, incluso de marginalidad de lo antiguo frente a lo nuevo, el vaciamiento de centros históricos, la obsolescencia de periferias más o menos recientes, etc.

En segundo lugar, nombraremos **la posición relativa** de los elementos del plano. Esto se explica si comprendemos que el espacio entre cosas urbanas puede ser también diferente. Existe una distancia concreta, una *distancia interesante*,⁷ que produce cambios en las dinámicas del territorio, distancias en las que son posible ver determinadas evoluciones de la ciudad y distancias justas para todo lo contrario. Es un juego de posibilidades, de parejas de elementos, de triadas, de grupos urbanos que se asocian y al mismo tiempo marginan a otras posiciones.

No podemos ahora mirar el territorio como una forma con posiciones establecidas, estáticas o sólidas, como antiguamente si podíamos, separando ciudad y campo, el castillo de la iglesia, el bosque de los arados en torno a las murallas, etc. Los mecanismos de unión y de separación entre los objetos urbanos son tan importantes como los propios objetos. Existen tensiones entre elementos, fuerzas de acercamiento o de distanciamiento que no son construidas, pero que tiene repercusiones espaciales y generar a su vez construcciones concretas. Estas tensiones no físicamente mensurables, son elementos con una cada vez mayor importancia en el *orden* territorial.

En tercer lugar, podemos hablar de la **superposición**, los elementos están diversificados en fragmentos diferenciables, están separados o juntos, pero no en un único plano, también están sobrepuestos unos sobre otros, superpuestos en el mismo espacio y en el mismo tiempo. La mezcla de los fragmentos territoriales se convierte en un hándicap, y también, en una ventaja del territorio contemporáneo.

Hace más de ochenta años, Frank Lloyd Wright creó su *ciudad viviente*, Broadacre, la fusión del campo y de la ciudad, la proyección de un territorio puramente urbano e intensamente mezclado donde naturaleza, residencia, servicios, industria o agricultura, se encuentran en una fusión armónica, *un paisaje difusamente urbanizado pero con orden asentado sobre ciertos elementos importantes o infraestructuras*.⁸

En el espacio que habitamos, se produce en virtud de esta superposición de los elementos, la consecuente mezcla de ellos, generando continuamente estados híbridos que da lugar a situaciones casi paradójicas: guarderías en polígonos industriales, equipamientos culturales privados en tejidos anónimos residenciales, espacios de ocio en entornos aeroportuarios, etc. Se produce, en definitiva un mezcla de todo, una contaminación de todo, que dificulta la permanencia de elementos simples o puros, si no es a través de autismos artificiales y forzados. Se vuelve imprescindible aprender a descubrir autonomías, adquirir la capacidad de aislar elementos y averiguar sus propios contornos, para reconocer y medir las situaciones urbanas y sus conflictos particulares.

Por último, y como consecuencia de todo lo anterior, se produce un aumento exponencial del **valor del espacio intermedio**, del espacio relacional: el territorio es una red, cuyo valor está en el conjunto de nodos y sobretodo en el espacio internodal. Este espacio entre las cosas es la garantía de futuro del territorio, su medida de la oportunidad para el desarrollo o el cambio. Un territorio actual sin espacio intermedio en su haber es un territorio acabado, poco flexible, resistente a las transformaciones, y por tanto un territorio lento a la hora de percibir sus propios conflictos y sus demandas, y lo más preocupante, con pocas y dificultosas opciones para resolverlos.

⁷ “Territorio sin modelo”, Manuel de Solá-Morales, 1995.

⁸ Rosario Pavia sitúa como modelo el trabajo de Wright, junto a otros como los de Cerdá o Soria y Mata, respecto a la producción de urbanismo que centra por primera vez la atención sobre los flujos y las redes. “El miedo al crecimiento urbano”, 1996.



Imagen de la maqueta de Broadacre City, Frank Lloyd Wright, 1935.⁹

Para otros autores el territorio urbano es definido en función de la relación con el comportamiento social. Es el caso de Giuseppe Dematteis, el cual establece una relación bidireccional entre el territorio y la sociedad, a la manera con que Lefèbvre lo hacía, y negando la modelación del territorio exclusivamente por un sistema económico-social-político “hipotéticamente separado” de él. Además, Dematteis apuesta, en este mismo sentido, por confiar en las formas locales a la hora de comprender el territorio, no únicamente deudor de los condicionantes de las formas globales.¹⁰

⁹ “*Frank Lloyd Wright y la ciudad viviente*” Edición de David G. De Long ; ensayos de Jean-Louis Cohen... [y colab.] Ed.: Instituto Valenciano de Arte Moderno, Valencia, 2000.

¹⁰ Llama la atención que tenga que ser un geógrafo como Dematteis el que rescate al territorio de visiones macro que lo encauzan por una operatividad escasa, lo que él llama una territorialidad de primer tipo, exclusivamente preocupada de imponerle reglas de juego,

«Territorialidad: mediación simbólica, cognoscitiva y práctica que la materialidad de los lugares ejerce sobre el comportamiento social»

Giuseppe Dematteis

Coincide también con André Corboz en que el territorio es una construcción, un proyecto más un proceso en palabras de Corboz, a la vez que un producto de la evolución histórica y de las circunstancias naturales que se vinculan al asentamiento.

«No hay territorio sin el imaginario del territorio.»

André Corboz, "El territorio como palimpsesto", 1983.

Al centrar la definición de territorio en la descripción del mismo, Corboz apuesta por la observación de su forma: *"el territorio tiene una forma, es decir, el territorio es una forma"*. Esto significa que también observando exclusivamente su forma, podemos averiguar su comportamiento y sus características, y que su desatención no se sustituye observando sólo sus dinámicas, sus números o sus datos. Tal y como decía Peter Eisenman "la forma tiene una forma", y por tanto una mejor que las demás. Con la existencia de esta gama de posibilidades demostraríamos el potencial informacional que la forma del territorio urbano guarda y puede ser revelada con la observación atenta.

Respecto del panorama teórico que pretende responder a la cuestión del espacio contemporáneo, una última contribución nos ayudará a completar la visión de este territorio, la del arquitecto holandés W. J. Neutelings. Su particular punto de vista puede entenderse, aún más moderno que los anteriores, ya que no presupone una continuidad histórica, que haría, en el proceso continuo de evolución de la ciudad, definir la actual, tal y como resulta de un conjunto procesual de cambios –perspectiva por otro lado propia de la geografía o la historia clásicas-. Neutelings mira el espacio contemporáneo a través de sus valores presentes, de su potencia funcional y su energía expresiva, adoptando la posición del artista frente a lo desconocido. Define *"La ciudad de los retales"* abundando en su condición fragmentaria pero integrando estos fragmentos en un conjunto coherente y esperanzador.¹¹

Sus *"retales"* urbanos trabajan en grupo para constituir una *"alfombra"* territorial, resultado del reciclaje de todos los trozos de tela urbanos, con un sentido de contemporaneidad que ofrece un fantástico campo de posibilidades. Está relacionado con imágenes sugerentes y gráficas muy significativas: galaxias metropolitanas, crecimientos en *sprawl*, el desorden lógico de los elementos o el caos, la cultura de la carretera, la valorización de la conectividad y de la accesibilidad como motores del desarrollo urbano.

Para Neutelings, un mínimo espacio crea un máximo de acontecimientos de masas. Un territorio que, a pesar de todas sus contradicciones, se ofrece como el más interesante de todos los tiempos, el que mayor número de oportunidades y de posibilidades de interacción contiene, en función de los servicios urbanos, de las cualidades y las oportunidades de los equipamientos ciudadanos, de la generación de actividades colectivas, etc. Un territorio más móvil que nunca.

restricciones o protecciones, cuando son buena parte del conjunto de disciplinas técnicas las que defienden esta postura alejada del proyecto y de las relaciones de proximidad, aquellas a las que Dematteis da importancia, definiendo la ciudad sobre todo como un *sistema territorial local*. *"En la encrucijada de la territorialidad urbana"*, 1999.

¹¹ *"The periphery. Explorations into Wonderland"*, de Willem Jan Neutelings, Architectural Design Nº 108.



Así visto, el territorio es una suma de continuidades o narraciones más o menos completas, con vestíbulos, umbrales entre lo urbano que son espacios urbanos en sí mismos, espacios estanciales, espacios de paso, un territorio-hogar de pasillos, salones, cocinas, terrazas, dormitorios, rincones y espacios de conversación y cruce.

- *Aprendiendo de las formas fundacionales: una propuesta taxonómica*

«La ciudad, como objeto de la arquitectura, es siempre una reescritura de una ciudad anterior [...] A otro nivel, nos enfrentamos también al plano urbano, que puede verse como el terreno en el que las trazas se graban y retienen indefinidamente mientras cambia todo lo demás»

Mario Gandelsonas¹²

En el territorio urbano actual están contenidos los rastros de los territorios urbanos precedentes. Las formas ante las que nos enfrentamos surgen como herencia del conjunto de formas anteriores. Los cambios sociales, políticos o económicos, pero también las modificaciones del paradigma urbano y arquitectónico, han ido modelando el espacio urbano hasta *congelarlo* en la fotografía del momento presente. En la búsqueda de explicaciones podríamos, parar el tiempo precedente, cuanto quisiéramos para encontrar estadios previos a la forma actual. Quizá la primera forma, aquellas primeras organizaciones del lugar, nos brinde una gran parte de la información que buscamos. Entender las razones que argumentan los modos de asentamiento, encontrar la forma fundacional, resulta imprescindible para entender cualquier fenómeno urbano. Confrontar esta forma con la que actualmente vemos nos enseña diferencias, continuidades, saltos, brusquedades o transiciones que calibran el espectro espacial de la ciudad, y nos cargan de conocimiento para valorar sus distintos momentos o partes.

Sobre la contraposición entre formas nos enseña mucho la amplia discusión que desde el interior de la disciplina de la Arquitectura, se llevó a cabo en el pasado siglo XX. A una aparente coherencia funcionalista que postulaba la relación directa entre forma y función, se contrapuso una teoría y una práctica *deconstructivista* que investigó relaciones más libres de la forma, enriqueciendo sus posibilidades generativas. Más concretamente nos

¹² “La ciudad como objeto de la arquitectura” (1999)

servirían posturas como la de Peter Eisenman utiliza dualidades terminológicas que producen forma, muy equiparables a esta doble condición de la ciudad asentada sobre el lugar: sistema geométrico frente a sistema sensible¹³, forma genérica frente a forma específica, forma desde la arquitectura frente forma desde el contexto, o más directamente lógica frente a irracionalidad u orden racional frente a orden natural.¹⁴ Su arquitectura dispone de unas reglas de transformación capaces de mediar entre los conceptos universales de la forma que constituye la estructura profunda y las formas aparentes. Estas últimas, frecuentemente utilizadas en el campo del urbanismo y la ordenación del territorio, generan un significado, propio de la estructura superficial de las cosas, situando la reflexión entonces en el ámbito de lo perceptivo. Eisenman, por el contrario, insiste con su propio lenguaje en ámbito de lo conceptual y desprecia los aspectos visuales que, para muchos son los más característicos de los contextos de la arquitectura. Para él, contexto significa aceptar la existencia del marco físico que se convierte en punto de partida del proyecto, como un campo magnético que orienta el trabajo.

Con estas ambivalencias y movimientos dialécticos, la arquitectura crítica de final de siglo pasado, nos ayuda a situarnos ante una realidad cada vez más cambiante, necesitados de admitir significados cada vez más múltiples o, en palabras de Ignasi Solá Morales acerca de Peter Eisenman:

«Su arquitectura nos dice palabras insustituibles sobre el desorden del mundo contemporáneo, sobre la debilidad de toda acción humana, sobre la inseguridad de nuestros conocimientos. Es un texto que habla, pero no como narración, así es este lugar, así esta casa...sino preguntándose sobre el sentido de estos, sobre la consistencia de lo constructivo, sobre la verdad de lo geométrico, en un discurso que está hecho de afirmaciones y negaciones, de dudas y ambigüedades»¹⁵

Formas fundacionales

Pensemos en una mirada compleja del hecho urbano. Esta sería una mirada que contiene todos puntos de vista de cada una de las disciplinas que participan del hecho urbano: arquitectura, ingeniería, historia, economía, sociología, biología, ecología, etc. Situémonos por un momento en una de ellas, aquella mirada hacia la génesis de los hechos urbanos, aquella preocupada por comprender las razones que explican las cosas que vemos ahora, tal y como las vemos ahora. Desde mi personal mirada como arquitecto me resulta particularmente interesante observar los hechos urbanos con ojos de arqueólogo.

Sabemos que las ciudades y los desarrollos urbanos tienen un momento de fundación en el que intervienen razones de muy diverso tipo: políticas, estratégicas, comerciales, militares...asentamientos que son el principio de la colonización del hombre en ese territorio. La ciudad es así trazada sobre el suelo en función de unas primeras y muy básicas necesidades.¹⁶

¹³ En ello basa Ignasi de Solá Morales una de sus cuatro definiciones de la arquitectura eisenmaniana (extrañamiento, materialización, metáfora y hermenéutica), la de la metáfora: «operación mediante la cual un signo reenviaba a otro evocando en él algún tipo de analogía. En concreto, se construye no sobre la proximidad de dos términos sino a consecuencia de su distancia (metáfora viva). En la arquitectura de Eisenman hay dos sistemas autónomos: uno mental, que surge de la pura geometría (redes, mallas, división, giros) y otro que es un sistema sensible, con escala, luz y color, con formas habitables, con tipologías reconocibles. Surge de la metáfora de la tensión entre ambas constelaciones semánticas un nuevo significado, supone la apertura de un nuevo contenido estético». Revista EL CROQUIS n°41, Octubre/Diciembre de 1989 "Peter Eisenman"

¹⁴ Casa Guardiola, Puerto de Santa María, Cádiz, 1987: es un estudio sobre el significado del concepto de lugar y como éste se ha visto afectado por una cambiante interpretación del mundo. Esta casa puede ser considerada como un receptáculo en el que la *lógica* y la *irracionalidad* son componentes intrínsecos del objeto/lugar. Se inspira en una combinación entre *lo natural* y *lo racional*. Sus tangenciales formas en L penetran en tres planos, siempre entrelazándose. Estas lecturas fluctuantes repercuten en el material de la casa, que, a diferencia de una tradicional estructura de exteriores e interiores, ni contiene ni es contenida. Posee las cualidades de un accidente controlado, de una línea que una vez tratada, no puede ser borrada, pero en cuya linealidad radica la densidad de imprevisibles reverberaciones [...]“Al igual que el pie deja su marca en la arena mientras que ésta permanece como una huella del pie, cada uno de los residuos y acciones quedan fuera de cualquier orden racional o natural. Son, a la vez, ambas cosas y ninguna”. Op. cit. anterior.

¹⁵ Op. cit. anterior.

¹⁶ De los modos de fundación, las mayor o menor dependencia de ciudades existentes, la proporción de usos básicos respecto de usos especializados que obliga a una mayor relación o facilita la autonomía, nos habla con ejemplos Ervin Y. Galantay en su libro *Nuevas Ciudades: desde la antigüedad a nuestros días*, Ed.: Gustavo Gili, Barcelona, 1977.

Imagino siempre a aquellos primeros colonizadores de nuevos territorios decidiendo dónde y cómo ha de producirse ese primer gesto: el cruce de dos caminos naturales, el alto desde el cual se vigila el valle, la cercanía del agua, la abundancia de tierras para cultivar, el paso comercial y único por un río que atraviesa el territorio, etc.

Cuando nos presentan una ciudad, cuando hemos de trabajar con ella, resulta fundamental reconocer el modo con que fue trazada en el suelo, cómo sus ejes fundamentales, sus formas principales son deudoras de un tiempo y espacio previos, de una sociedad anterior que les dio forma. Así, en función de si el territorio base para la fundación, es ya un espacio urbano –un territorio urbano–, o se presenta como un lugar virgen en asentamientos urbanos, podríamos distinguir en dos tipos a las nuevas ciudades.

Las primeras son las que únicas de las que verdaderamente podemos decir que colonizan un lugar, que lo transforman de ser natural a ser antropizado. Pero la fundación de una ciudad o de cualquier hecho urbano (pueblo, comunidad, conjunto residencial, polígono, parque temático, puerto, etc) es un acto que representa la disposición original que tal hecho urbano adopta sobre el lugar, está basado en un orden (o desorden) urbano primigenio que es la base para el desarrollo posterior de la ciudad, así pues podemos hablar siempre de fundaciones o nuevos asentamientos también en las nuevas creaciones de ciudad en espacios urbanos o pertenecientes a territorios urbanos, que consolidan como ciudad espacios intermedios o fragmentos aún no ocupados.

Así también estos asentamientos que colonizan territorios o consolidan sus espacios vacíos pueden establecer siguiendo los parámetros determinado por un proyecto o bien pueden ser espontáneos, ello en función de la presencia o no en el acto fundacional de un encargo, de un diseño de conjunto, de un autor o autores, de un promotor o ejecutor del encargo.

Por último, considerando las características de la implantación podría decirse que esta responde o no al espacio precedente, a aquello preexistente anterior a la fundación. Diríamos entonces que la fundación o el asentamiento tiene una base geográfica, denominando así a aquellos asentamientos cuyas estructuras principales, posición, tamaño, direccionalidad de la estructura o de la trama, responde formalmente a estructuras naturales previas. Por otro lado, si los asentamientos no tiene una base en la geografía precedente, sea esta natural o artificial, aquella que es configurada por las características de lo urbano previas a la implantación, podríamos considerar si la implantación otorga al menos cierta atención a los gestos fundamentales de la geografía precedente, considerando entonces que la ciudad ha sido fundada con una determinada sensibilidad ante la geografía base, que provoca ciertos cambios en su estructura fundamental sin que ello pueda ser considerado suficiente como generador de la estructura.

Nuestros territorios cotidianos están plagados de ejemplos, de ciudades o asentamientos que no han tenido en cuenta las condiciones base de la geografía que en el momento de su origen era fundamental, sean estas condiciones de la geografía natural o bien características de la geografía artificial que construía el contexto más o menos urbano que rodeaba la nueva implantación. De esta desconexión entre forma urbana y contexto surgen deficiencias funcionales de todo tipo, bloqueos, discontinuidades, posiciones periféricas difícilmente integrables, conflictos formales posteriores, dificultades de desarrollo, etc.¹⁷

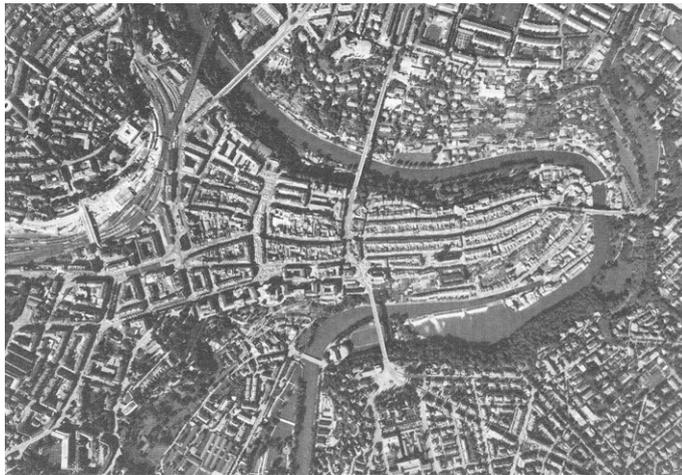
Buenas transiciones entre formas en el proceso de construcción de la ciudad

Veamos pues, buenos ejemplos de conexión entre la geografía base y la forma de la ciudad, o ejemplos de buenas transiciones entre formas de ciudad preexistente y formas presentes de ciudad, con el objetivo de cargarnos de buenas y variadas herramientas o tipos de soluciones. Con ello nos ejercitamos para detectar en nuestros territorios, lugares en donde sí se producen estas continuidades formales (también por tanto

¹⁷ De la falta de sensibilidad ante la geografía natural preexistente nos habla con precisión “*Evitar la erosión*”, texto dentro del apartado **La figura de la ciudad**. “*La ciudad no es una hoja en blanco*”, Josep Parcerisa Bundó y María Rubert de Ventós, Ed. ARQ, Escuela de Arquitectura Pontificia Universidad Católica de Chile. 2000

temporales), lugares del trabajo sobre la forma de la ciudad que hay que proteger como un conjunto de elementos que componen un patrimonio morfológico que se destaca del conjunto.

Existen ciudades que reflejan con extraordinaria sinceridad su origen, en las que sus elementos fundacionales se señalan o contrastan respecto del conjunto de tal manera que son fácilmente identificables. Cuando estas primeras trazas de lo urbano se relacionan potentemente con la lógica de utilización del territorio, la reflexión sobre los sistemas de apropiación del territorio que son utilizados por el hombre se torna limpia o clara, y dota al urbanismo de una gran cualidad cercana al sentido común. Esto es lo que, por ejemplo, sucede en orígenes de ciudades que están basados en acontecimientos puramente geográficos, sin que se trazara premeditadamente ninguna forma geométrica precisa, *como cuando se marca en un jardín el paso más corto o más lógico entre dos destinos, simplemente por el desgaste en la hierba de los paseantes que eligen una y otra vez ese mismo trazado*.¹⁸



▪ **Berna** (Suiza), vista aérea de la zona central de la ciudad.



- Imagen aérea de **París** de 1846, la forma del río, los meandros y sus distintas secciones y tramos, aclaran la radical importancia de la Isla de la Cité en la fundación de la ciudad.¹⁹

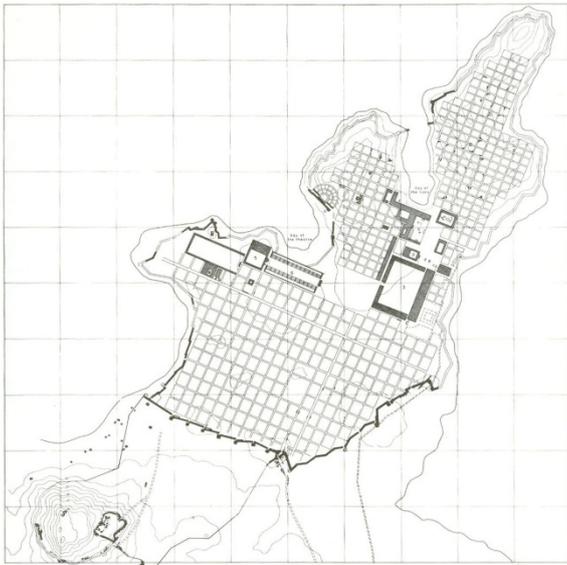
Esta primera dirección dominante del plano marcará seguramente el resto de decisiones sobre la forma de la ciudad en el futuro, confrontando siempre ya cada nuevo elemento urbano a esta geometría original. En este sentido, podríamos decir que el plano queda “polarizado” o “imantado” por este gesto inicial, tan cargado de sentido común, por lo que la ciudad pasa bien a emular el gesto o bien, a enfrentarse a él: *el paso más corto* para atravesar un río, quizá en *el meandro más agudo*, coincidente con un *recorrido comercial territorial* (Berna), *el paso doble con menor luz* gracias a la aparición de una isla (París), la oportunidad de una pequeña colina con una

¹⁸ Acontecimiento en la ETSA de Granada, “*Pasos naturales*” (se eliminó la gravilla que dificultaba el recorrido frecuente entre biblioteca y aulas, y entre aulas y acceso al edificio), Juan L Rivas y David Cabrera, Granada, 1999.

¹⁹ «*París y sus fortificaciones. Vista tomada en globo por encima de Mont-Valérien. Publicada hacia 1846. Jules Arnout.*» Ciudades: del globo al satélite: febrero-mayo, 1994. Alberto García Espuche. Ed.: Electa España, Madrid 1994.

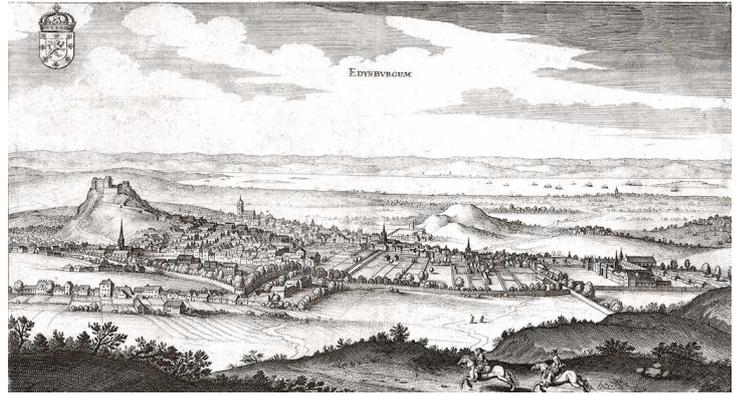
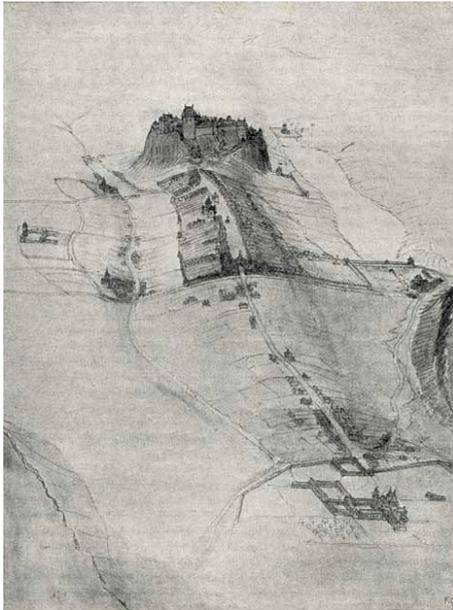
cresta recorrible y dos *extremos aptos* para que, sobre todo en uno de ellos, tome el protagonismo una arquitectura sobre un territorio (Edimburgo).

Existen ciudades que se muestran como proyectos trazados sobre el territorio, en el que cuestiones geográficas afectan sensiblemente a este trazado general, otorgándole precisamente en estos ámbitos de corrección de lo general, sus características particulares o sus momentos de interés. Normalmente, o por lo menos esto es lo deseable, estas deformaciones del esquema abstracto inicial se corresponden con ámbitos de rugosidad que recoge también los acontecimientos de la trama: aquellas actividades nuevas, centros, espacios o edificios colectivos, accesos a la planta, etc.



- Izquierda, **Mileto** (*Plan de Hipódamo de Mileto, 479 a.C.*); derecha, *maqueta del ágora y alrededores, h. 200. Modelo hecho en 1968 por H. Schleif y K. Stephanowitz. Escala 1:300.*²⁰

²⁰ E. Galantay, “Nuevas ciudades de la antigüedad a nuestros días”. Imagen de la maqueta tomada de [http://es.wikipedia.org/wiki/Mileto_\(Asia_Menor\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Mileto_(Asia_Menor))



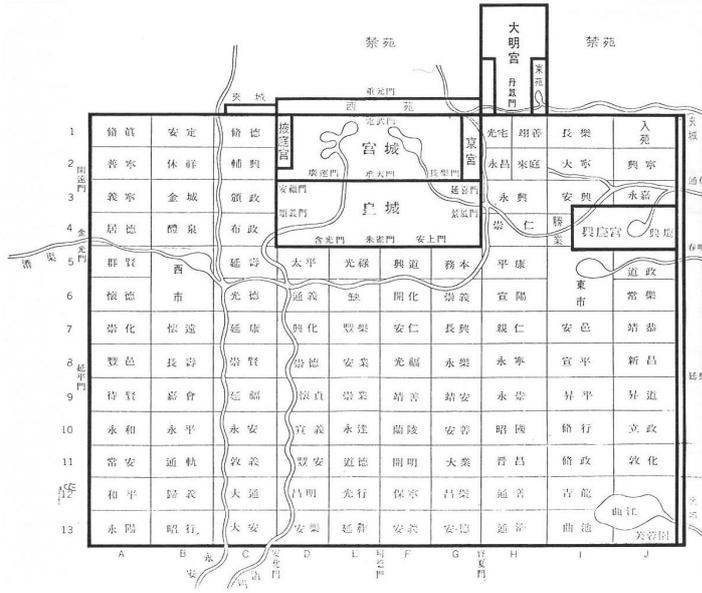
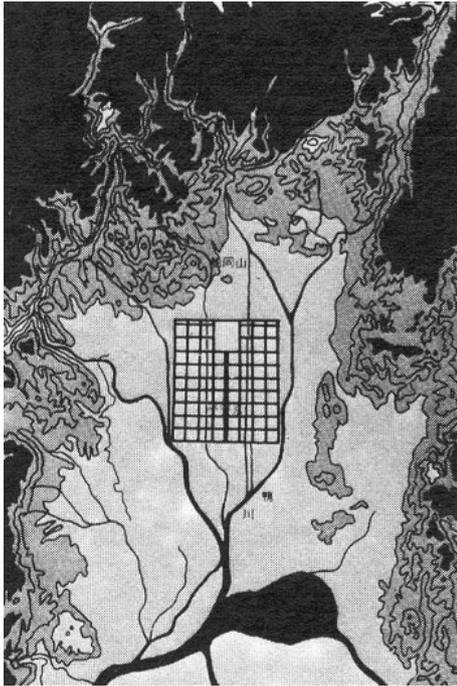
Edimburgo, fundación de la ciudad a orillas del río Fiordo de Forth, primeras evidencias de la existencia de la ciudad en 1018.

- Arriba, dibujo de la ciudad en 1460, [*Bird's-Eye View*, dibujado por FC Mears, 1919]
- A la derecha, imagen superior, Edimburgo desde el sur en 1649. [*David Sholto Lewis*]
- A la derecha abajo, plano de la ciudad anterior al ensanche de Craig (Concurso de 1766).

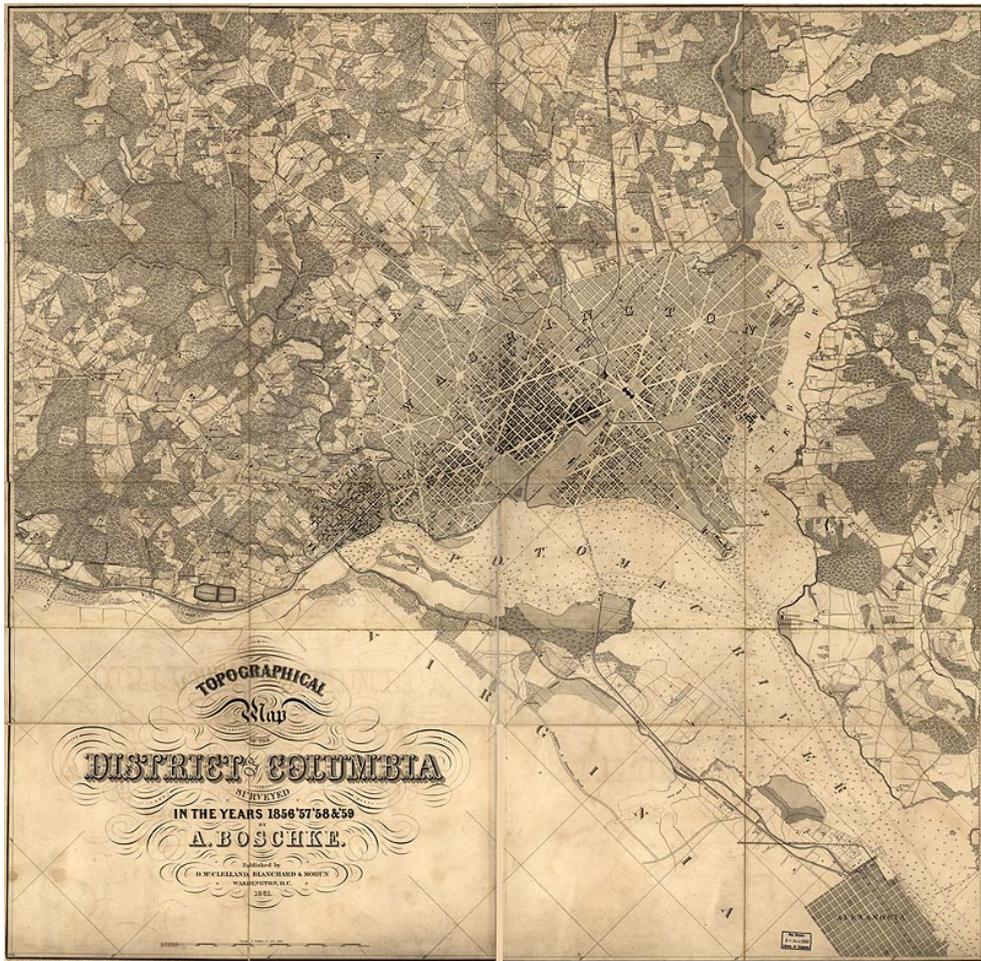


21

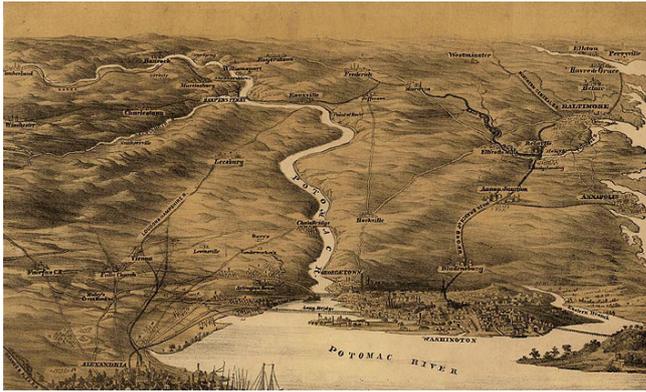
²¹ http://www.edinphoto.org.uk/0_MAPS/0_maps_thumbnails.htm



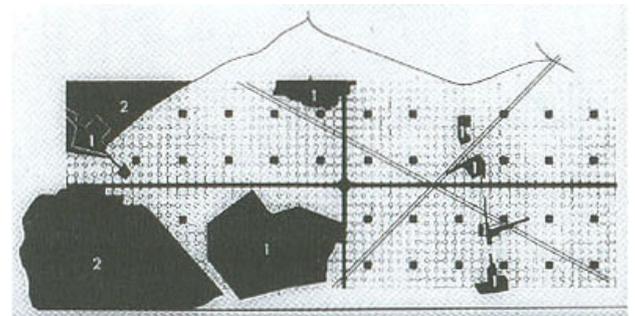
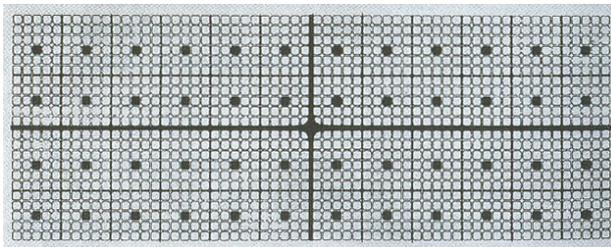
- Izquierda, **Heihankyo** (Nombre antiguo del actual Kioto, en Japón, construida en el 793 d.C.); Derecha, **Changan** (En el mismo emplazamiento que la actual Xian, en China, capital del imperio chino desde el 202 a.C).²²



²² E. Galantay. Op. cit.



- En la página anterior, Mapa topográfico de **Washington** levantado entre los años 1856 y 1859; arriba a la izquierda, vista aérea oblicua del Distrito de Columbia y el lugar de batalla en el Potomac; a la derecha, imagen a vista de pájaro de la ciudad de 1916.²³



- A la izquierda, modelo geométrico de Cerdá para el ensanche de **Barcelona**; a la derecha, implantación del modelo en el territorio.²⁴

De los muy diferentes casos mostrados se extrae una máxima común: los accidentes geográficos (concretamente los pertenecientes a la geografía física) son utilizados por el buen proyecto como excusas creativas y oportunidades para encajar los usos de mayor dificultad (ya sea por tamaño o necesidad de acceso y comunicación, jerarquía, simbolismo, etc).²⁵ Así encontramos la vinculación de los espacios públicos abiertos y los monumentos de Mileto, a las bahías de su línea de costa; de la misma manera, internamente, los grupos rectangulares de Changan son más o menos generosos en función del curso del río y sus afluentes. En otras ocasiones son los ejes más significativos, aquellos que le dan forma al plano de la ciudad, los que se conectan al territorio base, como en la coincidencia en Heihankyo entre el centro de simetría urbano y el punto medio de los dos ríos que flanquean la ciudad; o bien la encrucijada de los grandes espacios públicos de Washington y la tangencia en la curva del río Potomac. La elección del asentamiento es siempre un gesto maestro, que resulta del estudio de las condiciones geográficas, y determina elementos de la ciudad como tamaño y posición fundacional,

²³ Imagen 1: «*Topographical map of the District of Columbia. Surveyed in the years 1856 '57 '58 & '59 by A. Boschke ; engraved by D. McClelland, Washington, D.C. CREATED/PUBLISHED Washington : D. McClelland, Blanchard & Mohun, 1861. NOTES Partial cadastral map showing some householders' names, individual buildings, and vegetation. Relief shown by contours and hachures. Depths shown by contours and soundings. Also covers Virginia shoreline zone.*»

Imagen 2: «*District of Columbia and the seat of war on the Potomac. Bohn, Casimir. CREATED/PUBLISHED Washington, D.C. : C. Bohn, [186-?] (Baltimore : E. Sachse & Co.) NOTES Low-angle bird's-eye view. Shows cities of Washington and Alexandria in foreground. Includes index of military positions with regiment names.*»

Imagen 3: «*Bird's-eye view of Washington, D.C.--the nation's capital. Drawn by H.H. Green ; made for the B.S. Reynolds Company. Green, H. H. CREATED/PUBLISHED Buffalo : Matthews Northrup Works, c1916. NOTES Low-angle view. Oriented with north toward the upper left.*»

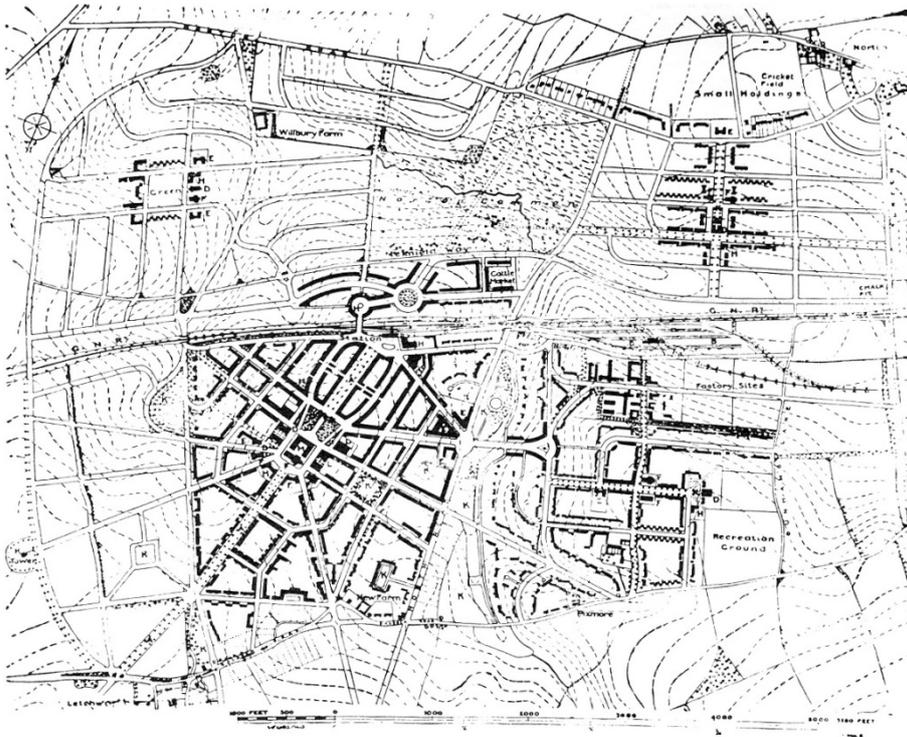
Todas la imágenes extraídas de: <http://www.dcvote.org/trellis/character/historicalmaps.cfm>

²⁴ «Modelo teórico de estructuración de vecindario y equipamiento deducido de los principios de la Teoría General de Urbanización (según Miquel Domingo, CAU 19, Barcelona, 1973). Ambas imágenes extraídas del libro «Las formas del crecimiento urbano» de Manuel de Solà-Morales i Rubió Ed.: Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, 1997.

²⁵ Como un buen músico de jazz -y otros tipos de músicas como new age, electrónica, las sesiones de Djs, etc-, aprovecha el error de una nota mal ejecutada o la falta de precisión de alguna de sus pulsaciones para incorporar renovada y más sugerente música a la improvisación.

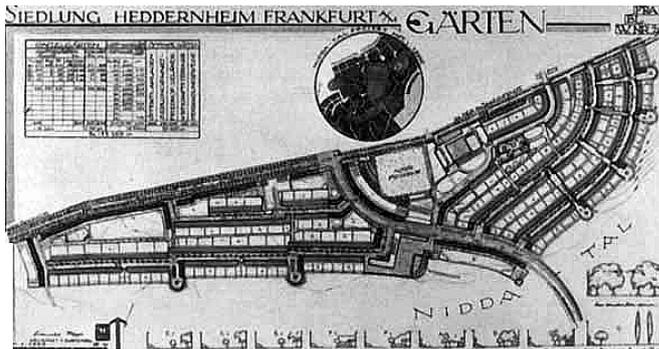
jerarquía iniciática o dirección dominante de lo urbano, como respuesta a las dominantes geográficas previas al asentamiento: la posición de cruce en V de Washington, la de quilla o proa de Mileto, o la presencia de la peña singular y su cola en elevación sobre el fiordo y los pantanos en Edimburgo. En el caso de Barcelona, las piezas del juego de la fundación de 1860 son también las de la ciudad anterior al ensanche, así se generan las columnas vertebrales de la trama, volviendo rugoso su modelo teórico para integrar a la geografía natural y humana en un nuevo conjunto relacionado y sensible a sus valores pasados y futuros.

En este acercamiento entre morfología urbana y geografía natural de base, existen ejemplos en la urbanística del siglo XX, en los que verdaderamente se produce una identificación entre unas formas y otras. En estos proyectos, con una autoría reconocida -individual o colectiva-, no se entiende la configuración de la ciudad sin el plano de geografía natural de base. En estas ciudades o formas urbanas autónomas, contexto urbano y topografía –sobre todo- fueron claves para su proyecto, no ya como solución de un problema técnico a resolver, sino como origen y fundamento de la idea central que configura al asentamiento de una manera específica. Podemos hablar aquí, de un entendimiento perfecto entre arquitectura y lugar, que hace nacer un *urbanismo fusión*, de naturaleza y artificio, riqueza potenciada de ambos lugares teóricos: el idílico arcano de naturaleza sin ciudad preexistente, y el abstracto compositivo de la ciudad sin naturaleza sobre la que asentarse.

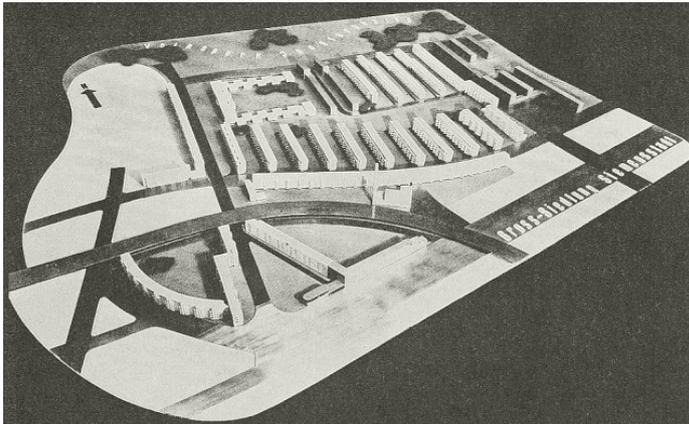


- *Letchworth, ciudad jardín a 55 kms de Londres. Construida por los arquitectos Barry Parker y Raymond Unwin e inaugurada en 1903 por Ebenezer Howard, fundador de la asociación Garden Cities Association.*²⁶

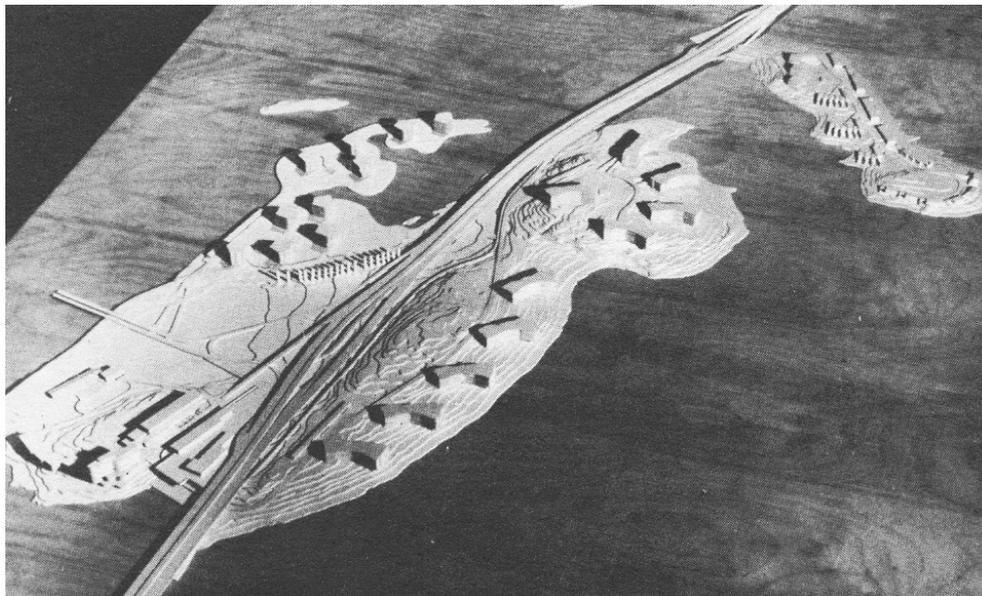
²⁶ “La práctica del urbanismo : una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios” de Raymond Unwin ; prólogo de Manuel de Solà-Morales i Rubió. Ed.: Gustavo Gili, Barcelona, 1984.



- *Siedlungen de Romerstadt, en Frankfurt, proyectada por el arquitecto Ernst May, 1927-1929.*²⁷



- *Siedlungen de Siemensstadt, distrito de Charlottenburgo en Berlín, proyectada por los arquitectos Hans Scharoun y Martin Wagner, años 1929-1934.*



- *Siedlung Björnholm, proyecto de Alvar Aalto de 1959.*

²⁷ Imágenes extraídas de http://www.stadtgeschichte-ffm.de/service/chronik/chronik_5_2_e.html

En estos casos, se destacan como instrumentos operativos clave del proyecto: la dimensión del espacio entre edificios, la forma o la no forma del espacio de apropiación de los edificios, la elección de la tipología o las tipologías arquitectónicas, la subdivisión de las tramas en un número adecuado, las orientaciones de las partes y la naturalidad de sus elementos de relación, etc. Desde las lecciones de Unwin, las nuevas ciudades jardín se proyectaban atendiendo fundamentalmente a la curva de nivel en relación con la orientación solar, la arquitectura se ponía al servicio del proyecto de ciudad para descomponer sus volúmenes, escalonar en base a terrazas de urbanización diferenciadas, ampliando la gama tipológica para sacarle partido al relieve sin necesidad de grandes explanaciones, desmontes o terraplenes. Esta sensibilidad topográfica que observamos en Letchworth y otras pequeñas ciudades de principios de siglo, es trasladada a la reflexión alemana de las Siedlungen mejores, en donde el problema social, de habitabilidad y económico no impedía continuar atendiendo a la geografía de base, además de ser referentes en el proyecto de las infraestructuras y el paso de las líneas urbanas de transporte que conectan estos barrios autosuficientes al corazón de la ciudad (Siemensstadt o Römerstadt).

Contextualizado en mitad del siglo XX, con otros parámetros renovados después de los CIAM que desmontaban rigideces del Movimiento Moderno, trabajos de nuevos asentamientos más o menos urbanos como los de Alvar Aalto –auténtico dominador de las formas orgánicas, o más exactamente, de las posibilidades de variación de la forma que la hace blanda y conectada suavemente a las condiciones contextuales-, demuestran una inquietud nueva por integrar arquitectura, ciudad, naturaleza y también infraestructuras de movilidad, en un periodo en el que empezaban a vislumbrarse como las grandes dominadoras del panorama urbanístico de la segunda mitad de siglo.²⁸

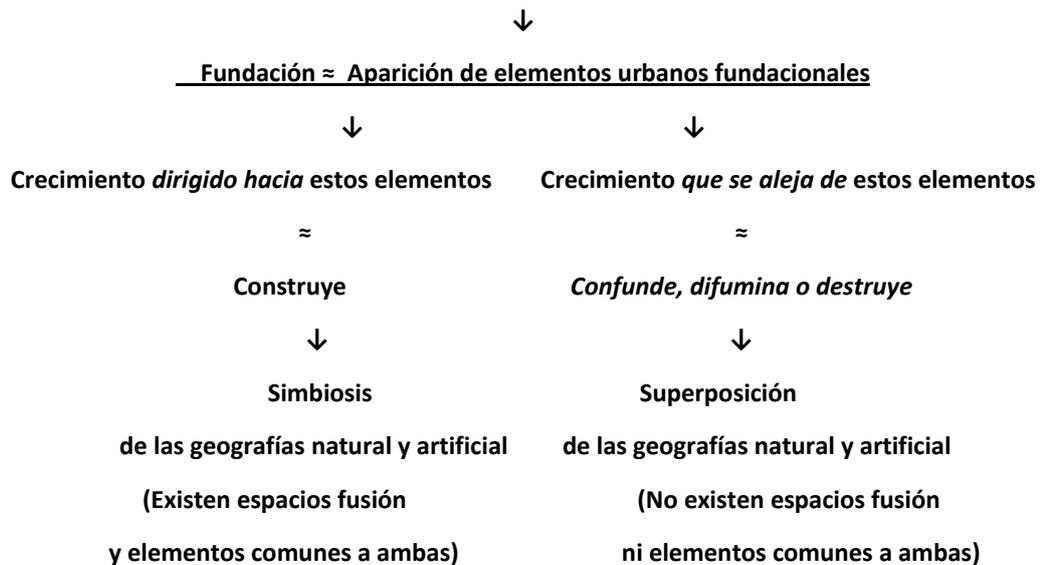
- *Formas de crecimiento: la construcción de la ciudad de hoy*

Desde un punto de vista proyectual, atendiendo a los argumentos que de una manera conceptual influyen en el proceso de creación de ciudad, no es demasiado importante (al contrario de lo que puede parecer tras la lectura de la clasificación de asentamientos urbanos, propuesta con anterioridad), la diferenciación entre fundaciones de ciudad y nuevas ciudades en entornos ya urbanos, o territorios intermedios de lo urbano. Esto es así si consideramos *el entorno influyente*²⁹ del proyecto como una categoría operativa, indiscutible en el proceso de toma de decisiones, independientemente de las características o los componentes de este contexto (por ejemplo, exclusivamente natural, contexto antropizado pero no urbano, o un contexto puramente urbano, incluso con sucesivas capas de lo urbano superpuestas).

No obstante, existe el proceso de crecimiento urbano, como un hecho diferencial respecto al momento fundacional. Y es, en este proceso, en el que podemos distinguir distintas direcciones de la continuidad entre formas origen y formas presentes, desde el acercamiento al alejamiento entre ambas. Desde proyectos que intervienen a través de suaves transiciones con las formas preexistentes, hasta proyectos que rompen o cambian el paso con respecto a ellas. Es posible, estableciendo el diálogo entre formas de ciudad anteriores y futuras, generar también la ligazón con la geografía base, recuperando el sentido de aquellos elementos urbanos que se corresponden con esta última, cargados entonces de una determinada *lógica del lugar*.

²⁸ Sorprende este proyecto visionario de Aalto, muy poco publicado, como ejemplo de una sensibilidad hacia lo natural tanto como hacia lo infraestructural, adelantada treinta años a los primeros proyectos de paisaje en la ciudad contemporánea que conocemos. «*Capacidad o actitud arquitectónica/integradora: [...] integraciones entre la autopista, las viviendas y el lago, en el proyecto de Alvar Aalto en Siedlung Björnholm, con que justicia fue a generar tres tipologías arquitectónicas para tres lugares, formando parte todo ello de una única fundación relacionada*». Artículo “*Capacidades y actitudes para la creación de ciudad. ARGUMENTOS CONTEMPORÁNEOS PARA UNA METODOLOGÍA NO LINEAL*” Juan L Rivas Navarro, 2009. Integrado en el libro “*Proyectos Urbanos de la ETSA de Granada*”. Editado por la Dirección General de Vivienda de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, J.L. Gómez – J.L. Rivas – D. Cabrera – R.Reinoso, Sevilla, 2009 (pendiente de publicación).

²⁹ *Entorno influyente* es usado aquí como contexto preexistente a la generación del proyecto, en un sentido similar al usado por Standford Anderson en “*Las calles: problemas de estructura y diseño*” para describir el contexto que influye en las acciones y los ámbitos de movimiento de los peatones de un entorno urbano. Barcelona, 1981.

Geografía natural base o preurbana → Razones de asentamiento ≈ Cualidades territoriales

El tipo de crecimiento de la columna de la izquierda, que considera los elementos urbanos constituyentes de la fundación o preexistentes, contribuye a dar claridad a las cualidades territoriales, aumentando la identificación de la ciudad con el sitio y viceversa. Por el contrario, el tipo de crecimiento de la columna derecha, que no ha tenido en cuenta los elementos urbanos fundacionales o previos, o simplemente no los conoce, genera bloqueos, contrastes, constricciones a la geografía natural, y también disfunciones de la geografía artificial, en su conjunto, aunque logre determinados éxitos parciales. Este segundo tipo de crecimiento urbano, no contribuye a clarificar las cualidades territoriales, más bien lo contrario, generando dualidades de significado, ambivalencias e indecisiones futuras, así como disminuye la identificación de la ciudad con el sitio y viceversa.

En el primer tipo de crecimiento, a los que podemos llamar por el sentido que adquieren en la dirección de continuidad con el pasado, **crecimientos convergentes**, el paisaje es construido como algo común, la ciudad no es identificable como algo separado de medio físico, sino incluso como algo que lo potencia.

En el segundo tipo de crecimiento, **el divergente**, el paisaje es el fruto de un conflicto permanente y no resuelto entre ciudad y soporte, en donde la ciudad es vista como un enemigo del paisaje natural, aún identificable y no fundido con el urbano, en constante estado de añoranza imposible.

Aquello que se está conformando de una manera aún no explícita en los párrafos precedentes es un concepto del urbanismo y del territorio distinto, en él no es imprescindible diferenciar sistemas autónomos, y lo que se vuelve necesario es profundizar acerca de los mecanismos comunes o los *espacios-fusión*, que condensan información de estos sistemas categorizados por la geografía tradicional.

Geografía natural y artificial se funden, acordes con el actual sistema de ocupación territorial. En ella, el espacio intermedio, se sitúa como contenido fundamental. Las ciudades principales del territorio en red establecen entre sí un orden que cualifica el conjunto y otorga jerarquía en las relaciones, precisando así tanto la identidad del conjunto, como la de sus partes. Según esta definición, podemos encontrar tanto ámbitos espaciales dependientes de lo urbano y otros independientes, o incluso prácticamente intactos o naturales.³⁰

³⁰ De la unión entre naturaleza y artificio también se ocupa la arquitectura desde sus orígenes. Léase como ejemplo, la memoria del Panteón de la Familia Brion (San Vito d'Altivole, Treviso, Veneto, Italia. 1969-1978), del arquitecto italiano Carlo Scarpa, sobradamente conocido por su original universo de formas constructivas para el pequeño detalle, y que sin embargo demuestra una gran capacidad de abstracción para trasladar asuntos generalizadamente asumidos por escalas diferentes del proyecto. [*El jardín en la arquitectura del siglo XX: Naturaleza artificial en la cultura moderna*, Darío Álvarez, Miguel A. Aníbarro, Jorge Sainz. Ed. Reverte, 2007]

La clasificación de los tipos de crecimiento es para la disciplina urbanística una constante preocupación que denota la urgente necesidad de respuesta ante percepciones novedosas o realidades que nos superan. En la mayoría de los casos, se establecen categorías en función de la forma, de la disposición y organización de los elementos de la arquitectura que componen la ciudad, exclusivamente valorados por su coherencia interna, y no tanto por su consistencia en relación con un exterior.

A través de algunos ejemplos, podemos generar una secuencia de reflexiones teóricas, desde clasificaciones según lógicas propias, organizativas y morfológicas, hasta categorías de crecimientos urbanos en donde prima la calidad de las relaciones entre forma arquitectónica y geografía base, así situaríamos la siguiente lista:

- “La forma de las ciudades catalanas” Rosa Barba.

*«Lo que se quiere estudiar es, por un lado, los problemas de estructura que plantea la organización espacial de la red viaria y la forma de implantación de los crecimientos y, sobre todo, la estructura de los tejidos urbanos que hagan más evidente los ajustes que en el ámbito del viario, exigen las diferentes maneras de hacer ciudad. Lo que se quiere poner de relieve es cómo el lugar geográfico y el sistema de comunicaciones territoriales, además de la topografía concreta, puede imponer condiciones a la estructura física del crecimiento, condiciones que serán datos para la transformación de una zona urbana. Así pues desde el análisis de la geografía del territorio y de la estructura del centro y del crecimiento urbano, llegaremos a tipificar cinco modelos urbanos, sobre la diferente relación que toman centro, extensión, infraestructura territorial y topografía, que llamaremos: **lineal, radial, concéntrico, direccional y dual**, por lo que evidencia la estructura de la red viaria en relación a la mancha urbana»³¹*

Clasificación: lineal, radial, concéntrica, direccional y dual. Es una visión que tiene que ver exclusivamente con la estructura organizativa y geométrica del asentamiento, pero que a pesar de todo se produce en un contexto concreto de tipos reconocibles y relacionables, no como entidades abstractas o categorías aisladas puramente teóricas.

- “Las nuevas formas de crecimiento metropolitano” de Antonio Font, 2003.³²

Se establece una categorización de los crecimientos por tipos, en función de su tamaño o motivación, su posición en el contexto territorial, su mayor o menor compacidad o mayor o menor dependencia de las infraestructuras o centros urbanos. Desde esta perspectiva que individualiza casos “puros”, es posible construir criterios más complejos, agrupando conceptos y morfologías urbanas, uniendo la disposición de la forma del asentamiento con sus razones o causas, así como con sus relaciones con sus contextos.³³

Clasificación base (imágenes a continuación): urbanizaciones, agregados, difusiones, filamentos, mutaciones, nuevos asentamientos, ocupaciones puntuales, polarizaciones lineales y nodales.

³¹ Revista Quaderns “La indentitat del territori català”, Septiembre de 1981. Pags. 38-47.

³² Revista Cartas Urbanas nº8, año 2003.

³³ Es interesante como esta clasificación elemental de procesos de urbanización, le permite al autor (A. Font) clasificar en categorías más complejas los crecimientos producidos en ciudades conocidas, que amplían en mucho las posibilidades de descripción de estas realidades urbanas y por tanto enriquecen su casuística. Esto es así, por ejemplo con las siguientes ciudades:

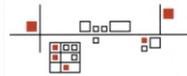
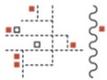
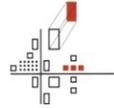
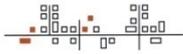
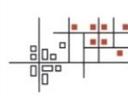
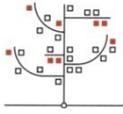
Génova: mononuclear, geográficamente delimitada y crecimiento concentrado.

Nápoles: mononuclear, geográficamente delimitada y crecimiento disperso.

Madrid: mononuclear y crecimiento concentrado.

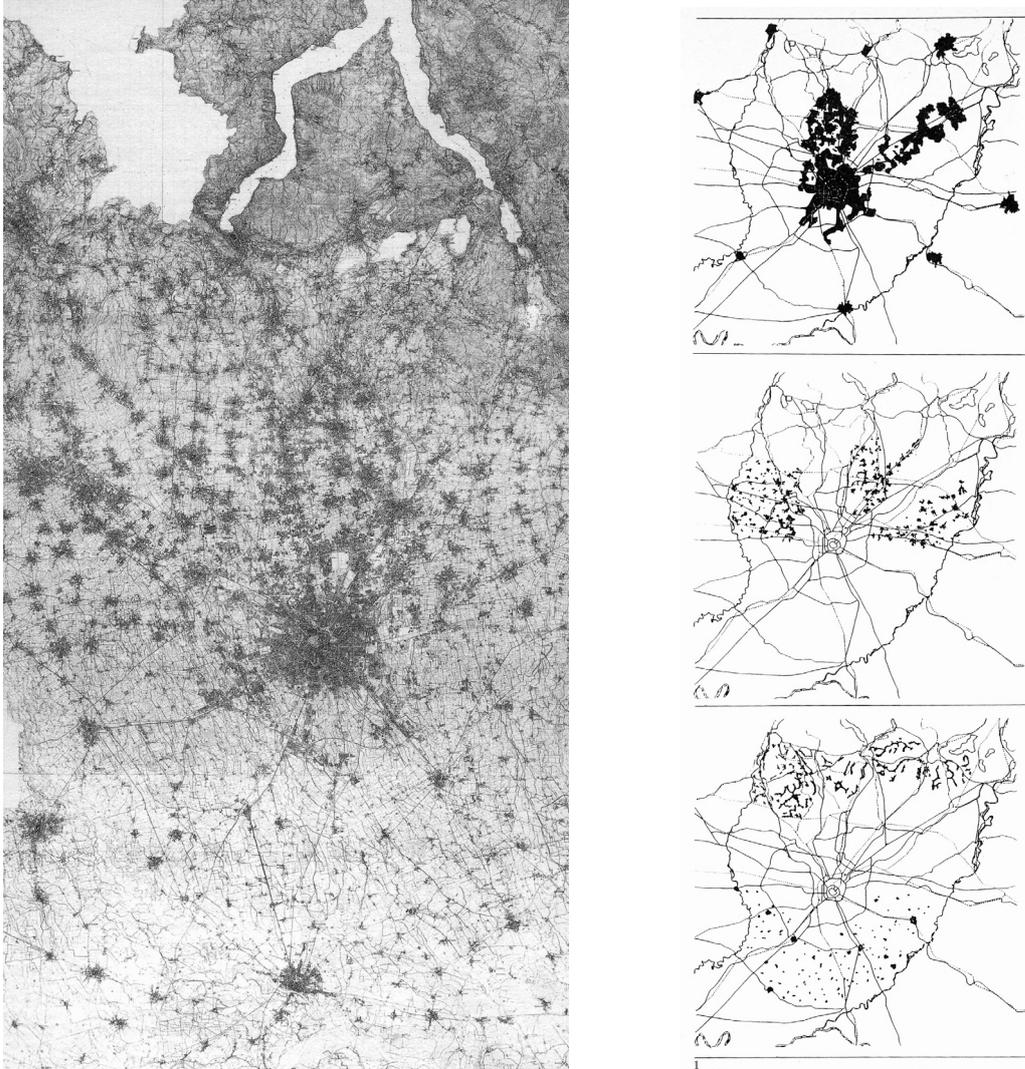
Lisboa: mononuclear y crecimiento disperso.

Bolonia o Montpellier: polinuclear, con un centro dominante y crecimiento concentrado.



- “Le Tre Città della Regione Milanese” Boeri, S., Lanzani, A. y Marini, E., 1993.³⁴

La división de un mismo territorio urbano, representada con un mismo encuadre, separa el territorio en sistemas reconocibles en los que la forma de asentamiento y la producción tipológica se superponen a posicionamientos geográficos dentro del encuadre y tipos de relación con el centro del encuadre, en este caso, la propia ciudad de Milán.



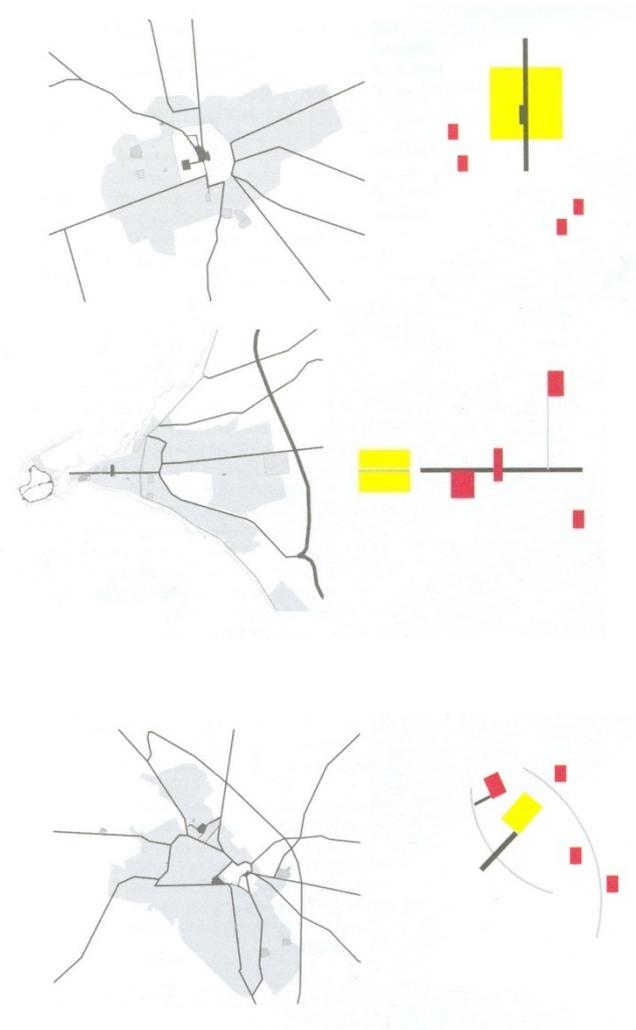
- *Análisis y propuesta de ordenación del Salento (Italia)* de Paola Viganò, 2001.³⁵

El repertorio de elementos utilizados para la descripción de los asentamientos produce una clasificación no explícita en función de las posibilidades futuras de cada ciudad en relación con su contexto territorial. Fundamentada en la simplificación de la forma a través de esquemas, los componentes representados no son necesariamente urbanos, como por ejemplo el suelo agrícola, o sencillamente el suelo de oportunidad de transformación. He aquí su aportación más contemporánea: la de considerar la forma propia del asentamiento como condición importante, aunque enfrentada siempre a los otros factores geográficos generadores del contexto.³⁶

³⁴ Revista Casabella, nº607.

³⁵ “I territori della nuova modernità” de, Ed. Electa. Milano, 2001.

³⁶ Ver explicación más detallada de este trabajo en *Los Componentes de la Identidad Urbana*, dentro de siguiente texto **A la búsqueda de la identidad urbana.**



- *Tres poblaciones esquematizadas de la región salentina (de arriba hacia abajo): Maglie, Gallipoli y Tricase.*

Podríamos nombrar entonces, como ejemplos positivos de identificación de crecimientos urbanos con los territorios precedentes (incluidos los del territorio soporte original), en relación constructiva con sus formas, sus geografías y su historia o evolución, los siguientes:

Tipo 1. Crecimientos basados en la fusión de la geografía natural –relieve, hidrología, orientación-, y la geografía del nuevo asentamiento.

Tipo 2. Crecimientos basados en la estructura de la ciudad original.

Tipo 3. Crecimientos natural basados, sólo en parte, en los caminos agrarios del territorio próximo a la ciudad original.

Tipo 4. Crecimientos compensados entre medio y forma original de ciudad.

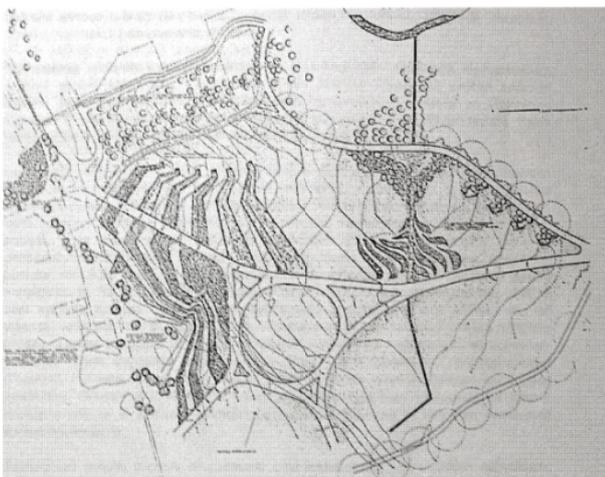
Tipo 5. Crecimientos a través de la creación de un sistema artificial que se sustenta en la fusión entre ciudad o ciudades y territorio.

TIPO 1³⁷

«Obsérvese la elegancia con que el centro de Tapiola se nos presenta como una simple rotonda con un parque cerca, anunciando por sí sola toda una filosofía de vida, al mismo tiempo miremos su espacio representativo, aquél que aglutina los elementos de centro cívico, situado ligeramente en alto, con una importante escalinata de acceso, apoyado por la arquitectura de una torre a la derecha de su entrada.

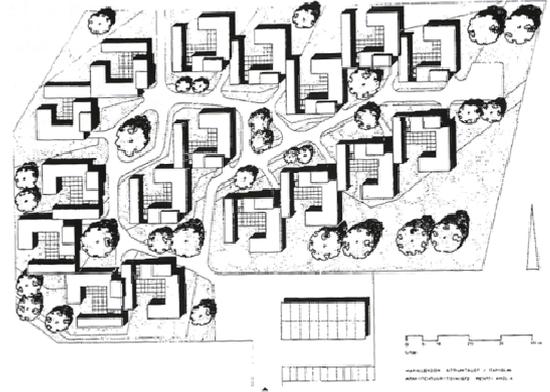
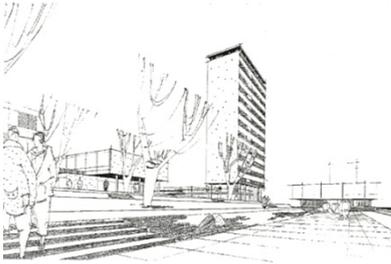
Es la actitud para generar diferencia en los espacios de una propuesta, para evitar generalizaciones, desde líneas peatonales, hasta plazas de ribera, desde miradores de actividad, hasta tejidos urbanos hecho de espacio de uso mixto [...]

Cómo en la ciudad de Tapiola las viviendas o las escuelas se sitúan en medio del bosque, sin que este pierda su naturaleza. Con una arquitectura fiel a estas disposiciones urbanas, cómo se conforman con fachadas con los patios, con alineaciones desplegadas, movidas pero en actitud de diálogo, generando calles cuya mitad es libre, dejando que diagonales visuales crucen entre sus edificios. Donde la parcelación urbana ha respetado los límites de la parcelación rural, juegos de aproximación que persiguen el consenso, la aceptación mutua.»³⁸

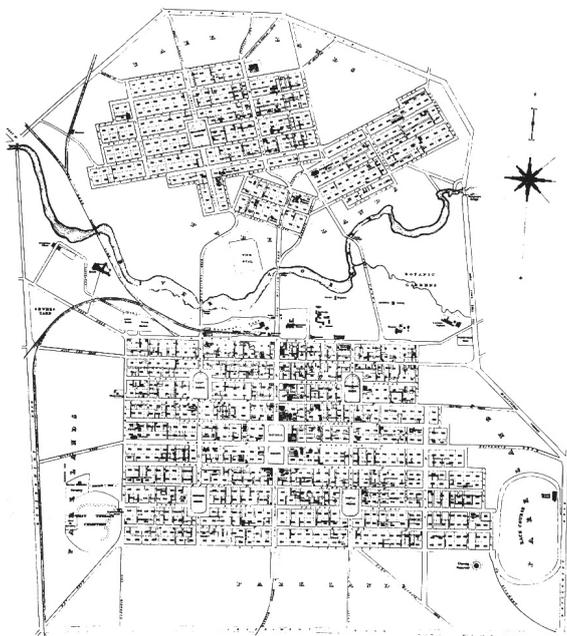


³⁷ «Tapiola». Ed.: Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, 2006.

³⁸ Comentarios sobre Tapiola extraído del artículo citado "Capacidades y actitudes para la creación de ciudad. ARGUMENTOS CONTEMPORÁNEOS PARA UNA METODOLOGÍA NO LINEAL" Juan L Rivas Navarro, 2009. Pendiente de publicación en "Proyectos Urbanos de la ETSA de Granada". J.L. Gómez – J.L. Rivas – D. Cabrera – R.Reinoso, Sevilla, 2009.

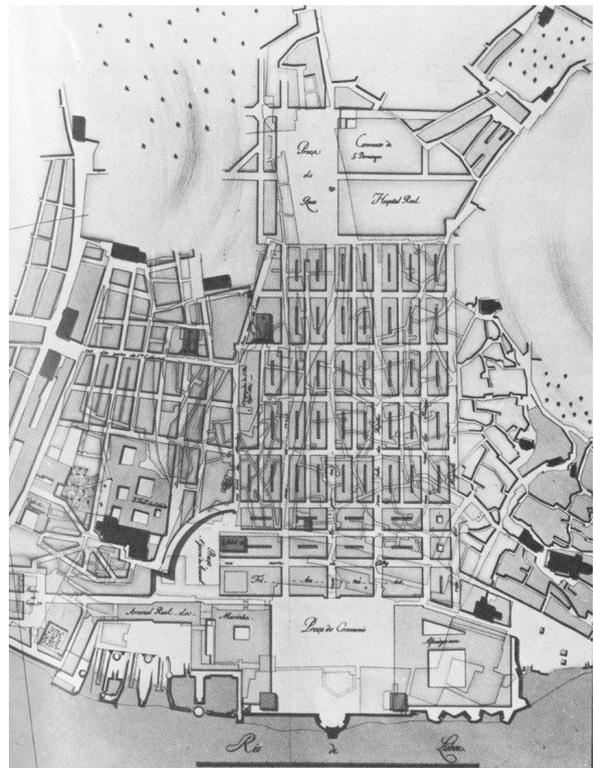
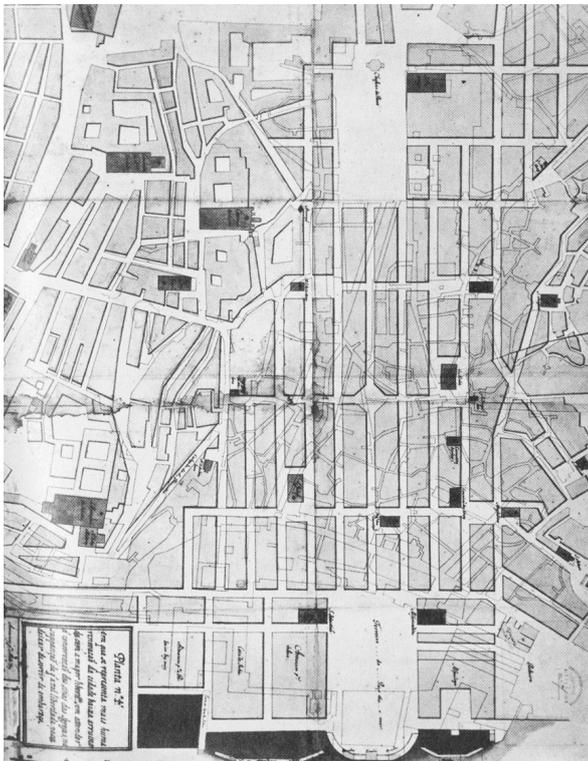
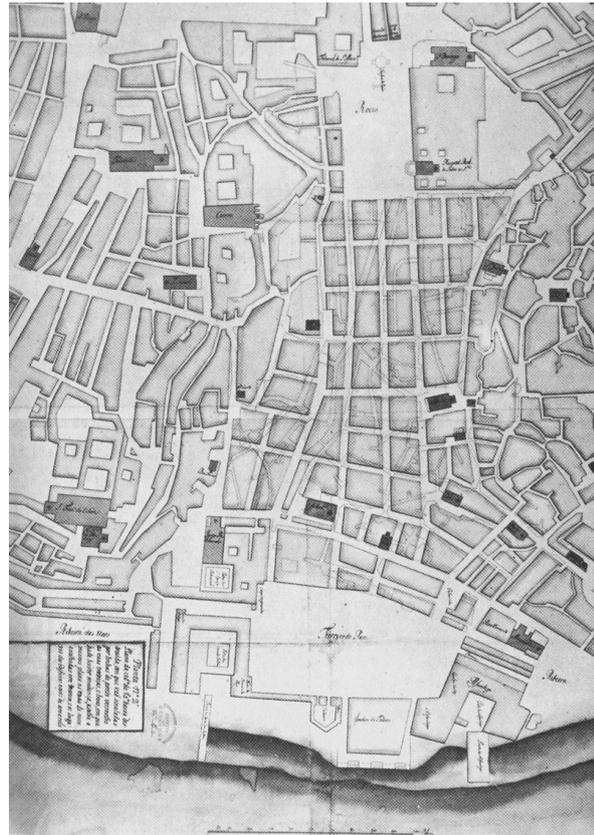


TIPO 2



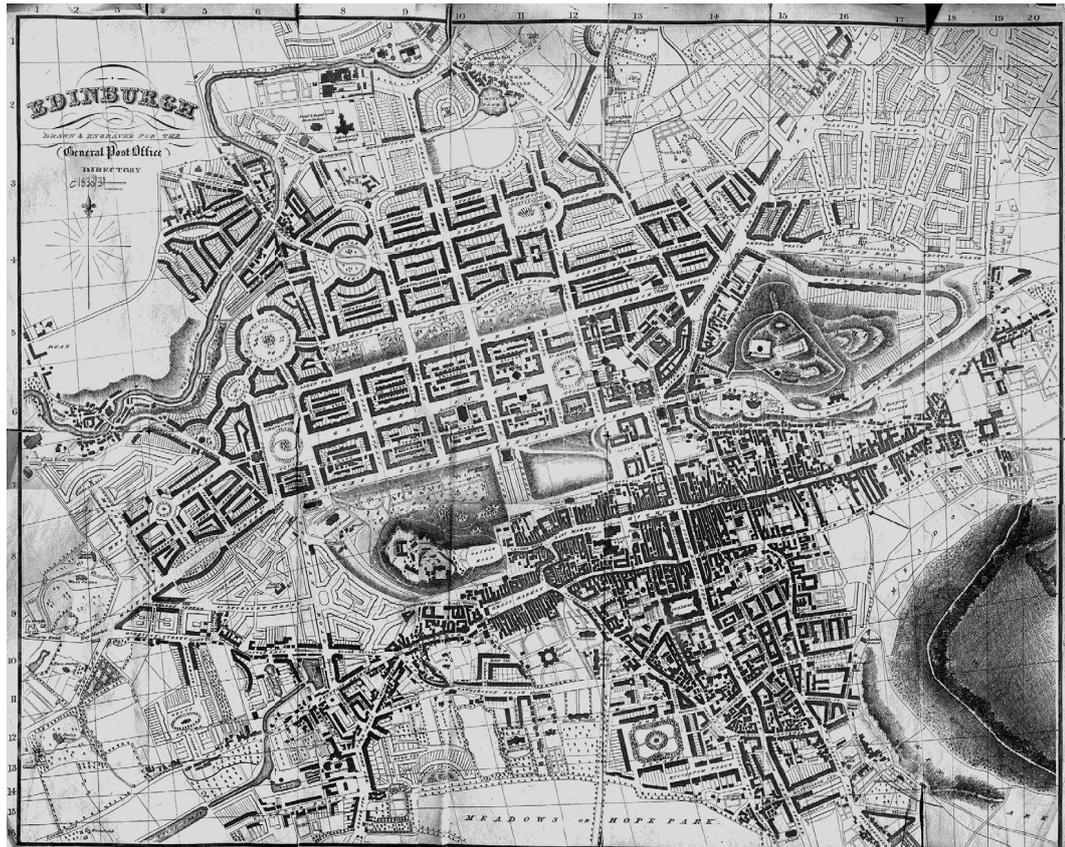
- *Plano de Adelaide y North Adelaide (Australia), dibujo de P.F. Sinnett en 1881.*³⁹

³⁹ Imagen extraída de E. Galantay, “Nuevas ciudades de la antigüedad a nuestros días”. Barcelona, 1977.



- Secuencia de reconstrucción de La Baixa de Lisboa, tras el terremoto de 1755. Obsérvese como ciertos elementos clave de la trama original, independientemente de la mayor o menor regularidad de las manzanas, son intención permanente del proyecto: plaza frontal al río, la plaza interior, la ligazón entre ambas mediante una “calle mayor”, la calle paralela al río tras una primera fila de casas, etc.⁴⁰

⁴⁰ “A reconstrução de Lisboa e a arquitectura pombalina” de José Augusto França Editor: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, Lisboa, 1981.



- Esta repetición en fases posteriores de la historia de una ciudad se observa también en el ensanche de Craig para Edimburgo, en la idea de una calle que posee dos potentes extremos es la base, incluso con la creación de nuevo de la calle intermedia perpendicular al camino fundacional. Imagen superior, Plano de 1830 *"This map appeared in the 1830-31 General Post Office Directory. Here, the first part of the New Town, Princes Street and the streets to the north, has been built, but much of the land close to the borders of the map is still at the planning stage."*⁴¹

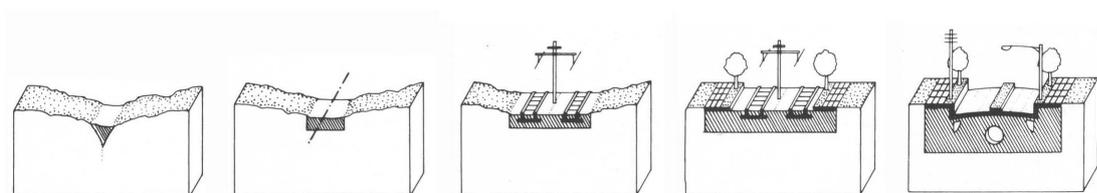
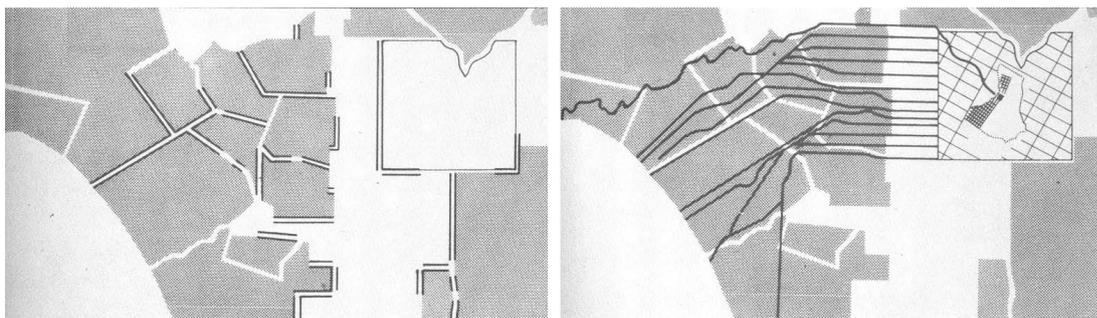
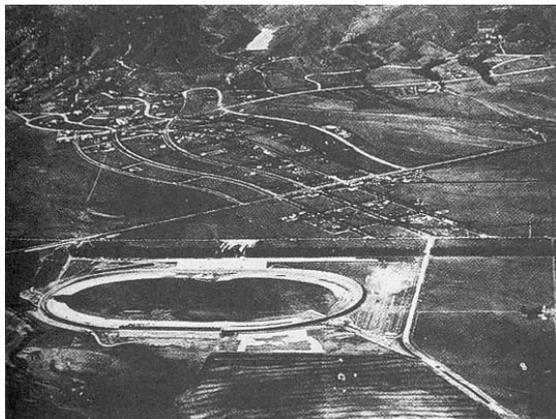
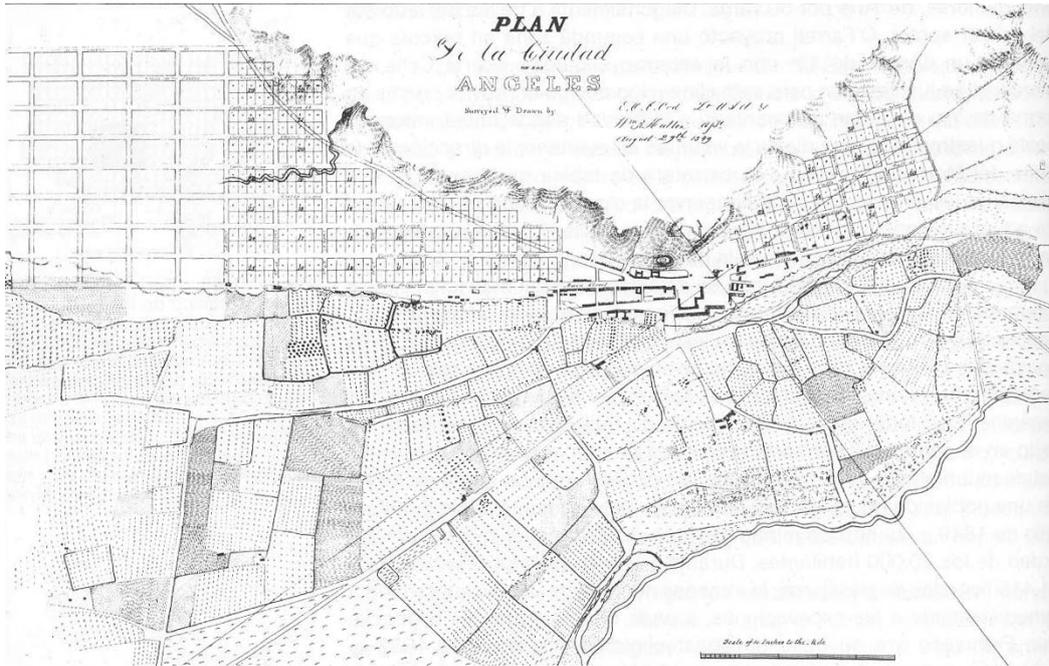
TIPO 3



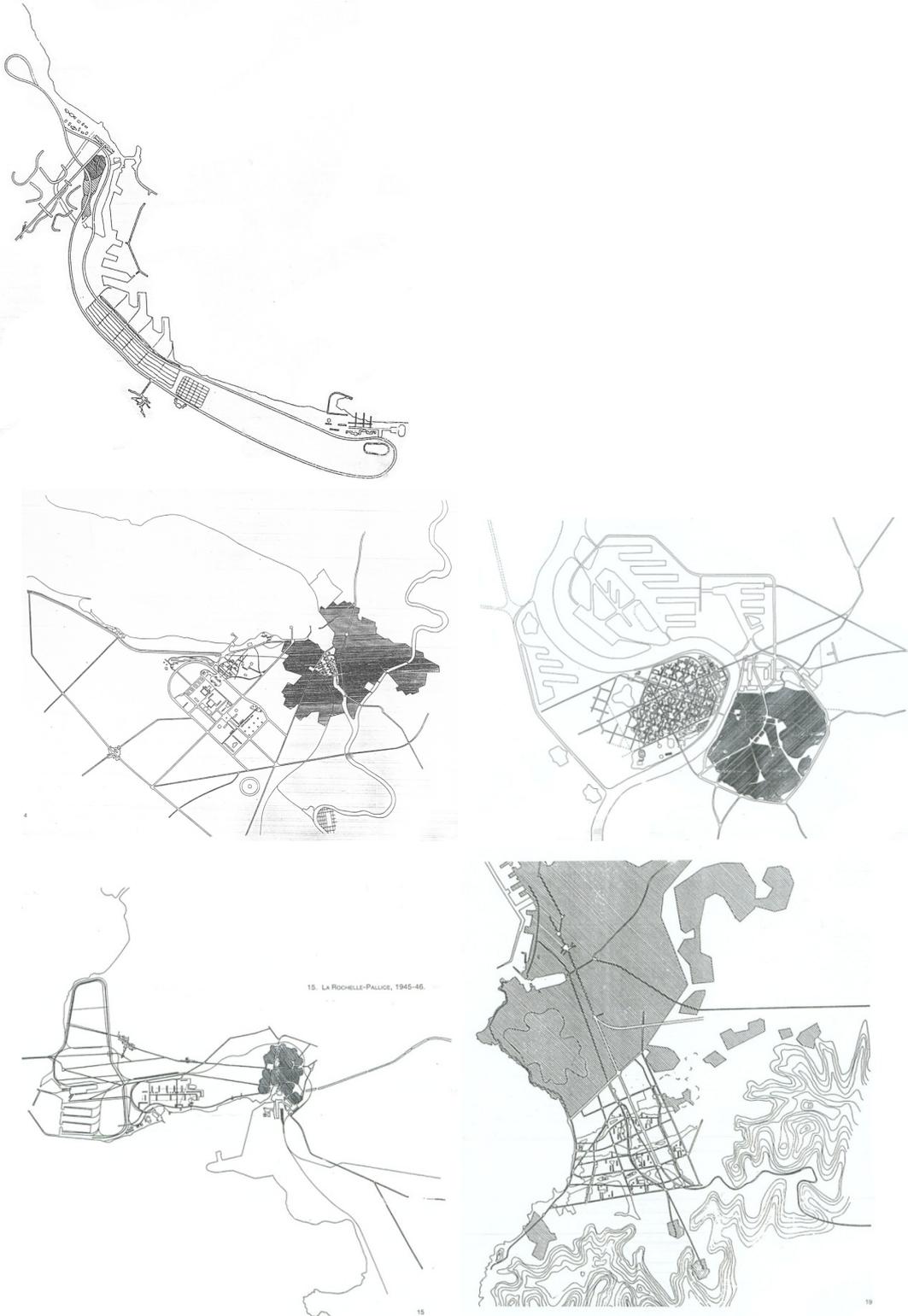
- En esta página y en la siguiente, surgimiento del actual Los Ángeles desde su fundación en 1849, los límites parcelarios de las grandes propiedades ganaderas sirvieron de base para la creación de los caminos desde "El pueblo" hasta la costa, la expansión provocada por el ferrocarril primero y por el automóvil después, consolidaron todo el espacio del valle como ciudad.⁴²

⁴¹ http://www.edinphoto.org.uk/1_MAP/1_map_edinburgh_1830.htm

⁴² Imágenes de Los Ángeles de la Revista UR nº 2; "X-Urbanism", Mario Gandelonas, 1999; y Revista Casabella, nº 586-587.



TIPO 4



- De arriba hacia abajo y de izquierda a derecha, Plan Obus para Argel (1931-1934), Ginebra (1932), Amberes (1933), La Rochelle Pallice (1946) y Marsella (1951). Le Corbusier utiliza tanto el relieve o los ríos de la geografía de la ciudad, como aquellos ejes territoriales de las ciudades, para proyectar los crecimientos modernos. Lo más interesante de estos dibujos de Le Corbusier es que, la ciudad original, a pesar de los nuevos entrelazamientos infraestructurales y de la presencia de los nuevos territorios urbanos circundantes o cercanos, no pierde su autonomía o su capacidad para ser reconocida.⁴³

⁴³ “La gran máquina. La ciudad en Le Corbusier. Un urbanismo en tres dimensiones” de Xabier Monteys. Demarcación de Barcelona del Colegio de Arquitectos de Cataluña, Edicions do Serbal, Barcelona 1996

TIPO 5



- Arriba y abajo, dos imágenes del territorio preexistente y el proyecto de OMA para Melun Senart, la posición y el encuadre son iguales. Así podemos apreciar como el proyecto de Koolhaas reutiliza la forma de la parcelación para, en lugar de agrupaciones urbanas clásicas como el tejido o el tipo edificatorio, incorporar formas de la geografía agrícola a la nueva concepción del crecimiento. En este proyecto el espacio intermedio, resultado de varias operaciones distintas según escenarios de crecimientos alternativos, se convierte en el centro de la propuesta, como espacios de futuro con la forma del pasado.⁴⁴

En estos últimos proyectos las imágenes finales son complejas, producto de la sumatoria de objetivos y del conjunto de relaciones establecidas. De entre todos ellos, es posible distinguir algunos de mayor importancia, auténticas estructuras principales o gestos imprescindibles. Sobre estos centros de la forma, su identificación, y sus cualidades, sus efectos espaciales, y del papel que la arquitectura ha de jugar en ellos, hablaremos a continuación.

⁴⁴ Imágenes extraídas de "Small, medium, large, extra-large : Office for Metropolitan Architecture" de Rem Koolhaas and Bruce Mau ; edited by Jennifer Sigler ; photography by Hans Werlemann. Ed.: Monacelli Press, New York, 1998.

- *Formas esenciales de la forma: las directrices urbanas.*

Consideraciones iniciales sobre la forma esencial

“La ciudad-central no coincide necesariamente con un área convencional de la ciudad; tampoco es necesario que se extienda por todo el dominio urbano. Sin embargo, los espacios que forman la ciudad-central cualifican una parte del todo; aquella gobernada por el orden propio de la ciudad central”.

Josep Parcerisa i Bundó, Catedrático de Urbanismo de Barcelona.

Las ciudades tienen una forma sustentante, existen elementos que son la base del crecimiento. La *forma urbis* es en palabras de Josep Parcerisa⁴⁵ la ciudad central, la ciudad capital o más importante. Las ideas sobre la construcción de la *forma urbis* que Parcerisa persigue en sus cinco ciudades son fácilmente extrapolables al territorio, un ámbito en el que hay que seguir hablando de la ciudad aunque no únicamente de ella. El resto de los elementos del plano son formas secundarias de las primeras, o subsidiarios de ellas. Abre con su investigación la discusión sobre la forma general de la ciudad, no a través del reduccionismo planificador instalado, por ejemplo en España, en los cincuenta años intermedios del siglo XX, sino a través de la concatenación de episodios claves, de esquinas valiosas, de arquitecturas trascendentes, en un conjunto integrado de piezas cruciales o proyecciones de la ciudad que lejos de simplificar, llevan consigo todo su significado, se mezclan con las demás en una especie de babel urbana sublimación del conjunto.

«Faltan ideas poderosas que produzcan cosas nuevas no una declinación más de lo heredado, sobre la base de formas agotadas [...] Necesitamos construir el plano 0 del territorio urbano uniendo geografía del lugar y forma construida, cuyo encuentro produce una vibración imparable [...] Los elementos del plano constituyentes de la forma 0 esconden siempre la tensión del momento, se encuentran de alguna manera “enchufados” y remiten a vocaciones, memorias, prejuicios, imágenes construidas con palabras cargadas de fuerza: así vista la ciudad (también el territorio) nunca presenta formas puras, cerradas o límites drásticos [...] La forma urbis no se ve clara pero está siempre presente»⁴⁶

Con frecuencia, incluidas en esta forma sustentante, podemos reconocer determinadas trazas que suponen direcciones dominantes de la forma. Esta capacidad para reconocer direcciones en un plano funciona en paralelo a la facilidad con el elemento línea es identificable. La reducción de los elementos de un plano, reflejo de un territorio real, a elementos lineales nos obliga a entender las líneas como vectores no únicamente geométricos sino también informacionales. Las líneas importantes de una estructura se encuentran cargadas de información, recogen el significado y el sentido de esa estructura. Parémonos un momento en estas **cualidades de la línea**, aquellas que la convierten en un elemento tan útil para la reflexión urbana.

Nos recuerda en sus textos Rosa Barba⁴⁷ que a las infraestructuras, por ejemplo, podemos identificarlas como piezas del proyecto, porque sus formas son fácilmente aislables. Al mirarlas aisladas las entendemos como un artefacto que adopta posiciones y tamaños diferentes, divididas o superpuestas, pueden insertarse en los tejidos que conocemos para actuar en ellos.

El primer conjunto de razones urbanas de la infraestructura tiene que ver con su capacidad para ser transformada en línea, en suma de líneas, en cruces de líneas. Se manifiesta en ella el poder conectivo de la línea, la seducción direccional que representa, la suma de acción y construcción que simboliza.

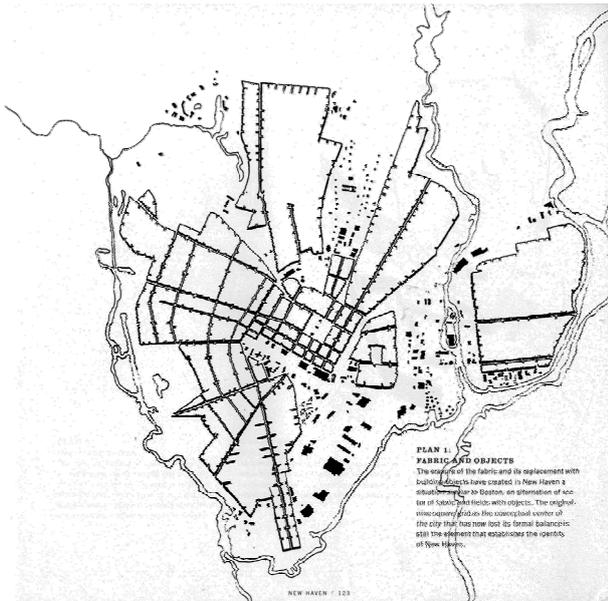
Los dibujos de Mario Gandelsonas representan, por ejemplo, las ciudades americanas como conglomerados de viario en transformación, direcciones repetidas, dislocaciones, intersecciones, la fuerza generadora del choque o el conflicto entre líneas, la base de la movilidad y su oposición, la diagonalidad o el corte urbano, como activadores o impulsores del movimiento que encauzan.⁴⁸ Es, en definitiva, una búsqueda de la identidad de la retícula americana y sus variantes, o su variabilidad como su característica más valiosa.

⁴⁵ “La forma urbis. Cinc ciutats sota sospita” Tesis doctoral del Catedrático de Urbanismo Josep Parcerisa i Bundó.

⁴⁶ Extractos del capítulo introductorio de la tesis mencionada.

⁴⁷ Revista Geometría “De los Ejes”. 1995

⁴⁸ “X-Urbanism” de Mario Gandelsonas, Princeton Press, 1999.



New Haven, “Fabric and Objects”

La propuesta analítica expresiva de Mario Gandelsonas al dibujar la ciudad americana, nos habla del poder de la línea y su sistema para modificarse, para cambiar, para dividirse, para sumarse, paralelismos, perpendicularidades o diagonalizaciones, cruces, encuentros, quiebros, arcos...un abanico de formas, más parecido que nunca a los universos armónicos y melódicos de la música, que le hacen ser flexible y moldeable para cruzar, vertebrar, pautar, irrigar el espacio contemporáneo.

La transformación de una geografía urbana, tal y como la hemos definido, en un conjunto concreto de líneas fuertes nos permite jugar con esta forma descargándola, por momentos, de pesos innecesarios, aumentando su flexibilidad para ser modificada, extendida o desarrollada. Existe en la historia del proyecto urbano muchos ejemplos de trazados o crecimientos reducibles a esquemas sencillos de líneas: una única línea fuerte, una pareja de líneas, una triada, un forma geométrica sencilla – triángulo, cuadrado, círculo, arco, doble arco, etc-. También existen crecimientos fundamentados, ya desde su origen en una dirección dominante, generalmente asimilable a un eje o calle, desde la cual podemos razonar que surge el conjunto de la idea, diversificando el gesto primero.

Quedémonos con aquellos ejemplos en los que “la nueva ciudad” es claramente reconocible mediante el estudio de una directriz principal, trabajando con la hipótesis siguiente: el estudio y definición de las cualidades y las necesidades más importantes de este elemento formal principal es el punto de partida para el estudio del sistema en su conjunto, o dicho de otro modo, **necesitamos comprender a la directriz dominante de la forma para comprender a la forma misma.**

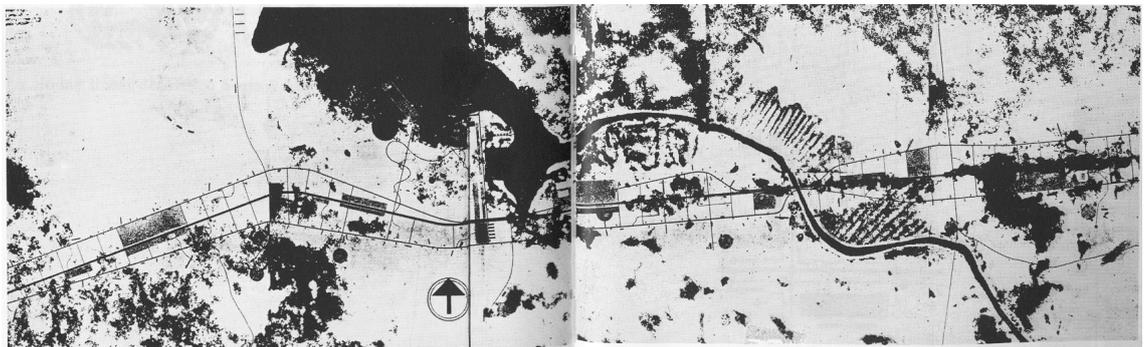
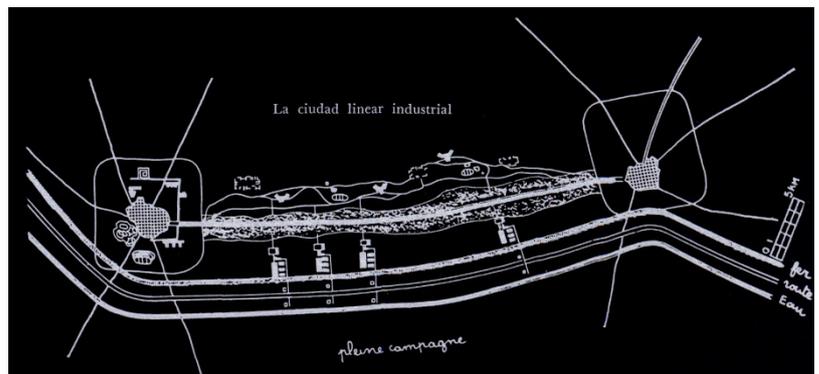
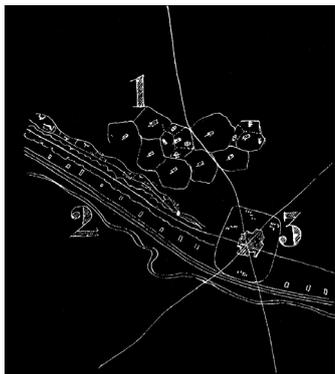
Los proyectos “directriz”

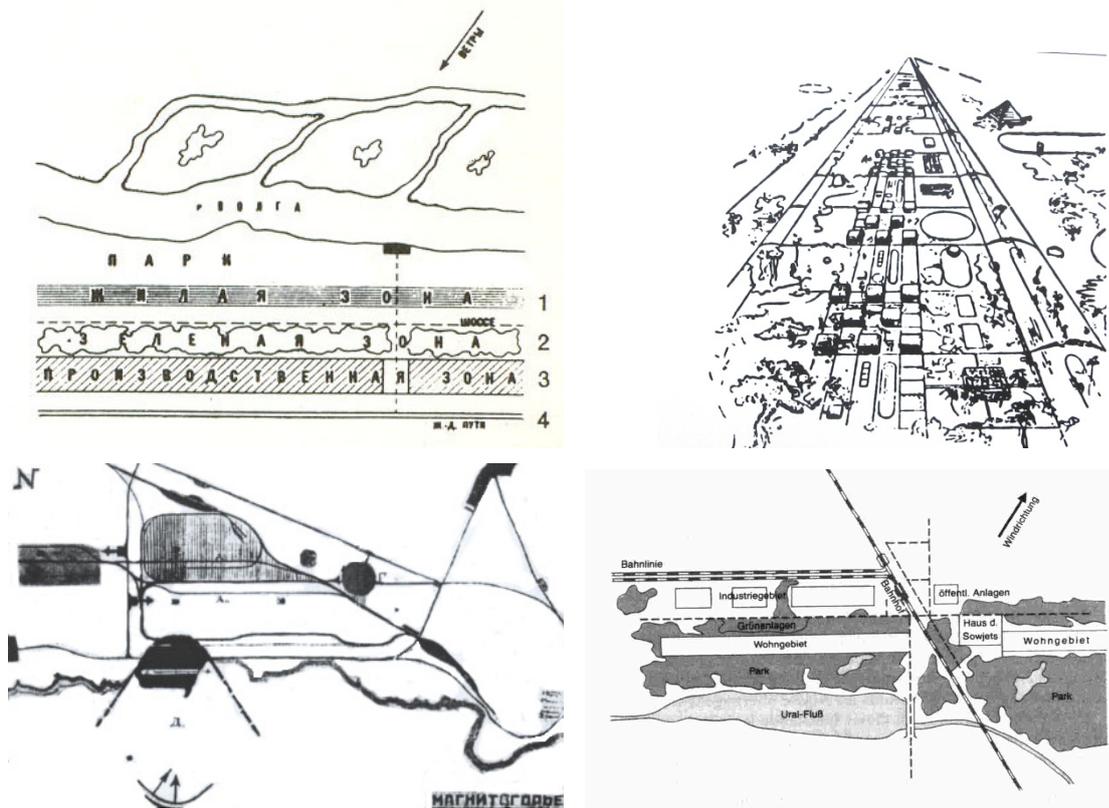
Distinguiremos entre proyectos de ejes que son el fundamento para crecimientos ex novo y exurbanos, con una lógica importante en su propia generación de forma, de aquellos otros proyectos de directriz que trabajan en el espacio *intraurbano*, refundando estructuras urbanas existentes mediante el mecanismo de repensar líneas del plano, seguramente minusvaloradas o con problemas.

Dentro del primer grupo reclama nuestra atención propuestas clásicas como la de la Ciudad lineal de Arturo Soria y Mata, fechada en 1894, o las teorías urbanas de Le Corbusier, de organización también lineal (*La teoría de los tres imanes, Los tres establecimientos humanos* y su ciudad industrial) o la ciudad lineal soviética en proyectos para Stalingrado, Magnitogorsk o el sistema de Sosgorod de los desurbanistas soviéticos como N.A. Miljutin.⁴⁹ La

⁴⁹ “Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna” de Carlo Aymonino ; E. Howard ...[y colab.], Ed.: Gustavo Gili , Barcelona, 1972.

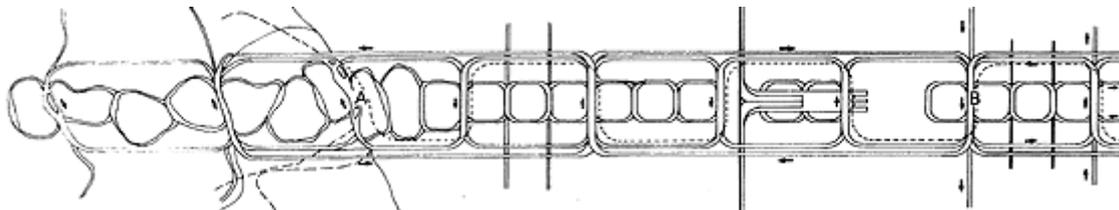
línea era utilizada, a través de esquemas más o menos sencillos, tanto como un mecanismo organizador del asentamiento en relación con un contexto territorial, como para organizar según bandas paralelas los distintos usos de la ciudad, incluido el espacio libre.



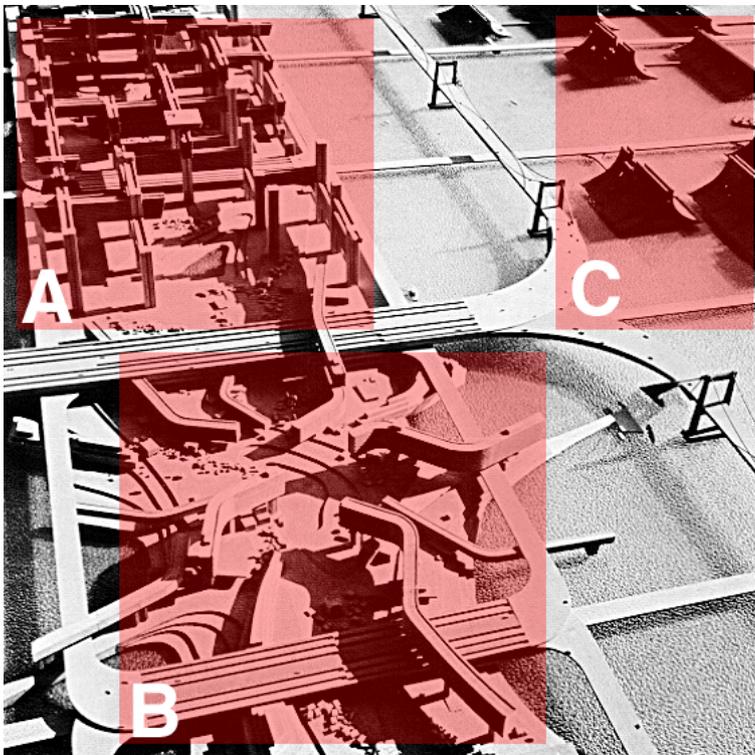


- En la página anterior, plan para La ciudad lineal de A. Soria. En esta página de arriba hacia abajo y de izquierda a derecha: tres imanes de Le Corbusier y esquema de la ciudad lineal industrial; cinta lineal para la ciudad soviética; diagrama para la ciudad lineal en Stalingrado por Miljutin 1930; esquema de vista oblicua de Magnitogorsk en 1950; plan para Magnitogorsk, escala territorial y urbana.

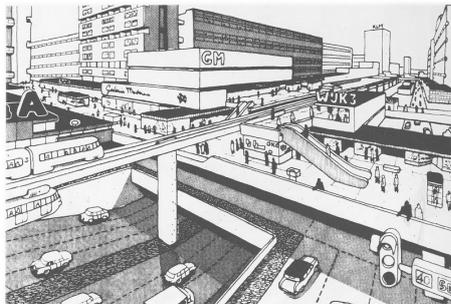
Ya más adentrados en el siglo XX y como herencia de la potencia formal que transmitía el urbanismo lineal, los proyectos como el del *Proyecto para la expansión de la ciudad de Tokio* en 1960 (K. Tange), o el del *Plan Pampus* para Amsterdam en 1964 (Bakema y Van der Broek), o el de la *Universidad de Calabria* de Vittorio Gregotti en 1973, fueron el resultado de acercar a la arquitectura estos planteamientos en línea, donde la presencia de las infraestructuras que solucionaban los accesos y la movilidad ganaban peso y en una discusión en la que el peatón era también considerado como generador de espacios y flujos. Esta aproximación al edificio, como catalizador de lo urbano, era entonces válida para cualquier escala, convirtiendo a todo proyecto de expansión más o menos mayor de una ciudad en un proyecto sobre arquitecturas, edificios y espacios.⁵⁰



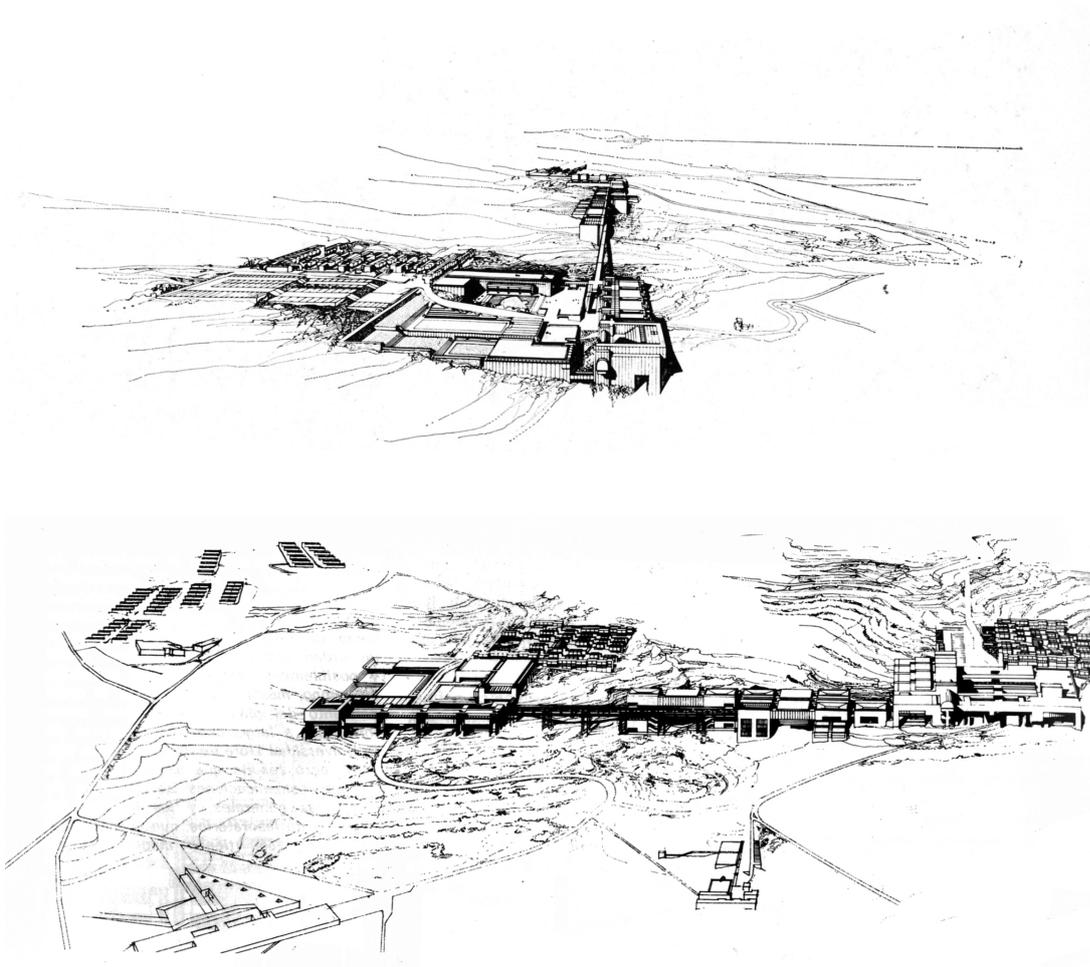
⁵⁰ “Megaestructuras : futuro urbano del pasado reciente” de Reyner Banham. Ed.: Gustavo Gili, Barcelona, 2001.



- Maqueta, esquema y ámbitos distintos del conjunto del Proyecto para la expansión de Tokio ocupando su bahía.



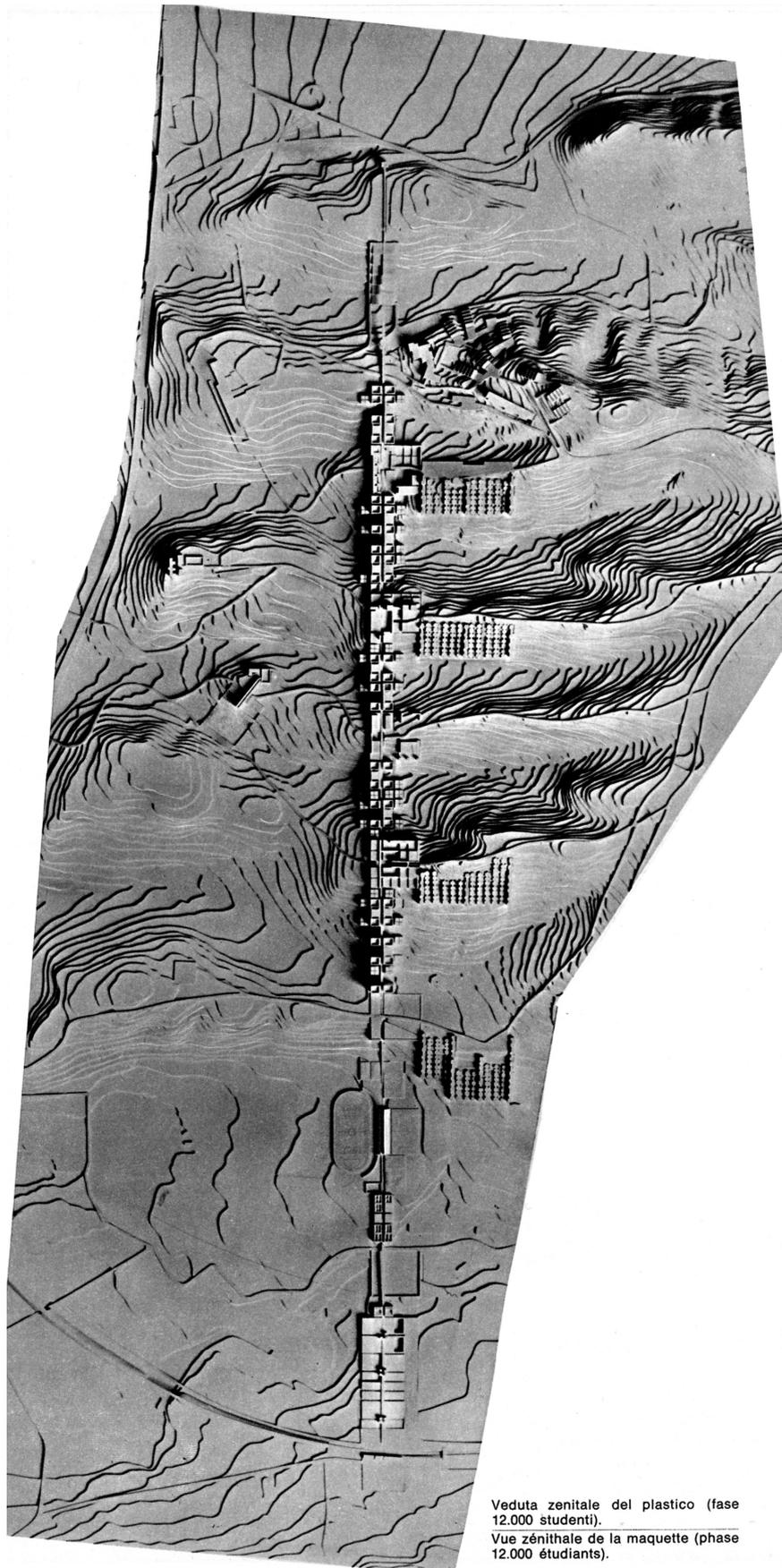
- Maqueta de conjunto del Plan Pampus, esquema de cruce y perspectiva del territorio desde la arquitectura.⁵¹



- Diferentes vistas, en alzado y en perspectiva, de la universidad desde sus extremos y desde el mar.
- Planta general de la propuesta de Gregotti, relación con la ciudad y la franja territorial costera.⁵²

⁵¹ Op. cit. anterior.

⁵² Imágenes de la Revista DOMUS nº 540 (1974) y de la Revista LOTUS nº11 (1976).



Veduta zenitale del plastico (fase
12.000 studenti).
Vue zénithale de la maquette (phase
12.000 étudiants).

- Planta general de la maqueta de la Universidad.

¿Qué capacidades para el proyecto extraemos de los buenos ejemplos?

En primer lugar, la voluntad de unir o dar continuidad a puntos distantes del plano, la del dominio de un territorio en base a una alianza, aquella que representa en eje principal. En este sistema se pueden generar lugares diferenciados, clasificaciones de territorios en relación a la cercanía o lejanía respecto de la línea principal. *Los edificios alineados con el eje frente a las tramas transversales en Amsterdam, los tejidos universitarios residenciales en Calabria, los diferentes planos visuales en relación con el Strip de las Vegas, etc.*

En segundo lugar, la posibilidad, a pesar de esta importante continuidad, de establecer tramos o capítulos de la narración continuos, mediante articulaciones que hacen más compleja a la línea. Es en estos momentos donde la arquitectura adopta el protagonismo en el espacio urbano, y mueve o desliza la directriz para adaptarla a los nuevos tramos. *Las plazas intercambiador en Madrid, la diferencia compositiva y en sección de la relación entre los imanes de Le Corbusier, los extremos-puente o plaza- de la Universidad de Gregotti, la sección tridimensional del Pampus en los cruces importantes, etc.*

En tercer lugar, la capacidad para aglutinar grandes escalas, para admitir grandes arquitecturas y poner en relación grandes territorios. *La conquista de la bahía de Tokio, la superación de la fragmentación del crecimiento oriental de Madrid, la superficie acuática de Amsterdam, etc.*

Por último, sería necesario destacar la capacidad de estos proyectos basados en un directriz, para practicar cortes geográficos que permitan una lectura más clara del paisaje, que enfatizen los elementos constitutivos del territorio. *La lectura transversal a los barrancos de la Universidad de Calabria, la proyección de la ciudad de Tokio y la identificación en su bahía, el movimiento entrelazado de la Strip en medio de la geografía consumista de los espacios de entretenimiento en Las Vegas, la incorporación de lo natural, cuencas visuales e hídricas, bordes de río, en las relaciones establecidas por Le Corbusier, etc.*

¿Qué lecciones llevan consigo estos proyectos?

La capacidad de la arquitectura para volver siempre sobre “viejos asuntos”, para retomar iniciativas anteriores, para recuperar trazados que quedaron a medias, y completarlos, fortalecerlos, darles nuevo sentido. *Como en el trabajo de Nash en Londres reutilizando tramos de calles existentes, conservando plazas; o la conversión en urbano del Tiegarten en Berlín que le permite a la ciudad seguir construyendo la espada de la que hablaba Henard; o la revitalización peatonal de la antigua salida por ferrocarril de los escombros de una ciudad destruida por la guerra en Rotterdam; o la recuperación de las vistas de la iglesia en el proyecto de Tarrasa, etc.* También la de la incorporación de la arquitectura de una manera estratégica para jugar con las dimensiones y las escalas de lo urbano, otorgando nuevo carácter global a directrices menores. *Como la unión de dos episodios distantes en Tarrasa aumentando la onda de frecuencia de la resonancia urbana del eje; como la excelente idea de crear el recinto para la arquitectura moderna (Hansaviertel) al otro lado del Tiegarten, como reflejo de la monumentalidad de la Puerta de Brandeburgo; como la incorporación de los aparcamientos y los comercios de planta baja, que profundizan en los interiores de las manzanas de la avenidas de Scott Brown, etc.* En tercer lugar, las consolidación de directrices en los “intermedios” de una entidad urbana puede utilizar al espacio libre como argumento central, pegamento de las tramas.⁵³ *Como por ejemplo, en las brillantes articulaciones de Regent –Iglesia de todas las almas, Oxford Circus y Picadilly-; o en los espacios aglutinados en los cruces de las avenidas americanas de Denisse Scott Brown; o en los espacios similares que los dos lugares del proyecto de Solá-Morales en Tarrasa deja a los pies de la arquitectura, ampliando por momentos la sección interna de la calle; o también en la articulación con el puente del ferrocarril, dejado como peatonal, que hace Busquets en Rotterdam, la continuidad de los espacios existentes o nuevos, grandes y pequeños, longitudinales integrados en una vía hecha bulevar; o grandes bosques de ocio en Boston o en el frente del West River de Nueva York; o la importante base natural de las continuidades periféricas del proyecto italiano en Turín.⁵⁴*

⁵³ Mario Gandelsonas, artículo introductorio de *Drawing of american city*. X- Urbanism, Princeton Architectural Press, 2000.

⁵⁴ Área metropolitana de Torino, el arco tangencial y el del ferrocarril. Proyecto de unión entre Beinasco y Dorso. Alessandro Armando, Workshop “Progettare linee complesse” Torino, 15-22 febrero de 2002. Revista Babele, Edita Rosario Pavia e Mosé Ricci. “Paesaggi a molte velocità”. Gustavo Ambrosini y Mauro Berta. Roma, 2004.

Los proyectos nombrados son en su mayoría sobradamente conocidos, pero sin embargo, no son reproducibles ni en sus formas ni en sus procesos. Extrañamente infrecuentes alcanzan casi la categoría de mito de la disciplina, como objetivo o meta inalcanzable salvo a través de logros parciales. Como sabemos, la mayor parte de ellos quedaron sólo en proyecto, pero sus lecciones alimentan aún hoy, la reflexión sobre la continuidad y la directriz en los planteamientos de nueva ciudad o crecimientos urbanos direccionados.

Como excepción, el trabajo que desarrolla Paola Viganó para Salento es uno de los pocos casos, en que la investigación y el trabajo del urbanismo sobre un territorio le otorgan una forma, rescatando del infinito campo de posibles formas de la geografía actual una directriz potente,⁵⁵ consolidando una estructura en torno a un eje que aglutina sistemas territoriales coexistentes: accesos a las distintas entidades urbanas y orientaciones de crecimiento, continuidad y reflejo de una cierta identidad territorial, con un específico grado de movimiento sobre ella –en concreto, la de la carretera secundaria- y, por último, riego y visibilidad de los tejidos agrícolas y naturales por donde pasa.⁵⁶

- *El arraigo elástico de la arquitectura en el territorio*

¿Qué papel juega la arquitectura en estas geografías urbanas en evolución? ¿Qué responsabilidad detenta en la construcción de la forma? ¿Qué cualidades le son ahora exigidas?

Para poder explicar de qué manera recibe la arquitectura el compromiso de establecer relaciones con las escalas diversas de la geografía urbana, se hace necesario reflexionar sobre la capacidad de movimiento entre escalas que el urbanismo de hoy precisa, quizás más que nunca.

Es un problema generalizado en el urbanismo actual, que una buena parte de sus fracasos prácticos: ciudades, aglomeraciones, proyectos intermedios, urbanos de pleno derecho o dirigidos desde determinado sector (agua, carreteras, medioambiente, puertos, ferrocarriles, patrimonio, etc.), han tenido su base en la mirada a uno sólo de los estratos o de las escalas de que se compone el heterogéneo territorial. Dicho de otro modo, este *handicap* radica en la falta de una mirada *multiescalar* más interiorizada.

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* a las intervenciones en ellos. Hace falta un esfuerzo intencionado y explícito en este sentido. Así inundan el panorama de la práctica urbanística, 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.⁵⁷

⁵⁵ *Il rombo incompleto*, territorio della nuova modernità, Paola Viganó, Electa Napoli, 2001. *Scenari per la regione salentina*.

⁵⁶ Ver “*La multiescala obligatoria*” de Juan Luis Rivas Navarro, “Un curso de Urbanismo 2002-2003” Autores: Gómez- Rivas-Cabrera-Reinoso. Ed. Universidad de Granada y Diputación de Granada. Granada, 2006.

⁵⁷ «*La ciudad o el territorio en que nos movemos, en que trabajamos, en que nos divertimos, en que residimos, ha cambiado y sigue cambiando, pero el espacio sigue siendo suma de escalas. Adquirir una mirada ante esto, que esté basada también en la preocupación de cuáles y cómo son sus diferentes escalas, 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 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, de su modernidad o de su clasicismo. Es además una capacidad que*

El territorio está falto de órganos de decisión intermedios, pero, fundamentalmente, está necesitado de una *condición intermedia* de cualquiera de los actores o los elementos 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.

Cuando nos referimos a buenos ejemplos de arquitectura, en relación a su correspondencia con el contexto o la geografía urbana preexistente, debemos observar, con seguridad, su respuesta ante cuestiones que trasciende de su posicionamiento local, como trascendía de hecho el suelo sobre el que se asienta con anterioridad a su aparición. Así también, la arquitectura, en los términos referidos con anterioridad, se encontrará mezclada con una serie de asuntos externos a ella, pero sensibles a razones del medio en que se inserta. La arquitectura surge así integrada en el territorio, en muchos casos reescribiendo líneas de su texto, un texto como siempre vivo antes y después de la arquitectura.

La ciudad territorio

Esta cualidad de la arquitectura puede entenderse actualmente más necesaria que nunca. Ahora que se está consolidando la construcción de una verdadera "ciudad territorio". En ella encontramos desde nuevas relaciones que vienen de una visión homogeneizada de los diferentes elementos componentes del territorio, de una representación igualitaria de lo natural y de lo artificial: continuidades entre interiores de edificaciones distintas, e incluso separadas espacialmente, calles, monumentos y geografías en conexión, infraestructuras, edificios y verdes formando conjuntos autónomos, etc.

La ciudad territorio es el espacio en el que los elementos independientemente de su origen participan de un juego en el que sobretodo influye una lógica posicional. Es la capacidad para poder abstraerse de sus definiciones clásicas, la que permite descubrir diferencias, nuevas asociaciones, continuidades, faltas o ausencias.⁵⁸

Esta ciudad territorio es construida por infraestructuras que se presentan como sistemas complejos no necesariamente jerarquizados por su tamaño, como elementos que son siempre susceptibles de ser reconsiderados. Los espacios de periferia y los centrales se equilibran en importancia, vistos ahora únicamente como intersticios de las formas compactas, capaces siempre de refundar la ciudad. La posibilidad de generar redes de espacios aumentan aún más su potencialidad, dando mayor prioridad, en la mayoría de los casos, a los espacios "sin tocar" o vacíos urbanos.⁵⁹

En el territorio se ha creado un inmenso plano igualitario de oportunidades, plagado de características locales, como fiel reflejo de su territorio paralelo informático en internet, que no sólo equilibra las escalas, los tamaños y las posiciones, sino que también superpone tiempos.

Efectivamente, el salto cualitativo en la investigación territorial se produce cuando, a la vez que se produce la preocupación espacial (como producto suma de preocupaciones contemporáneas distintas: medioambiental, patrimonial, social, infraestructural, económica, geográfica, etc), se tiene presente una preocupación temporal. El tiempo es una variable que multiplica la realidad urbana por siglos, décadas, años, meses, etc; o bien la cualifica en relación a fenómenos temporales concretos que marcan una determinada época (el territorio

permite adquirir destreza en otras, muy importantes, también relacionales, como la capacidad para abrir unas disciplinas a otras, para la comprensión y la aprehensión de nuevas sensibilidades, para generar nuevos programas "intermedios", nuevos proyectos entre lógicas tradicionalmente estancas, etc. Así, los métodos han de ser tan amplios, han de fortalecer su flexibilidad tanto, que deben de seguir construyendo su riqueza interna para que sea una cuestión menor cuál sea o cómo sea el objeto de estudio.

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». Id. "La multiescala obligatoria" Juan L Rivas Navarro.

⁵⁸ Las esculturas de estos dos artistas establecen una relación de simbiosis entre el plano sustentante y los volúmenes o trazas que nos da la oportunidad de detectar mediante la observación densidades, centros, difusiones, conflictos o saturaciones y oportunidades. [Visions urbanes : Europa 1870-1993 : la ciutat de l'artista, la ciutat de l'arquitecte. Ed. Electa España. Madrid, 1994]

⁵⁹ Concurso para la Rehabilitación del Paseo del Salón. Granada. Laboratorio de Urbanismo. JL Rivas - D Cabrera - JL Gómez. 2005

preurbano, urbano o posturbano)⁶⁰; el tiempo polariza elementos y figuras de plano, formas del territorio según tipos de cultura o tipos de movilidad asociadas a una época: la ciudad de los caminos, la ciudad de las carreteras, la ciudad de las autopistas, etc.

«En la red temporal, los nodos se transforman en intercambiadores temporales, son los espacios fusión de diferentes redes temporales superpuestas. Respecto al paisaje, la red temporal sería como la superposición de redes paisajísticas asignadas a cada tiempo reconocible o adecuado para esa realidad urbana concreta. En ella, la arquitectura continúa protagonizando las formas de integración entre soporte y antropización, continúa proyectando lugares como construcción que liga preexistencias y lógicas de funcionamiento, lógicas de asentamiento heredadas; necesidades contemporáneas y futuras, renovaciones de los lugares sin que dejen de ser los mismos, sin que se borren sus comportamientos “naturales”. La diferencia estriba en que cada lugar es la puerta a uno o más tiempos diferentes, lo que supone ya la existencia (o la resistencia) de ese tiempo en el territorio: relaciones de distancia, apeaderos cuya disposición y forma, cuyo uso, sin dejar de ser contemporáneos, no renuncian tampoco a continuar siendo participe de un ritmo y unas cualidades ambientales continuas en el tiempo, propias de ese sitio. [...]

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

Necesitamos proyectos que construyan las redes temporales, aquellos lugares puertas entre tiempos, aquellos corredores de tiempos distintos, optando no por la sustitución temporal, tampoco por la mimesis o la adaptación conservadora de los tiempos preexistentes, sino generando convivencias temporales, mezclas y superposiciones de velocidades urbanas dispares, asimétricas que permitan obtener un espacio urbano más flexible, más capaz de acoger diferencias, más blando en las transiciones, en el fondo más solidario. Del tiempo a la cultura no hay distancia, así surge la conveniencia también de plantearnos la formulación del proyecto cultural, los conceptos sociales de cultura y tiempo aparecerían unidos, como una sola exigencia de generosidad de los proyectos urbanos: la de demostrar y ser representante de la época en que se producen y no de ninguna otra, y la de enriquecer la cultura de la sociedad local en que se producen confiando en que la suerte de fortalecimientos locales logre hacer que lo global incida exclusivamente aportando relaciones positivas.»⁶¹

La arquitectura de la ciudad territorio

Podemos identificar a esta arquitectura a través de aquella que es capaz de establecer un triple compromiso urbano:

- participando de la geografía base, usando en sus determinaciones los gestos de la topografía, revitalizando ríos, costas, lagunas, bosques...
- relacionándose directamente con las escalas grandes, en áreas de influencia territorial de usos urbanos justamente dimensionadas, activando relaciones entre sistemas discontinuos, respondiendo a demandas de suelos no contiguos...
- conteniendo información multiescalar, también de los detalles locales, dejándose influir formalmente tanto por direcciones lejanas como cercanas, posicionándose en relación a calles del sistema urbano, a paisajes del sistema territorial, a actividades del sistema local...

Con este múltiple compromiso, la arquitectura se fija a un sitio de un modo mucho más importante que a través de sus cuestiones perceptivas o formales. La arquitectura se acerca así a una unicidad con las geografías del lugar, comienza a moverse según la dinámica del territorio, acompañándolo, y es, en este nuevo marco conjunto, donde se justifica, donde es calibrada y decidida, eligiendo sus características fundamentales: su programa de necesidades, su forma, su volumen, pero también su contacto con el suelo. Es este arraigo elástico el que precisamente determina también su transformación, o incluso su eventual caducidad.

⁶⁰ “Seis discursos sobre la postmetropolis” Ewgard W. Soja, 1995.

⁶¹ Texto extraído del artículo “Redes temporales” de Juan Luis Rivas Navarro, “Un curso de Urbanismo 2003-2004” Autores: Gómez-Cabrera-Reinoso-Rivas. Ed. Universidad de Granada y Diputación de Granada. Granada, 2006.

Preocupaciones de fondo de la investigación

La tesis se plantea objetivos de crecimiento del conocimiento acerca de la siguiente triada de conceptos:

- La *forma* referiría a la aportación disciplinar, tanto dirigida a la docencia como a la disciplina, desde la construcción del plano de la ciudad a aquello que contribuye a enriquecer los instrumentos y los argumentos para el proceso de proyectación urbana.
- La *identidad* referiría al objetivo fundamental de la investigación, de ahí la reflexión sobre uno de sus elementos constructores o responsables de este carácter de la ciudad.
- El *crecimiento urbano* como el mecanismo de mayor trascendencia en las ciudades elegidas, como representante máximo de los mecanismos que inciden en el funcionamiento y en el significado de las ciudades en general y muy especialmente de las ciudades objeto de la investigación.

Toda investigación tiene unos objetivos generales y otros específicos que justifican llevar a cabo la empresa, pero más allá de esta concreción, la producción de los objetivos debe estar sustentada en ciertos principios o deseos de base, preocupaciones de fondo que motivan la dirección señalada con ellos. Así se explican, en gran parte, las decisiones adoptadas por la investigación, no únicamente la selección de los objetivos, también la incorporación al proceso de la materia de estudio o de los observables, así como también se justifica de algún modo la predilección por una u otra metodología.

En el caso que nos ocupa, y más allá del panorama abierto por el punto anterior de la *fundación* -en donde, básicamente, se pretende un entendimiento concreto del territorio y de lo urbano- y por el texto siguiente a este – en el que se persigue extender o profundizar en el concepto de calle de la ciudad-, el doctorando intenta encontrar el punto de partida o construir un cierto soporte metodológico, desde el que comprender las acciones llevadas a cabo en la investigación.

Las capacidades y las obligaciones del Urbanismo son más que un posible origen, entendido este necesariamente desde la voluntad arquitectónica, pero abierto a otras sensibilidades interesadas en el hecho urbano, con el propósito de entender la forma y la materia con que están hechas nuestras ciudades.

Parece necesario, dentro del entramado social y cultural al que pertenecemos, tratar de responder individualmente a algunas preguntas. ¿Qué iniciativas urbanas contribuyen en el proceso de entendimiento de las ciudades? ¿Qué proyectos o planes aportan y cuáles sólo confunden o incluso restan? ¿Qué cualidades de lo urbano sacan mejor partido de lo que una ciudad es? ¿Qué rasgos del proyecto urbano son exportables de unas ciudades a otras y cuáles otros han de buscarse en lo específico?

- **De esencias, fronteras y deseos**

Desde un punto de vista metafísico, designamos a la esencia como una *realidad persistente de un ser a través de las modificaciones de sus accidentes*. Por lo que podríamos entender la esencia como lo invariable.¹

Al mismo tiempo, sabemos de las corrientes de pensamiento que dudan de la existencia de la esencia, en un mundo en que nada permanece inmutable, o en el que no es posible encontrar esos valores constantes.²

Así pues, ¿por qué insistir en la búsqueda de algo que no estamos seguros de que exista? Porque al contrario de aportaciones constantes que de manera acrítica se añadan al entramado urbano -de la misma manera que las líneas son soportadas siempre por el papel pero no por el dibujo-, estamos convencidos de que confrontar nuestras acciones con aquello que definiría lo esencial se convierte en un mecanismo positivo de vigilancia y mejora, sin que ello suponga coacción alguna o limitación en la actuación, y también, que es en ese proceso de búsqueda de aquello que quizá no exista, donde se encuentran los hallazgos que nos permiten calibrar los aciertos o los errores de nuestras decisiones.

El trabajo sobre las esencias urbanas nos permite también ir distinguiendo en la realidad urbana la realidad de la apariencia, asumiendo aquello que es superfluo como superfluo, para ir destilando aquello que es fundamental. Inmersos en la complejidad urbana, esta capacidad de distinguir o diferenciar, de situar lo sensiblemente diferente en planos distintos, se vuelve muy importante para la invención proyectual. Si al mismo tiempo que distinguimos, también somos capaces de desembarazarnos de todo aquello que realmente no importa, nuestras ideas y también las decisiones que las convierten en realidad se liberan de posibles obstáculos y se acercan con mayor seguridad al objetivo que perseguíamos.

El término identidad hace referencia, por un lado, a la distinción de cualquier tipo entre cualquier persona, animal o cosa y sus semejantes, se refiere al ente que existe como idéntico a sí mismo en el tiempo y el espacio, una noción del “*ser en sí*”. Por otro lado, la identidad también hace referencia a una cualidad del “*ser para sí*”, sólo válido para las personas y, consecuentemente, de ser uno mismo o como parte de un grupo. Es comprensible que la identidad pueda quedar definida por aquellas cualidades que hace que una persona, animal o cosa sea lo que es, esto es, *aquello que constituye su naturaleza, lo más importante y característico que lo distingue de otro*.³ De ahí que podamos asimilar esencia e identidad. Así podríamos también decir que si cambiamos alguna de las características fundamentales o esenciales de algo, modificamos también su identidad.

No se nos puede escapar el peligro que conlleva la identificación de ambos términos, ya que niega cualquier supuesto en el que la identidad pueda ser considerada una construcción dinámica o mutable, más bien al contrario la sitúa en ese plano de lo invariable.

“Con tal de ser conscientes de su relatividad, es oportuno aceptar nuestras fronteras, como se aceptan las de la vivienda de uno. [...] Vividas de esta forma, con simplicidad y afecto, se convierten en una potenciación de la persona”. Claudio Magris.⁴

Si nos preocupamos en concreto de la identidad urbana, esta consideración *esencialista* pura no nos es válida, como tampoco lo sería, o no debería serlo, al tratar en general de cualquier identidad cultural.

El sentimiento y la imagen que está en la base de una identidad cultural –entre las cuáles podríamos situar también a la identidad urbana- se hallan indisociablemente unidos al concepto de frontera. La creación de los límites crea la identidad, y el tipo o el modo con que esos límites son entendidos, cualifica la identidad de ese mismo modo. Claudio Magris, que vivió hasta los 18 años en Trieste, había conocido las tierras, hasta hacía pocos años, italianas y luego ocupadas y anexionadas a Yugoslavia; formaban y forman parte constitutiva del mundo triestino, de su realidad. Así, escribe:

¹ Definiciones de esencia según el Real Diccionario de la lengua española. [<http://www.rae.es/rae.html>]

² Ver *Unicidad del ser y el estar de la calle ciudad* en el texto ***Del corte urbano a la calle ciudad***.

³ Ídem. R.A.E.

⁴ “*Desde el otro lado. Consideraciones fronterizas*”, Claudio Magris en *Utopía y desencanto. Historias, esperanzas e ilusiones de la modernidad*. Editorial Anagrama, Barcelona, 2001.

“Al otro lado de la frontera estaba pues, al mismo tiempo, lo conocido y lo desconocido; había un mundo desconocido que hacía falta volver a descubrir, hacer que volviera a ser conocido. Desde niño comprendí, aunque fuera vagamente, que crecer, para formar mi identidad en un mundo no completamente escindido, tendría que flanquear aquella frontera y no sólo físicamente, merced a un visado en un pasaporte, sino sobre todo interiormente, volviendo a descubrir aquél mundo que estaba más allá de la linde e integrándolo en lo que era mi realidad”

Y es que construir erróneamente la identidad de algo, simplificarla o darla por supuesta, establece fronteras innecesarias que sólo dificultan un posterior encuentro más certero entre ese algo y su propia realidad. De ahí que sea preferible plantear el ejercicio de construir la identidad más como un conjunto de preguntas adecuadamente planteadas, que como una lista de respuestas tomadas como correctas.



- *Contacto al sur de la ciudad de Granada con la vega. La Ronda Sur actúa como aparente frontera entre ambas entidades. Imagen extraída de Google Earth, encuadre, recorte y tratamiento de elaboración propia.*

En este sentido, Claudio Magris afirma que las fronteras, tanto aquellas delimitaciones que producen identidad como aquellas otras que pretenden conseguirlo sin éxito, son elementos que *se trasladan, desaparecen, y de improviso vuelven a aparecer; con ellas se transforma el concepto de los que hemos dado en llamar Heimat, patria.*⁵

⁵ Op. cit.



- *Aspecto de Potsdamer Platz previo al derribo del muro de Berlín, al otro lado el barrio de Friedrich. La imagen superior derecha refleja la intensidad como centro neurálgico de Potsdamer, previo a la IIª Guerra Mundial, sentido urbano que, de alguna manera, recuperará el espacio tras la potente actuación basada en la densidad y la referencia de la arquitectura contemporánea y usos comerciales, llevada a cabo a finales del siglo XX.*⁶

⁶ Fotografías 1 y 2 tomadas de la Tesis, "Berlín-Potsdamer Platz : metropoli y arquitectura en transición" de Carlos García Vázquez. *Arquithesis* ; 7. Ed. Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona , 2000 / Fotografías panorámica de finales de 1999 - principios de 2000 de la construcción de los edificios de Potsdamer. Fotografías 3 y 4: http://www.berlin-info.de/deutsch/sights/big/potsdamer_platz.jpg; y <https://www.msu.edu/course/grm/491/snapshot.afs/Photos9:2f1/>.



- Ortofoto actual del ámbito de Potsdamer Platz, Berlín.⁷

Según Magris toda frontera tiene que ver con la inseguridad y con la necesidad de seguridad. Son una necesidad porque sin ellas, es decir, sin distinción, no hay identidad, no hay forma, no ha individualidad, no hay siquiera una existencia real, porque esta queda absorbida en lo informe y lo indistinto. Así, *«la frontera conforma la realidad, proporciona contorno y rasgos, construye la individualidad personal y colectiva, existencia y cultural. Frontera es forma y es por consiguiente arte. [...] El yo se enriquece cuando afronta las diversidades, pero siempre que éstas no lleguen a anularlo ni absorberlo»*.⁸

De ahí que respecto a la identidad urbana, la planificación confíe por completo su definición a la creación de unos límites precisos y rígidos, representados como categorías una y otra vez. En lugar de ello, se debería reflexionar sobre las cualidades de lo central, de aquél interior demarcado. La necesidad y la facilidad de la delimitación dan la apariencia de existencia y de sentido de lo existente, por muy vacío de contenido que en realidad se encuentre.

⁷ http://www.dlr.de/pf/en/Portaldata/6/Resources/images/hrsc-a/Potsdamer_Platz.gif

⁸ Op. cit.

Necesitamos una identidad urbana que sea *irónica*, a la manera con que Magris la defiende: «*capaz de liberarse de la obsesión de cerrarse y también capaz de superarse* –esto es identidad compacta o identidad huidiza que utiliza fronteras insalvables o las derriba definitivamente-, *la identidad profunda de la Odisea, de tipo circular, ni obsesivamente cerrada al mundo ni disuelta en una caótica indistinción*».⁹

La arquitectura y el urbanismo, como lo es la literatura, son saberes y prácticas que permiten la adopción de una posición ante las cosas, esta capacidad de distinción establece fronteras útiles de la realidad, y así podríamos decir que constituyen en sí mismos una frontera, una expedición a la búsqueda de nuevas fronteras, un desplazamiento y una definición de las mismas con cada narración que aportan, reformulando continuamente los límites que definen la identidad urbana.

A favor del viento no en contra

Si defendemos una arquitectura urbana que ligue las geografías de base con las artificiales, bien asentada en su espacio-tiempo, o tendemos a ver como positivas las decisiones urbanas que establecen puentes con lo preexistente, lo hacemos confiando en que nuestra participación en la construcción de lo urbano – y esto significa contribuir a la identidad urbana – suponga tanto una consideración de lo heredado, sumando e integrando estas formas en la nueva concepción urbana que pretendemos establecer, como una integración de nuestro legado en la corriente que ya circulaba por el territorio.

Así, nos alineamos con esta visión constructivista de lo identitario que no supone, simplemente, una construcción realizada desde cero, sino que asume la existencia de un sustrato básico sobre el que se trabaja para moldear esa identidad.

De nuevo aparece la figura del arqueólogo, capaz de discernir entre los restos sus distintos valores y situarlos en el presente en función de ellos. La ciudad como un palimpsesto o, como nos la define Carlo Aymonino, “*un proceso continuo en el desarrollo de los asentamientos humanos socialmente organizados*”, por lo que todo lo anterior adquiere un carácter arqueológico, se convierte en una herencia, como componentes de una ciudad diferente a aquella donde ésta herencia surgió.¹⁰

Aymonino deja descansar bastante la responsabilidad del significado de las ciudades en una idea particular de monumento, entendido este como elementos significantes que permanecen, confirmando su validez temporal gracias a continuas transformaciones y adaptaciones sufridas. Este permanecer en el tiempo se consigue, precisamente, en virtud de modificaciones paulatinas de las referencias con que la ciudad construye su significado.

«Este entrelazamiento dialéctico que preside la transición de la referencia a un monumento en sí mismo a la referencia de la ciudad como monumento constituye, precisamente, la raíz del significado de las ciudades». Carlo Aymonino

Esta idea se vuelve muy interesante si entendemos por monumento cualquier herencia, sea del tipo que sea, con validez temporal demostrada en una posible “eternidad” o continuidad de la presencia, ya que supone una retroalimentación en las dos direcciones, respecto a los elementos puntuales sobre los que descansa la identidad. Esto son los monumentos para Aymonino, construyendo una cierta imagen globalizadora que los integra y por tanto también los contextualiza incesantemente.

En definitiva se está defendiendo una idea dinámica de lo identitario, un determinado movimiento de lo esencial, tal y como Magris lo definía mediante el viaje de Ulises, un viaje sin desplazamiento, un *atravesamiento* de las fronteras más interior que físico. Valga también la comparación que Aymonino establece entre la inmovilidad referencial de las Pirámides y la dinámica reformulación del *Campidoglio* romano. Las primeras, situadas icónicamente *en medio del desierto*, y por tanto, sin el conjunto artificial que las *recontextualice* con el tiempo, han mantenido siempre la misma identidad, confirmando así un carácter más cercano al fenómeno

⁹ Op. cit.

¹⁰ “*El significado de las ciudades*” de Carlo Aymonino. Editorial Blume, Madrid, 1981.

natural, como monumento de la geografía física. El segundo, con su renovación continuada,¹¹ inserto en la trama de Roma, *gracias a continuas modificaciones a que ha sido sometido*, ha confirmado así sus significados, urbanos y simbólicos.¹²



- Campidoglio de Roma, abril de 2005.

Desde este punto de vista la identidad urbana supone una *“existencia renovada”*, que lleva consigo la idea de movimiento. Un soplo de viento que como el buen navegante hay que saber leer para orientarse y, aunque sea sólo en parte, dejarse ayudar por él. Esto significa una forma orgánica de interpelar en lo urbano, porque aun a sabiendas que, como escribía Manuel de Solá-Morales, *ni el territorio ni la ciudad son organismos*, si funcionan como procesos vivos, como *forma compleja donde las relaciones sociales y políticas se interfieren de forma específica*.^{13 y 14}

Desde la ecología del paisaje, los principios orientadores de McHarg nos revelan también una idea del territorio fundamentalmente dinámica, como sumatoria de procesos históricos, físicos y biológicos que se interrelacionan de manera compleja. El hombre interviene en esta entidad reformulando sus valores en función de su idoneidad para los distintos usos del suelo, incluidas sus posibilidades combinatorias. Con la superposición y gradación de estos *procesos entendidos como valores*, direcciona y jerarquiza el territorio, produciendo tal y como él dice, más un mosaico que un cartel; en un intento de movilizar el plano para convertirlo en algo activo en el que el hombre ha de integrarse, con la conciencia de saber que el territorio es dinámico y que posee procesos ya activos, antes de que intervengamos. De esta manera, las decisiones humanas estarán acordes con el movimiento y la mezcla, la diversidad y la riqueza que trae consigo el territorio.

«Lo ideal pocas veces consiste en elegir una sola posibilidad entre dos, sino más bien en la combinación de esas dos o de otras más». Ian McHarg, *“Los procesos entendidos como valores”*¹⁵

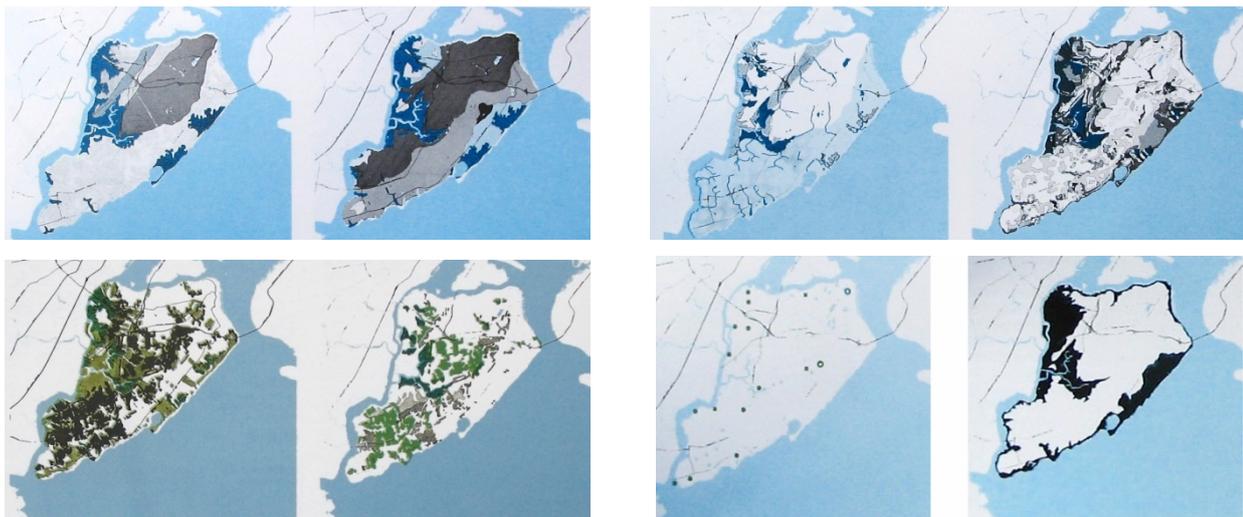
¹¹ La última vez que visité Roma asistí a un mitin del partido comunista que utilizaba toda la explanada del Campidoglio.

¹² Op. cit.

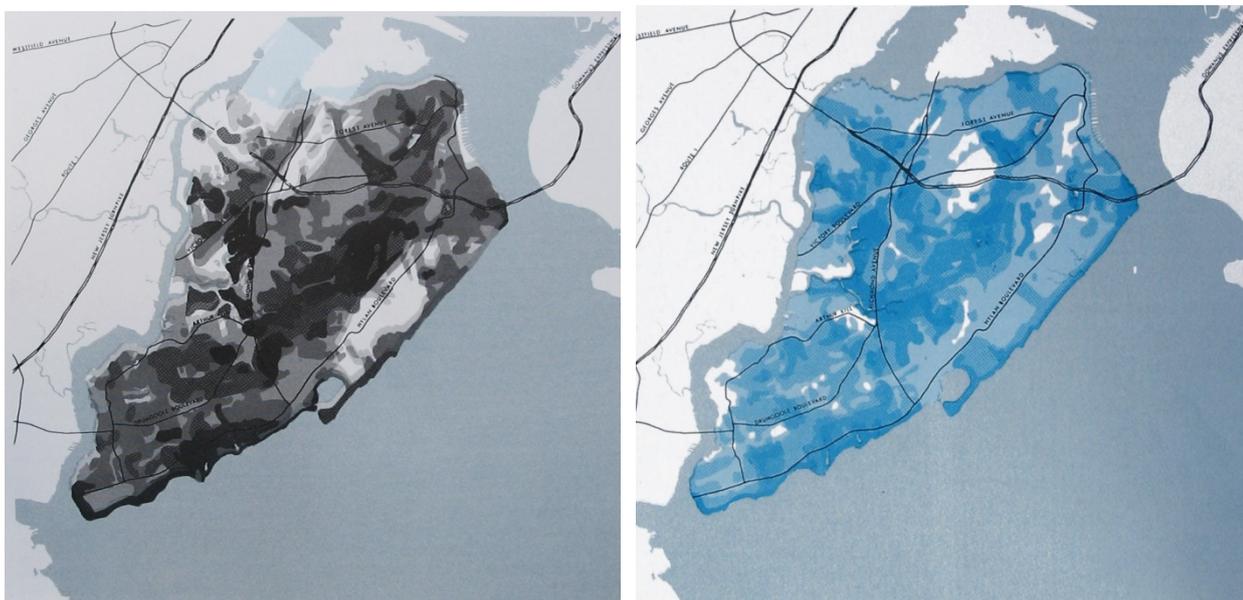
¹³ *“Reconocimiento comarcal y ordenación del territorio”*, Manuel Solá Morales, Revista Quaderns “La identidad del territorio catalán”, Barcelona, Septiembre de 1981.

¹⁴ Cuando decimos orgánico estamos aplicando una concepción que viene más del mundo de la interpretación musical que de la disciplina biológica, ya que refiere a una conexión con los elementos de base –quizá por ello nombrado como orgánico por la cercanía del sentido de *ser naturales* o pertenecientes a la tierra-, en una formulación de lo nuevo siempre como transición formal respecto de lo precedente, como *refiguración* de los elementos que en el lugar de intervención se encuentran, en una manipulación que surge paulatina, en lugar de bruscamente, que en términos musicales modula, transporta o evoluciona más que cambia.

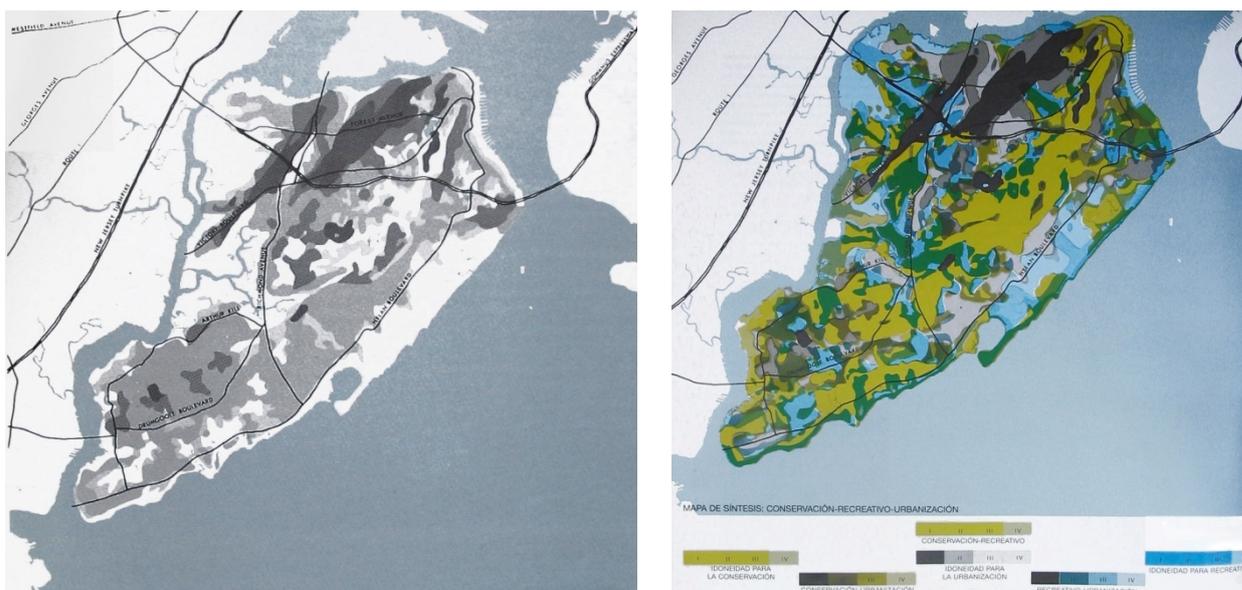
¹⁵ *“Design with nature”* de Ian L. McHarg. Ed.: John Wiley, New York, 1992.



- En esta página, de izquierda a derecha y de arriba hacia abajo: Geología del subsuelo y geología superficial, Hidrología y Entornos con Drenaje subterráneo, Vegetación existente y asociaciones ecológicas, y por último, Lugares históricos e Inundaciones por mareas.
- Entre esta página y la siguiente, y como resultado de estos factores más otros, valorados en función del uso posible o mezclas de usos posibles: ZONAS PROTEGIDAS, AREAS RECREATIVAS, AREAS URBANIZABLES y MAPA DE SÍNTESIS (conservación - recreativo - urbanización).¹⁶



¹⁶ Imágenes extraídas del libro de McHarg citado.



Dicho esto, resulta interesante que buena parte de la arquitectura y del urbanismo contemporáneo continúen contraponiendo identidad y cambio. Cuando precisamente la creación de lugares *identitarios* puede y debe ser el motor que hace evolucionar los lugares y viceversa, las configuraciones de los sistemas de movimiento, de los flujos en lo urbano, pueden y deben ser entendidas como constructores del sentido de pertenencia y creadores de límites positivos.¹⁷

De nuevo surgen aquí aquellas necesarias fronteras de las que nos hablaba Claudio Magris, las que reforzaban la identidad conscientes de su desplazamiento incesante, «*enriquecida y ciertamente transformada por las experiencias que se han vivido durante el viaje*».¹⁸

Componentes de la identidad urbana. Propuesta constitutiva

El urbanismo trata siempre de recomponer entidades complejas a través del análisis de elementos concretos. Utiliza con frecuencia un método constructivo que, observando partes o componentes del conjunto, le sirva para valorar su protagonismo, generar jerarquías o dominancias y así poder formarse, con criterios fundamentados, una idea del objeto de estudio o de intervención, sea este un área, un barrio, una calle o una ciudad completa.

Reconocida la identidad urbana como una *esencia que se renueva* y se construye precisamente a través de las decisiones humanas, como una construcción dinámica que ofrece una serie de valores clave para que un territorio urbano se reconozca a sí mismo, **cabe preguntarse por los elementos o conceptos urbanos que aportan sentido a la identidad urbana.** Como acercamiento a la respuesta a esta cuestión, presentamos aquí dos trabajos que han sido para el autor marco de referencia importante.

La Identidad del Territorio Catalán. Tras la caída de la dictadura, distintas regiones de la geografía española se sintieron con el deber –también debió suponer una obligación moral- de reformular sus propias identidades *intranacionales*. En este esfuerzo de reformulación general, el urbanismo dijo lo suyo, y en el caso catalán se tradujo en un trabajo básicamente cartográfico, de

¹⁷ Tal y como nos explica con extrema claridad Manuel Solá-Morales en su artículo “*Parménides y Heráclito en la ciudad posmoderna*” [Revista Quaderns, 2004]. Comienza por describirnos el momento actual disciplinar, a través de esta engañosa pero real disyuntiva: la del urbanismo que busca la creación de identidad -la génesis proyectual desde el lugar-, contra el urbanismo que responde a los flujos -la visión puramente sistémica de lo urbano-, para después, proponernos su superación a través de la mezcla de ambas concepciones. Evidentemente estamos ante una dualidad de extremos, ya que sabemos capaz a la identidad de responder a la arquitectura de los flujos, que incluso surge de ella, así como posibles son los sistemas infraestructurales conformadores de paisajes y creadores de adecuados lugares de lo colectivo.

¹⁸ Respecto al modelo tradicional y clásico que va desde Homero a Joyce, la odisea como viaje circular. Claudio Magris, op. cit.

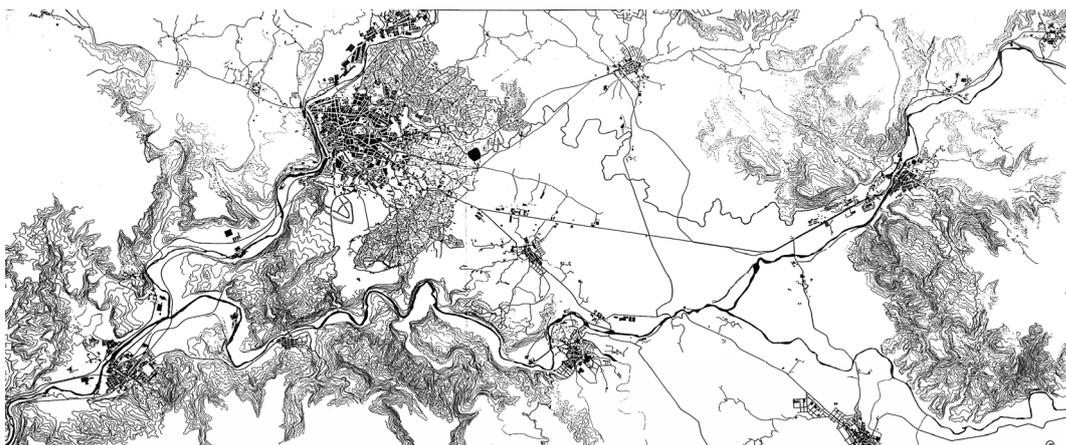
representación de las distintas comarcas catalanas, llevado a cabo por el Laboratorio de Urbanismo de la Escuela de Arquitectura de Barcelona.¹⁹ El encargo de dibujar un territorio exigía también preguntarse acerca de qué elementos son constitutivos de esta imagen, al margen de reflexionar acerca del modo con que esta representación debe de llevarse a cabo, tanto en términos instrumentales como desde el punto de vista de su capacidad comunicativa.

Para este grupo de profesionales y estudiantes resultaba esencial comprender el territorio como una composición de cada conjunto de asentamientos, huyendo de la representación que determina una mancha homogénea sobre un fondo territorial genérico. Así describen lo que deben representar:

«Es toda la historia social la que está escrita en la disposición de los caminos, en los lugares de cruce y de intercambio; en la roturación de cultivos, en la construcción de canales o el regadío de huertas; en las formas de la propiedad, en el emplazamiento de las industrias, el crecimiento de las ciudades y su ocupación del entorno, los contradictorios impactos de las grandes infraestructuras...»²⁰

Esta minuciosidad se componía de dos visiones situadas sobre el plano:

- La visión arquitectónica del territorio que reconoce todas sus huellas de construcción dejadas por el hombre: *las parcelaciones de tierras, las obras de comunicación, los cambios topográficos, las fábricas urbanas, etc*
- La visión catastral del territorio: *una visión de inventario, de recopilación, de enciclopedia.*



¹⁹ "La identidad del Territorio", M. de Solá-Morales, Pág.3. Revista Quaderns "La identidad del territorio catalán", Barcelona, Septiembre de 1981.

²⁰ Op. cit.



- De arriba a abajo. *El Bages* (J. García, F. Mestres, A. Pinto, J. Ribera y J.M. Vilanova), *el Baix Ebre-Montsià* (J.Arasa, J.Bestraten, C. Castells, I. Castiñeira, M. Elechiguera, A. Gayá. L. Millán y E. Sese), *La Garrotxa* (C. Ribas, M. Rubert y J. Vayreda) y *el Maresme* (J. Carné, I. Molsosa, M. Torres y J.M. Vilanova). Pertenecientes al grupo de dibujos de las comarcas catalanas llevados a cabo por el Laboratorio de Urbanismo de la ETSA de Barcelona al principio de la década de los 80. Publicados en Quaderns, “*La identitá del territori catalá*”. Barcelona, 1981. Se puede observar la importancia que en todas las representaciones tiene el encuadre, remarcando posiciones urbanas o territoriales, relaciones entre dos o más entidades urbanas, la *litoralidad* –en el caso del Maresme-, o el sentido territorial que marca un río – como en el caso del Baix Ebre-Montsià-, todo ello acentuado por los bordes del plano y su direccionalidad. A pesar de ello, cada dibujo responde a un sentimiento distinto de aquello que es relevante señalar: los asentamientos y sus jerarquías –lo que señala territorios más o menos equilibrados o bien comarcas donde la relación entre ciudad y campo es mucho más brusca-, las infraestructuras de relación, la topografía, los suelos agrícolas, las carreteras secundarias, etc. lo que les hace adaptar en los dibujos papeles protagonistas según el caso, pero valorando también aquellos otros elementos que sin desaparecer del plano, quedan como secundarios o elementos de fondo. Por último los dibujos suscitan una cuestión ¿cuánto del territorio hay en estas cartografías en el espacio que queda en blanco? ¿Cuáles son las causas de la selección?

Estamos ante una síntesis de la mezcla específica de los componentes que trabaja con la idea de territorio *artificial*, que relativiza los determinismos geográficos, naturales o económicos, o los que derivan de interpretaciones tales como el tipismo de un lugar o su idiosincrasia. Es una comprensión de la identidad como forma. Una forma que supone una estructura física y también una estructura social, que se basa en la descripción precisa y crítica de las formas de lo que es histórico, *no tanto como recuperación sino como soporte*.

«Construir la cultura desde una cimentación extensiva, con capacidad crítica para seleccionar el pasado, y con óptica de largo alcance en sus criterios de aprovechamiento y utilidad». Manuel de Solá-Morales.²¹

«Se trata explorar fragmentos significativos del territorio, reconociéndolos como distintos o singulares por la concreta sedimentación histórica de relaciones sociales, productivas y económicas». Josep Parcerisa.²²

²¹ Op. cit.

²² “La forma de un país” M.S.Morales y J. Parcerisa, Op. cit.

El significado de las ciudades. Unos pocos años antes, el mencionado Carlo Aymonino explicaba que para alcanzar el significado de la ciudad es necesario identificar su ámbito físico, llevando a cabo un análisis morfológico y una clasificación tipológica de los elementos, entendiendo también las posibles relaciones entre estos.

«La construcción y especialización creciente de actividades productivas de carácter diverso, la integración, constantemente variable, con un poder en mayor o menor expansión –fenómenos que se encuentran en continua relación con la actividad de la residencia- constituyen las causas económico-sociales de aquellos efectos que determinan, de un modo directo, las características de carácter cuantitativo que definen las ciudades: esto es, la coexistencia de espacios físicos con cierto grado de diferenciación, utilizados en distintos momentos (bien a lo largo del día, bien según otros flujos de tiempo) por un mismo número de usuarios»²³

Se observa ya en Aymonino la importancia otorgada, no sólo a la identificación de elementos, sino a su *entrelazamiento temporal y espacial*. Al mismo tiempo, se identifica un constante proceso de transformación y desplazamiento de los elementos que aportan referencia al significado de la ciudad, no únicamente desde el punto de vista técnico o formal, sino también a través de su organización interna, la cual se caracteriza, según sus propias palabras, por *“una multiplicidad de relaciones jerarquizadas, interdependientes e intensamente seleccionadas”*.

Desde un punto de vista más concreto, en Aymonino encontramos, para componer un *forma general de identificación* en la que se reconozcan sus distintas partes, una lectura de las relaciones entre viales, edificios y espacios públicos, a través de sus datos planimétricos sino también volumétricos *-relativos tanto a la altura de la edificación respecto a las calles como a la solución arquitectónica de los distintos componentes-*. Además es imprescindible incluir el aspecto dimensional tanto desde su perspectiva cuantitativa y sobre todo a través de *relaciones* que denotan el periodo político-cultural durante el cual la ciudad (o un sector de ella) ha llegado a adquirir un carácter homogéneo y unitario.²⁴

Propuesta constitutiva

Sin la intención de buscar un tronco común que convierta a las partes en estructura, se describen a continuación los componentes que se consideran relevantes en el proceso abierto de construcción de la identidad urbana descrita anteriormente.

La importancia del relieve. Tal y como se ha dicho, el territorio del urbanismo debería atender a las geografías de los asentamientos humanos, en un espacio-tiempo donde lo natural y lo artificial se funden, en una consonancia cada vez mayor como los actuales modelos de ocupación territorial.²⁵

En términos *identitarios*, el relieve es condición esencial, presente siempre en el plano raíz de los territorios urbanos, por muchas que hayan sido sus transformaciones: la forma de la topografía, la presencia de las elevaciones o depresiones, las caídas de agua en los valles, los altos dominantes y protagonistas del plano de visibilidad, etc. La forma de base y las topografías modificadas por el hombre son tanto contexto como texto mismo con el que operar. Construyen una visión de conjunto, un espacio común, consensuado y participado que, efectivamente, se comporta como un escenario. Sin embargo, este telón de fondo que se transforma por

²³ Texto extraído del punto primero del libro “El significado de las ciudades” de Carlo Aymonino. Págs. 24 y 25.

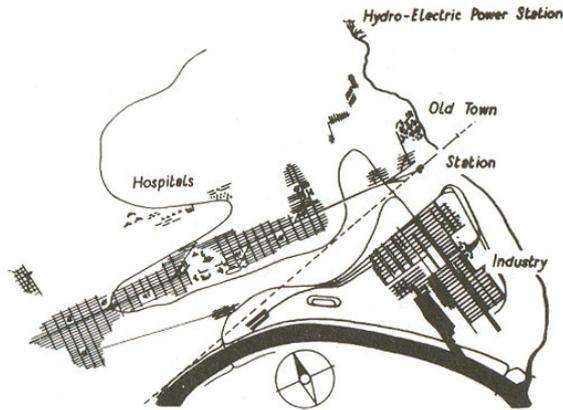
²⁴ A pesar de esta idea de unidad, Carlo Aymonino reconocía ya la traslación contemporánea de la referencia central a una referencia de conjunto producida por los sistemas de recorridos, haciendo desaparecer los esquemas de poder basados en un único foco, identificable según sus palabras en un monumento preciso que aparecía como punto de referencia de acontecimientos políticos y sociales, sustituida por la presencia simultánea de distintos poderes, y por tanto, diferentes puntos de referencia, representados como focos de poder diversificados, alternativos o contradictorios, en el interior de una *forma urbana abierta*. Op. cit. Págs. 41-42.

²⁵ Recordar el texto del punto anterior, *Formas de crecimiento: la construcción de la ciudad de hoy*.

momentos en figura de la escena, no es únicamente una imagen estática sino que esta realidad es operativa, interviene y actúa.

«Imaginar de qué manera la naturaleza cederá o se revelará...aquí o allí, son capítulos esenciales de un oficio artístico que se llama urbanismo, dedicado a escoger los perfiles que se incorporan a la identidad futura de una realidad operante»²⁶

Se reclama desde el urbanismo contemporáneo la asunción de los perfiles naturales en combinación con los proyectos para, en palabras de J. Parcerisa y M. Rubert, *convertirse en auténticos leit motivs de la composición*.

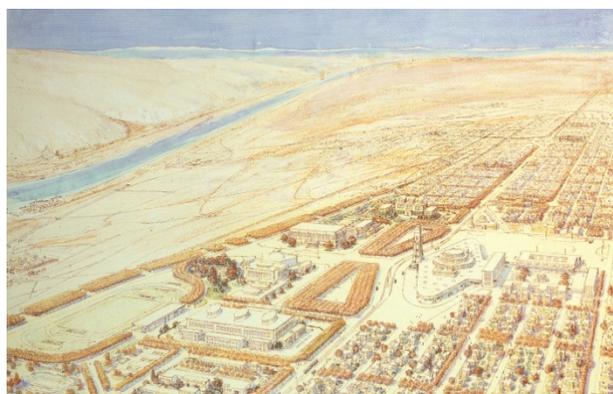
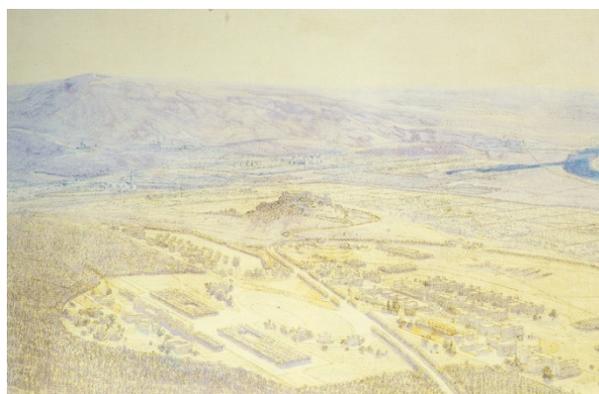
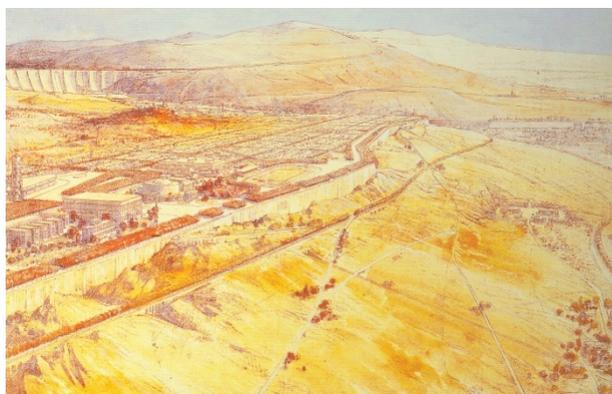
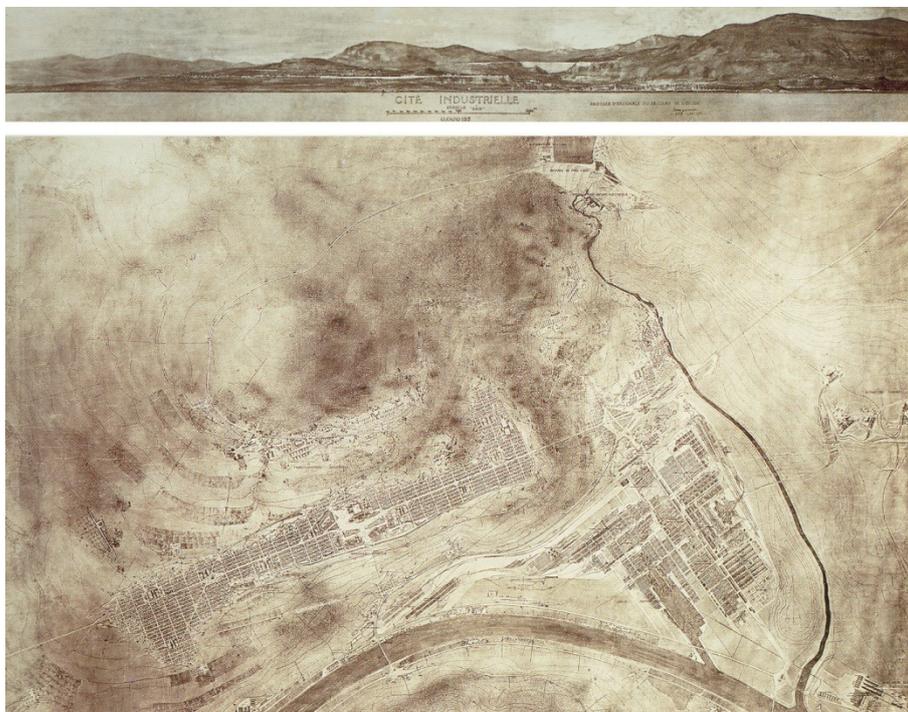


- El proyecto de Cité Industrial de Tony Garnier (1904-1917), representa uno de los ejemplos más diáfanos de esta utilización operativa de la geografía base. La ciudad es organizada, fragmentándose, para responder a los distintos ámbitos señalados por el relieve: la situación del ferrocarril, utilizando la menor de las pendientes posibles para cumplir sus objetivos de conectividad de las partes; la situación de la central hidroeléctrica, como icono que observa el conjunto del asentamiento desde arriba, la posición inmejorable de la zona destinada a residencia, buscando la orientación sur y la caída más suave de la topografía; el recurso de tangencia respecto del río y el afluente, de la propia zona industrial donde se encuentra la fábrica metalúrgica, etc. En *Une cité Industrielle*, Garnier ensambla arquitectura, ciudad y territorio, convirtiendo en indisoluble a la geografía natural y a la ciudad, constituyendo una entidad urbana equilibrada y repleta de sentido.²⁷

²⁶ “Escenarios operativos: el oficio del urbanista” dentro del capítulo *La figura de la ciudad*, en el libro “*La ciudad no es una hoja en blanco*” Josep Parcerisa y María Rubert de Ventós.

²⁷ “*Une cité Industrielle*”, de Tony Garnier, Princeton Architectural Press (1996).

- En la página siguiente, de izquierda a derecha y de arriba hacia abajo, *Sección de 1899-1900-1901* y *Planta de 1906*, en ella se observa la cota intermedia que se escoge para la implantación residencial, respecto de la elevación de la central hidráulica; *La terraza sobre el valle*, la situación de los espacios más representativos y públicos en el borde de lo urbano, en beneficio de las vistas y la relación con el valle; *Los servicios sanitarios*, con la vista de la atalaya histórica y el enorme espacio intermedio que la ciudad brinda como escenario futuro; por último, *Los servicios públicos*, la vista del río y del horizonte, el compromiso direccional de los grandes ejes de organización de la ciudad respecto a la curva de nivel.

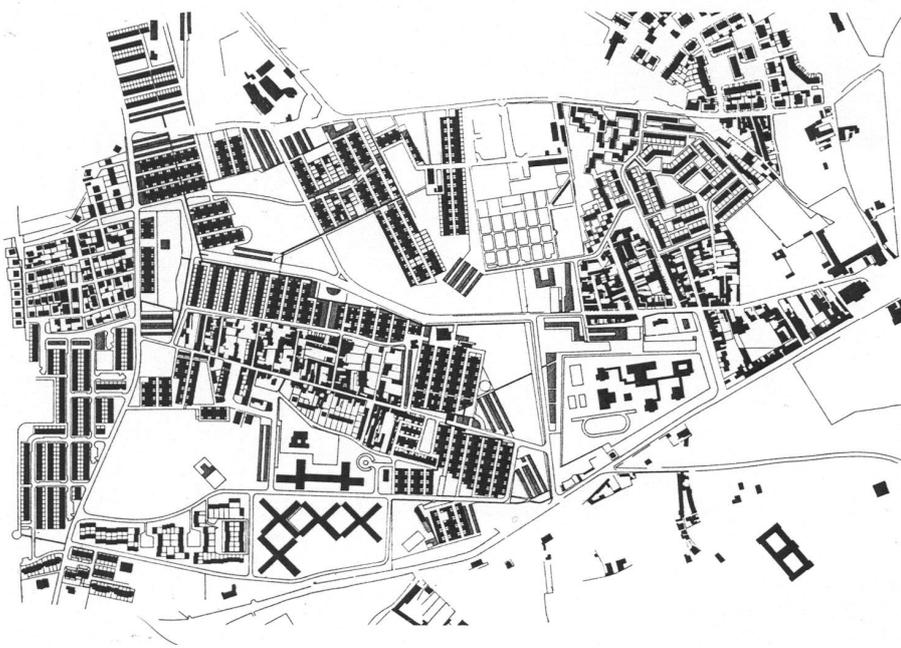


En este proyecto, como en otros escogidos ejemplos del urbanismo del siglo XX, la inserción de la urbanización en el territorio se constituye como contenido fundamental de las propuestas, siendo tanto reserva y garantía de

futuro como componente esencial de la malla ambiental. Estos espacios, en el momento de la fundación de la ciudad, se integran positivamente en lo urbano sin dejar de ser entendidos como naturaleza.

En esta geografía urbana se han de incorporar también aquellos otros territorios *infradotados* respecto del conjunto de las comarcas o regiones, en donde más pertinente parece el intento por comprender sus posibilidades reales de transformación que la pretensión de reequilibrar y corregir sus déficits, territorios que con frecuencia poseen una fuerte huella histórica y un gran valor natural y, por tanto, una fragilidad considerable.

Respecto a la recuperación de áreas marginales, aparentes subproductos de la configuración cuidada de los centros urbanos, cabe destacar el proyecto de Álvaro Siza en Évora, *Quinta da Malagueira*, donde la fragmentación del programa permite incorporar el espacio o sustrato base, el cual, a través de pequeños gestos de urbanización – la instalación de un pequeño lago como espacio urbano, la aparición de senderos o puentes, árboles o mobiliarios urbano; se logra recuperar como espacio urbano en conexión con el medio. La conjunción de un uso colectivo potente y la sensibilidad topográfica, hacen que el proyecto se incorpore al ámbito periférico con su propia personalidad. De esta manera, *Quinta da Malagueira* supone un magnífico ejemplo de ganancia de identidad urbana, no únicamente del ámbito de intervención sino de todo el conjunto de la ciudad, manejando instrumentos que construyen una determinada geografía urbana con equilibrio, armonía y potencia: la densidad, la escala, la fragmentación, el protagonismo de lo colectivo o el relieve operativo.²⁸



²⁸ Imágenes extraídas de “Álvaro Siza : complete works” Edited by Kenneth Frampton. Editor/Impresor: Phaidon, London, 2000.

Las estructuras colectivas. Ervin Galantay diferenciaba en las ciudades dos tipos de tejidos, por un lado el *tejido básico* definido como aquél que supone lo característico de la ciudad –muy habitualmente hablaríamos del tejido residencial, pero podrían ser otros: industrial o comercial- y por otro el *tejido especializado*, aquél que es tanto la estructura como la infraestructura de lo básico, aquél que la singulariza respecto a otras ciudades parecidas.²⁹

El territorio urbano ocupado por el tejido básico está compuesto en su gran mayoría por usos privados o individuales, sin embargo, el otro tejido estaría más habitualmente compuesto por usos públicos o colectivos. En estas estructuras –o infraestructuras colectivas- situaríamos al espacio libre –verde, público, abierto-, a los equipamientos y servicios urbanos, al conjunto del sistema viario, entre otras formas colectivas. Los grandes espacios límite de lo urbano, tendencialmente urbanos, espacios de reserva, parques naturales protegidos, agriculturas urbanas, espacios de ríos, orillas costeras o de lagos urbanos interiores, formarían también parte de esta estructura colectiva.³⁰

El término *estructura colectiva* aglutina dos sentidos: uno formal y otro identitario. El primero, la presupone como un sistema relacional y posicional de elementos que circundan o atraviesan las islas de privacidad, que funcionalmente sirve para delimitarlas pero también para conectarlas y relacionarlas, darles acceso y servicio. Frente a las formas aproximadamente repetitivas y homogéneas de los tejidos básicos, la parte estructural de lo urbano suele presentar una forma singular, fruto de las adiciones, sustracciones, y desplazamientos que con el tiempo la forma de lo colectivo tiene que ir asumiendo.

El sentido identitario de la estructura colectiva tiene que ver con la representación y la percepción. El espacio de encuentro y manifestación de la suma de individualidades de los tejidos básicos se produce en el marco de esta estructura y, desde este punto de vista de la identidad de lo colectivo, tiene su espacio de exteriorización en ella. Por otro lado, es el lugar en el que más o mejor se desarrolla la visibilidad urbana, llevada a cabo en los espacios abiertos, conformados o indeterminados, pero pertenecientes más a lo colectivo que a lo individual. Este sentimiento de lo colectivo asignado a la percepción puede ser sólo a través de una apropiación emocional, que le hace ser objeto de deseo y generador de derechos morales, lo que se traduce en una capacidad operativa sobre ellos, por parte de la comunidad, realmente significativa.

Y es que la práctica del reconocimiento urbano y territorial nos obliga a no llevar a cabo una mera descripción de sus componentes, la cual, siendo necesaria, no permite el establecimiento de un juicio crítico sobre los lugares. En palabras de Rosa Barba, preocupada intensamente como estuvo por la definición de paisaje, desde estos parámetros que tienen que ver con su análisis y representación:

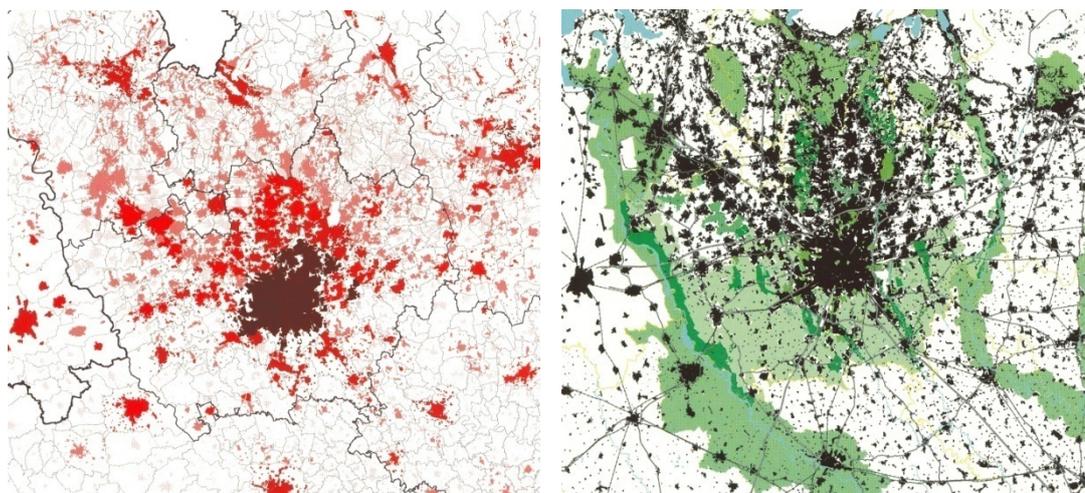
“Es preciso que nos fijemos atentamente en la aportación que el análisis del territorio ha significado hasta hoy, para descubrir lo que de invención o imagen futura hay en las diferentes obras que han redibujado el suelo o, dicho de otro modo, en cómo se ha pensado y manipulado el paisaje, frente a cómo es este mismo paisaje [...] En la hipótesis que aquí se plantea, el análisis del plano como primer paso permite descubrir estructuras autónomas que superpuestas constituyen la compleja imagen del paisaje urbano y rural. Esta será, al menos, la del soporte territorial, por un lado y por otro, la de los elementos (u obras) de intervención [...] Cada uno de estos segundos elementos comporta una tecnología propia que permite resolver su conflicto con el territorio mediante la imposición de un orden. La suma de estos órdenes, en tensión con el soporte, es la definición compleja de lo específico del lugar.”^{31 y 32}

²⁹ En función del equilibrio entre Básico y No Básico, o especializado, Galantay distinguía las ciudades. Un mayor equilibrio de ambos tejidos daba lugar a ciudades más autosuficientes y más alejadas de las ciudades capitales o centros urbanos establecidos. Lo contrario daba lugar a ciudades más especializadas y más cercanas. *“Nuevas ciudades : de la Antigüedad a nuestros días”* de Ervin Y. Galantay. Ed.: Gustavo Gili, Barcelona, 1977.

³⁰ El urbanista portugués Nuno Portas dedica especial interés a esta defensa de los espacios colectivos, en un contexto en el que la ciudad ha perdido su forma compacta y su continuidad características para ser un mosaico basada más en las discontinuidades, una búsqueda de la forma culta, características o estructuras profundas, apostando por una estrategia para el sistema del espacio colectivo, centrada en los ejes y los nudos inductores de actividades servidas y la construcción del paisaje. *“En la fractura de la metrópolis, mallar con el espacio libre y proyectar lo colectivo”*. Conferencia en Taller Internacional en Artelkeku, San Sebastián, agosto 2000.

³¹ Texto extraído del artículo *“PAISAJE. Entre el análisis del entorno y el diseño del espacio exterior”* Rosa Barba i Casanovas. Publicado en la Revista Geometría, Paisaje(y II), N°- 21 Primer Semestre 1996.

Quizá sea precisamente por la intervención sobre la estructura colectiva, dibujando de manera diáfana su forma y elementos fundamentales, redefiniéndola e incorporándole nuevos objetivos, por lo que la reflexión urbanística del “*Plan de los Nueve Parques*” para la ciudad de Milán de Nicolín sea más influyente. Respondiendo a una lógica de ocupación del suelo tan válida para la ciudad y su crecimiento periférico como para la configuración de su mapa territorial, el proyecto redescubre una forma identitaria de la ciudad y la reivindica como imagen de Milán: la de una ciudad de buena periferia en torno al espléndido patrimonio central. El proyecto otorga una centralidad a las áreas periféricas en torno a los parques, que se vuelve responsable también de los ecos del territorio de cada una de sus direcciones, al tiempo que conecta la estructura entre sí y refuerza la estructura radial precedente.³³

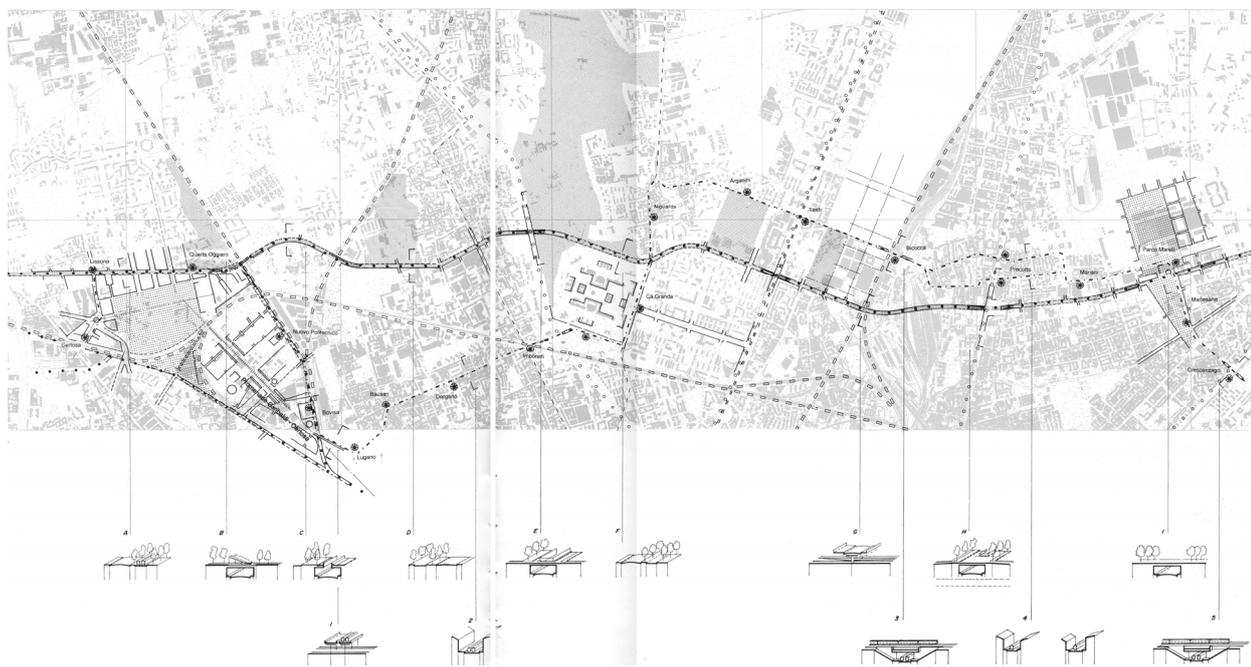


- *Imágenes que expresan la densidad edificatoria del área urbana de Milán en 1999 y el sistema de espacios libres. En ambos gráficos puede observarse la característica difusión del territorio, multipolarizado y multiconectado, así como se superponen dos configuraciones territoriales: la radial que tiene su origen en la ciudad central y que debe homogeneizar las posibilidades urbanas de todos los territorios circundantes a Milán, y la dualidad norte-sur italiana y centro europea, que prioriza mucho más las relaciones con el norte, distinguiéndose así lo que Boeri y Lanzani llamaron Le Tre Città della Regione Milanese.³⁴*

³² Esta metodología supone la búsqueda de la construcción de la identidad en base a la composición de imágenes síntesis que huyen de representaciones finalistas, integrando tanto formas como procesos, aspectos culturales y ambientales, preocupándose de los paradigmas estéticos que fluctúan a lo largo del tiempo, concretando en percepciones o estudios de visibilidad que permitan establecer unidades paisajísticas que suman valores y también fragilidades. Sobre los avances de esta metodología tan analítica como propositiva merece la pena detenerse en el concepto de Paisajes de Excelencia, como entidades sumatoria de factores y valores, oportunidades y riesgos, que son intersecciones del mundo urbano y rural y que reclaman con urgencia y prioridad nuestra atención sobre ellos. Ideas extraídas de la Conferencia “Ecología y paisaje en la ordenación del territorio” Anna Zahonero i Xifré, Bióloga y Profesora de Urbanismo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallés (Barcelona). Curso de Experto en Ordenación del Territorio, Escuela de Negocios de Andalucía, ESNA, 5 de mayo de 2008.

³³ Este proyecto no se entendería si no se le suma la pasante ferroviaria de alta velocidad que asegura la preponderancia central a pesar del aumento de rango de la periferia.

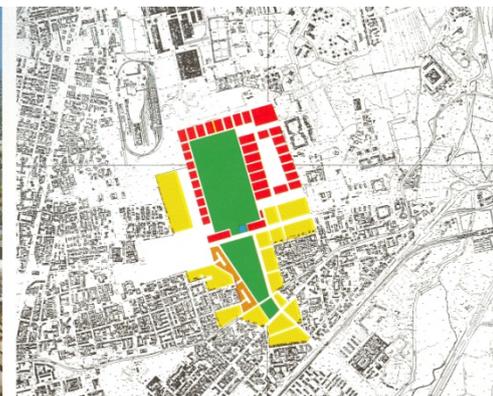
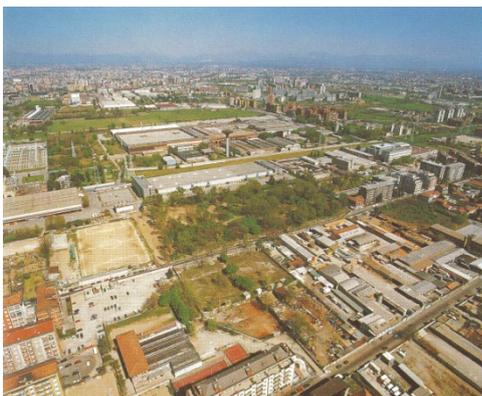
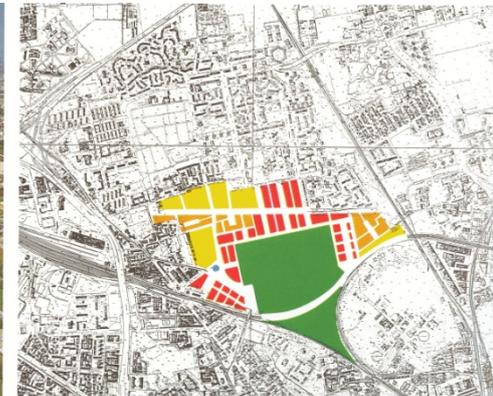
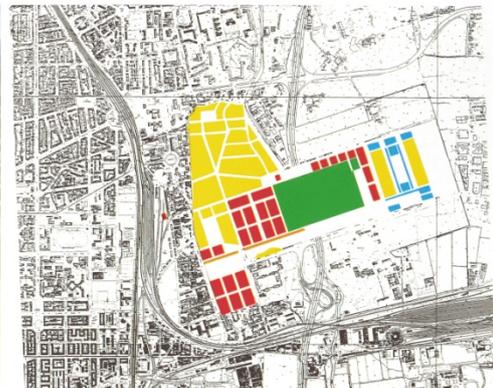
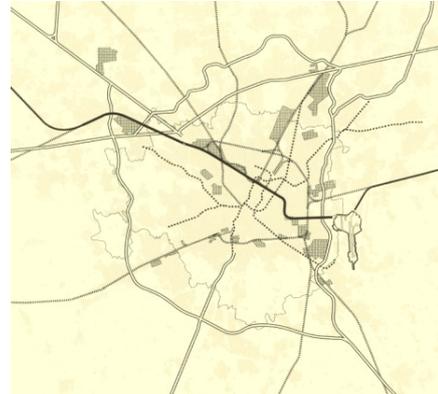
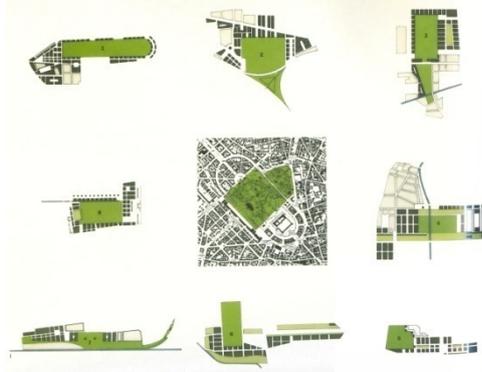
³⁴ “*Le Tre Città della Regione Milanese*”. Boeri, S., Lanzani, A. y Marini, E. (1993). Revista Casabella, nº 607.



- Apoyando el sistema radial descrito en las figuras anteriores, el *Plan de los Nueve Parques de Milán*, del arquitecto Pier Luigi Nicolini, establece nueve espacios de proyecto, cuyo protagonista es sobre todo el espacio público no ocupado, reequipando con polos localmente centrales a la periferia milanesa. El plan apuesta por usos colectivos y nuevos equipamientos acompañando a estas nuevas áreas de centralidad, a la que suma una intervención en el centro histórico y geográfico de la ciudad. Para fortalecer la conexión urbana interna, además del apoyo en el viario existente, el Plan propone un trazado nuevo –son tres nuevos ejes en forma de z invertida– que reutiliza viario preexistente construyendo nuevos itinerarios que enlazan algunos de estos parques. En la figura inferior se representa el eje norte con el estudio pormenorizado de los cruces más conflictivos.³⁵

³⁵ Revista Casabella, nº 742, “Milano”.

- Abajo a la izquierda, los parques del proyecto vistos de forma individualizada y comparativa. Posicionados respecto a la planta de la ciudad. Abajo, a la derecha Nuevo Modelo de desarrollo urbano de la ciudad, año 2000, en donde se observa en línea gruesa la *Dorsale Urbana* del tren de alta velocidad, pasante y conectando por el mismo centro de la ciudad. En esta página algunos ejemplos de los parques:



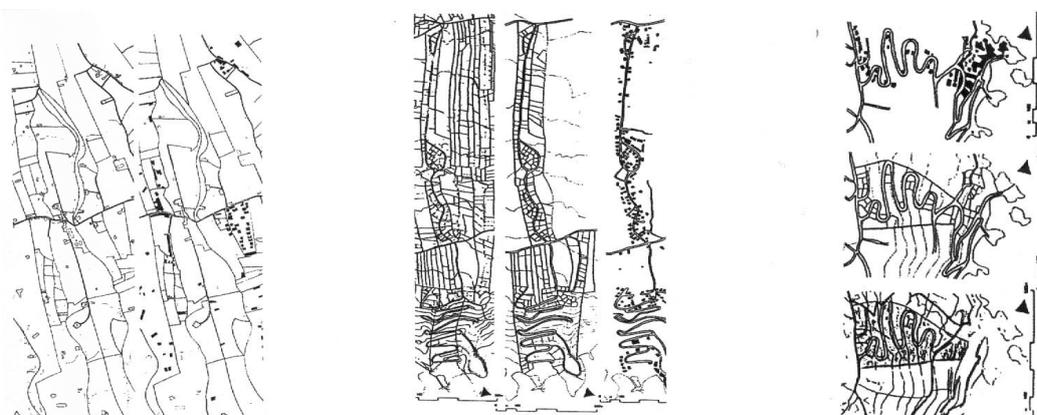
La participación de las formas individuales. Por oposición al punto anterior es evidente que los espacios y las acciones individuales conforman y moldean también la identidad urbana de un asentamiento urbano, independientemente de la escala. El geógrafo Álvaro Domingues destaca en la formación del paisaje, esencialmente, los pequeños gestos o acciones de sus habitantes que se muestran repetidamente o de manera incesante en el territorio, al contrario que aquella perspectiva tradicional en la que los elementos representativos - como hitos urbanos singulares o monumentos, tanto los hechos por el hombre como aquellos otros fenómenos de la naturaleza- son sus principales argumentos definidores.

Así sucede en algunos trabajos de relevancia en la ordenación territorial, como por ejemplo el Plan Insular de Ordenación del Territorio de la Isla de Tenerife, de Joaquín Sabaté,³⁶ o el trabajo para la ordenación del Salento, de Paola Viganò.³⁷ Podemos estar refiriéndonos a toda una suerte de elementos de la parcelación, de la urbanización o de la edificación, así como elementos de la *antropización* de la geografía natural: las tipologías vivienda-taller del territorio del Veneto, las roturaciones agrícolas de la Vega de Granada o sus choperas, las características balsas del territorio agrícola de Gran Canaria, direcciones o tamaños de la parcelación, alturas y soluciones de cubierta de la edificación, etc. Elementos representativos de las formas generales pero con personalidad propia, que van sumando en la configuración de un criterio de intervención en función a unos parámetros comunes a determinadas áreas o lugares.

Esquemas del plan Insular de Ordenación del Territorio de la Isla de Tenerife, Joaquín Sabaté, 1994.



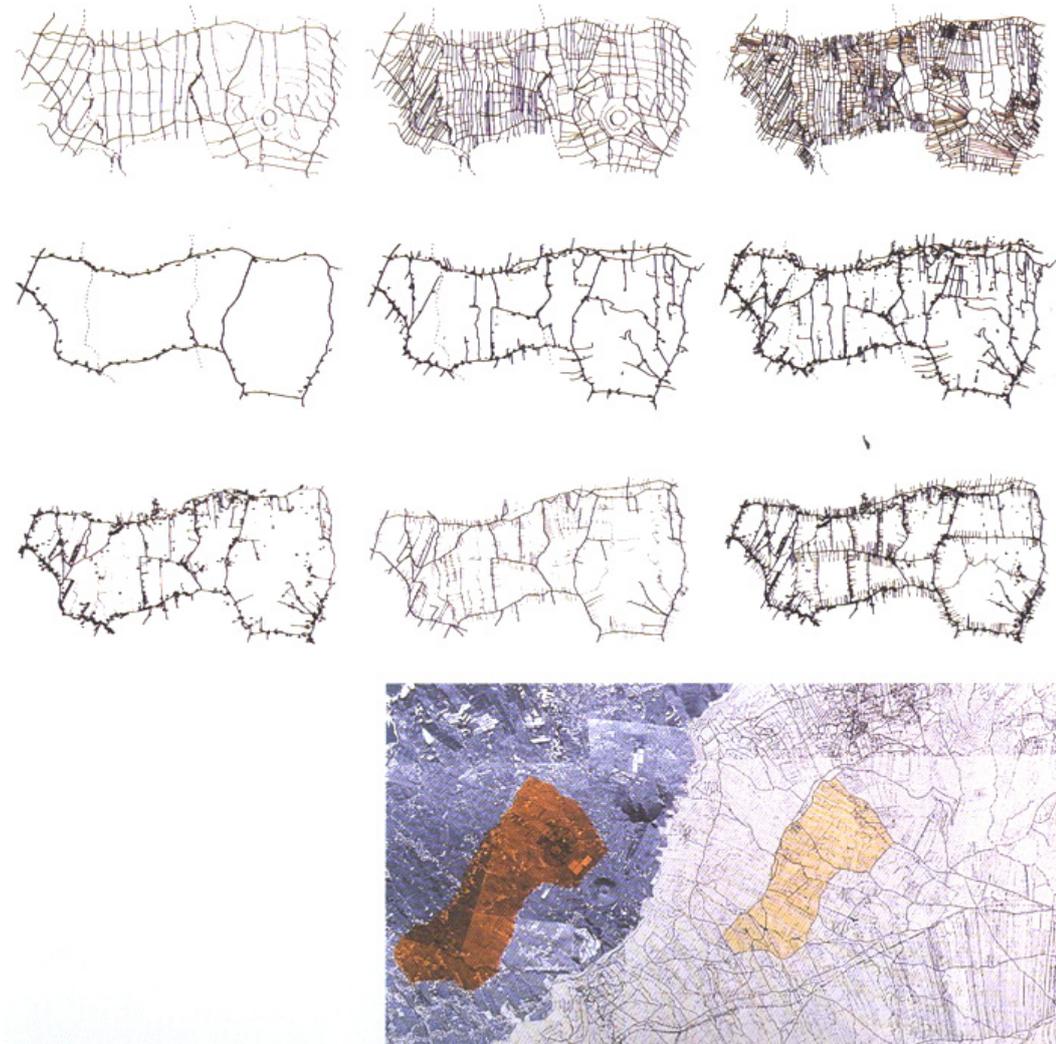
- De izquierda a derecha: *La relación entre los factores naturales y los elementos formales, como alternativa de ordenación del territorio / Los caminos, el troceamiento del suelo y las edificaciones son los elementos materiales que formalizan la construcción territorial / La artificialidad de los caminos medianeros horizontales contrasta con la verticalidad de los factores naturales.*



³⁶ “Plan Insular de Ordenación del Territorio, Avance”. Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, Joaquín Sabaté Bel y C.C.R.S. Arquitectos, 1994.

³⁷ “I territori della nuova modernità” de Paola Viganò. Ed. Electa, Milano, 2001.

- (En la página anterior) De izquierda a derecha: Las ocupaciones de suelo en los últimos años abandonan las lógicas tradicionales en beneficio de formas urbanas más universales / Las formaciones y construcciones urbanas contrastan con las lógicas y sistemas rurales.



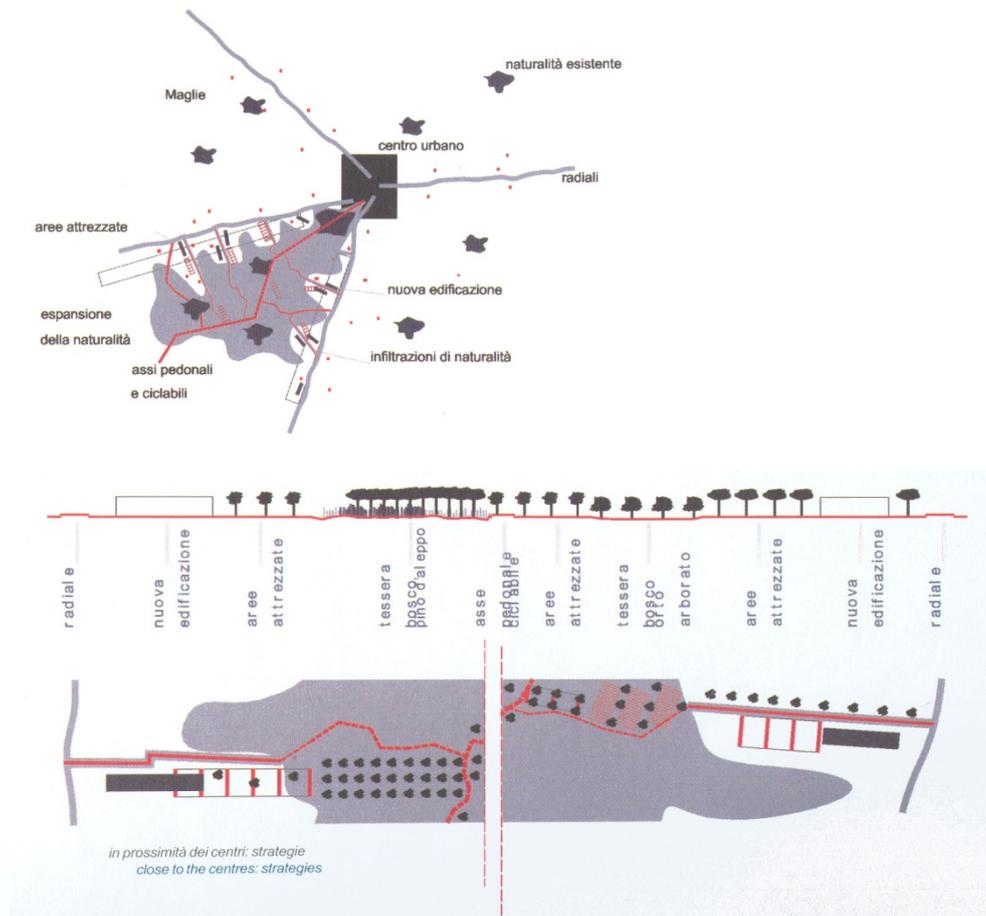
- *Esquemas de formación de un tejido insular.*

- (En la página siguiente) Secuencia de conclusiones del plan respecto a determinadas áreas. En este caso se presenta la perteneciente a Valle de Güimar-Agache-Fasnía-Arico. Las tres imágenes de arriba hacia abajo son: *La representación del Lugar*, *La Primera Lectura: Áreas Homogéneas* y *La Segunda Lectura: Trazados, elementos itinerantes, redes y proyectos.*



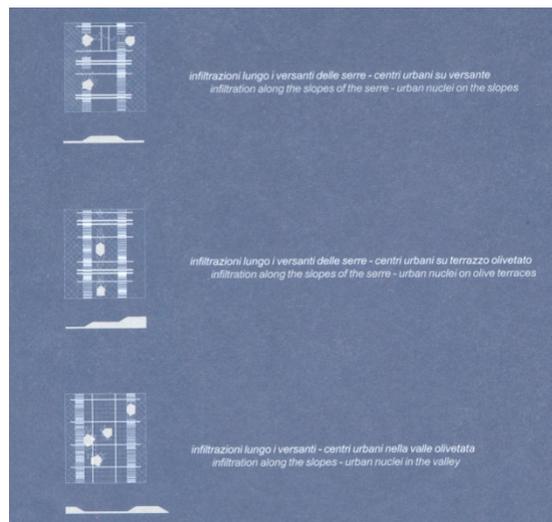
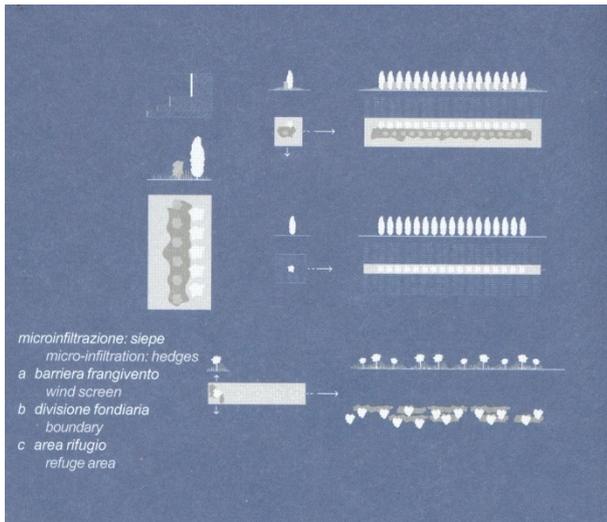
El proyecto de ordenación territorial para Salento de Paola Vigano, guarda ciertas similitudes con el proyecto anterior en términos de escala y atención múltiple a los diferentes aspectos que influyen en la ordenación territorial, compartiendo los dos una preocupación alta por los instrumentos y la fase de análisis del territorio, y la metodología que lleva desde conclusiones más o menos sectoriales a fijar unos criterios de intervención. Este proyecto italiano, quizá menos sistemático que el plan anterior pero más próximo a la arquitectura, es un magnífico viaje por las escalas de lo urbano y lo territorial. Desde la preocupación por los modos de instalación agrícola, cerca del viario urbano, o próximo a pequeños núcleos, pasando por el interés por comprender los sistemas de movilidad, nudo a nudo, de las diferentes redes de la región, hasta llegar a una comprensión de la situación multiescalar de los asentamientos. Esta preocupación por las formas individuales a la hora de establecer pautas generales, carga a las intervenciones de todo un acerbo proyectual que guía los proyectos del plan.³⁸

- *Plan de ordenación territorial para el Salento, Paola Vigano.*



- Análisis de un centro, estrategias y también estudio de condiciones de contorno y situaciones de límite entre ámbitos.
- Abajo, estudios de infiltraciones y *microinfiltraciones* entre unos sistemas y otros, sean estos naturales (mar, olivares, colinas, sierras) o centros urbanos.

³⁸ «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». Respecto del proyecto del Salento, texto extraído del artículo “La multiescala obligatoria” de Juan L. Rivas, “Un Curso de urbanismo : 2002-2003 : proyectos urbanos y territoriales : aglomeraciones de Granada, Sector Sur” de José Luis Gómez Ordóñez ; Juan Luis Rivas Navarro, David Cabrera Manzano y Rafael Reinoso Bellido. Ed.: Universidad de Granada, Granada, 2006.



- Representación de los “*itinerarios narrativos*” que actúan como las infiltraciones de proyecto, y mantienen ámbitos de la memoria colectivos renovando su significado



- A la izquierda, estudio de la secciones entre los diferentes paisajes de lo que Paola Vigano llama “*Il rombo incompleto*” (de arriba hacia abajo: paisaje en transformación, paisaje *extra moenia*, paisaje construido, paisaje de los olivos, paisaje de la sierra, paisaje del bosque y paisaje agrario), y a la derecha, “*Scenari per la regione salentina*”, esquema futuro tipo *tubos + esponjas (hubs and spokes)*, sumando ya la idea de *parkway* que terminará como completar su estructura principal de funcionamiento.

En los desarrollos urbanos concentrados en completar, reformular o desarrollar ámbitos locales, fundamentalmente desarrollos residenciales, pero también polígonos industriales, centros comerciales de escala intermedia, espacios públicos ligados a barrios, etc. las referencias a la estructura colectiva puede dotar a estos trazados de identidad urbana. Pequeños movimientos de su configuración interna, lógicas posicionales que suponen matices de la organización funcional de estas intervenciones, pueden hacer que los objetivos del proyecto parcial trasciendan su escala y mejoren la imagen de conjunto del sistema urbano en el que se integran. Lo contrario es más una actitud parasitaria, relegando a lo urbano al nivel de huésped, incorporándole exclusivamente cargas y no beneficios. Este compromiso tiene que ver con la multiescalaridad, la simultaneidad de la planificación o su solape, y tiene que ver también con la capacidad para detectar en lugares determinados, dentro de los ámbitos de proyecto en apariencia exclusivamente locales, espacios de incidencia urbana o territorial, lo que supone una trascendencia de su posible solución que obliga a la incorporación de nuevos y más complejos *inputs* en su reflexión urbanística.

Así lo entiende Aymonino en esta interesantísima reflexión, válida en general para cualquier entidad urbana o territorial pero fundamental en estos espacios de compromiso que hemos definido. En ella, incorpora decididamente no sólo la *multiescalaridad* de las decisiones sino también la *multitemporalidad*.

«*Resulta necesario una organización artificial que no responda a un objetivo único (funcional, necesidad) sino a varios objetivos, diferenciados y, en ocasiones, contradictorios; que permita la utilización de los espacios construidos –tanto los abiertos como los ocupados– con respecto a dos parámetros: el temporal (la ciudad respecto a su propia historia) y el espacial (la ciudad respecto a su propia extensión)*». Carlo Aymonino,³⁹

Dentro de este grupo de lugares de incidencia territorial, tanto pertenecientes a *estructuras colectivas* –ya de por sí componente de la identidad urbana–, como pertenecientes a *formas individuales*, donde podemos encontrar los componentes que se exponen a continuación: los *nexos urbanos* –y territoriales– y las *esquinas esenciales*.

³⁹ “*El significado de las ciudades*” Op. cit.

Los nexos urbanos y territoriales. En cuarto lugar podemos nombrar a aquellos espacios de la ciudad o del territorio urbano que se convierten en lugares fronterizos o lugares de intercambio de información urbana. Los nexos urbanos permiten por un lado la cohesión urbana de las heterogeneidades y los ámbitos locales, así como significan lugares del salto escalar o de percepción de la diferencia en el interior de los territorios urbanos.

Los espacios límites pueden serlo tanto en el interior de las ciudades como en sus bordes con otros sistemas del territorio urbano: contorno infraestructural, contacto entre las residencias periféricas y el comienzo del suelo en espera, más allá de lo efectivamente urbano, contornos geográficos situados como límites reales, bordes de ríos con amplias llanuras de inundación, franjas costeras más o menos urbanizadas, etc.

Los umbrales urbanos son siempre lugares de intercambio, espacios de cambio de velocidad o de tiempo, así también en ocasiones de escala o de tamaño, lugares de percepción y de cruce de miradas lejanas y cercanas. Son puertas de las estructuras internas y coherentes de una determinada organización urbana a otras escalas del territorio, o a otros ámbitos diferenciados de organización.

Como sucede con los estratos geológicos, la relevancia de su marca, el contraste mayor o menor que identifica los escalones temporales, depende de la duración del espacio de límite, de la estabilidad de ese determinado periodo. Dicho de otro modo, la huella del tiempo conforma más claramente la huella espacial. Así también pueden explicarse los tamaños de las diferentes coronas del tronco de un árbol, como una señal de las parálisis en los crecimientos, de los estatismos del proceso de desarrollo. De la misma manera en las ciudades, los lugares interiores, los pliegues internos que se comportaron durante muchos años como límite, demuestran en muchas ocasiones esta huella temporal con espacios singularmente abiertos en tramas densas. Amplitudes que señalan una oportunidad pero también una incomunicación que dura ya mucho tiempo entre sus márgenes. Podríamos decir por ello que son estos espacios de pliegue los destinados a convertirse en centros de intercambio y nexos de unión que renuevan la identidad urbana, habitualmente apoyados en una espacialidad inusitadas.

Por otro lado, las nuevas incorporaciones en lo urbano mediante proyectos de escala urbana o territorial, sean estos de mayor o menor tamaño, suponen una oportunidad de fortalecimiento de las estructuras colectivas, de la geografía urbana preexistente. Incluso pueden incorporarse directamente a la memoria colectiva que inspira a la identidad urbana. Estas oportunidades de proyecto identitario pueden ser inicialmente formuladas con una simplicidad mayor, en base sólo a la consecución de unos objetivos menores: la instalación de equipamientos de escala general, nuevos centros de redes metropolitanas (comerciales, de terciario o centros de negocio, de transporte) o nuevos centros de los sistemas de espacios públicos, parques o recintos de ocio, etc.

Qué lejos suena en nuestros oídos, inmersos como estamos en el territorio actual – no únicamente físico- las reflexiones acerca de la idea de límite o fronteras, de vacíos interiores y áreas de oportunidad, que la arquitectura y el urbanismo produjo a oleadas a finales de siglo XX. Empezando por la definición genérica de *No lugar* de Marc Augé, a través de la cual comenzamos a reconocer otros espacios de lo urbano,⁴⁰ como la asunción de la existencia, esta quizá más concreta o con más claras *no-funciones* atribuibles, de los *Terrain Vague* con que Ignasi de Solà Morales los enunció. Se abrió así la consideración a una nueva lógica de análisis de las ciudades, rescatando para estados nuevos de lo urbano a los lugares olvidados.⁴¹ De manera similar, los trabajos de Steven Holl para *los límites de ciudades* pretendían operar intensificando la supuesta frontera ciudad – no ciudad, más como superación de esta que como ejercicio de énfasis.⁴² Por último, resuenan aún con fuerza los ecos de aquellos esfuerzos por inaugurar modos nuevos de operar de la arquitectura en *espacios nómadas*, vacíos interiores o lugares naturales pero usados por el hombre, que Iñaki Ábalos y Juan Herreros conceptualizaron en *sus Áreas de Impunidad*.⁴³

En general son ejercicios tanto teóricos como prácticos que sobresalían en el descubrimiento de ámbitos nuevos de lo urbano, con consideraciones e instrumentos proyectuales que reclamaban sensibilidades especiales.

⁴⁰ “Los “no lugares” espacios del anonimato : una antropología de la sobremodernidad” de Marc Augé. Ed.: Gedisa, Barcelona, 2006.

⁴¹ “Territorios” de Ignasi de Solà-Morales ; prólogo de Saskia Sassen Ed.: Gustavo Gili, Barcelona, 2002.

⁴² *Entrelazamientos : obras y proyectos 1989-1995*” de Steven Holl. Publicación: Gustavo Gili, Barcelona, 1996.

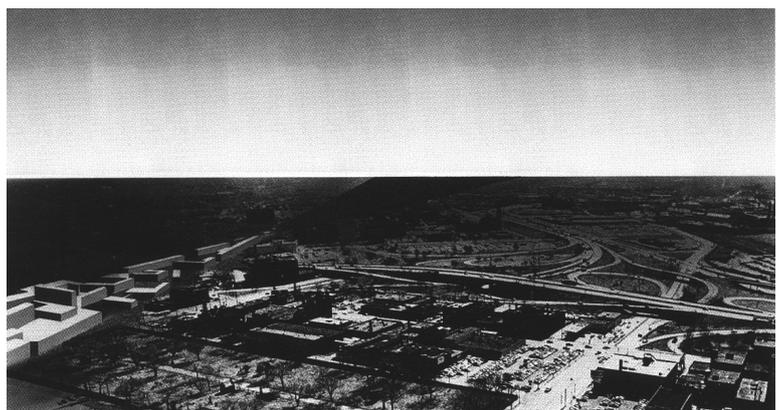
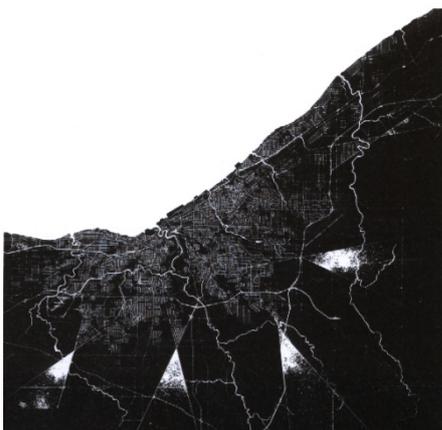
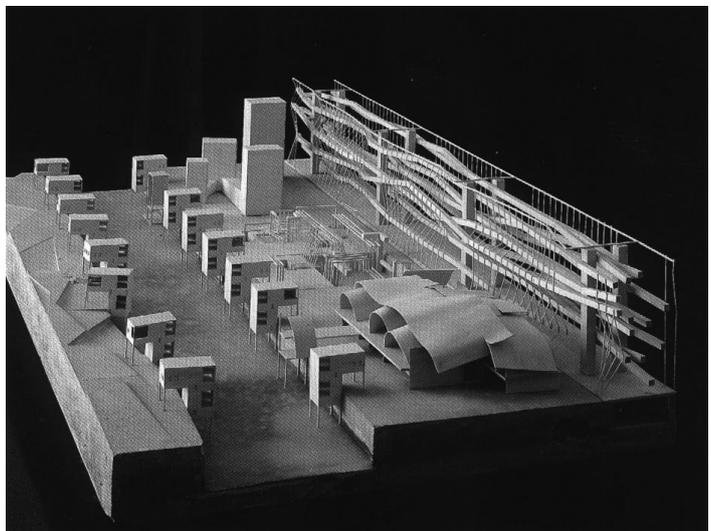
⁴³ “Áreas de impunidad = Areas of impunity” de Abalos & Herreros. Ed.: Actar, Barcelona, 1997.

“Son lugares obsoletos en los que sólo ciertos valores residuales parecen mantenerse a pesar de su completa desafección de la actividad de la ciudad [...] son lugares aparentemente olvidados donde parece predominar la memoria del pasado sobre el presente [...] son lugares, en definitiva, externos, extraños, que quedan fuera de los circuitos de las estructuras productivas [...] son la contraimagen de la ciudad”. Respecto de los Terrain Vague, Ignasi de Solá Morales

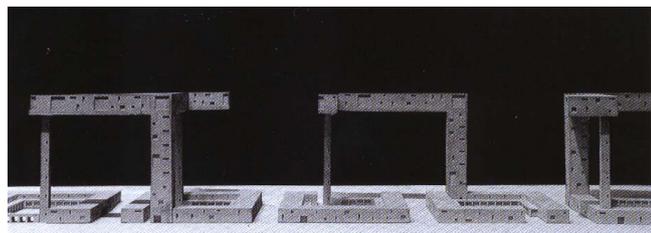
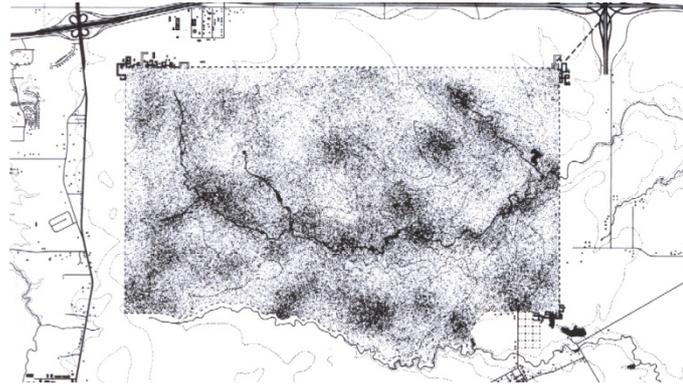
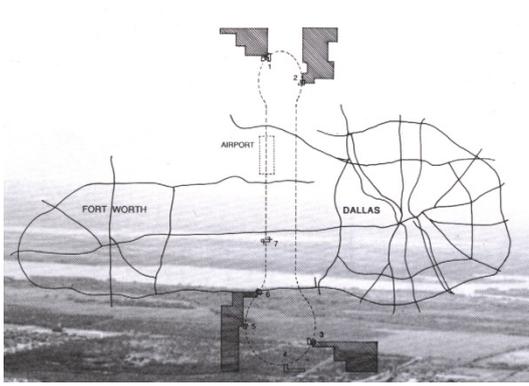
El objetivo primero en estos espacios sería preservarlos, para inmediatamente operar sobre ellos a través de una continuidad, basada *“en la escucha atenta de los flujos, de las energías, de los ritmos que el paso del tiempo y la pérdida de sus límites establece”.* (I. de Solá-Morales, 2002)

En Steven Holl se produce un deseo mayor de formar espacios que de formar objetos, dando lugar a proyectos que de nuevo se entrelazan con las circunstancias existentes en el entorno. Así podríamos entender el proyecto sobre las *esquinas esenciales de la identidad urbana* o sobre sus *nexos de unión*:

“Los dilatados límites de la ciudad contemporánea exigen la síntesis de nuevas composiciones espaciales [...] La intensificación del terreno urbano podrían ser un punto medio coherente entre los extremos que personifican la metrópolis por un lado, y el trazado agrario por otro”. Respecto de los Edge cities, Steven Holl⁴⁴



⁴⁴ Holl se preocupaba demasiado entonces por una distinción entre lo metropolitano y lo agrario. Sabemos de la inconsistencia de esta en el territorio urbano contemporáneo: existe la ciudad y existe lo agrario, lo que no existe es el lugar del cambio radical de sistema, esta transición es tan ancha que llega a no existir, más allá de una secuencia temporal donde tenemos un espacio mezclado e indeterminado. En cualquier caso su reflexión es perfectamente útil, aplicada a cualquier límite en el que participe lo urbano, sean estos interiores a la ciudad o situados en su territorio extendido.

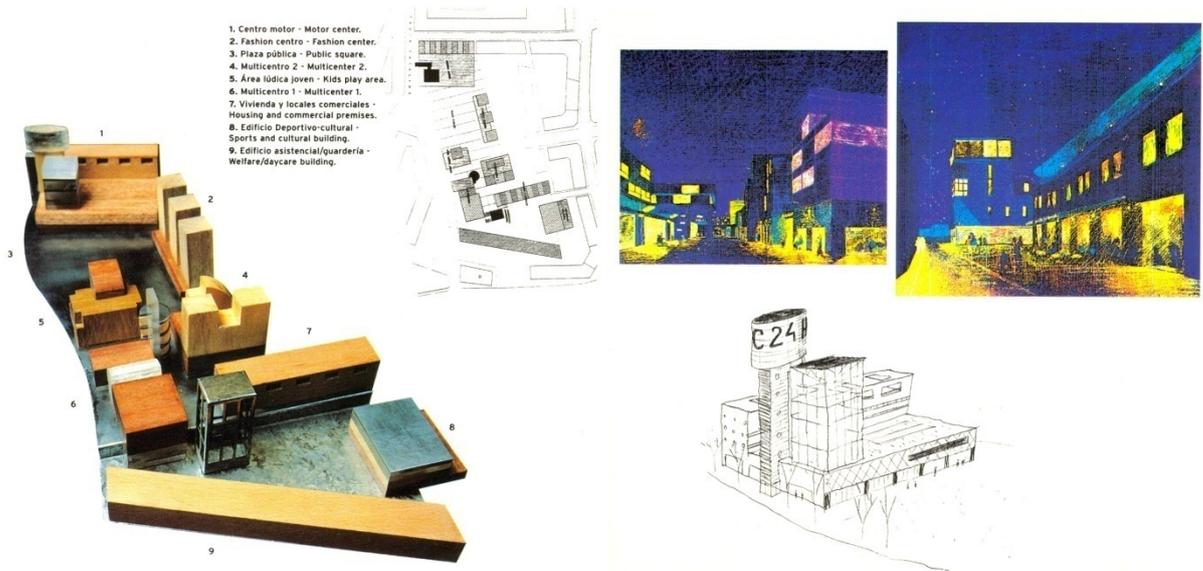


- De arriba hacia abajo, cuatro de los proyectos en el límite de Steven Holl (Rochester, Cleveland, Dallas-Fort Worth y Phoenix). Estas arquitecturas, insertadas siempre en estrategias urbanas o territoriales, ocupaban unas posiciones reconocidas como potenciales de cambio de sus áreas urbanas, aunque consolidaban unas líneas que luego se han demostrado más débiles. Destaca la búsqueda de una arquitectura territorial que trasciende su propia escala para dominar horizontes más amplios, a la vez que se intensifican como contenedores sociales de usos urbanos identificados con el paisaje abierto.

Las *áreas de impunidad*, por su parte, son definidas unos años más tarde por Ábalos y Herreros como “lugares heterotópicos, no representativos, como espacios en los que desarrollar pautas sociales no sometidas a la concepción ritualizada y escenográfica del espacio público tradicional”. Es quizá en el ejemplo práctico del proyecto para Majadahonda donde encontramos mecanismos concretos de intervención sobre este tipo de espacios de oportunidad. En él, estos arquitectos persiguen el deseo de, frente a la dinámica individualista y aislacionista

respecto de lo urbano de los centros comerciales, crear un área comercial y cultural promovida por los pequeños.⁴⁵ El proyecto, instalado en el espacio de turbulencia de la volubilidad comercial y política, está basado en tres estrategias:

- La **autofragmentación**, produciendo una multiplicidad de piezas que son más fácilmente ejecutables y modificables una a una.
- La **miniaturización**, que permite la diferenciación y la especialización, lo que ofrece una escala del espacio público menuda que nos habla de la creación de sucesivos contextos locales en continuidad.
- La **hipersignificación**, que permite la competitividad entre las piezas, intensificando el recurso de la diferencia.



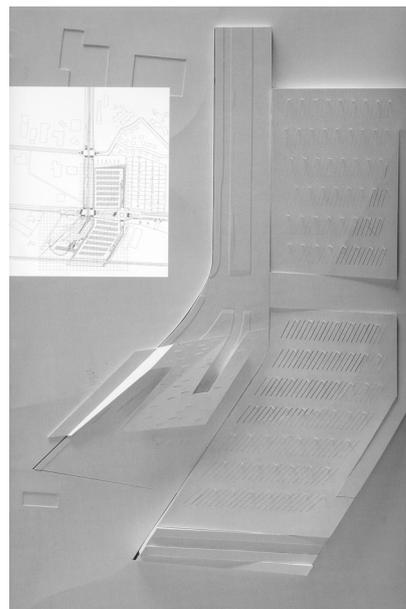
De estos conceptos ejemplificados con proyectos, extraemos, con plena vigencia, muchas de las capacidades para proyectar estos nexos de unión urbanos o territoriales que componen la identidad urbana: la idea de reciclaje urbano, de liberación de la arquitectura, de compromiso más con el tiempo que con el espacio, de la conexión con escalas paisajísticas, del compromiso con la arquitectura y con su ausencia, la adecuación de los espacios físicos a los contextos no sólo espaciales sino también sociales, culturales, económicos o políticos en estos ámbitos. También nos hablan de la creación de sistemas que operan en la inestabilidad y el cambio, esto da lugar a una imbricación mucho mayor entre arquitectura y urbanismo, entre suelo y volumen, entre volúmenes entre sí, etc, una fricción mayor basada en la complejidad, o por lo menos en la multiplicidad.

Por lo tanto, aprovechar al máximo las superficies con que se cuentan en los lugares umbral o de intercambio se convierte, sin duda, en uno de los principales objetivos si queremos obtener verdaderos puentes con lo urbano, lo territorial o lo geográfico. Esto significa reconsiderar las superficies de estos ámbitos, convertir el suelo en un elemento con espesor, implicar para ello a la arquitectura, mezclar entonces arquitectura e infraestructura, argumentos de la ingeniería y de la ecología, del medio ambiente, volver multidimensionales los argumentos de partida y también los objetivos, etc.

«El tratamiento del terreno es decisivo. Plano del suelo como paisaje. Mantener un control sobre el plano de suelo en cuanto a forma y a programa permite la desaparición de las barreras. Tanto en cuanto a movimiento físico como de que la ciudad se infiltre en el solar». Zaha Hadid⁴⁶

⁴⁵ Imágenes extraídas de “*Áreas de impunidad = Areas of impunity*” de Abalos & Herreros. Ed.: Actar, Barcelona, 1997.

⁴⁶ El Paisaje como Planta, una conversación con Zaha Hadid, de Mohsen Mostafavi, “*ZAHA HADID 1983-2004*”, Revista El Croquis, nº52 + 73(I) + 103.



- En el proyecto para intercambiador de transportes en Estrasburgo, Hadid reflexiona sobre el plano del suelo de esta manera, considerando dentro de una misma categoría del proyecto el edificio y su espacio de urbanización para, de esta manera, ampliar, gracias al aumento del tamaño de la intervención homogénea, las posibilidades de reflejar escalas territoriales y entrar en relación con lo urbano de este lugar –también uso- fronterizo.

Las esquinas esenciales. De manera similar al componente anterior, las esquinas esenciales se comportan como espacios de intercambio y espacios fronteras. Tal y como mencionábamos con anterioridad, ambos componentes representan espacios con implicaciones urbanas o territoriales, en cualquier caso siempre trascendentes de sus propias y aparentes escalas.

Las esquinas sin embargo parten de la idea de cruce, y como exponíamos, el cruce físico implica también un cruce informacional, las direcciones que intersecan arrastran hasta el lugar de cruce su carga informativa, también espacial, paisajística, urbana o tipológica. Son, como nos recuerda M. de Solá-Morales, *“lugares de coincidencia y diferencia, [...] lugares de encuentro, superposición y conflicto”*.⁴⁷ Si entendiéramos las calles sólo como canales circulatorios o de tráfico, y limitáramos la idea de cruce a la intersección de dos calles de este tipo, no dudaríamos en analizar el conflicto entre las movibilidades consustanciales a cada una. Pero sabemos que las calles no son sólo calles, y también reconocemos cruces más allá de los sistemas viarios.

“La esquina es un foco de intensidad superior (por lo menos duplicada) en el sistema de flujos y relaciones que trama el tejido urbano [...] Lugares de mezcla de variedad y afluencia de personas con unidad de espacio y de propósito que, momentáneamente, se produce en ellos”. (M. de Solá-Morales. *“Ciudades esquinas”*)

Por tanto, intervenir en las esquinas esenciales no puede significar únicamente movimiento, necesitamos fijar o establecer las fronteras internas que encauzan las energías urbanas de lo urbano consolidando ciertas esquinas esenciales, en lo urbano, en lo territorial, como materialización de todas esas expresiones que se dan en el cruce y que las devuelve como imagen construida. Poseen un valor estratégico dentro de las autoridades funcionales de las redes y de los servicios, son la arquitectura social del territorio.⁴⁸

⁴⁷ *“Ciudades, esquinas = cities, Corner”*. Ed.: Lunwerg, Barcelona, 2004. Libro de la Exposición cuyo coordinador fue Manuel de Solá Morales para el Forum Barcelona 2004, del 9 de Mayo al 26 de Septiembre de 2004.

⁴⁸ Op. cit.



- Imagen un cuadro Sin título del pintor Gil Heitor Cortesão, pertenecen a su trabajo *Mnemópolis*.⁴⁹

La esquina de la que hablamos recoge dos interesantes posicionamientos de la teoría urbanística que le confieren sentido.

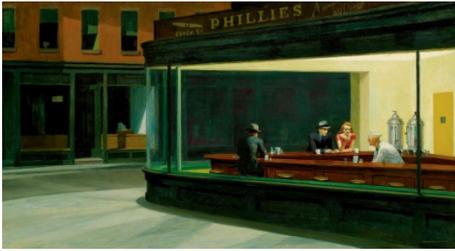
Por un lado, la visión *espléndida* de la periferia de M. de Solá-Morales proyectada mediante *distancias interesantes*. Estas distancias relativas situarían edificios y usos a partir de relaciones directas entre unas **unidades activas** y el conjunto del sistema. Se huye conscientemente de una homogenización horizontal por grupos o familias, por escalas correlativas. Este diálogo, entre los fragmentos con sentido estructural de alcance más amplio y el conjunto urbano, pasa a través de las infraestructuras y los servicios como formas más generales del territorio.⁵⁰

Por otro, la necesidad, que en el caso de los lugares turísticos reclamaba Rosa Barba, de identificar **piezas mínimas** que son unidades de gestión y construcción del territorio, considerándolas integrantes de un tejido contrapuesto, por su estructura, a la secuencia casa-barrio-ciudad. En este caso, Barba apostaba por un desarrollo basado a la reestructuración del uso del suelo en estos lugares sin degradarlo. En el espacio turístico estas piezas mínimas eran el chalet o la villa, la vivienda adosada, o los hoteles.

Así, vista como unidad activa, la esquina adopta una posición proyectual estratégica y sintética, tocando en lo concreto para producir efectos de mayor escala, y vista como pieza mínima, es un lugar común, espacios más habituales que pueden convertirse en motores de cambio o activadores del mapa general de la ciudad o del territorio. Para ello tiene que ser conscientes de su territorialidad, y este es el desafío. ¿Cuáles son las estructuras territoriales de soporte para desarrollar, de la mejor manera posible, la potencialidad de estas esquinas esenciales?

⁴⁹ Editada la exposición sobre el trabajo *Mnemópolis* por la Fundación Calouste Gulbenkian. ISBN: 972-635-154-5, 2004, Lisboa, Portugal.

⁵⁰ “*Territorios sin modelo*”, Manuel Solá Morales, 1995. “*De cosas urbanas*”, Gustavo Gili, Barcelona, 2008. [Publicado originalmente en AA.VV. *Il Centro Altrove: periferia e nuove centralità nelle aree metropolitane*”, Electa, Milán, 1995.]



VALOR DE USO Y ARQUITECTÓNICO:

Edward Hopper. Nighthawks, 1942. Oil on canvas; 33 1/8 x 60 in. (84.1 x 152.4 cm). The Art Institute of Chicago; Friends of American Art Collection. Courtesy The Art Institute of Chicago.⁵¹



Vista aérea del edificio Flatiron (1902) del arquitecto Daniel Burnham (1846- 1912), New York.⁵²



Vista cercana y perspectiva general desde la otra orilla del río Moldava, Praga, del edificio Ginger & Fred (1991-1996), del arquitecto canadiense Frank O. Gehry. Imagen propia tomada en Septiembre de 2005.



⁵¹<http://eaobjets.wordpress.com/2008/03/21/edward-hopper-retrospective-the-art-institute-of-chicago/>

⁵²http://www.londoneditions.com/products/1156459868_flatiron_aerial.jpg



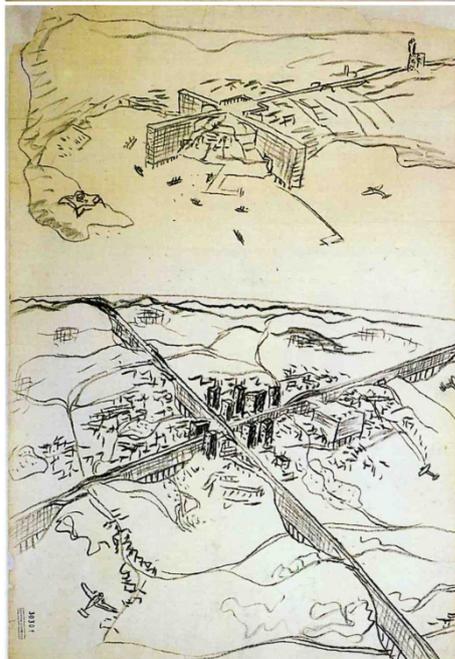
VALOR URBANO Y TERRITORIAL:

*Vista aérea nocturna de Las Vegas, encrucijada de Sahara Avenue con el Strip, en concreto con la autopista estatal número 15.*⁵³

*Hendricus Theodorus Wijdevel y J.F. Staal, Hoogbouw, vista aérea del conjunto, de noche, Amsterdam, 1919-1922.*⁵⁴



*Le Corbusier, Rio de Janeiro, 1936. Vista superior desde el mar. Vistas inferiores de "perspectivas con autopistas y tejados".*⁵⁵



⁵³<http://www.gettyimages.com/detail/AA005494/PhotodiSC>

⁵⁴Imagen extraída del libro "Visions urbanes : Europa 1870-1993 : la ciutat de l'artista, la ciutat de l'arquitecte". Ed.: Electa España, Madrid, 1994.

⁵⁵ Op. cit. anteriormente.

Recordemos que, para Solá-Morales, el acento en el proyecto de esquina ha de estar colocado en el mantenimiento de los criterios de presencia frente a la cada vez más frecuente transparencia, provocando más la fricción y el contacto directo de personas y cosas -casi la promiscuidad-, que la ordenada disposición de los elementos, el urbanismo de la certidumbre y el diseño cerrado. La estrategia en cambio, para Richard Sennett, a la hora de configurar buenas esquinas en el territorio, sería precisamente la de responder a esta complejidad informacional mediante la fragmentación y la concentración,⁵⁶ exponiendo en estos lugares al intercambio y devolviendo al espacio exterior -respecto a las posibles aunque inertes mezclas internas de edificios cerrados-, su protagonismo como estimulante de la mezcla urbana.

Para ambos urbanistas, la experiencia del encuentro, por muy arriesgada que pueda parecer en una sociedad como la actual, merece mucho la pena, siendo más positivo enfrentarse a los problemas de relación que en estos lugares fronterizos se producen, sistematizando los conflictos, y solucionándolos desde el proyecto, con las herramientas mencionadas, que optar por disimularlos, ignorarlos o suprimirlos.⁵⁷

En los últimos años son muchos los buenos ejemplos que han sabido sacar partido a tal potencialidad relacional. Los proyectos del grupo *max-1* sobre diferentes puentes del territorio holandés suponen un ejercicio en grupo enriquecedor, por la diversidad de escalas y situaciones a las que se enfrenta. La estrategia se basa en incrementar la cantidad de vías y de usos, que convierte al momento “cruce” más en un “acontecimiento” exteriorizado que en un espacio funcional, provocando que al usarlo seamos más conscientes de su presencia.

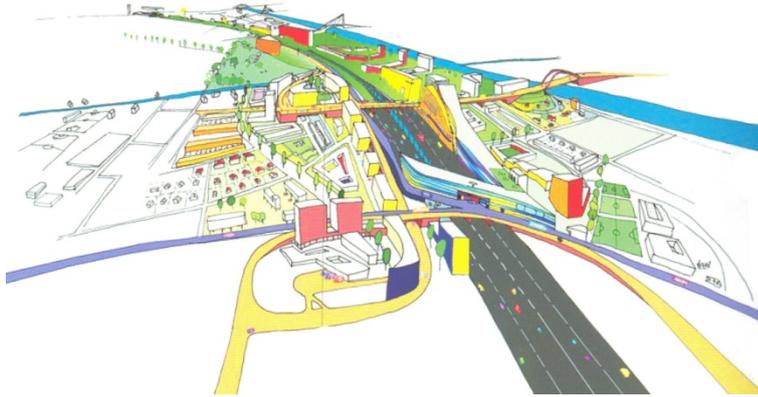


- max 1, proyecto sobre el cambio de un pequeño puente sobre el río, con la segregación entre peatonal y rodado, con el cambio de materialidad para ello, y la aparición de los pasos de peatones en el contacto del puente con las calles a uno y otro lado del río. Es un ejemplo de sutileza arquitectónica y de desarrollo espacial más allá de su estricta funcionalidad rodada, respetuoso y consecuente con cada flujo de actividad.⁵⁸

⁵⁶ En este sentido parecen coincidir con las estrategias combinatorias de Ábalos y Herreros explicada en el punto anterior, con respecto al proyecto en Majadahonda.

⁵⁷ “Es muy cierto que las fronteras pueden convertirse en puntos de intercambio más tensos que acogedores, por su similitud con las cualidades predatorias de las fronteras en la naturaleza [...] Pero yo he llegado a creer que hay una gran diferencia entre la naturaleza y la cultura y que no sólo es posible sino también deseable, establecerlas al levantar ciudades modernas. El desafío consiste en domesticar las cualidades predatorias de la frontera, en arriesgar un intercambio en estos cruces y vueltas para así lograr un régimen urbano interconectado”, Richard Sennett en “*Esquinas: resistencia y sorpresa*”, publicado en el libro citado “*Ciudades esquinas*”.

⁵⁸ Revista Lotus, nº 110. “*Il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa*”. Marcel Smets.



- max 1, centralidad y enterramiento de un tramo de 2 kms en túnel de la autopista Leidsche Rhijn –Utrecht.

Tanto el proyecto del cruce simple como el del nudo complejo da la importancia que merece al *atravesamiento* de la geografía, sea esta natural o artificial, construyendo en ambos casos una experiencia en una singular esquina del territorio. En este mismo sentido, otro proyecto que ofrece una visión múltiple de los lugares que los liga irremediamente a su medio, es el proyecto para un embarcadero en Molde, Noruega. Un lugar conectado por barco a medio mundo y que sin embargo pasa tan desapercibido en su territorio local, tratado aquí como una oportunidad para rescatar los paisajes que encierra, en este caso, la infraestructura de acceso, una carretera que mediante túneles conecta con éste 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 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 atención, desde la velocidad de la marcha y desde el estatismo del barco que espera la carga. Se ha vuelto a construir un Lugar donde podría haber existido sólo buen funcionamiento. El paisaje interior creado en un espacio 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.»⁵⁹

⁵⁹ Texto extraído de “La multiescala obligatoria” de Juan Luis Rivas Navarro, “Un curso de Urbanismo 2002-2003” Autores: Gómez-Rivas-Cabrera-Reinoso. Ed. Universidad de Granada y Diputación de Granada. Granada, 2006.

Síntesis de formas esenciales. Las formas esenciales de lo urbano, definidas en función del concepto de *forma urbis* (Parcerisa, 1991), y trasladable al territorio en esos mismos términos, se nos presentan como un conjunto o un sistema de formas sustentantes de la identidad de lo urbano, responsables equilibradas de su pasado, su presente y su futuro, de sus opciones o posibilidades. Estas formas esenciales, entre las cuales se encuentra la que definimos como *calle ciudad*, con mayor o menor dominancia en función del tipo de ciudad, y sobre todo de su momento, son partícipes de la identidad urbana, y a su vez están integradas por el resto de componentes descritos con anterioridad.

La *calle ciudad*, como forma esencial de lo urbano, participa de la geografía y de la historia urbana, estableciendo una directriz potente y clara que se superpone a otras elementales líneas del territorio o directrices precedentes: ejes ferroviarios, líneas de costa, cortes orográficos, ríos, escarpes, canales agrícolas, etc. Al mismo tiempo, es fundamental la fusión de las geografías (el relieve urbano), para terminar de dibujar física o mentalmente a la forma esencial, los accidentes topográficos a lo largo de la *calle ciudad*, los cambios de rasante, los momentos de cruce con las más importantes infraestructuras pero también con los ejes históricos, las radiales o los canales convertidos en calles de los centros de la ciudad, etc.

Respecto a “las estructuras colectivas”, la *calle ciudad* suele ser contenedora y conectora de formas de estas: grandes espacios públicos de escala general, ámbitos de equipamientos, servicios o comercios colectivos, apoyo circulatorio para el funcionamiento de las grandes máquinas de atracción colectiva, los más importantes aparcamientos en función a la cercanía con posiciones centrales, etc.

De la misma manera que en el caso anterior, la forma esencial es en sí misma una estructura colectiva. Su poderosa imagen de continuidad se instala en la memoria colectiva como lo hace el mayor de los parques metropolitanos, la sumatoria de su espacio abierto interior a la calle le otorga un gran valor, cuando menos cuantitativo respecto de los espacios públicos de la ciudad, la situación de comercios, etc. También, la *calle ciudad*, como otras formas esenciales, suele ser responsable de muchas de las opciones de futuro de la estructura colectiva, debido a su excelente situación como elemento relacional, elemento fronterizo entre épocas y tramas, lo que le permite responder a potentes incrementos de la conectividad, instalación de transporte público, incremento de las redes de autobuses, etc.

Por otro lado, las formas esenciales como la *calle ciudad*, por sus condiciones dimensionales y sobre todo por su posición potentemente relacional, posee una gran cantidad y variedad de formas individuales. Tanto como enlace de formas locales preexistentes como directriz generadora de nuevas tramas o tejidos urbanos, la *calle ciudad* se hace también responsable de buena parte de las formas urbanas individuales del territorio urbano. De un modo u otro, como enlace o como generador de formas, la inclusión de la reflexión de lo local respecto de ella, nos permite establecer de origen una doble escala en sus ámbitos, en su mayoría residenciales, que les brinda la oportunidad de participar en la construcción de la imagen de la ciudad con mayor facilidad. Desde esta óptica, la forma esencial puede entenderse como una sucesión de espacios de transición entre la ciudad y sus barrios, umbrales entre la escala general y la local, entre la dimensión territorial y los paisajes cotidianos de la acera.

La “participación de estas formas locales de vida”, nucleadas o centradas en identidades menores, contribuye a humanizar a la *calle ciudad*, a atribuirle escala humana cotidiana, lo que hace de las carreteras calles para la mezcla, iconos de la arquitectura del paisaje simbólico, contenedores de funciones y usos urbanos permanentemente activos. Las formas individuales son servidas por la *calle ciudad* al mismo tiempo que suponen el elemento clave para la construcción de la misma, para dotarla de carácter urbano continuo, a pesar de sus episodios infraestructurales, geográficos o territoriales.

Respecto a “los nexos de unión”, es evidente que las formas esenciales se construyen y se desarrollan incorporando a su sistema, vacíos y ámbitos de oportunidad, tanto desde el punto de vista infraestructural, como cultural, comercial, o estableciendo de nuevo equipamientos de carácter central. La *calle ciudad* ve así reforzada su centralidad y su conexión con lo identitario, al mismo tiempo que los espacios de unión, se integran en una entidad mayor que multiplica sus relaciones y amplía la resonancia de su funcionalidad.

De la misma manera, la *calle ciudad* puede y debe ser vista como una sucesión de “esquinas urbanas”. En esta serie abundarán las “esquinas de orden local”, en virtud a la necesaria relación que hemos descrito entre las formas individuales y esta forma esencial; también es posible que existan en su continuidad “esquinas vacías”, que se muestren más como futuras oportunidades para establecer nexos con las estructuras colectivas o relaciones directas con la geografía de lo urbano. Pero la *calle ciudad* lo es, precisamente, por encadenar o engarzar potentes episodios de la construcción de la ciudad y del territorio urbano: “la esquina esencial” es obligada.

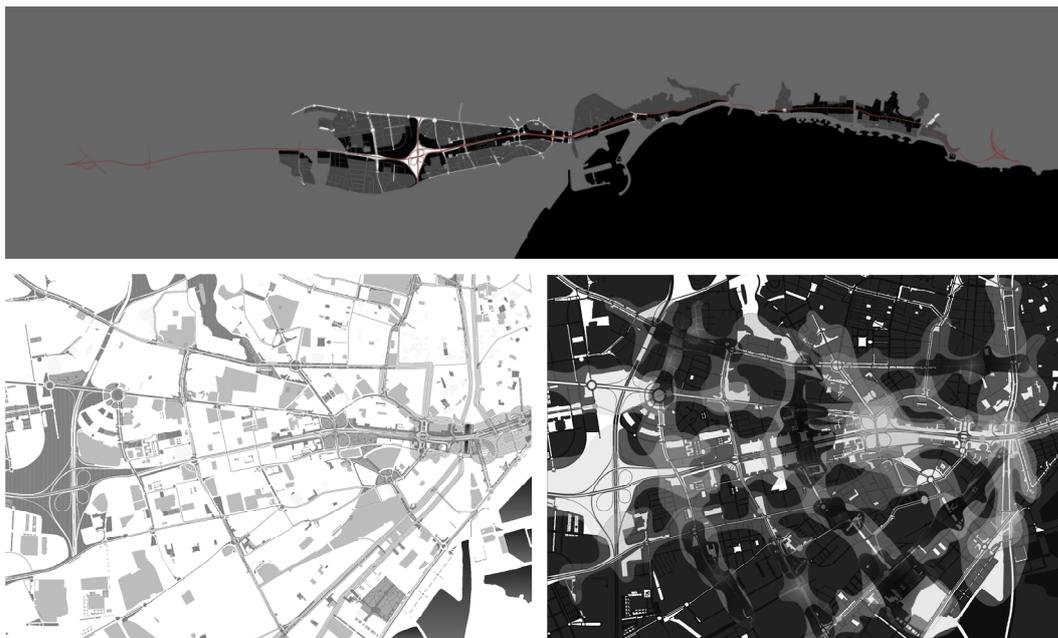
El proyecto de reforzamiento de la identidad, de construcción de un significado más amplio y profundo de lo que esa ciudad es, se corresponderá en estos lugares a un desarrollo urbano del espacio en dos planos paralelos:

En el primero de ellos, la esquina debe *autorreferenciarse*, debe configurar ese espacio físico y material que reclamábamos, en el que descansen las energías informacionales que se entrecruzan. Debe, por tanto, servirse de la arquitectura y devolverle a la arquitectura la posición y la distancia necesaria para recibir y canalizar estos flujos. Así esta dimensión local amplificará el resultado del cruce, haciendo contribuir al cruce a la identidad de la ciudad.

En el segundo plano, la esquina deberá recordar su participación en la forma esencial de la *calle ciudad*, midiendo su intervención en función de la secuencia o narración en la que se integra. La *calle ciudad* debe también ser consciente del propio orden local definido con anterioridad para la esquina. Será de la combinación respetuosa de ambos planos, que la esquina o las esquinas harán la calle, y la calle, que tiene un criterio formado sobre lo que ese lugar puede ser, hará a la esquina.

Esta es la participación de la *calle ciudad* en la construcción de la identidad urbana. Como componente complejo cargado de lugares con sentido, partícipe de sistemas que le tocan o comparten subconjuntos con él, pero a su vez, conformador y constructor de un sentido más amplio, de un lugar mayor, que en su proceso de sección cohesionan fragmentos de lo urbano, como preparación del lugar para espacios futuros, bien articulados con los existentes y aún ni siquiera imaginados.





- Distintas imágenes del proceso de búsqueda de la representación de la calle ciudad de Málaga, como forma esencial a considerar, desde el dibujo de la escala metropolitana y su relación con la línea de costa o la forma general del territorio, hasta sus distintos episodios urbanos representados según su tejido de contorno, o el estudio de los distintos cuerpos urbanos en el campo gravitacional de uno de sus tramos, o el establecimientos de corredores de usos y espacios colectivos en este mismo tramo de intensas relaciones urbanas.⁶⁰

- ***Focos y momentos de atención urbana, contribuciones a la forma esencial***

Los tipos de componentes descritos con anterioridad, constituirían *los focos más importantes* en los que fijar una atención especial dentro de los ámbitos urbanos: los lugares representativos de la geografía que sustentan el asentamiento; los lugares de centralidad urbana, la centralidad histórica, con sus memorias urbanas, sus monumentos, sus paisajes ligados con la imagen tradicional de la ciudad, o la consolidada por el uso potente colectivo, de época moderna y contemporánea; los lugares atractores de uso, como centros comerciales, recreativos, de esparcimiento, o ámbitos importantes de negocios, representativos, tecnológicos o docentes; los espacios intercambiadores de la movilidad general, las estaciones, los puertos, los aeropuertos; las interconexiones entre los usos urbanos más significativos y los medios de transporte masivos, desde las infraestructuras rodoviarías, rondas internas y circunvalaciones, accesos y aparcamientos, o las ferroviarias, los metros, las redes de tranvías, etc.

Por otro lado, tenemos que ser conscientes de *los momentos importantes* de atención urbana. Estos serían los tiempos del proyecto y de la planificación, cuando la ciudad y su territorio urbano deciden pasar a la acción, interviniendo o modificando las circunstancias actuales. Estos momentos han de ser también la oportunidad para reconocer las pautas y los escenarios que se han ido modelando con el tiempo. Reconocerse en periodos de investigación previos a la acción urbanística.

- En la página siguiente, (arriba) *Crecimiento de la ciudad de Valencia, desde 1950 al año 2000*,⁶¹ (abajo) *Imágenes de Valencia, sus usos y sus crecimientos en el tiempo*.⁶²

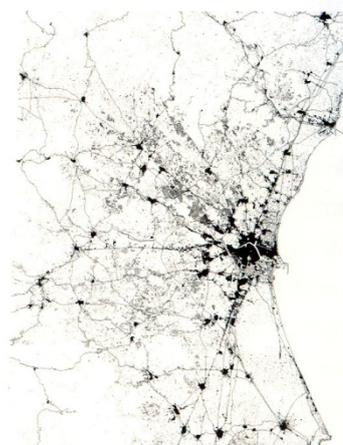
⁶⁰ Esto es una muestra de algunos de los trabajos llevados a cabo en la investigación concernientes, en este caso, a la ciudad de Málaga, respecto de su calle ciudad. Estos análisis se desarrollan en profundidad fundamentalmente en el Capítulo IV.

⁶¹ “*L’explosión de la ciudad : transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional*” Coordinación: Antonio Font Arellano. Ed.: Ministerio de Vivienda, 2007.

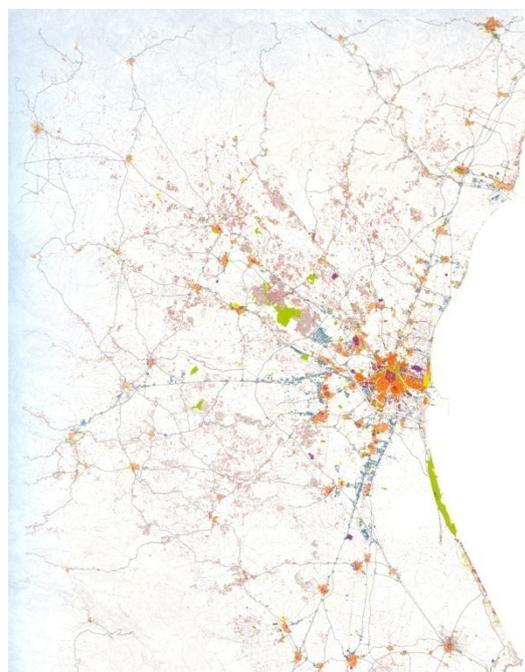
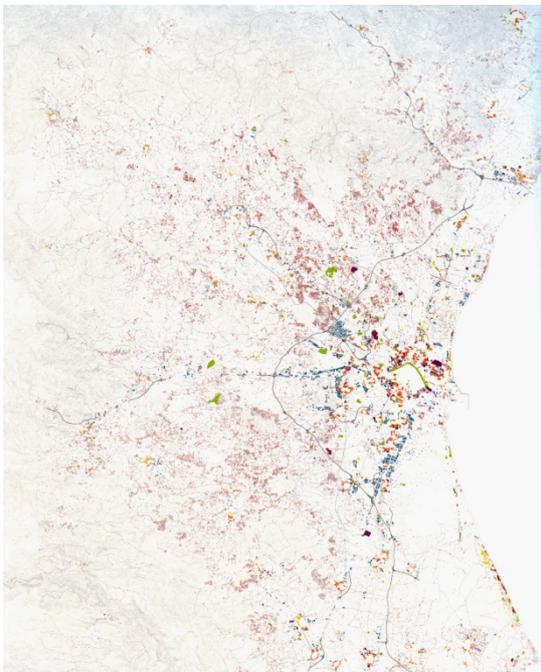
■



1950



2000

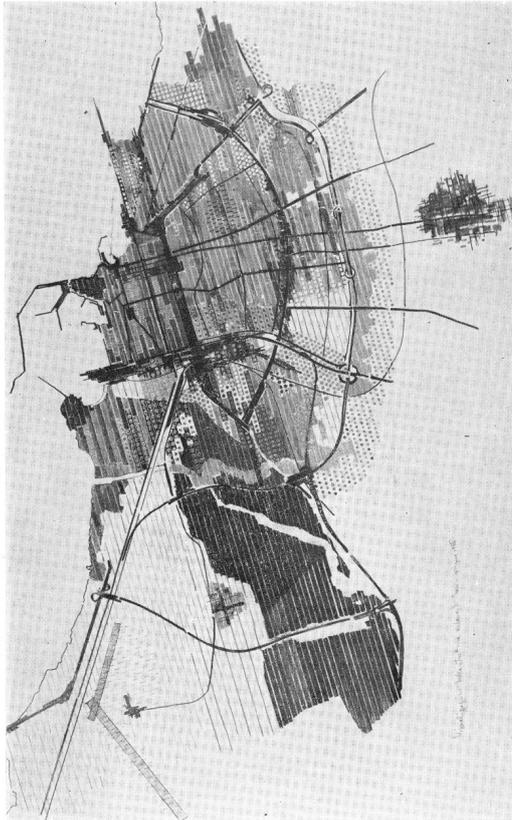


Dentro de estos momentos, encontramos aquellos que reflexionan sobre **el crecimiento de las ciudades**. Se ha tendido a identificar cambio o evolución con la idea de crecimiento, pero enumerando los distintos procedimientos que realmente intervienen modificando lo urbano, se llega con facilidad a la conclusión de que esta asimilación ha sido excesiva: planeamiento territorial o urbano general, proyectos urbanos y territoriales, proyectos sectoriales y proteccionismos, proyectos o planes parciales, arquitecturas emergentes, obras ingenieriles trascendentes, planes sociales o de comportamiento, políticas urbanas, etc.⁶³

⁶² Op. cit. anteriormente.

⁶³ Uno de estos procedimientos podría o debería ser el proyecto de la *calle ciudad*. Este sería uno de los fines de tesis, cómo a través del reconocimiento y estudio de este elemento urbano en ciudades concretas, su forma, su dinámica, su evolución en el tiempo, puede entenderse como imprescindible –e incluso como urgente- estos tipos de análisis desarrollados. Esto es así, en primer lugar, para reconocer esta forma y posteriormente, entender y proyectar las ciudades o los entornos urbanos relacionados con ella, pudiendo decidir con mayor criterio sus crecimientos, alterar responsablemente sus geografías, añadir ámbitos de tamaño y posición adecuados a lo

Deberíamos incorporar a la idea de crecimiento urbano, como proceso continuado en el tiempo, un punto de vista cuantitativo sino también cualitativo. Así podríamos hablar con mayor propiedad de ideas como desarrollo urbano, iniciativas urbanas o simplemente “urbanismo”, a la hora de referirnos de una manera precisa de cualquier acción proyectual que tenga incidencia urbana o territorial. Y es que evolucionar o consolidarse, mejorar las condiciones y las posibilidades de futuro de una ciudad o de entorno urbano no lleva consigo exclusivamente la idea de crecimiento, a pesar de que crecer sea la una voluntad y una necesidad inherente a las ciudades. Esto es, crecer sí, crecer también, pero crecer bien.⁶⁴



«Un dibujo en colores preparado como visualización de un primer esquema figurativo para la ciudad de Bari (Ferrari, Quaroni, Quistelle) puede dar idea, aunque se reproduzca en negro, de un efecto gráfico para aclarar, a cualquiera que deba intervenir en una ciudad con un proyecto arquitectónico, la idea de conjunto que el proyecto mismo debe interpretar y respetar.»⁶⁵

- Si desposeemos a esta reflexión de su carácter objetual, y lo entendemos en el sentido integrador de la forma en el que Quaroni se expresa, nos acercamos a una posible representación identitaria que nos es válida para el contexto cultural actual, en el que reclamamos una visión de conjunto permanente de los crecimientos parciales y concretos.

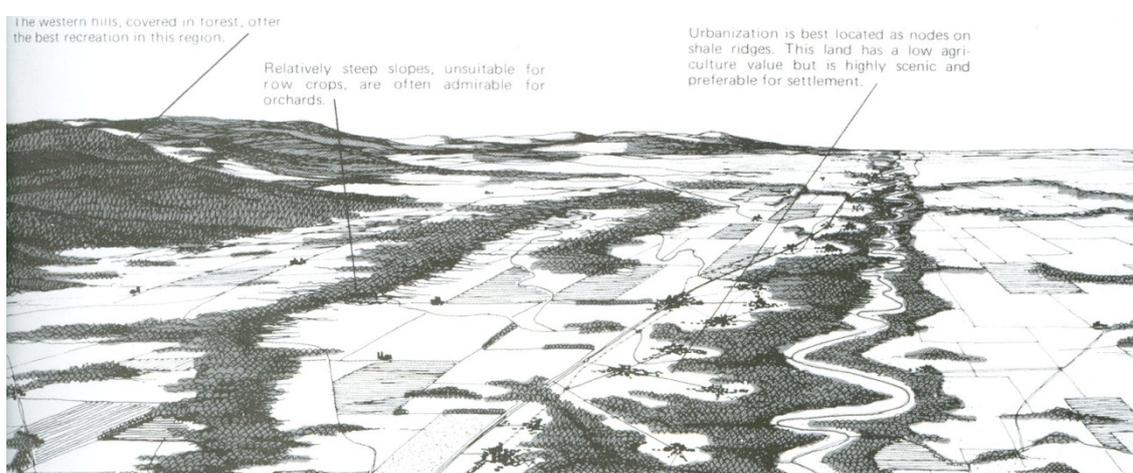
urbano, reorganizar sus sistemas de interconexión, aumentando la riqueza urbana, protegiendo o planificando ámbitos urbanos preexistentes de forma consecuente pero también estratégica, etc.

⁶⁴ Esto se hace evidente en el contexto de la investigación que se presenta. En Andalucía el crecimiento parece ser el rey de las iniciativas urbanas, como lo ha sido en la tradición urbanística española, y cuando menos mediterránea, capitaneando la idea de cambio en la ciudad. Siendo conscientes de esta distorsión, es necesario considerarlo no únicamente como una posibilidad más de intervención en la ciudad, sino precisamente por esta relevancia coyuntural, sino como la más significativa de todas. Sabemos que la realidad actual demanda y ejecuta continuamente crecimientos urbanos, mucho más que, por ejemplo, interviene de manera parcial mediante proyectos estratégicos. También sabemos, a pesar de todo, que los efectos de un mal crecimiento urbano son demolidores en comparación con los de los errores en intervenciones urbanísticas de otra escala.

⁶⁵ “La torre de Babel” de Ludovico Quaroni. Colección Ciencia Urbanística de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Editorial Gustavo Gili. Segunda Edición, Barcelona, 1972.

Reivindicar las periferias o asumir el crecimiento de la ciudad, significa restituir los valores de un territorio, simbólica y físicamente, atender a sus individualidades no olvidaría entonces las responsabilidades sobre la forma general de cada intervención sobre el territorio. ¿Cuántos de los crecimientos que vemos alrededor de nuestras ciudades responden más a una lógica infraestructural de entradas y salidas únicas? ¿Hasta qué punto es menospreciado el espacio público? ¿Cuáles de nuestros “nuevos crecimientos” son verdaderos barrios urbanos? ¿Cuáles se piensan desde la interconexión y la búsqueda de espacios relacionales? ¿En qué lugar de las propuestas de “lo nuevo” encontramos la búsqueda de una personalidad del territorio en evolución?⁶⁶

Dicho esto, el crecimiento de una ciudad debería estar orientado por la forma *identitaria* que representan sus componentes esenciales (*relieve o fusión de historias y geografías, estructuras colectivas, participación de las formas individuales, nexos de unión y esquinas esenciales*), debe por tanto entroncarse con el discurso sobre la propia identidad urbana que ya existe. Tal y como se ha explicado, dicha identidad necesita materializarse en formas físicas concretas, espacios dimensionados y cualificados en este sentido, esto es tanto como decir que la personalidad en construcción de lo urbano descansa sobre unas formas reconocibles, básicas o esenciales.



- Gráfico de Ian MacHarg, “*Design with nature*”. Otra posibilidad de mirar el territorio como suma de valores contenidos en formas y en procesos. A la manera geddiana, como evolución, «desarrollos que no borran los signos y la memoria de la historia, sino que al contrario extraen su fuerza y su factibilidad de un atento análisis del pasado y del presente».⁶⁷

Se necesitaría, por tanto, como uno de los principales desafíos del urbanismo contemporáneo, reflexionar sobre el reconocimiento de estas *formas esenciales* –una de ellas sería la *calle ciudad*, más aún en el ámbito de las ciudades objeto concreto de estudio de la investigación que supone la tesis-, cuáles sus cualidades o cuáles sus principales problemas, aquellos no coyunturales sino recurrentes. Un urbanismo y una ordenación territorial que en la actualidad más que nunca, se encuentran dominados por la multifuncionalidad y la necesidad de respuesta ante requerimientos multidisciplinares, también sectoriales, pero sobre todo, económicos, sociales, y políticos.

En definitiva, esto significa que el urbanismo de las ciudades tiene una responsabilidad fundamental, por encima de sus razones inmediatas: que es la de hacer ciudad. Esto significa no hacer en contra de la ciudad sino

⁶⁶ Preguntas que se alinean con tesis fundamentadas en la oposición a la concepción negativa de lo periférico –en un sentido similar a la reivindicación de *la Periferia espléndida* de Manuel de Solá-Morales, en “*Territorios sin modelo*”, 1995-, o concepción negativa en general del crecimiento urbano, que trae consigo la indiferencia, o más bien la incapacidad, para aceptar su compleja identidad. Ver “*El miedo al crecimiento urbano*” de Rosario Pavia, de su libro *Le Paure dell’urbanistica*, publicado también en *Lo Urbano: en 20 autores contemporáneos*. Ed. Ángel Martín Ramos, Edicions UPC y ETSAB, Barcelona, 2004.

⁶⁷ “*Design with nature*” de Ian L. McHarg. Ed.: John Wiley, New York, 1992. La cita es del ilustre biólogo y botánico escocés, Patrick Geddes (1854 - 1932), conocido también por ser un pensador innovador en los campos de la planificación urbanística y la educación, y está tomada del artículo “*El miedo al crecimiento urbano*” de Rosario Pavia, referida anteriormente.

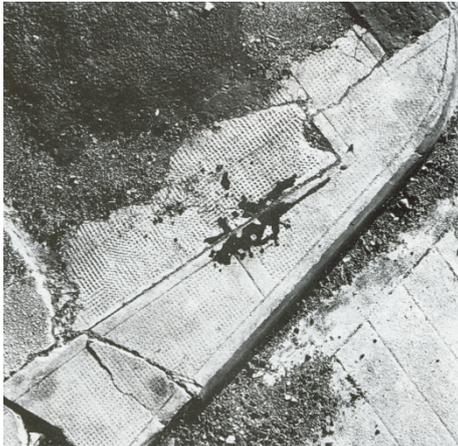
a favor, distinguiendo de entre lo urbano los diferentes papeles que se juegan, los elementos clave y aquellos otros subsidiarios de los primeros. Así también necesitamos detectar los elementos inertes, aquellos que parasitan las estructuras que funcionan bien, aquellos otros que entran en conflicto en sus actuales circunstancias con lo urbano, o los que perjudicarían en el futuro. No detectarlos, favorece la creación de identidades *homogeneizantes*, desgasta el buen relieve de la ciudad, allanando sus rasgos diferenciales, confundiéndolo todo en una especie de urbanismo indiscriminado, en oposición a una visión incremental de la complejidad urbana como algo positivo. En vez de fijar *criterios de orden* que limen las diferencias y supriman cualidades de los ámbitos de la ciudad, defenderíamos la bondadosa maraña de lo real, que asume sus contrastes y juega con ello, favoreciendo libertades internas e incorporaciones de lo diferente de una manera integrada con la buena forma urbana.

La construcción del concepto de *calle ciudad*.

¿Por qué hablar de calles?

Se trata de trabajar con las calles de la ciudad. Es perfectamente posible explicar las motivaciones personales que me hacen trabajar con ellas, pero también es fácilmente comprensible la radical importancia que en el momento presente tiene centrar el debate sobre las calles.

En primer lugar el trabajo sobre las calles permite, quizá con mayor claridad que con ningún otro elemento urbano, trabajar dibujando, debido a la capacidad de las calles como elementos fundamentalmente longitudinales para ser asimilados a líneas (urbanas, geográficas o territoriales). Las calles no son los únicos elementos lineales del plano. Esto permite también situar en un mismo nivel conceptual, líneas que representan realidades muy distintas, de tiempos también distintos: trazas de roturación agrícola, caminos tradicionales, ejes del ferrocarril, divisiones parcelarias, límites de lagunas o de zonas boscosas. Con ello la arquitectura se hace geografía y también, el presente se hace también pasado y el pasado se sitúa junto a planos futuros...la capacidad de abstracción de las representaciones lineales otorga a la arquitectura, en definitiva, una gran capacidad para entender el territorio y proyectarlo con múltiples sensibilidades superpuestas. En este contexto la calle, como elemento lineal por excelencia es particularmente protagonista.



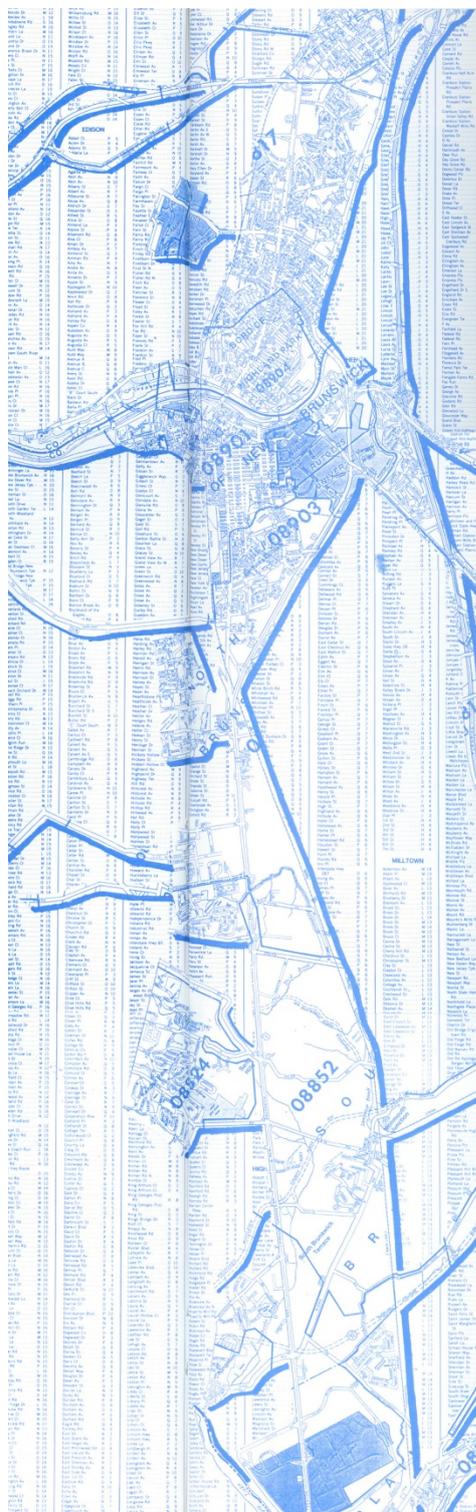
- Boyle Family, Kerb Study with Metal Edge, 1985.¹

En segundo lugar, trabajar con las calles se hace necesario, además de interesante, en el momento actual de reestructuración de las realidades urbanas que hoy empezamos a descifrar. Ya nos hemos referido a la importancia que adquiere en el urbano contemporáneo el espacio intermedio, y también su paralelo o reflejo, el fragmento urbano. En este contexto de dispersión y movilidad crecientes, la calle se vuelve más que nunca imprescindible:

- *en la definición de su carácter.* Desde la calle que tradicionalmente aglutina paquetes urbanos o los identifica, reconsiderando por tanto también los conceptos tradicionales de barrio o centro, por ejemplo, hasta las calles responsables de la conexión entre ámbitos distintos, como estructuras de forma y movilidad simultáneas.
- *en la distancia conceptual y de significado.* Respecto a la autopista o los grandes colectores de tráfico, en la actualidad insistentemente utilizados en la vida ciudadana ordinaria.
- *en su consideración de lugar de encuentro o espacio público.* Faltos como estamos de una respuesta clara que dé forma a los nuevos espacios colectivos, o los identifique más allá de las consideraciones que los relacionan permanentemente con el ocio o el consumo dirigidos.

¹ VISIONS URBANES : EUROPA 1870-1993 : LA CIUTAT DE L'ARTISTA, LA CIUTAT DE L'ARQUITECTE. Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona. Editorial Electa. 1994.

- *a través de su capacidad para ligar etapas distintas de creación de ciudad. Recuperando para el conjunto a los ámbitos más antiguos, relejendo sus ejes y dándoles un nuevo sentido en conexión con las nuevas direcciones viarias contemporáneas.*



- Mapa de la **Route 1**, eje territorial de 18 millas que relaciona New York y Philadelphia, más concretamente entre New Bruswick y Trenton. Los 20.000 habitantes de un paisaje de baja densidad, reflejados en su lista de teléfonos, atravesados por esta línea.²

² *Taller Princeton*. Laboratorio de Urbanismo de la E.T.S.A.B. Profesores: Alex Wall, Adrian Gueze, Willem Jan Neutelings, Hilde Heynen. Revista UR nº9 “Proyectar la periferia”. Laboratori d’Urbanism de Barcelona.

Por último y en tercer lugar, trabajar con las calles parece fundamental para la disciplina urbanística. En el momento actual se está llevando a cabo una reconsideración de las capacidades de los agentes que reflexionan sobre el territorio urbano. En esta ciudad cada vez más abierta y porosa, las disciplinas que se vuelven imprescindibles se multiplican, las necesidades de especialistas parecen ser irrevocables. Trabajando con las calles nos situamos ante un elemento verdaderamente complejo, que requiere miradas cargadas de relaciones para realizar verdadera alquimia con sus elementos físicos y no físicos. El espacio de la calle como contenedor, y la calle misma como contenido, exigen una reflexión sobre su forma, incluso cuando esta se presenta como una *no forma* que precisa mucho de la arquitectura y del urbanismo para producirse. Escribía Rosa Barba en 1994:

«Las propuestas sobre esta ciudad distinta y difícilmente explicable por algunos miembros de las últimas generaciones, en paralelo a la poco reconocida recurrencia entre las propuestas de los más jóvenes, como en la moda, y las teorías de los 60 y 70, en la arquitectura y el urbanismo, hacen pensar que el abandonado argumento de la estructura puede ser un recurso o un punto de apoyo para un nuevo pensamiento, entendido como "espacio" de relaciones. [...]Curiosamente se debate mucho sobre la forma de las piezas y poco sobre las estructuras que las soportan.»

Es por ello que precisamente cuando los elementos centrales de la cuestión territorial parecen alejarse de la discusión acerca de las calles de la ciudad, llevada a cabo como constante durante toda la historia del urbanismo, cuando ciertos debates parecen haberse diluido hasta desaparecer, más necesario creemos que puede ser renovar sus contenidos y reabrir el debate. Para ello se comprende de antemano, que surgirán para las calles responsabilidades nuevas, además de las de siempre, renovadas formas o nuevos sistemas viarios, seguramente más dinámicos, más adaptativos y más sensibles a las condiciones tradicionalmente consideradas ex-urbanas. Todo esto sin que sea necesario abandonar por completo, ni tan siquiera en alto grado, los valores reconocibles de las buenas calles por todos conocidas, de las que debemos seguir extrayendo lecciones para el futuro.

La naturaleza de las calles

« ¿Qué es lo primero que nos viene a la mente al pensar en una ciudad? Sus calles. Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés; cuando presentan un aspecto triste, toda la ciudad parece triste». Jane Jacobs³

Luego veremos que las calles no son sólo calles. Si observamos a la ciudad como un conjunto inseparable, como una unidad en la que todas las cosas están mejor o peor integradas, realmente comprenderemos que las calles son únicamente una manera concreta de mirar este conjunto, que son una lectura transversal de este entramado de objetos y relaciones. Es el instrumento que da continuidad a esta mirada sobre lo urbano, como elemento capaz de abstraer en gestos sencillos las tensiones complejas superpuestas de las realidades urbanas o territoriales.

Las calles son la fuente mayor de espacialidad de la ciudad, de su distribución, su tamaño, su cantidad, su jerarquía, y sobre todo de su forma, depende el buen funcionamiento de la ciudad. La ciudad debe ser una *máquina del habitar*, pero también tiene que ser hermosa. Compleja y sencilla al mismo tiempo, el entramado público de una ciudad tiene que estar compuesto por un espacio rico que ofrezca posibilidades a sus usuarios, actividades y funciones, al mismo tiempo que acceso y movilidad.

Se trataría por ejemplo de comprender la dependencia entre la forma urbana y el sistema de movilidad, o bien analizar las sensaciones de sus usuarios al recorrerla, o la posición que esta ocupa en la imagen que de la ciudad tiene el imaginario colectivo. Ya sabemos que hacer ciudad es, básicamente, hacer calles, y cuanto mejores sean éstas, más positivas serán las acciones que en ella se desarrollen.

De la propuesta del Laboratorio de Urbanismo de Barcelona en los primeros 70, sobre la división de las operaciones de urbanización en parcelación, edificación y urbanización, nos hemos de fijar, genéricamente, en

³ La cita refiere a la ciudad occidental. *"Vida y muerte de las grandes ciudades"*, Jane Jacobs.

este último componente, el único de los tres que es ciudad y a la vez es soporte de la movilidad.⁴ De las muchas caras que las calles tienen, de su capacidad para asombrarnos con contenidos tanto físicos como etéreos, de su función comunicadora nos hablaban con propiedad Venturi y Scott Brown en textos como el siguiente:

«En la ciudad tradicional, las calles hicieron más que producir movimiento, dieron abrigo y espacio a actividades urbanas como mercados al aire libre, terrazas de cafés y tertulias en las esquinas. Generaron el suelo urbano, proporcionando una fachada a la calle, y determinaron los valores del suelo y los niveles de desarrollo al dar a algunas partes de la ciudad más accesibilidad que a otras. Sirvieron de canales de comunicación para los usuarios de la calle, comunicando mensajes tan prosaicos como 'Gire a la derecha' y 'Compre jabón', y tan profundos como el dogma de la Asunción en la puerta de la catedral. Si una ciudad es una obra de arte, que expresa y simboliza en sus formas construidas el significado cultural de la sociedad, será entendida como tal gracias a las calles.» Robert Venturi y Denise Scott Brown⁵

Quedémonos con la triple responsabilidad que nos enseñaba Rosa Barba acerca de los ejes urbanos:

- la calle es responsable de la forma de la ciudad,
- la calle es responsable de la movilidad y, por último,
- la calle es responsable de la visibilidad urbana.⁶

La práctica totalidad del resto de definiciones que se incorporen a la idea de calle pueden estar contenidas en esta triada:

- *la calle como traza que divide y organiza el suelo*, que otorga características urbanas a su paso, ofrece oportunidades para la implantación de actividades, que organiza así también lo urbano preexistente, reparte plusvalías, prioriza áreas, crea jerarquías y órdenes.
- *la calle como paisaje*, lugar desde el cual ver y ser visto, lugar desde el cual la ciudad se observa a sí misma, también en relación con su territorio. Miradas cercanas, miradas lejanas, miradas intermedias.
- *La calle como acceso y la calle como circulación*, desde los recorridos patrimoniales o los paseos ociosos. Los grandes canales de tráfico, las organizaciones jerarquizadas, las confluencias, los giros, los cambios de sentido, etc.
- *la calle como forma*, como estructura, como sistema, la calle vertebradora de una malla o la calle conformadora del tejido. La calle ancha y única, la calle estrecha y múltiple. La calle paralela, la calle diagonal, la calle como suma de forma, como suma de calles.
- la calle como arquitectura, como espacio, como recinto. La calle como elemento construido con materiales, mobiliario, arbolado.

Y a pesar de todo, las calles son mucho más. En su capacidad de sintetizar la forma urbana y, al mismo tiempo, de recoger las imágenes producidas en la ciudad, la calle se convierte en representante fundamental de la identidad urbana. Contribuye a la formación del imaginario colectivo de la ciudad y, al mismo tiempo, se ofrece como escenario de su representación. En ella podemos percibir la personalidad de una ciudad.

Y, por último, la calle es utilizada por la gente. Es el principal ámbito de la vida urbana, donde las bondades o maldades de una sociedad se hacen patentes, en su conexión también con los interiores, en la confluencia de

⁴ “Formas de crecimiento urbano”, M. Solá-Morales.

⁵ LA AUTOPISTA. Robert Venturi y Denise Scott Brown. Capítulo sobre la Calle en “La ciudad no es una hoja en blanco” Josep Parcerisa – María Rubert de Ventós.

⁶ «Yendo hacia atrás en el tiempo, geometrías que giran alrededor de ejes han poblado el campo que se convierte en ciudad cuando estaba claro que ésta resolvía los conflictos de un uso especializado y intensivo del territorio, pues, en definitiva, los ejes han sido las líneas generadoras de muchos ensanches. Pero además, aunque podemos verlos así, como líneas que resuelven la planta de la ciudad, también podemos pensar en estos ejes viarios como los canales tantas veces invocados para conducir los flujos que palpitan alimentando la vida de un territorio. También, finalmente, podemos llamar ejes a las avenidas que han definido las grandes perspectivas que explican la ciudad en su interior y la proyectan en sus alrededores.» Extracto del artículo de Rosa Barba “LOS EJES EN EL PROYECTO DE LA CIUDAD”. Revista Geometría nº18.

diferencias sociales, en el conflicto de velocidades o el acuerdo de movimientos que supone. Sus robos, sus manifestaciones, sus enamoramientos, sus apatías y sus euforias, en la calle cabe todo o todo es reprimido.

Tres imágenes para expresar el modo con que las calles pueden ser vistas como espacio-escenario de la vida de una ciudad y de sus ciudadanos.

PRIMERA IMAGEN. El poeta egipcio Kavafis profesa en sus poemas un profundo amor por el viaje, por los deseos, por la juventud, y también por la ciudad, y la sitúa como extensión o compleción de la personalidad individual. En su poema “En un atardecer” sitúa como marco final de todos nuestros sueños y de nuestras vivencias a la calle, como si nuestra experiencia fuera siempre real en la medida en que es contrapuesta a las experiencias producidas fuera, “en los negocios de la calle”. La calle como un escenario de transacciones ruidoso, de bienes materiales e inmateriales, de movimiento continuo, entre las vidas íntimas de los ciudadanos y la vida colectiva. El *balcón* queda aquí magníficamente dibujado como esa arquitectura a pie de calle, ese ámbito de relación intermedio entre el dentro y el fuera.

EN UN ATARDECER

*Con todo no podía eso durar mucho. La experiencia
de los años me lo muestra. Pero sin embargo un tanto abruptamente
vino el Destino y lo detuvo.
Breve fue la hermosa vida.
Mas cuán intensos fueron los perfumes,
en qué maravillosos lechos nos acostamos,
a qué placer nuestros cuerpos entregamos.
Un eco de los días del placer,
un eco de aquellos días vino hasta mí,
algo del ardor de nuestra juventud;
volví a tomar en mis manos una carta,
y leía una y otra vez hasta que me faltó la luz.
Y salí al balcón melancólicamente -
salí para cambiar de pensamientos mirando al menos
un poco de la ciudad amada,
un poco del movimiento (el bullicio) de la calle y los (sus) negocios.*

Konstantinos Kavafis

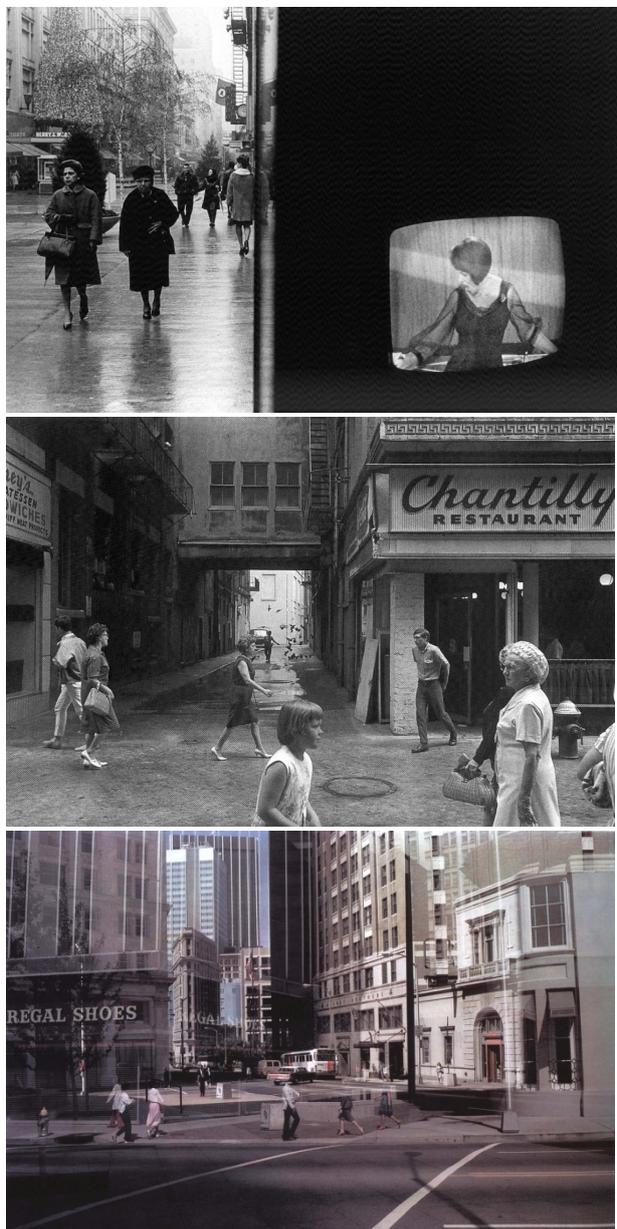
POEMAS CANÓNICOS (1895-1915)

SEGUNDA IMAGEN. El fotógrafo americano Harry Callahan reproduce en sus fotografías de las calles de Nueva York o Chicago, los valores y los hábitos de una época, a través de imágenes que, por un lado, congelan movimientos y los elevan a la categoría de esculturas sobre el escenario de la calle, y por otro, se difuminan mediante transparencias y contrastes, para expresar de una manera superpuesta espacio urbano y actividad.⁷ La calle como lugar desde el que mirar a los interiores de la arquitectura, en un movimiento bidireccional,

⁷ Los paisajes y los retratos de Callahan, las composiciones abstractas, resultado de múltiples exposiciones y movimientos de la cámara, exploran la realidad en busca de sensaciones que escapan al lenguaje y a la razón. La obra deriva hacia un formalismo trascendental que, a la cuidada descripción de las cosas del mundo, añade una poderosa tensión entre el objeto y la imagen que se crea. H.C.: «*La idea del cambio me fascinaba totalmente: mantener la cámara en el mismo punto y simplemente cambiar la película para mostrar los cambios*»

La gente fue uno de los temas más intensos tratados por Callahan, personas anónimas, aisladas o grupos en la calle. La ciudad americana y la gente que la habita. Chicago, Nueva York y Providence, la ciudad se presenta como una metrópoli de rígido caos, que puede ser a la vez ordenada y caótica. La obra de Jane Jacobs *The death and life of the great American cities* expresa claramente el sentimiento que transmite Callahan con sus fotografías: “el trozo de la calle Hudson donde vivo es cada día el escenario de un intrincado ballet en la acera”. Callahan observa gozando de todo, experimenta y evoca lo que Baudelaire llamaba “la comunión universal” al alcance del hombre que sabe cómo “tomar un baño de multitud”. Esta celebración de la vitalidad, la diversidad y plenitud de la vida urbana es de hecho uno de los temas más antiguos de la cultura moderna. Mujeres perdidas en sus pensamientos, el caótico entorno en el que se desenvuelven. Personajes que se desplazan por la ciudad como autómatas entre los fríos rascacielos, en el silencio absoluto de una atmósfera sin aire. *Harry Callahan*. Ed. La Caixa.

devolviendo la mirada hacia la sociedad a través de los escaparates, las pantallas y las tiendas. En esta ocasión la calle se muestra como es espacio en el que la sociedad se verifica, donde observa sus propias contradicciones, sus rutinas, los comportamientos mecánicos de las personas en tiempos tanto laborales como de ocio. La arquitectura de la calle toma protagonismo, es mostrada como materialización de los mecanismos sociales que movilizan o des-localizan a la gente, creando también sus marginalidades.



TERCERA IMÁGEN. En este caso, el fotógrafo italiano, Gabriele Basilico, nos enseña Milán desprovista de personas.⁸ Representando atmósferas irreales, sabedor del espectador que en estos escenarios, aparentemente en silencio, son artificialmente generados. La bruma de los polígonos industriales, la tensión cortante bajo el cielo nuboso de los cables de los tranvías, la actividad inútil de los semáforos en las calle desiertas. Todo reclama ser ocupado. La calle es aquí fotografiada como un conjunto arquitectónico magnífico, en el que las edades y los tiempos quedan homogeneizados, mezclando el patrimonio y la arquitectura del siglo XX, tal y como la ciudad lo hace, con la frialdad de la yuxtaposición y la seguridad en la unión a través del uso en el plano del suelo. Las fotografías de Basilico otorgan valor al conjunto del espacio, calle hecha de suelos y paredes como escenario cargado de vida urbana contenida.

⁸ "Milán, Berlín, Valencia" [fotografías: catálogo de exposición IVAM] de Gabriele Basilico. Ed.: Actar. Barcelona, 2001.



En el siguiente punto se describen las cualidades fundamentales que hacen de este objeto de estudio uno de los elementos más importantes, ricos y complejos para aproximarse a las ciudades y a su territorio.

En primer lugar centraremos el discurso en los tipos de calles y sus valores, así como se mostrarán las cualidades que determinados proyectos de calles ejemplares aportan a la reflexión sobre ellas que la investigación tiene como punto de partida.

En segundo lugar se definirá el tipo de calle que constituye el núcleo del análisis de esta investigación, deudora de anteriores reflexiones sobre calles centrales de la ciudad, y se adelantarán ciertas características básicas de este elemento. En concreto nos estamos refiriendo a la denominada *Calle Ciudad*, como objeto que atraviesa todo la tesis, casi como metáfora de su reveladora función urbana, desde sus hipótesis y planteamiento inicial hasta sus conclusiones finales, y que va siendo progresivamente trasladada de modo particular a cada una de las ciudades objeto del estudio.

La calle es ciudad

La visión de la ciudad desde lo alto te enseña sus principales calles

Desde aquella lección que aprendimos de que el primer acto al presentarse en una ciudad era buscar el más alto de los campanarios, de la iglesia mejor situada, y subirse a observar (además de buscar inmediatamente después el mercado), comprendimos que la mirada desde arriba de una ciudad nos sitúa frente a ella quizá de la mejor manera posible, precisamente en esa altura en la que aún se distinguen los elementos de su vida diaria (los movimientos de las personas, las fachadas y las cubiertas de sus arquitecturas, los árboles y los monumentos de sus plazas, etc). De esta manera, presentarse ante una ciudad no dista demasiado de aquello que sucede cuando nos presentan a una persona. A través de su cara y de su aspecto, y a través de sus primeros movimientos o gestos, percibimos una primera impresión, que equivocada o no, empieza a formarnos una idea de ella.



- A la izquierda, imagen desde la torre en la plaza principal de la ciudad, calle en dirección al barrio judío de la ciudad, antiguo *ghetto* de Cracovia. Septiembre de 2005. Juan L Rivas
- A la derecha, imagen desde la torre de la Iglesia del barrio al otro lado del río Moldava, la calle atraviesa una de las torres medievales de la ciudad y enlaza con el puente de Carlos que unía las dos ciudades, es el recorrido turístico por excelencia de la ciudad de Praga. Septiembre de 2005. Juan L Rivas

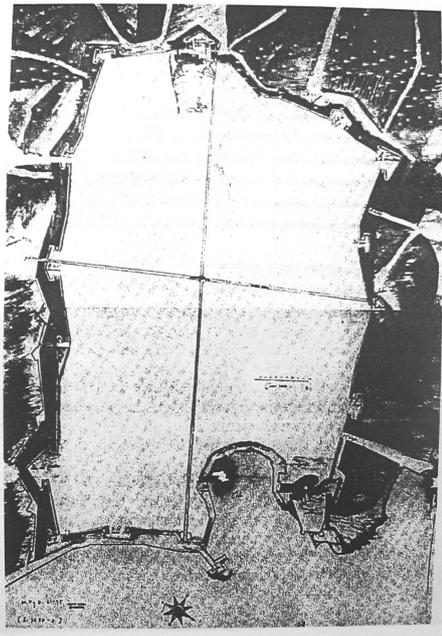
Desde estas posiciones, además de localizar sus accidentes geográficos fundamentales: el puerto, el río, la colina, etc, y de situar sus principales monumentos: su castillo, su alcazaba, su palacio, sus iglesias, sus más altos edificios, etc, perseguimos sus calles. Los itinerarios localizados nos informarán de sus principales direcciones, de sus tensiones, de los orígenes o destinos de los movimientos urbanos, y también nos darán valiosa información acerca de la forma con que la ciudad se ha dibujado sobre el suelo: sus orientaciones, sus geometrías, sus épocas, sus recorridos, así las calles dividen la ciudad en formas interiores reconocibles, tramas o tejidos homogéneos, barriadas entorno a iglesias, bordes de ríos, etc. A esta determinada distancia, como decíamos, se observan también los movimientos en la calle, las aceras más pobladas, los turistas que caminan juntos, los recorridos sinuosos de las bicicletas, las esperas de los coches en los semáforos o los atascos, la veloz aparición de una ambulancia o un coche de bomberos, pero también veremos los ambientes de la calle: las terrazas de bares y restaurantes, los puestos de flores, y también los mítines o los círculos generados por payasos ambulantes, o bien los efectos de los comercios, de los supermercados, de los talleres de coches, los tráficos de las gasolineras, etc. De

todo esto es escenario la calle y todo ello nos habla de las características de la ciudad, de qué tipo de ciudad hablamos y de cómo ha llegado a comportarse así. En definitiva, esta visión oblicua de las calles, que suma a la percepción del conjunto, la de los detalles de su actividad cotidiana, nos da a conocer la ciudad a la que hemos llegado.

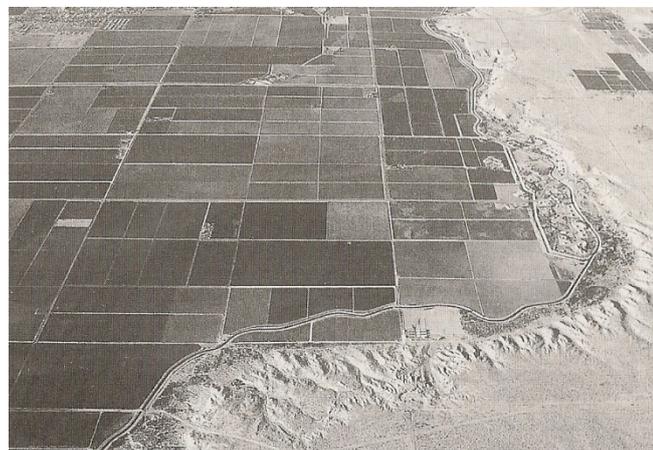
La calle como gesto fundacional

Como sabemos las calles son los elementos organizadores de la ciudad. Las calles aparecen de manera protagonista en todos los momentos fundacionales de la ciudad, esto es, desde su primera fundación hasta las últimas reconsideraciones generales, aquellas que marcan un antes y un después en la concepción que se tiene de ella.

Tal y como se observa en esta imagen conocida de la fundación de la ciudad de Palermo, fundada hacia el siglo VIII a. C., en un puerto natural, por los fenicios con el nombre de Ziz («flor») y que más tarde pasaría a los cartagineses, las calles, en principio siempre rectas reproducen aproximadamente las direcciones norte y sur, y al mismo tiempo acotan el espacio creado para ser convertido en ciudad. La conexión de esta cruz con el puerto natural es un gesto más que natural, continuidad del hombre respecto de la geografía base. La división del espacio en áreas comprensibles, el loteamiento del suelo supuso siempre una extraordinaria cualidad de las calles. Esto es percibido en cualquier fundación, sea cual sea el lugar de la tierra y la época en que se produjera, desde las ciudades asiáticas, pasando por las ciudades del oriente medio, hasta las ciudades coloniales tanto del sur como del norte de América. Siguiendo con la palabras de Rosa Barba, las calles suponen “una imagen de abstracción, una idea del dominio de la irregular geometría de lo rural, el poder de las ideas dominando el entorno”.¹



Quattro canti, Palermo



Land Ordinance of 1785

En este sentido la fundación de una ciudad supone una acción traumática de cambio respecto a las condiciones preexistentes, la ciudad crece sobre el campo, es el triunfo del orden artificial del hombre frente al orden de la naturaleza. Esta búsqueda intencionada del dominio del espacio natural para la creación de asentamientos humanos, sobrepasa los límites de la ciudad extendiéndose al territorio desde siempre (la *centuriación romana* sobre la que se acabaron fundando numerosas ciudades, y que sigue dominando o dirigiendo los crecimientos urbanos de muchas de ellas, o la *malla jeffersoniana*, toda una filosofía que no sólo sirvió para comprender un

¹ Artículo de Rosa Barba “LOS EJES EN EL PROYECTO DE LA CIUDAD”. Revista Geometría nº18

poco mejor la vasta extensión de norteamérica sino que permanece en diálogo constante con la forma de muchas ciudades americanas²).

Resulta curioso comprobar cómo es usada siempre la palabra *trazado* para referirse a las calles de fundación, como *trazados fundacionales*, teniendo en cuenta que uno de los significados de *traza* es *huella* o *vestigio*, y que *trazar* se traduce en inglés por *To trace*, que significa también *rastrear*, *seguir el rastro de*, *seguir la pista a* o más concretamente *buscar el origen*. Para al arquitecto japonés Toyo Ito, “*el trazado es un monumento, lo que queda es la huella*”.³ En este sentido podemos encontrar en *las trazas*, las primeras acciones del hombre sobre un territorio donde, más allá de su arquitectura posterior y de las múltiples conformaciones siguientes de la ciudad, éstas representan el conjunto de líneas de más historia acumulada, líneas resistentes que han logrado permanecer recogiendo mejor que ninguna otra la forma esencial de la ciudad.

Las calles como herramienta de refundación

Las calles son también el instrumento utilizado para renovar la ciudad. Ya desde el siglo XVI, sobre los tejidos preexistentes la arquitectura y el urbanismo trazan nuevos ejes que revelan una nueva fuerza sobre el territorio de la ciudad, son nuevas calles para ciudades nuevas.



- Los cortes producidos en Roma por los ejes que promovió el Papa Sixto V, (S.XVI, 1580-1602), diseñados por el arquitecto Domenico Fontana – que fueron precedidos de las actuaciones parciales del plan de Bramante para el Papa Julius II y el Papa Leo X (S.XVI, 1503-1521), por ejemplo con la apertura de Via Giulia-, instauran una nueva época en Roma, *la escena barroca*.⁴ La ciudad es mostrada ahora al visitante y sus monumentos son desvelados y relacionados entre sí, la ciudad que cambia de escala se superpone a la preexistente.
- La superestructura que definió el barón Haussmann para París (S. XIX, 1853-1870) supuso, como sabemos, una mutación traumática, *una imagen inédita de calles rectas y nuevos edificios*.⁵ Su esquema prácticamente no reutilizaba ninguna calle anterior, su énfasis en ciertos lugares construyó un nuevo París y abrió espacios para una nueva monumentalidad.

² “Scene 3. The continental grid and the Gridded American City” dentro del artículo “The Western city: seven urban scenes” de Mario Gandelsonas en su libro *X-Urbanism: Architecture and the american city*.

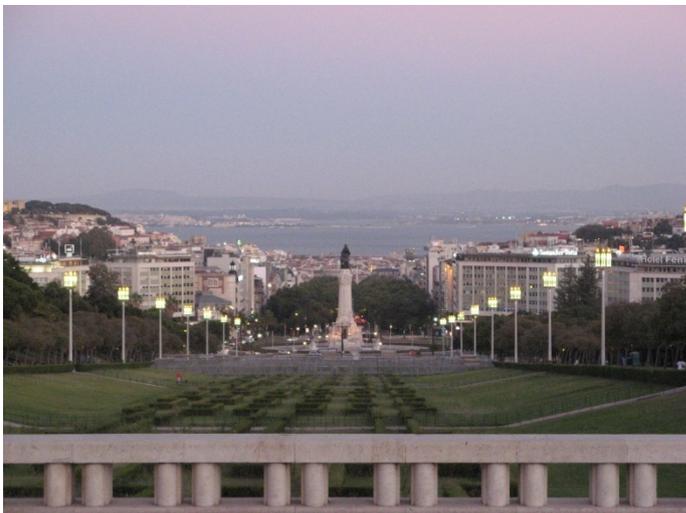
³ Escritos de Toyo Ito.

⁴ Mario Gandelsonas, *Op. cit.*

⁵ Josep Parcerisa y María Rubert “La ciudad no es una hoja en blanco” *Ocho miradas sobre la calle*.



- La apertura de la Ringstrasse en Viena (S. XIX, 1857 y siguientes). Mucho más que una calle. La reconversión del espacio fronterizo abrió la oportunidad para la gran arquitectura de edificios y espacios abiertos absolutamente centrales.
- La apertura de la Regent's Street (S.XIX, 1811) que diseña con sutileza y brillantez John Nash. Por un lado organizó la relación E-O de la city, separando con claridad dos barrios socialmente muy distintos, Soho y West-end, y por otro acercó posiciones lejanas, consideradas hasta entonces periferia, a través de la creación de un determinado espacio para la calle, con el apoyo de la creación de un potente extremo: Regent's Park. ¿Cuánto Londres es Regent' Street? ¿Cuánto a partir de ese momento? Las cualidades de la calle se extendieron a la idea de Londres: ciudad para los nuevos transportes, para las nuevas actividades urbanas, el paseo, el escaparate, la residencia de lujo, los negocios, etc.



- La construcción en Lisboa de la composición Avda. da Liberdade – Praça do Marques de Pombal- Avda. Fontes Pereira de Melo – Praça do Duque de Saldanha – Avda. da Republica – Campo Grande (S. XIX, 1879-1882). La fuerza de su sección y sus potentes enlaces, magníficamente desarrollado el de Pombal a través del Parque Eduardo VII,⁶ y ahora con el funcionamiento del Metro de Lisboa, confirieron a Lisboa una nueva imagen y la capacidad para albergar edificaciones importantes. Lisboa dejó de ser una ciudad de permanentes rincones entre sus colinas para ser una ciudad abierta, en la que sus relaciones internas entre *freguesias* son visibles y claras.

⁶ Con sus 25 hectáreas es el mayor de Lisboa, fue bautizado en honor al rey Eduardo VII del Reino Unido que visitó Lisboa en 1902 para reafirmar la alianza entre los dos países. Abierto como prolongación visual de la Avda. da Liberdade a principios del siglo XX, desde su zona alta supone una de las vistas en sección de la ciudad más reveladora, con las colinas del Chiado y Príncipe Real a la derecha y la del Castelo a la izquierda, con las aguas del río Tajo como telón de fondo.

En la historia se han producido también ejemplos de intervenciones de corte sobre tejidos existentes que vienen de la mano de la ingeniería de los transportes más que de la arquitectura y la construcción de ciudad. Los efectos positivos iniciales son rápidamente transformados en rencor hacia la obra o sumisión por la pérdida de identidad, uno de los ejemplos más claros de ello es expresado con precisión por Marshall Berman en su obra *“Todo lo sólido se desvaneces en el aire”*, la apertura de un eje, aparentemente promovido por la modernidad, es difícilmente digerible por los ciudadanos que han construido la identidad de su ciudad en parámetros -urbanos, arquitectónicos y espaciales- anteriores.



La ciudad de Nueva York desde sus condiciones iniciales sufre en su paisaje las consecuencias del papel de protagonista de los cambios culturales y económicos producidos durante el siglo XX. La densificación de su malla, ocasionada por el aumento del valor del suelo de un lugar en el que todo el mundo quiere estar representado, es uno de los síntomas de esta fuerte centralidad. Marshall Berman nos cuenta como su barrio, el Bronx, se convierte en un símbolo de la creación de una nueva época desde los años 20 a los años 60 en Nueva York. El cambio producido después de la primera guerra mundial en la mentalidad occidental, especialmente en Estados Unidos, es contado como una experiencia traumática de pérdida del centro, provocada por la demolidora visión originada por Moses en su ciudad y en especial en su barrio.⁷

Berman expone esta experiencia personal de destrucción de su antiguo barrio para hacer pasar las autopistas, y esto le sirve para explicarnos la paradoja más importante de la modernidad que no es sino su condición de mutabilidad incesante, la modernidad nace desde cero destruyendo el pasado, y no duda en seguir destruyéndose a sí misma para seguir avanzando. En palabras de James Merrill: *«Como de costumbre en Nueva York, todo se derriba antes de que hayas tenido tiempo de tomarle cariño»*. Es esta pérdida de una posición estable con la que puedas crear referencias lo que caracteriza a la modernidad del Mundo de la autopista que generó el desarraigo de los intelectuales que crecieron como él, en el Bronx, también del propio Moses y que dio origen a movimientos contrarios cuando en los setenta los recursos se vieron agotables y surgió la modernidad que Berman simboliza con el grito en la calle. *“Muerte y vida de la gran ciudad americana”* de Jane Jacobs vuelve a surgir en el panorama cultural de Nueva York al simbolizar este nuevo periodo.

Para Berman, Moses construyó no solamente autopistas sino un modelo de vida, la del automóvil privado, la de clase media que iba a la playa de Long Island. La construcción de un símbolo de ciudad moderna, para demostrar cómo se podía vivir modernamente. El neoyorkino se ha identificado siempre con la modernización y

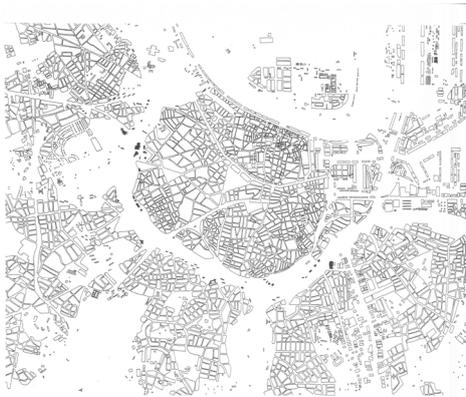
⁷ Robert Moses, político director de obras públicas de la ciudad de Nueva York, con una dosis perfecta de arrogancia, populismo y abanderado de la modernidad se abrió camino a través de la ciudad existente para crear de una manera inmediata, aquí y ahora, un nuevo panorama urbano. Esta modernidad que representa Moses es llamada por Berman: el mundo de la autopista, la importancia de estas nuevas vías que cruzarían los Estados Unidos y permitirían acercarse a los centros de todas las ciudades americanas fue uno de los símbolos del mundo moderno que el optimismo y la abundancia de los 50 y 60 convirtió en elemento inexcusable. *«Cuando actúas en una metrópoli sobreedificada, tienes que abrirte camino con un hacha de carnicero. Simplemente voy a seguir construyendo. Puedes hacer todo lo posible por detenerme»* Robert Moses. [*Todo lo sólido se desvaneces en el aire : la experiencia de la modernidad*, de Marshall Berman. Ed. Siglo XXI de España, Madrid, 1988.]

esto le sirvió a Moses para hacerse portavoz del pueblo, y en su nombre destruir su mundo con los valores que todos estaban proclamando.

«Si comparamos Nueva York con Estambul, podemos decir que una es un cataclismo y la otra un paraíso terrenal. Nueva York es excitante y perturbadora. También son los Alpes; también lo es una tempestad; también lo es una batalla. Nueva York no es hermosa, y si estimula nuestras actividades prácticas, hiere nuestro sentido de felicidad [...] Le Corbusier.

En estas palabras queda reflejado este sentido moderno, eficaz y desarraigado que necesitamos y al mismo tiempo nos desestabiliza. Moses creó la belleza de la propia vía, el paisaje encerrado de las cabinas del automóvil, la imagen soñada del fin del recorrido, y por supuesto su eficacia [...]»⁸

Otros proyectos contemporáneos continúan basándose en la recuperación o renovación de determinadas directrices existentes de la ciudad: espacios destinados a las rondas de circunvalación, cursos fluviales atrapados en lo urbano, etc, que están necesitadas de nueva fuerza. Sobre estas líneas reconsideradas comienza muchas veces una nueva concepción de la ciudad.



De esta manera se muestra revelador el proyecto de W.J. Neutelings para el *Ring de Amberes*,⁹ 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, cargada de usos múltiples y espacios colectivos, incorpora el *Anillo* a la ciudad como un “retal” más, en la disolución entre lo urbano y lo no urbano, que disuelve también las fronteras ambientales y temporales.¹⁰

Encontramos iniciativas similares relevantes en ciudades cercanas como Madrid (*Proyecto de Rehabilitación del Paseo del Prado* o el proyecto para el *Parque Lineal del Manzanares*), en los que la calle aparece más como sistema subsidiario de la continuidad del espacio público, como espacio urbano y natural al mismo tiempo. De nuevo, es la oportunidad para incorporar usos urbanos y cambiar la imagen de buena parte del territorio de la capital.

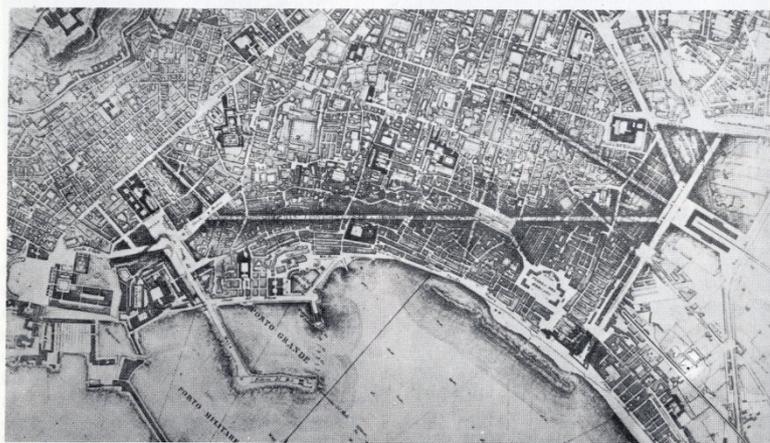
Por último, las calles que inciden en el tejido preexistente, se han demostrado útiles para actuaciones parciales, aunque siempre con la vocación dubitativa de su generalización o su continuidad. Es el caso de los *sventramenti* italianos, herencia de estas actuaciones en la Roma del siglo XVI, y que a lo largo del siglo XVII, XVIII y XIX se fueron produciendo en ciudades como Roma, Palermo, Nápoles o Florencia,¹¹ o bien, de las más recientes aperturas de las Grandes Vías en España.

⁸ *Todo lo sólido se desvanece en el aire: la experiencia de la modernidad*, de Marshall Berman

⁹ A este proyecto nos referiremos más específicamente en el texto siguiente *La calle es una forma dinámica*.

¹⁰ Willem Jan Neutelings, *Explorations into Wonderland*. [“The periphery” Architectural Design N° 108]

¹¹ En Roma, por ejemplo, la Via Vittorio Emmanuelle, Via della Conciliazione, el desarrollo interior de Palermo como paralelismo respecto a Quattro Canti, Retifilo en Nápoles o el desarrollo del cuarto entre Via Cerretani y Via Porto Rossa cerca de la Piazzaa del Duomo en Florencia.



En estas operaciones, al igual que en las de carácter más global, tales como la del París de Haussmann, el ensanchamiento de vías existentes, la creación de otras nuevas con fachadas enfrentadas, la configuración de manzanas de mayor regularidad, abría al negocio inmobiliario una gran cantidad de suelo para nueva residencia central y accesible. Los espacios públicos eran objeto entonces de recualificación y se ponían en práctica las últimas tendencias en cuanto a urbanización y mobiliario urbano. Las ciudades entraban con estas operaciones en la modernidad del momento, equiparándose a las que les antecedían en el empeño, quizá también, perdiendo parte de su singularidad en pro de una adaptación a las demandas contemporáneas de la época.

La calle como conjunto organizado de calles

A continuación hablaremos acerca de los planteamientos urbanos que tienen la calle agrupada en mallas o cuadrículas, en función también de la identificación que los habitantes de estas ciudades tienen con ellas. Aquí también podemos afirmar que sus calles son la ciudad.

Resulta innegable la cercanía con que, por ejemplo, los habitantes de Nueva York y sus visitantes saltan de 5th Avenue a la 42 Street, entienden el espacio dividido por la 5th Avenue en Est y West, o comprenden como diagonal a la Broadway y en principal a la Park Avenue. De la misma manera, la Diagonal, la Meridiana, el Paralell o la Gran Vía son entendidas por el barcelonés como armado de las calle tipo de 20 metros. Estos y otros ejemplos de mallas urbanas pueden ser vistos como simples estructuras de calles organizadas y jerarquizadas. Desde la rígida concepción en 7 categorías y 7x7 tipos de cruces en el Chandigarh de Le Corbusier de 1955, pasando por la fluida visión de las circulaciones de Kahn en Philadelphia, hasta las plataformas peatonales que los Smithson inventaron para el destruido centro de Berlín, el urbanismo ha entendido a las calles como elementos susceptibles de componer órdenes mayores, en virtud a su capacidad para constituir conjuntos, eligiendo calles principales, y secundarias, como mecanismos compositivos, distribuidores y también estructurales. Tanto la imagen de estas ciudades como su buen desarrollo urbano posterior, ha dependido de la asimilación o comprensión de estos órdenes, o por el contrario de su superación, ya que en muchos otros casos, ha sido la arquitectura de la ciudad, y la inventiva de sus ciudadanos, las que han tenido que superar las rigideces del mecanismo, para poder generar ciudad más allá de sus mallas o cuadrículas, simples divisiones o *troceamientos* del lugar de asentamiento.

La calle como expresión de la colectividad

Todo lo que posee la calle como espacio no construido lo tiene como espacio potencial de la colectividad. La realidad sitúa, cada vez más, fronteras interiores y obstáculos para reducir la libertad de movimiento en la calle y limitar su funcionalidad a la de canal de circulación. Pero, a pesar de ello, la calle es espacio público, y en muchos casos, la aparente clasificación de su sección, calzada, acera, espacio de aparcamiento, o la instalación de un sinfín de objetos, extensión de usos comerciales, culturales, políticos o sociales (véase las terrazas de las cafeterías, los

puestos ambulantes de libros, los improvisados escenarios para mítines políticos o las mesas de recogida de firmas para la defensa de cualquier cosa viva o muerta), quedan absolutamente ninguneadas por la apropiación masiva de toda su sección, como plano igualitario, por la gente. En estos momentos se demuestra la función identitaria de determinadas calles, cargadas de sentido, cuando por ellas la ciudad, a través de sus ciudadanos, se manifiesta.

Cuando un acontecimiento masivo se produce en la ciudad se lleva a cabo un redibujo de esta, señalando las vías principales o más significativas para que lo que tenga que suceder suceda. También los tiempos, los inicios, las paradas, las conclusiones de estos actos marcan lugares extremos de calles o espacios públicos que trascienden de su fisonomía espacial y entran en el rango de lugares míticos, pegados al acervo colectivo: el comienzo en Central Park de la maratón de Nueva York y su recorrido inicial zigzagueante en el parque y la 5th Avenue, para cruzar por el Madison Avenue Bridge para luego volver a la Isla de Manhattan y recorrer la 2th Avenue, girar sobre sí misma en Lexington y tomar dirección a Queens, pasar por Brooklyn, para llegar a Staten Island...este recorrido trasciende de la lógica urbana y convierte en importante a la dimensión territorial y geográfica de la ciudad, utilizando el potencial visual de sus puentes y de sus orillas, continuamente atravesadas por la marea humana.¹²

Estas mismas lecturas pueden hacerse para otras ciudades y otros acontecimientos: la Love Parade en Berlín y su colonización del Tiegarten como verdadero corazón verde de la ciudad; la magnitud urbana y la explosiva manifestación de religiosidad y tradición de la Semana Santa de Sevilla en la que algunas cofradías llegan a procesionar más de 10 kms por las calles de la ciudad; el Carnaval de Río de Janeiro, las manifestaciones contra la guerra o contra terrorismo, las celebraciones de los triunfos deportivos, etc. Patrimonio es un concepto mucho más amplio si se observan todos estos acontecimientos.

El protagonismo de algunas calles o de algunos espacios concretos construye un plano en la memoria colectiva difícilmente destructible. Lo que no entre dentro de este plano, lo que no conecte con los ciudadanos y se sume a los lugares centrales que identifican la ciudad, quedará siempre al margen de lo urbano, independientemente de sus condiciones urbanas o arquitectónicas.

¹² Maratón de Nueva York: es una de las más masivas; anualmente participan unas 38.000 personas. La primera edición fue el año 1970, con 127 corredores. Usualmente se corre en noviembre de cada año. Está homologada como una de las *gold road races* para el 2008 por la IAAF. [Wikipedia, La enciclopedia libre]



El salto de escala entre el uso de las aceras que tan detalladamente describía Jane Jacobs y el uso de ciertas calles para estas manifestaciones no es tan grande. Aquellas cualidades de seguridad, confianza, vigilancia, comunicación y contacto que se producían en algunas de las buenas calles cercanas a Jacobs, son también los argumentos para explicar en buena parte la elección de los lugares. El peso de la historia de la ciudad o la presencia de arquitecturas emblemáticas o espacios cargados de simbolismo dotan también a la calle de una elevada dosis de comunicación con la gente, de sentido de propiedad, de la seguridad de estar en un lugar propio, en contacto con otros miembros de tu comunidad con unas ideas o acciones a expresar comunes.

«Al hablar de la seguridad en las aceras de una ciudad, dije que era altamente conveniente, incluso necesario, que detrás de cada par de ojos presentes hubiera una convicción casi inconsciente de prestar sostén y apoyo a la calle cuando se presenta una ocasión para ello: es decir, cuando un ciudadano ha de escoger, por ejemplo, si se responsabiliza o abdica en el momento de combatir un caso concreto de barbarie o de proteger a los desconocidos. En la base de esta convicción se encuentra lo que llamaremos “confianza”. La confianza que eventualmente pueda ofrecer una calle se componen de muchos y muy ligeros contactos establecidos en sus aceras. Surge de las personas que se paran en un bar para beber una cerveza, charlan con los tenderos o el quiosquero de la esquina, confrontan opiniones con los otros clientes de la panadería y saludan a viva voz a los dos mozzalbetes que beben limonada a la puerta del jardincillo de su casa, vigilan el alboroto de las niñas que esperan la hora de almorzar o cenar, sermonean a los niños en general, cambian impresiones con el droguero sobre las perspectivas de un nuevo empleo y compran a préstamo en la ferretería por valor de un dólar, contemplan y admiran el bebé recién nacido de los vecinos de la esquina y se alivian o compadecen por la manera de aventajarse que tiene la chaqueta comprada el mes pasado[...]

La mayoría de todos estos movimientos y actividades –contactos- son absolutamente triviales, pero su suma no lo es en absoluto. La suma de todos estos casuales, triviales y públicos contactos a un nivel local –repito-, la mayoría de ellos fortuitos [...] da como resultado un sentimiento de identidad pública entre las personas, una red y un tejido de respeto mutuo (público) y de confianza. La ausencia de esta confianza es un verdadero desastre para las calles de una aglomeración urbana de cualquier tipo[...]

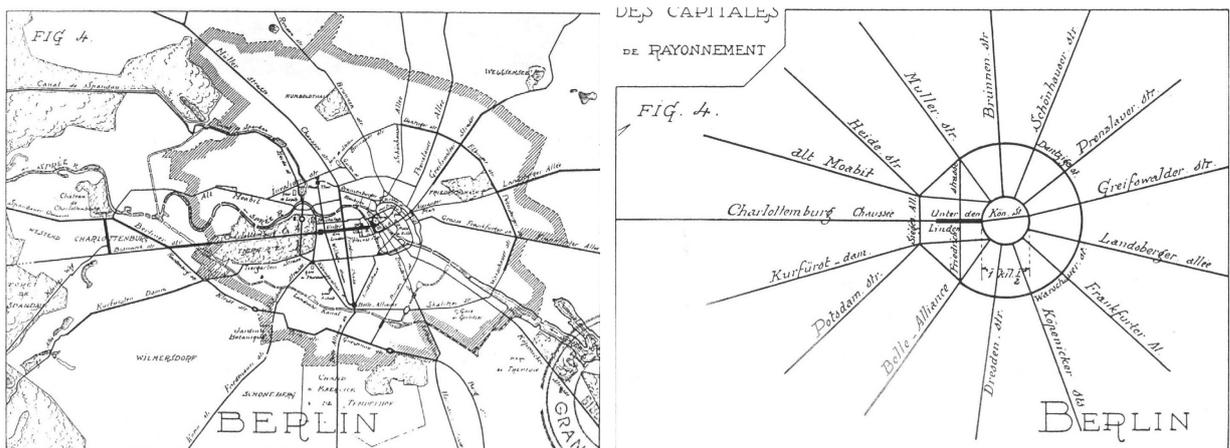
Jane Jacobs, *Uso de las aceras: comunicación y contacto*, en su libro “Muerte y vida de las grandes ciudades”.

Las calles son, en este sentido, lugares para la gente: arquitectura, paisaje lejanos e inmediatos, movimiento, actividades, ruido...todo conforma el escenario para el desarrollo de *la vida urbana*.¹³

¹³ El músico alemán Steve Reich, afamado compositor contemporáneo, utiliza el ritmo y los sonidos o los ruidos, para generar atmósferas envolventes, reflexivas, intensas y dinámicas a través de una música basada en la variación, la seriación y la matemática. En su composición *City Life* introduce sonidos grabados por él mismo en los alrededores de su casa en la ciudad de Nueva York. En el último de los movimientos usa trozos de la comunicaciones del Departamento de Bomberos de Nueva York durante el incendio en 1993 del World Trade Center. Steve Reich, *Proverb/Nagoya Marimba/City Life*. CD. Nonesuch Records, 1996.

La calle es una forma y esta forma es dinámica

Cuando en sus *Etudes sus les transformations de Paris*, Eugène Henard establecía la comparación entre la forma en planta del esquema simplificado de Berlín con la de una espada, cuya empuñadura fuera el cruce de la calle Unter den Linden con la Friederichstrasse y la hoja fuese la vía que penetra hasta el centro del Tiegarten, no estaba jugando simplemente con dos imágenes que se parecen. Estaba situando la forma de la ciudad en función de la forma de esas determinadas vías, otorgándoles la responsabilidad de soportar el peso de la espada, una forma que apunta hacia el oeste, que atraviesa el punto de máxima tensión entre fronteras que siempre significó la Puerta de Branderburgo. Estaba, en definitiva, haciendo comprensible la forma de Berlín, dándole un sentido, y para ello se dejaba guiar por la forma de las calles del momento, en concreto por la rectificación que supuso la creación monumental de la Unter den Linden.¹⁴



Entre nuestros paisajes y movimientos contemporáneos se pone de manifiesto la necesidad de compatibilizar una mirada estructural para las calles con otra sensible ante los hechos mínimos que se producen en ellas. Dicho de otro modo, hemos de ser capaces de cargar de sensibilidad nuestra percepción estructural de las formas y las acciones desarrolladas en la calle. Del mismo modo, la mirada sensible, ocupada frecuentemente de localismos o sectorizaciones imprescindibles, que mejoran la calidad de vida de las ciudades a su paso por ellos, deberían ser, a pesar de ello, conscientes de su participación en la estructura general de aquello urbano a lo que pertenezcan, por muy imprecisa o confusa que pueda ser dicha estructura.

Para construir esta forma cargada de ambas perspectivas es necesario, en un primer paso precisar el conjunto de elementos que componen la calle, aprendiendo a manejarlos, aislados o agrupados, en diferentes situaciones o estados, contando también con la información de sus posibles variaciones y oportunidades de utilización. En un segundo paso, habrá que reflexionar acerca de la percepción de su complejidad, acerca del modo con que trabaja internamente, acerca del papel que juega el observador como una pieza importante de este conjunto, del tiempo, la velocidad o el ritmo como constructores fundamentales de esta percepción.

¹⁴ Sobre la forma urbana de Berlín y su asimilación a lo largo de la historia, nos referiremos en el apartado siguiente al tratar el proyecto de calle en secuencia que propuso Manuel Solá Morales para el concurso de Berlin Morgen de 1990.

Elementos de la calle, la calle como línea.

*Al peregrino por tu causa vemos
alcázares dejar, donde, excedida
de la sublimidad la vista, apela
para su hermosura,
en que la Arquitectura
a la Geometría se rebela,
jaspes calzada y pórfidos vestida.
"Soledades", Luís de Góngora*

*"Todas las formas que vemos son geométricas, emblemas,
verdaderos receptáculos de energías"*
Pablo Palazuelo

En un principio, si despojamos a la arquitectura de sus vestimentas, obtenemos formas geométricas -o geográficas-, de cuya simplicidad podemos servirnos para comprender de una manera sencilla ciertas bases de la arquitectura, de sus partes, sus elementos o sus relaciones.

Algunos primeros elementos básicos que dan forma a la calle son fácilmente comprensibles si, apoyados en la geometría, asimilamos calles a líneas.

Ya incluidos en su definición encontramos los principales elementos que, presentes también en la linealidad de las calles, podemos identificar como básicos, estos son:

- La directriz de la línea, su dirección, recta o curva, simple o compuesta.
- Los extremos de la línea, el inicio y el fin de la misma.
- Los cambios de directriz, que provoca inicios y fines sucesivos, o lugares de articulación entre una directriz y la siguiente, esto da lugar también en tramos de la línea compuesta o series de líneas en continuidad.
- La línea es posible entenderla como trazado, con origen y fin, por tanto tiene una vocación direccional, un sentido dominante, aunque puede ser entendida siempre a la inversa: la línea es por tanto un vector.
- La línea se compone también de sus cambios, desarrollos o despliegues: su directriz polariza el conjunto del plano convirtiendo en suyas el resto de líneas paralelas, sus paralelas; de la misma manera imanta la dirección perpendicular a la principal, como sucesión de puntos paralelos a la directriz principal, que puestos en línea, dan lugar una perpendicular; la diagonal es un estado intermedio en relación a los dos anteriores; la variación es una pequeña desviación de su dirección, ofrece formas *arpegiadas* o *abanicadas*, etc

Grandes ejes urbanos como construcciones lineales

Desde este punto de vista geométrico, pueden ser vistas algunas de las grandes calles de las ciudades más conocidas, a pesar de sus particulares orígenes y características específicas. En París, la gran Avenida de *Les Champs-Élysées*, iniciada como una modesta alineación de árboles en 1640 en continuidad del Louvre y el Palacio de las Tullerías, es en realidad una simple línea recta compuesta a lo largo del tiempo, de 9480 metros en la actualidad -1880 metros es la longitud de los Campos Elíseos propiamente dichos -. Su directriz representa, por un lado la perpendicularidad de la génesis de la ciudad, en el cruce con la *Rue de la Cité* que junto a la *Rue Saint-Jacques*, al sur, y la *Rue Saint-Martin*, al norte, que cruzaban el Senna por la a través de la *Ile de la Cité*. La tangencia respecto al meandro del río en ese punto de cruce le otorga todo el peso posicional posible, incrementado además por la importancia de su extremo-origen, con la actual Museo del Louvre –de hecho, la directriz pasa por el centro del patio del museo, ahora coronado con la pirámide de la actuación del arquitecto de origen chino, Pei, y conforma el eje principal de la urbanización de los Jardines de las Tullerías. Podríamos considerar a la calle compuesta por una serie de directrices rectas y alineadas, con una serie de puntos de

articulación aunque sin modificación alguna en cuanto al ángulo: el obelisco de la plaza de la Concordia, el Arco del Triunfo – a partir del cual se denomina *Avenue de la Grande Armée* –, la *Place de la Porte Maillot* en el cruce con la ronda interna o *Boulevard Périphéric* – la calle responde ahora a *Avenue Charles de Gaulle*, el *Point de Neuille*, hasta llegar a su, en principio, punto final, el contemporáneo *Arc de La Défense* (1989)–aunque la directriz aún se prolonga más con el *Tunnel de La Défense*. Un línea pues construida a lo largo del tiempo y que participa del juego geométrico de la planta de la ciudad desde su origen.

Así podríamos también describir otros grandes ejes que forman parte de la imagen de grandes ciudades:

- Aquellos que son emergentes respecto una trama coetánea y proyectada en conjunto, como los 9260 metros de la *Park Avenue* en Manhattan, mediante sus extremos como confluencia también de líneas, su sentido sur-norte, la Diagonal de Barcelona con sus 10100 mts recientemente finalizada en su contacto con el mar, la *Jan Marg* de Chandigarh, 7100 mts, objeto de numerosos intentos para dotarla de contenido, con un monumental extremo norte, o el *Eje monumental de Brasilia*, de directriz curva, sin extremos reconocibles, de 16,3 kms de longitud, con un único punto intermedio de reinicio o articulación, el que coincide con la gran vía-parque institucional central.
- Líneas o transectos independientes a las tramas, la secuencia ya mencionada de Avda. Liderdade-Avda. República en Lisboa o la Avda. Insurgente de Mexico D.F.

En relación al estudio de su directriz, resulta paradigmático la mencionada apertura de Regent's Street en Londres a principios del siglo XIX, que, aunque de mucho menor tamaño que lo grandes ejes nombrados con anterioridad, elabora una cuidada sumatoria de directrices, rectas y curvas, sus ingeniosos extremos y sus negociadas articulaciones, que le confiere una directriz compuesta en tramos que no le hace perder ni un ápice de su sentido de linealidad. Es un antecedente de aquellos proyectos del XIX y principios del XX, que centraban su preocupación en controlar el espacio urbano a través de la arquitectura, decidiendo en composiciones conjuntas el diseño de la edificación y la urbanización, y obteniendo así la forma resultante de la calle como combinación y juego de ambos recursos:

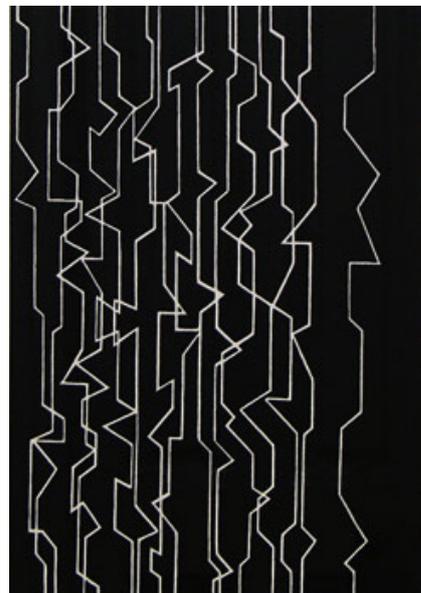
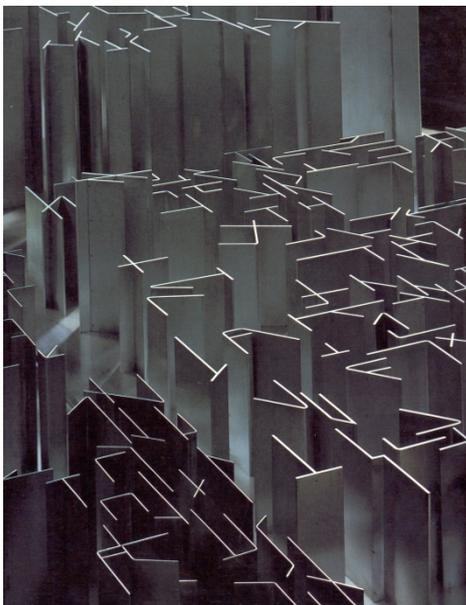
- La producción del tejido para la ciudad jardín de Unwin y Parker, con ejemplos como *Letchworth*, de 1903.
- La proyección tridimensional como objeto arquitectónico global de la *Unter den Linden* de Cornelius van Eesteren en 1920.
- La invención de una directriz que obtenga el máximo rendimiento de las condiciones topográficas, en algunas de las *Siedlungen* alemanas de entreguerras, como la Siemmenstadt en Berlín, 1929-1931.

Bajo un prisma más geográfico, es interesante estudiar la disposición del viario en Berlín, cuya insistencia en la creación de líneas de ligera variación en cuanto a su paralelismo, permite a la ciudad adoptar una forma urbana muy geográfica, emulando la continuidad del río *Spree* en ese territorio tan horizontal. Así tenemos dispuestas sobre el plano de la ciudad líneas que recorren el sentido este-oeste, tal y como lo hace el río, con una ligera convexidad hacia el norte, desde la infraestructura ferroviaria de cercanías o *S-Bahn*, que zigzagueen con la directriz del río, hasta la original secuencia formada por la *Unter den Linden*, y sus dos extensiones a ambos lados: al este, desde la *Alexanderplatz*, que funciona como articulación y enlace: la *Karl-Marx-Allee* hacia el este y la *Strasse des 17 Juni* que cruza el *Tiegarten*, para pasar a denominarse *Bismarkstrasse*. Si bien es la avenida *Kufürstendamm* la que acaba por adquirir mayor importancia en el oeste de la ciudad, con ligera direccionalidad hacia el suroeste, en dirección a *Potsdam*. Toda esta secuencia direccional es perfectamente leída por el arquitecto Manuel Solá Morales en su proyecto para el concurso *Berlin Morgen*, situando una nueva línea de este conjunto, en esta ocasión tangente al *Tiegarten* y enganchando brillantemente los corazones urbanos de las dos ciudades divididas por el muro hasta 1989, configurando una línea con dos potentes extremos preexistentes: *Alexanderplatz* en el Berlín oriental y *Kufürstendamm Platz* en el occidental.

Desde el momento en que podemos asimilar la calle a una línea podemos también operar con ella con las posibilidades y libertad. Quizá sea por ello que la búsqueda constante de formas, que muchos artistas han llevado a cabo, nos resulta tremendamente cercana y sus resultados útiles, encontrando un campo de investigación común a arquitectos, pintores y escultores: el del desarrollo y evolución de las formas lineales, aisladas o en composición. En él se ha perseguido el poder y la influencia que la línea ejerce sobre otros elementos del plano o del espacio, la vocación que posee para contener información, su capacidad tanto para representar emociones como para cumplir cometidos. Podemos encontrar ejemplos de esta búsqueda en todo el siglo XX, pero quizá de aquellos más sobresalientes que muestran una preocupación explícita por las representaciones fundamentadas en la geometría, podemos citar el cubismo de Picasso, Braque o Juan Gris, la abstracción de Kandinsky, Malevich o Paul Klee, el neoplasticismo de Mondriaan o Theo van Doesburg, el op-art de Victor Vasarely o Eusebio Sempere, y la mirada contemporánea de artistas como Pablo Palazuelo, Licia Galicia o Jorge Martins, entre otros.

La incorporación del espacio entre líneas, el movimiento, traslación o desplazamiento de líneas originales, la construcción de sistemas o conjuntos cargados al mismo tiempo de órdenes locales pueden ser los rasgos distintivos que comparten estos últimos artistas contemporáneos.

En la obra de Palazuelo, el desarrollo de la abstracción y el uso de la geometría, están íntimamente ligados a un proceso racional basado en el descubrimiento - no invención- de nuevas formas. Este *proceso descubridor* constante que guía su trabajo se traduce en una tensión manifestada a través de las variaciones interminables de las formas. En palabras del arquitecto Manuel Gausa, *“las formaciones/formulaciones de Palazuelo sugerirían un nuevo tipo de organización compleja y orientada a un tiempo, que podría ayudar –conceptualmente– a imaginar nuevos tipos de estructuras aplicables a una comprensión de la arquitectura y del territorio, en los que la idea de matriz interna, la recurrente iteración vacío-leno/figura-fondo o la capacidad para generar conjuntos y subconjuntos de intercadencia variable tendrían especial significado al primarse una relación discontinua e interconectada entre las partes más que una visión jerárquicamente unitaria. Muchas de las estructuras de Palazuelo podrían ser interpretadas como “diagramas” de posibles configuraciones espaciales en las que apreciaríamos un nuevo tipo de orden más flexible que no significaría control absoluto sino capacidad de relevo y relación. De cambio e intercambio.”*¹⁵



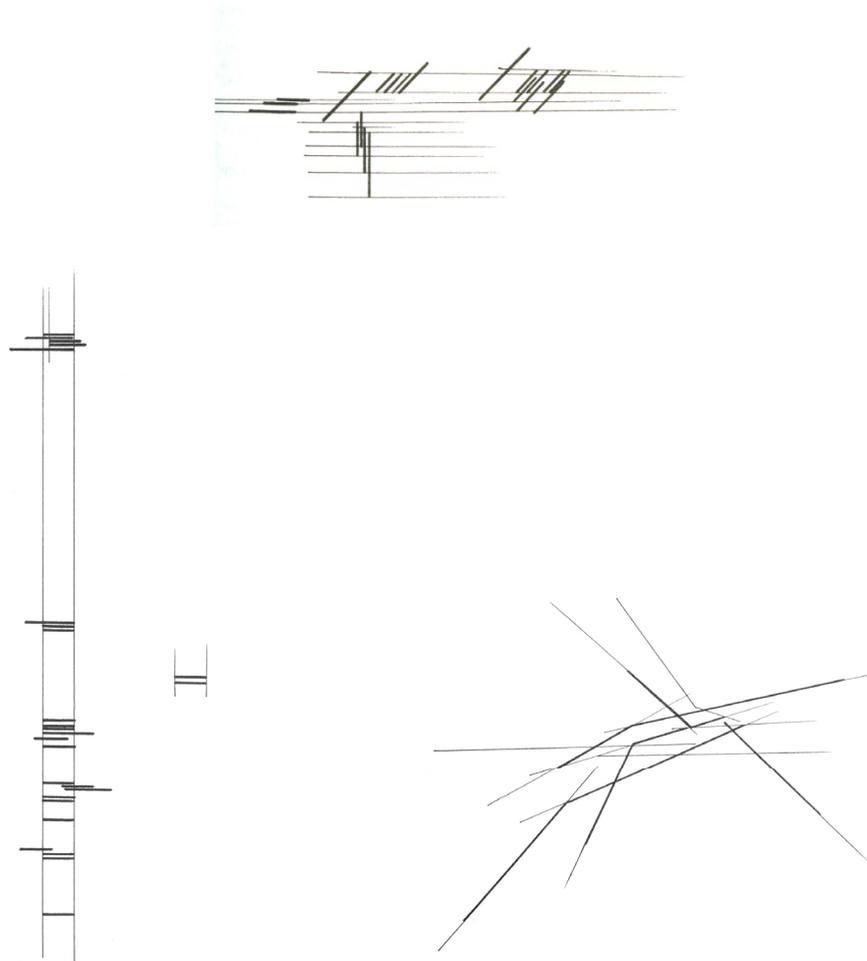
La obra pictórica y escultórica de Palazuelo presenta una suma de geometrías particulares integradas en un orden superior en el que se pueden generar secuencias que atraviesan estas geometrías, direcciones aparentemente ocultas, enlaces superpuestos, etc. *Un orden en tránsito*, como nos relata Palazuelo,¹⁶ *inestable*,

¹⁵ “ORDEN NO significa ley, sino capacidad de relación” de MANUEL GAUSA, La Vanguardia, Barcelona, 2004.

¹⁶ “La forma com a recerca”, Pablo Palazuelo - Kevin Power, Revista Quaderns nº218, “Mobilitat”.

que permite la versatilidad de una identidad en construcción con unos parámetros permanentes o constantes en el tiempo, unas herencias cuyas relaciones entre sí son mutables. La suma de artificialidades de racionalidad concreta que da origen a una organicidad muy preparada para inserirse en sistemas naturales.

Por otro lado, Licia Galicia (Teramo, Italia, 1966) muestra en sus dibujos preparatorios de las esculturas de su obra *Sistemi*,¹⁷ la capacidad evocadora de la línea y de la suma de líneas, reflejo de un pensamiento complejo, que es móvil y fuerte al mismo tiempo, los ritmos, los giros, los quiebrros de sus estructuras, que se suman, que se cortan, nos hablan de la capacidad de la red para hacerse múltiple a la vez que direccional, para sumar la pequeña escala con la estructura grande. Sus pequeños apuntes encierran fuerzas locales en órdenes generales, rugosidades dentro de tersuras, mallados intensos o extensos.

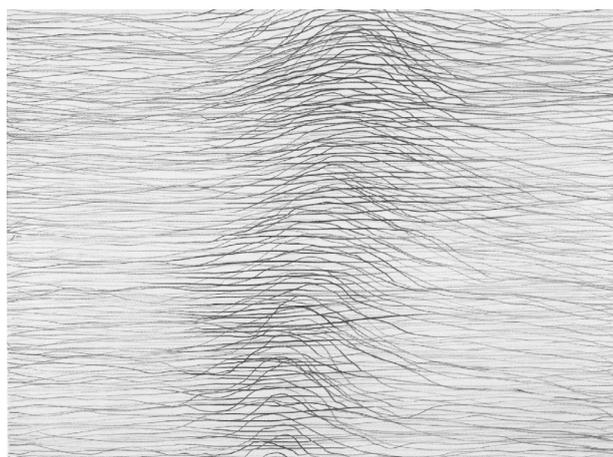


Finalmente, el pintor portugués Jorge Martins (Lisboa, 1940) es fiel a la máxima de Plinio el Viejo que se convirtió en lema de los artistas antiguos “*Nulla dies sine linea*”, utiliza sus diseños como campo de constante experimentación, un *work in progress*, en el que queda reflejado un proceso, es un lugar de memoria. Estas son memorias íntimas, personales, aunque nunca explícitas, y sobre todo, memorias del propio dibujo. Jorge Martins ha experimentado, explorado y alargado de modo continuo los límites y las posibilidades del diseño –y de la pintura-, convocando entonces, en la superficie del papel, todos los estados de la línea, en blanco y negro, todas las formas que inventarió y coleccionó pacientemente.¹⁸

¹⁷ *SISTEMI*. Licia Galicia. Museo Laboratorio de Arte Contemporáneo de la Universidad de La Sapienza de Roma. Editorial Lithos. 2001.

¹⁸ “*Formas nómadas que ora derivam de um universo abstracto ora entretêm uma relação mais próxima com a realidade dos objetos, dos corpos e das paisagens naturais e construídas*” Rita Fabiana, “Projecto Desenho, There is no end, but addition”, en Jorge Martins Projecto Desenho, 2002-2007, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa/Paris, 2008.

Estos ejemplos pueden hacernos calibrar mejor las enormes posibilidades para trabajar componiendo líneas –y por tanto también calles–, para cumplir las funciones o los objetivos que sean necesarios en los contextos urbanos actuales: reconociendo la coexistencia en la forma de la calle tanto su propia geometría, muchas veces encerrada, como el campo de posibilidades que ofrece el despliegue formal de esta: paralelismos, perpendicularidades, oblicuidades o diagonalidades, serie y variación. Tal y como nos recuerda Josep Parcerisa, refiriéndose a los proyectos de la periferia contemporánea, *“es preciso que las propuestas sean relativamente introvertidas, que no conviertan la geometría en un asunto de principios o de estilo”*, dirigiendo el trabajo hacia la organización de las formas, la modulación de las transformaciones, un cálculo de *geometrías variables*. Dicho también de otro modo, los estados intermedios del dibujo pueden ser tan útiles como los estados finales, y marcan además una dirección de la reflexión, un movimiento en la transformación que prioriza unos parámetros frente a otros. Podríamos decir pues, que hay que aumentar el dibujo impreciso para perseguir a la realidad.



Interferencias. J. Martins, s.d.



Uma casa no campo. J. Martins, 2003.

Cuando la línea se hace calle, la aparición del espacio y de la arquitectura.

La línea se transforma en calle vistiéndola de nuevo de *jaspes y pórfidos*, y para ello es necesario que adquiera dimensión en la dirección perpendicular a su directriz, esto es, que adquiera espesor o anchura. El espesor de la línea no es otra cosa que el espacio interior de la calle, conformado por un plano del suelo –la calzada y la acera -, unos planos verticales, las fachadas o arquitecturas de borde, y un plano de techo – el cielo abierto-.

La calle supone la mayor superficie destinada a espacio no ocupado de la ciudad, sobre todo si la miramos a través de su longitud de contorno, es decir, de la línea del plano que supone la yuxtaposición del espacio construido u ocupado, del espacio libre. Así vista la calle constituye un elemento de arquitectura, espacio definido por el juego de los volúmenes de su contorno bajo la presencia de la luz, y como tal es analizable en función de sus componentes o elementos constituyentes:

- Los elementos que terminan de fijar la línea al suelo de la ciudad, la rasante o la pendiente, también sus momentos de cambio.
- Los elementos que organizan su superficie horizontal: calzada, aceras, espacios de aparcamientos, espacios privados no ocupados frente a las casas, plazas o parques adheridos, etc.
- Los elementos que construyen los planos verticales de la calle: alzados o fachadas, volúmenes y arquitecturas.
- Los elementos que relacionan los anteriores: la sección, las sucesivas secciones, los cambios de sección; las plantas bajas como membrana más o menos osmótica entre edificación y acera; los cruces o esquinas, como lugar de doble fachada de la arquitectura, de presencia de la calzada transversal, de las calles transversales a la principal; los cambios en altura de su plano del suelo, la diversificación de esta superficie horizontal, generalmente usada para la confluencia de transitos distintos, etc.
- Los elementos que pertenecen al espacio urbano de la calle: mobiliario urbano (quioscos, cabinas de teléfonos, paradas de autobús, bancos, elementos de iluminación, papeleras, fuentes, esculturas, etc), arbolado, jardineras o parterres, zonas verdes de la calle; las señales o indicaciones, la publicidad, los expositores, etc.

La bondad de una calle, la calidad de su proyecto, depende en gran medida de buenas decisiones sobre muchos de los elementos anteriores, como materiales con los que componer su imagen global, más allá de su forma general o disposición en la trama urbana, o de las relaciones que establezca con la geografía urbana en donde se inserta. Para poder calibrar las posibilidades operativas de estos elementos, es necesario definir las cualidades o los defectos que pueden derivarse de su utilización.

La mayor parte de todos los elementos que conforman la calle pueden aglutinarse en tres conjuntos o tres operaciones, base de su proyecto como arquitectura –urbana y territorial-, que están relacionados, respectivamente, con el contacto continuo o la fricción que se establece en la calle entre estos componentes, en las distintas direcciones del espacio:

- el trabajo con su **sección**: *la fricción de la calle en su interior.*
- el trabajo con sus **cruces**: *la fricción de la calle con la direccionalidad transversal.*
- el trabajo con su **contorno**: *la fricción de la calle a lo largo de su directriz.*

Veamos a través de una serie de calles ejemplo como puede operarse con estas bases, en proyectos que se fundamentan en la mezcla inteligente de sus componentes y en su diversificación o enriquecimiento formal.

Calles para la mezcla

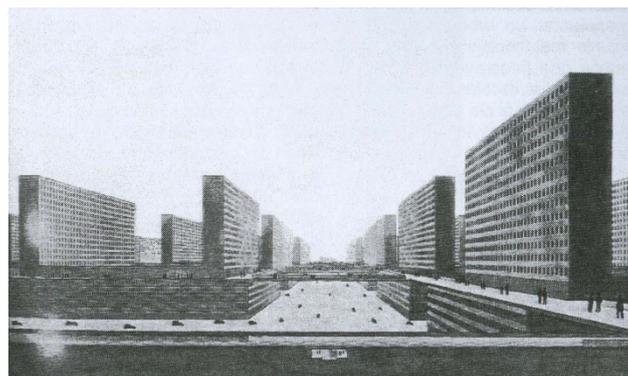
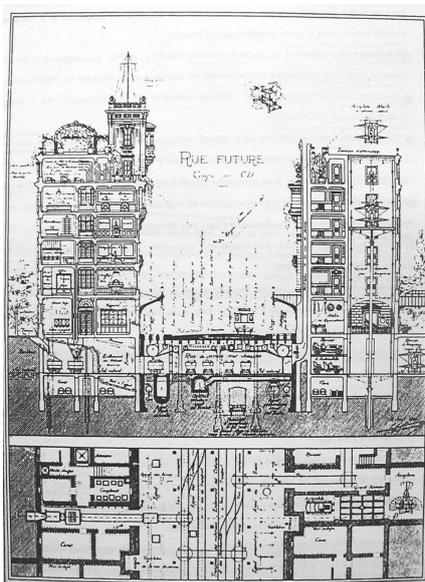
Las múltiples velocidades que se superponen en ciertas vías importantes que cruzan la ciudad o el territorio, y la gran capacidad para establecer relaciones cercanas y lejanas que su tamaño, su posición y su continuidad

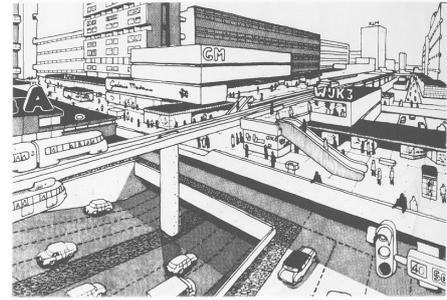
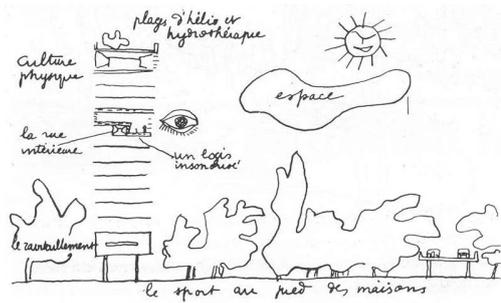
ofrecen, hace necesario responder desde su proyecto a esta superposición. En las últimas décadas son muchos los trabajos ejemplares que han sabido sacar partido a tal potencialidad. Desde los proyectos sobre grandes autopistas inmersas en el tejido plenamente urbano, a las reflexiones sobre los espacios de las carreteras interurbanas, incluidos los pequeños trabajos de contaminación natural del paisajismo urbano.

En esta doble, en el fondo múltiple visión, de los objetos urbanos de la calle, la funcionalidad viene representada por la conectividad y la accesibilidad a todas las escalas, incluida la pequeña escala, donde el paisaje de la calle debe sintetizarse, para dar a través de gestos mínimos, claves de escala urbana o incluso territorial. Tres son los instrumentos del proyecto que utilizaremos para la mezcla: la sección, el cruce y el contorno. Estos lugares de la intervención fueron motores de determinados proyectos elaborados con la confianza de enriquecer las posibilidades de intervención contemporánea, sobre todo en relación a los habitualmente rígidos sistemas de movilidad, como *leitmotiv* contemporáneo de la fusión de escalas.

El espacio en sección: anchura y relación. Apoyados en el conflicto entre tipos de circulación, la urbanística del siglo XX ha discutido la mejor manera para distribuir en su sección tráfico tan distintos, cuando el automóvil representaba ya el principal flujo en la mayoría de las calles de la ciudad. En este sentido destaca, sin duda, la discusión acerca de la división del plano del suelo, la fusión de arquitectura e infraestructura de servicios y movilidad representada por Eugène Hénard a través de su *Rue Future* (1910); los planteamientos generalistas de “*La ciudad vertical*” de Hilberseimer (1927), o los proyectos concretos de Le Corbusier, desarrollando por ejemplo cruces a distinto nivel de las diferentes calles en *Chandigarh* (1951), ideas que están en la base de su arquitectura –cuando sitúa circulaciones bajo los edificios a través de los *piloti*, o usos colectivos en plantas intermedias en la *Unité d’Habitation* (1947-1952)-, todas estas imágenes abrían el campo de trabajo de la sección de la calle como un elemento espacialmente sofisticado que ofrecía un sinfín de posibilidades de proyecto. Recordemos los casos extremos que representan, del proyecto para el *Hauptstadt* de Allison y Peter Smithson, entre 1957-1962, con su doble sistema de circulación mediante la construcción de plataformas elevadas y escaleras mecánicas; o la multiplicación de la superficie de rodadura, transporte privado y público, y paseo o acceso a los comercios y a los edificios residenciales, del *Plan Pampus* de Bakema y Van den Broek, en 1965.

Proyectos urbanos en los que sabiamente se domestica a la parte infraestructural de las calles pero sin menospreciarla, sin borrarla o 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 ésta serie los proyectos de Manuel Solá-Morales, auténtico maestro en el trenzado espacial de las circulaciones, por ejemplo con su proyecto para *La Supraelevata* de Génova, o los trabajos de José Luis Gómez Ordóñez para el *Plan Basurto-Olabegua* o, más recientemente, para el *Concurso del Centro Direccional del Prat de Llobregat*, en colaboración con el arquitecto Josep Parcerisa, para la creación de un extremo central nuevo para la Gran Vía de Barcelona.





El momento del cruce: posibilidades y acontecimiento. He aquí otro mecanismo que aumenta de la complejidad de la calle, en favor del aumento de la interacción positiva con la ciudad en la que se integra: el juego de la diversidad horizontal. Si en el punto anterior valorábamos la consideración múltiple del suelo y por tanto la diversificación de la sección vertical de la calle, de su 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.

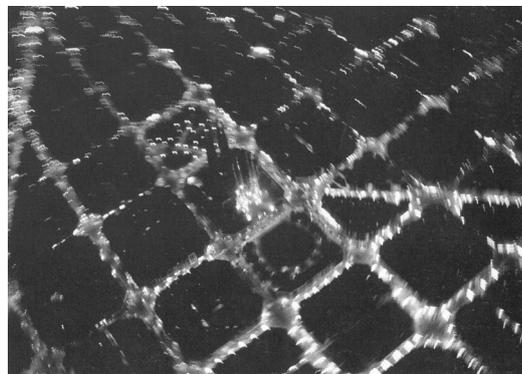
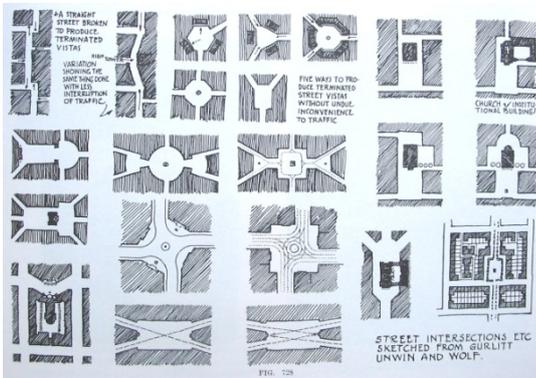
¿Por qué es singular el momento del cruce? Al generarse posibilidades de movimientos diferenciados, crecen así el número de direcciones y sentidos que deben organizarse, así, en el cruce el consumo de espacio de la infraestructura es mucho mayor, desaprovechar esta capacidad espacial en lugares dedicados exclusivamente al tráfico, es un costo demasiado elevado en un territorio que ha convertido también en esenciales éstos lugares. Lugares *hiperconectados* y referenciales por múltiples vías o canales 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.

Hemos mencionado con anterioridad algunos de los méritos de la apertura de la Regent en Londres. Uno de los más importantes es, sin duda, la creación de un lugar significativo en el cruce de la Picadilly Street con la Regent Street, este Picadilly circus es al mismo tiempo límite o frontera entra barrios, enlace definitivo de la calle Regent con las calles que la dirigen a la Westminster y a Carlton House, y también es un espacio singular, la esquina curva protagonista con la escultura y la fuente a su pie, la llegada de la edificación en curva de Regent, la potente acera como alfombra a la entrada del Soho, en el cruce participa la traza, la arquitectura y la urbanización singular para conferirle un carácter simbólico en la ciudad de Londres. Cualquier elemento situado en esta esquina se verá reforzado, cualquier señal, cartel y publicidad tiene en este cruce trascendencia urbana, como un lugar amplificado que resuena tal y como Londres lo hace.



Ya W. Hegemann a principios del siglo XX, preocupado con el cruce y visualizando, como otros urbanistas de su época, la importancia que adquirirían los vehículos, estudió y proyectó París, Berlín y otras ciudades bajo este punto de vista, y lo convirtió casi en un elemento tipológico, en el que la posición de los principales edificios del espacio libre son importantes pero no menos que la clarificación de los sentidos de circulación.

Cincuenta años antes Cerdá nos daba una lección importantísima en el diseño del Ensanche de Barcelona, a todas las consideraciones sobre la gestión del suelo, los mecanismos de control de la forma del plano, la capacidad para articular la estructura general y también las partes entre sí, la flexibilidad y la isotropía capaz de situar en buena posición y con suficiente espacio a todos los usos y actividades, se le une una consideración detalle que hace si cabe más potente a la idea en su conjunto. Nos estamos refiriendo a la invención del chaflán para optimizar la circulación del cruce. La intersección de dos calles del ensanche supone, con los chaflanes de sus cuatro esquinas, la construcción de un espacio cuadrado en diagonal a la malla general. Este espacio aumenta notablemente la dimensión de las encrucijadas de la ciudad, sumándose como una verdadera red estas repetidas y oxigenantes plazas viarias, las cuáles quitan rigidez al conjunto reticular y crean un espacio multidireccional donde la edificación se muestra en fachada, así, el lugar del cruce no sólo funciona mejor sino que es mejor espacio, un espacio con aceras propias y actividades propias.



Debemos considerar los trabajos que introducen a la arquitectura en el cruce, no únicamente como conformadora de las esquinas sino también como apoyo de las distintas rasantes que deben organizarse. Así encontramos por ejemplo la discusión que abren ciertos arquitectos holandeses como MVRDV o el estudio Max-1, aumentando las líneas de circulación, asignándoles funciones específicas y utilizando el espacio intermedio para *arquitecturizar* el cruce viario, desde proyectos que trabajan más con grandes vías territoriales a otras pequeñas intersecciones en donde los flujos peatonales son respetuosamente tratados, valorando su tránsito concreto a través del cruce tal y como un ingeniero se aseguraría de dar paso a todas los sentidos circulatorios de una rotonda de tráfico.

La oportunidad en estos proyectos, como el del pequeño embarcadero en Noruega de Molde, sería la de generar en el momento del cruce un pequeño acontecimiento que obligue al espectador a ser consciente de este tránsito, a la manera con que Heidegger explica el momento en que un puente cruza un río:

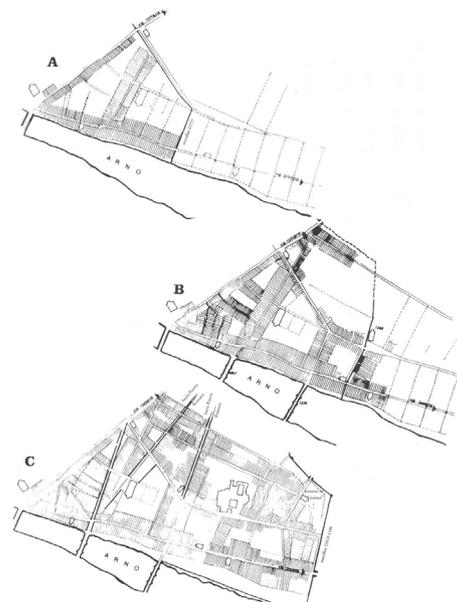
«El puente se tiende «ligero y fuerte» por encima de la corriente. No junta sólo dos orillas ya existentes. Es pasando por el puente como aparecen las orillas en tanto que orillas. El puente es propiamente lo que deja que una yazga frente a la otra. Es por el puente por el que el otro lado se opone al primero. Las orillas tampoco discurren a lo largo de la corriente como franjas fronterizas indiferentes de la tierra firme. El puente, con las orillas, lleva a la corriente las dos extensiones de paisaje que se encuentran detrás de estas orillas. Lleva la corriente, las orillas y la tierra a una vecindad recíproca. El puente coliga la tierra como paisaje en torno a la corriente. De este modo conduce a ésta por las vegas. Los pilares del puente, que descansan en el lecho del río, aguantan el impulso de los arcos que dejan seguir su camino a las aguas de la corriente. Tanto si las aguas avanzan tranquilas y alegres, como si las lluvias del cielo, en las tormentas, o en el deshielo, se precipitan en olas furiosas contra los arcos, el puente está preparado para los tiempos del cielo y la esencia tornadiza de éstos. Incluso allí donde el puente cubre el río, él mantiene la corriente dirigida al cielo, recibéndola por unos momentos en el vano de sus arcos y soltándola de nuevo.»

«El puente es un lugar. Como tal cosa otorga un espacio en el que están admitidos tierra y cielo, los divinos y los mortales. El espacio otorgado por el puente (al que el puente ha hecho sitio) contiene distintas plazas, más cercanas o más lejanas al puente.»¹⁹

El contorno de las calles: espacio y arquitectura implicados. En los dos sentidos se han de contagiar la calle y su ambiente. Si en los dos asuntos anteriores observábamos cómo era modificada físicamente la construcción de la su forma, para albergar espacio y dotar de sentido el paso por los lugares, en esta ocasión nos hemos de fijar en el proyecto sobre los bordes de las calles. ¿Cómo pueden recuperarse espacios de conflicto, friccionados por la circulación, y dados al conjunto de la sociedad en forma de espacio natural, espacio urbano o espacio cultural? ¿Cómo pueden aumentar su contacto la edificación y la acera? ¿Cómo se evita que la calle se autoreferencie hasta el punto de marginar sus calles traseras? ¿Qué papel han de jugar en la construcción del sistema viario los suelos *intervía*? Lo que está en cuestión es el propio contorno de la forma de la calle, los límites que la construyen –o la diluyen–, por tanto, la contundencia de su término.

Respecto a los contornos de la calle, podríamos jugar a verla en paralelo a la vida del ser humano, con la simetría que se establece respecto a su centro, en el recorrido que la lleva desde la desprotección y el carácter desprejuiciado de la infancia, a la fase adulta, y de esta a la vejez, de nuevo con características comparables en cierto sentido a las de la infancia.

El surgimiento de la calle como camino o itinerario en el territorio, en el que determinados cruces se situaba una posada o una villa y que en principio sólo servía como enlace o división del espacio agrícola, no necesitaba de una presencia continuada de edificación en su borde: estamos en la etapa pre-urbana o anterior a la construcción organizada de ciudades. A medida que la propia idea de ciudad –o burgo en Europa central– se fue consolidando, la calle tuvo una responsabilidad en cuanto al acceso, equilibrando a su responsabilidad en cuanto a circulación. La afluencia de edificación en su contorno llevó a los extremos de parcelación gótica –de poca anchura y mucha profundidad–, hasta que empezaron a trazarse grupos de calles apoyados en una determinada distancia o intervalo, es el surgimiento en estas ciudades de la manzana, enteramente rodeadas de viario.²⁰



- A la izquierda, Estambul, Turquía.
- A la derecha, Florencia: *reproyección de las fases de formación del tejido del barrio de S.Frediano*.²¹

¹⁹ “*Construir, habitar, pensar*” de Heidegger, Darmstadt 1951, traducción de Eustaquio Barjau, en “*Conferencias y artículos*”, Ed. Serbal, Barcelona, 1994.

²⁰ En las ciudades formadas en la Alta Edad Media, siglo X al XIV aprox.

²¹ “*Tipología de la edificación. Estructura del espacio antrópico*” de Caniggia y Manfrei. Celeste Ediciones, Madrid, 1995.

En este juego atemporal y deslocalizado, podemos señalar otro momento clave: cuando la circulación de personas y bienes deja atrás la tracción animal y se generaliza a través de la tracción mecánica. Las exigencias y también las posibilidades circulatorias de este nuevo medio en las calles, hizo despegarse nuevamente a la edificación de sus contornos, manteniendo ciertos lazos o espacios de relación entre ellos, estamos ante la defensa de la calle sin alineación, la calle en sentido clásico, aquella que aglutinaba todo en ella, todas las circulaciones, todos los portales, todos los escaparates, es "*La muerte de la calle corredor*".²² Ahora, la ciudad que se extiende en el territorio, se caracteriza de nuevo por calles sin apenas edificación en su contorno, únicamente especializada en accesos diversos, cruzando vastos espacios en los que divide u organiza y da forma a una *ciudad sin contornos*.

Incluso en los casos en donde la calle deja de ser la calle en U que bien conocemos en las ciudades, los contornos participan de la calle, y su proyecto sólo es entendido cuando opera sobre estos espacios de borde. En relación, por ejemplo, a los *Strips* surgidos conceptualmente en Estados Unidos, los edificios, si bien alejados del borde mismo del eje conforman, junto con el conjunto de signos y usos asociados, una atmósfera en torno al centro de la calle, son pertinentes a la hora de conformar la imagen y el funcionamiento de la calle, por muy discontinuo, libre o dual que pueda ser su orden:

«Las farolas funcionan superfluamente en numerosas partes del Strip, que está irregular pero abundantemente iluminado mediante rótulos, pero la regularidad de su forma y situación y su perfil arqueado comienzan a identificar de día el espacio continuo de la autopista y su ritmo constante contrasta eficazmente con los ritmos heterogéneos de los rótulos.

Este contrapunto intensifica el contraste entre dos tipos de ordenamiento en el Strip: el obvio ordenamiento visual de los elementos de la calle y el difícil ordenamiento visual de edificios y anuncios. La zona de la autopista tiene un orden compartido. La zona al margen de la autopista tiene un orden individual. Los elementos de la autopista son cívicos. Los edificios y rótulos son privados. Al combinarse, abarcan la continuidad y la discontinuidad, la marcha y la parada, la claridad y la ambigüedad, la cooperación y la competencia, la comunidad y un feroz individualismo.

Existe un orden a ambos lados de la autopista. Una gran variedad de actividades se yuxtaponen en el Strip: estaciones de servicio, pequeños moteles y casinos multimillonarios [...] A lo largo del Strip no es necesaria la proximidad inmediata de usos afines, como en la calle mayor, donde uno camina de una tienda a otra, pues en el Strip la interacción corre a cargo del coche y la autopista. Uno conduce de un casino a otro, incluso cuando están contiguos debido a la distancia que hay entre ellos, y nunca viene mal una estación de servicio en medio [...].»²³

²² La ciudad, como un jardín, un inmenso parque, disfrutando de uno de los temas principales, la supresión de la calle-corredor, la "muerte de la calle" como gustaba anunciarlo Le Corbusier; donde los bloques continuos de viviendas van serpenteando, como flotando sobre el suelo, sin tocarlo, convertido todo él en una gran zona verde; esto ligado a las posibilidades de la nueva arquitectura de planta libre, fachada libre y muros-cortina, terrazas-jardín. Pero en "La Villa Radiante" bajo una clave máximamente maquinista, que hasta le hace hablar de edificios de "respiración exacta", o sea, edificios totalmente herméticos donde la calidad del aire es controlada y garantizada mecánicamente / "*Nous avons, bien entendu, supprimé la 'rue-corridor', la rue de toutes les villes du monde*. Nos maisons d'habitation n'ont rien à voir avec les rues. Plus que cela, nous avons pris (sans malice, le contre-pied des tendances actuelles qui visent à faire courir les piétons sur des passerelles, en l'air, et à faire rouler les voitures sur le sol. Nous avons donné TOUT LE SOL de la ville au piéton, sur la terre même: gazons, arbres, terrains de jeu: à peu près 100% du sol à l'usage de l'habitant. Et comme nos maisons d'habitation sont en l'air, sur pilotis, on traverse la ville en n'importe quel sens. J'ajoute: JAMAIS UN PIÉTON NE RENCONTRE UNE VOITURE, JAMAIS! (...) "Mort de la rue": op. cit., p. 108, Le Corbusier, *La Ville Radieuse*, París, Vincet, Freal & Cía., 1964 (1935) ["Con la excusa de... Le Corbusier, *La ville radieuse*", Dr. Alberto T. Estévez, historiador, arquitecto y diseñador]

²³ "Aprendiendo de Las Vegas" de Venturi, Robéri; Izenour, Steven y Denise Scott Brown. Ed. Gustavo Gilí. Barcelona, 1978; pág. 42, 58.



En relación a las *autopistas* u otras grandes infraestructuras de movilidad rodada, destino irrevocable en el que acaban muchas de nuestras grandes calles, puede decirse que está por surgir una arquitectura pegada a los contornos de esa máquina de la movilidad, por ahora oculta tras las lógicas de ruido y velocidad, intermedia entre su fin físico y su fin ambiental, en la estrecha banda que lo separa de lo urbano, en el espacio frontera entre medios distintos, en una posición permanentemente periférica. 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.

El patrimonio histórico, el natural, el ritmo de los tejidos urbanos, son violentados sin control ni gobernanzas que liguen adecuadamente las actuaciones. Sólo a través de una sensibilización del proyecto, estos efectos pueden evitarse al mismo tiempo que aprovechan su potencialidad integradora, generando pautas de colonización de los usos necesarios en sus bordes próximos o incorporando usos aparentemente extraños a ella en su alrededor que permita asimilarlos como elementos partícipes del conjunto.²⁴

En relación, por último, a la calle convencional, la conformación evidente de su sección en *U* no puede limitarnos a actuaciones interiores o cerradas. Dicho de otro modo, la alineación que en buena parte del conjunto de calles con las que trabajamos no las condena al aislamiento, por el contrario, sus elementos transversales, sus aceras continuas alrededor de las manzanas, sus repetidos giros y desviaciones hacia calles traseras o contiguas, obligan a la participación de un área de pertenencia o de influencia. Hemos de combatir la rigidez aparente de los alzados que confinan a la calle, y que fuerzan muchas veces a mirarla sólo a través del plano del suelo, con criterios de proyectación contemporáneos: flexibilidad, blandura, multiplicidad, consistencia, etc.²⁵

²⁴ De nuevo cabe mencionar el proyecto para el Ring de Amberes de W. Neutelings, que proyecta los bordes de la infraestructura del anillo, convirtiendo en imprescindible la aceptación de toda una ingente cantidad de nuevos programas y nuevas demandas sociales que aparecen como corona de acontecimientos para la ciudad de Amberes. Especialmente interesantes resultan las paradojas físicas con que se construyen éstos lugares: la utilidad extrema de instalaciones pequeñas o gestos mínimos que le dan cobertura a grandes acontecimientos masivos, la relevancia de la publicidad, etc.

«Un campo separado por medio de cuerdas es suficiente para enormes espectáculos; unas cuantas letras en uno de los costados de una nave puede atraer a la muchedumbre; un tramo realizado de autopista puede llegar a ser un mercado de kilómetros de longitud, y la carretera misma del anillo, una alfombra negra con rayas blancas, ser el escenario diario en el que se representa una coreografía de cientos de miles de personas.[...] Ellos son el escenario casi rural de actividades como la pesca, la jardinería, el motocross, el footing, el picnic, sacar a pasear al perro, senderismo, etc [...]»

Willem Jan Neutelings, *Explorations into Wonderland*, "The periphery" Architectural Design N° 108

²⁵ Sobre la definición y utilización de estos valores para el proyecto urbano versa el apartado 0.5.a Criterios metodológicos del presente Capítulo.



De trabajos reconocidos, que convierten al proyecto de la calle en una cuestión tridimensional y multiescalar, que atañe a una superficie indeterminada de ciudad o territorio, hablaremos en el apartado siguiente al referirnos a la construcción de sistemas.

Dinámicas y percepciones de su forma

¿Por qué decimos que la calle una forma dinámica?

En primer lugar lo que se está afirmando es la existencia de una doble definición en su significado, esto es, por un lado, la calle presenta un determinado dibujo sobre el suelo, al mismo tiempo que es conformada de una determinada manera y con unos elementos concretos. La específica condición de sus componentes determina el contenido de la calle y cualifican, por tanto, una forma singular, su propia forma; por otro lado, es un espacio real y, como tal, es un espacio vivido, donde no existe la quietud. Tal y como nos decía el mencionado Pablo Palazuelo:

«En un orden fuera del equilibrio la relación entre los polos opuestos está en movimiento, es vibración [...] El movimiento es la garantía y la prueba de que la obra está viva, como un imago mundi, como una melodía que se asienta [...]“Cuando dibujo, se producen movimientos estructurales y otras alteraciones durante el despliegue de las sucesivas conformaciones que integran la composición, y que en todo momento pueden seguir moviéndose según la coherencia interna de sus formas componentes”»²⁶

No podemos ver la calle, como tampoco podemos entender a la arquitectura, como un recinto espacial estático, carente de vida. Es precisamente la vida que se produce en su espacio la que cualifica dicho espacio, la que nos permite validar sus formas y adquirir un juicio sobre sus bondades o sus defectos. La visión que de muchas calles tenemos, representa sólo un instante fotografiado de su historia, de su proceso en el tiempo. Nuestra interpretación de ellas debe sumar el máximo de posibles encuadres y perspectivas fotográficas, para poder componer una figura mental con la característica dinámica que forma parte de su esencia, recreando una película más que una imagen.²⁷

«Il movimento è statico! Il movimento è statico perché è l'unica cosa immutabile, l'unica certezza, l'unica cosa che non cambia. L'unica certezza è che movimento, cambiamento e metamorfosi esistono.[...] I cosiddetti oggetti immobili esistono solo in movimento. Le cose, le idee, le opere, le convinzioni immobili sono intantanee di un movimento, del quale rifiutiamo di accettare l'esistenza perché noi stessi solo un istante nel grande movimento. Stasi significa trasformazione. [...] L'immutabilità non esiste. [...] Abbiamo paura del movimento perché significa decomposizione, perché vediamo la nostra disintegrazione in movimento. Il movimento statico continuo va sempre avanti! Non può essere fermato.» Jean Tinguely (1925 –1991)²⁸

²⁶ Extracto del texto “El pulso de lo imponderable” de Kevin Power del Catálogo de la Exposición de Palazuelo en el MACBA (Diciembre 2006-Febrero 2007). Traducción al español por Elena González Escribuela

²⁷ Incluso el cine se nos muestra incapaz de transmitir toda la sensorialidad que envuelve el tránsito por una calle. Son en general métodos reduccionistas que nos ayudan más bien a generar lecturas parciales de manera sencilla.

²⁸ Escultor y artista experimental suizo nacido en Friburgo en 1925. Relacionado con el arte cinético, tras conocer a Munari en Milán, adopta para sus obras el término “meta-mecánicas”, cuya finalidad es la de ilustrar que una obra de arte no es algo fijado y definitivo, sino que por sí misma es creativa dentro de las potencialidades que le han sido otorgadas. Texto extraído de *Sistemi*, Licia Galizia.

En esta línea de pensamiento encontramos al arquitecto Gordon Cullen cuando define su *Visión serial*, como un conjunto de escenarios ciudadanos que se nos revelan, normalmente, en series fragmentadas, y que utiliza para describir los espacios urbanos, incluidas las calles, y obtener todo su repertorio de patrones del *paisaje urbano* (preponderancia, viscosidad, enclave, punto focal, aquí y allí, truncamiento, desviación, anticipación, retroceso, misterio, amortiguamiento, etc).²⁹ Son en realidad ligazones entre los elementos constitutivos de la calle, relaciones entre la forma, el estado y la posición de edificios, árboles, suelos, mobiliarios, como acontecimientos que surgen en la escena a medida que los reconocemos, en una evidente visión en movimiento.

Otros importantes trabajos como “*The view from the road*” o “*La imagen de la ciudad*”, de Kevin Lynch o bien “*Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*”, de Venturi, Izenour y Brown, que situados en la carretera o en el *strip* americano, investigan acerca de la percepción que ofrecen, desde su propio movimiento interior, ambos tipos de calle. En el primero de los casos, atendiendo en especial a su forma en planta, los cambios de directriz del eje, y acontecimientos topográficos o constructivos a su paso. En el segundo es más bien la lógica de los espacios visibles, cargados del sentido que le brindan sus arquitecturas y sus referencias publicitarias o señalíticas, la que centra un trabajo de reconocimiento sobre la calle, que construye órdenes que van más allá de las dimensiones y disposiciones de su elementos formales.

En estos arquitectos, entre otros, se observa la tendencia y el liderazgo junto por ejemplo a Aldo Rossi, en trasladar la figura del arquitecto desde la posición tradicional de *agente creativo* hasta la nueva posición de *observador arquitectónico* que reescribe la ciudad existente. Para Lynch, la ciudad y la arquitectura se superponen, los edificios y los espacios urbanos, y entre ellos conjugados se encuentra por supuesto la calle, son considerados libres de la mirada arquitectónica, empeñada en realzar su propio lenguaje, en lugar de hacerlo desaparecer, y con esto obtener la desaparición de la ciudad como objeto, mediante su correcto uso (tal y como sucede con el lenguaje hablado). En esta fase la calle para Lynch es vivida, y es el escenario de las acciones sociales.

«La cuestión tratada por Lynch es la «claridad y legibilidad del cityscape», la facilidad con que pueden reconocerse sus partes y organizarse en un patrón coherente para proporcionar claves para orientarse [...]

La ciudad de Lynch es sobre todo un dispositivo comunicativo, un artefacto «transitivo» que se pretende que proporcione instrucciones, que apunte hacia un destino»³⁰

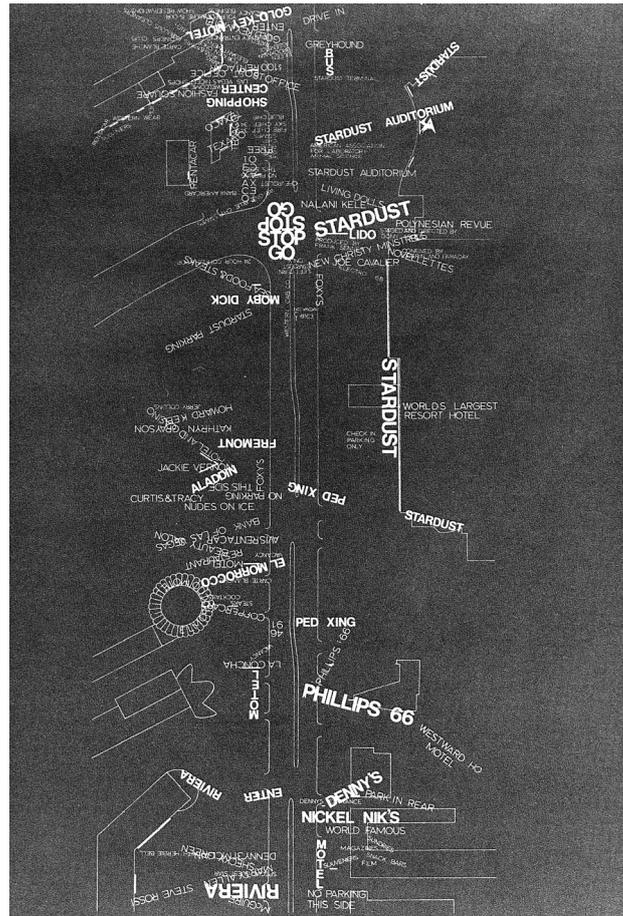
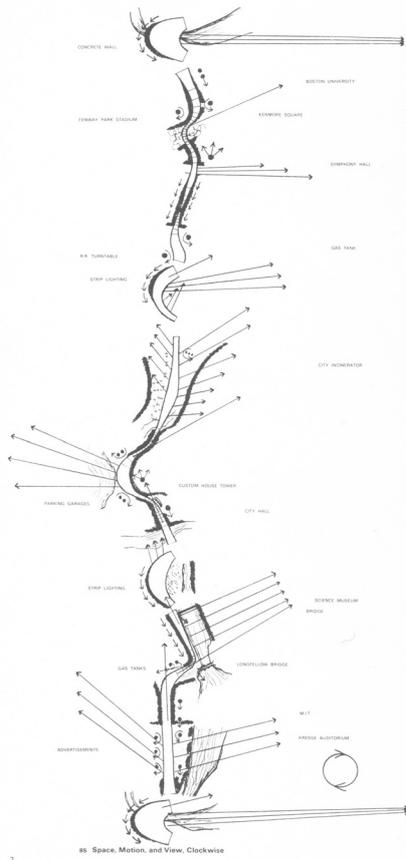
Por otro lado, Venturi y Scott Brown, que realizan un desplazamiento similar desde los Estados Unidos, observan los elementos mutables más que los estables, en su caso de la incipiente ciudad suburbana, uniendo lo que ellos llaman los ejes diacrónicos y sincrónicos, o lo que es lo mismo, la arquitectura que se enfrenta al desorden formal de la ciudad como “alto arte” y el “bajo arte” de las construcciones urbanas, las iniciativas particulares de promotores y la cultura de masas. Centran su trabajo en la percepción sobre cuatro ruedas como contraposición al observador ambulante tradicional.³¹

Esta actitud de la arquitectura, inaugurada por miradas como la de los citados arquitectos, y actualmente difundida por muchos otros contemporáneos (Ito, Holl, Libeskind, Himmelblau, Koolhaas, MVRDV, Sejima, Laccaton y Vassal, etc), fija la atención sobre el conjunto de posibles interacciones o relaciones entre objetos, los procesos y las acciones, más que en los objetos mismos. Por muy estática que pueda parecer la imagen de un espacio urbano, de una calle, el simple soplo de viento reflejado en las hojas de los árboles, el tránsito de sus vehículos y peatones, o el paso del tiempo representado en el ligero aumento o disminución de la luz solar, lo convierten en formas dinámicas.

²⁹ “*El Paisaje Urbano. Tratado de estética urbanística*” de Gordon Cullen. 1ª edición en castellano, Ed. Blume, Barcelona, 1974. Título original “*The concise townscape*”, Architectural Press, London. [2001]

³⁰ Mario Gandelsonas, “*La ciudad como objeto de la arquitectura*”. *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*, Ed. Ángel Martín, UPC, Barcelona, 2004.

³¹ Mario Gandelsonas, Op. cit.

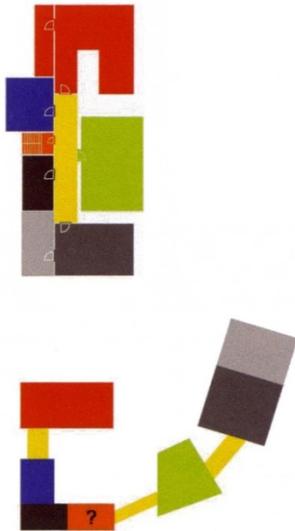


La psicología gestáltica es otra fuente para poder explicar los mecanismos de percepción de la forma, aplicable por supuesto a formas sujetas a la experiencia como las calles de una ciudad. El psicólogo y filósofo alemán Rudolph Arnheim realizó algunos interesantes experimentos llevados a cabo con niños de la Iglesia de San José. Comenzaba por la distinción entre la definición entre espacio como campo de locomoción y como campo visual. El trabajo en la iglesia demostraba como la experiencia del espacio proviene principalmente de lo que se observa en el curso de un movimiento determinado. En el diagrama trazado por una niña de cinco años de edad, a la que se le había pedido dibujar la casa de sus padres, la planta del apartamento fue reducida a una secuencia lineal que se correspondía con una acción dinámica de ida y venida a través de la cual esa adquirió una imagen de ello. En esta representación las relaciones métricas y topológicas del espacio del apartamento fueron fantásticamente alteradas. En otras palabras, el dibujo mostraba como la percepción del espacio está siempre basada en el movimiento.³²

Trasladadas estas experiencias perceptivas a la ciudad, podríamos definir tres tipos de movimientos o dinámicas en la calle: *la dinámica longitudinal, la transversal y la puntual*.

El primer tipo, *la dinámica longitudinal*, utiliza como directriz de movimiento el propio eje central o interior de la calle, y es asimilable a la idea de itinerario o secuencia. En este sentido son aplicables las categorías que los investigadores mencionados (Cullen, Lynch, etc), detectaron, en donde los elementos y las acciones producidas sobre el campo visual del eje, en esta línea de perspectiva donde el foco –los sucesivos focos- y sus encuadres son claves. De la capacidad para entender la calle como un recorrido, con sus diferentes momentos y los lugares que les dan cabida, hablaremos en el apartado siguiente *la calle es una narración*, un espacio mental de construcción lineal o suma de personales construcciones lineales en la ciudad, tal y como la niña del experimento del psicólogo Arnheim, trazaba un recorrido que le permitía comprender su propia casa, construyendo mentalmente una secuencia de espacios o estancias ligadas a través de este espacio distribuidor o pasillo.

³² “Architectural Scripts” de Valentina Ricciuti, en Lotus n°27, “Diagrams”, Milano, 2006. [Traducción propia]



La *dinámica transversal* comprende todos aquellos movimientos en sentido perpendicular a la directriz principal, en este grupo encontramos el cruce con las dinámicas longitudinales de las calles transversales, y por tanto obtenemos un cruce con informaciones que pueden venir desde distancias muy distintas, en función de la importancia de la vía o la corriente transversal. Pero también en este sentido de encuentro con la dinámica longitudinal de la propia calle, nos encontramos con todas las relaciones entre la calle y su contorno construido o libre, sea este el proveniente de los edificios situados en la calle o el de las plazas o espacios libres anexos a ellas. En los puntos de acceso, en los portales, en las salidas de comercios, bares y oficinas, la percepción de la forma se produce en el sentido transversal, los alzados, las paredes o los huecos de los bordes se tornan protagonistas. En esta dinámica se encuentra la relación entre el dentro y el fuera, entre los recintos privados y los públicos, momentos de contacto entre la intimidad y la colectividad en sus diferentes grados.

Por último, la calle puede ser vista bajo la perspectiva de sus *dinámicas puntuales*.

La asimilación de calle y flujo, permitió siempre al urbanismo establecer metáforas entre los sistemas viarios y los sistemas fluidos conocidos, como pueden ser, los internos al cuerpo humano: sistema nervioso, sistema circulatorio, sistema respiratorio, etc. Pero también se volvió recurrente la asimilación a los sistemas fluviales. La calle es un río, y como tal, presenta sus mismas características a la hora, por ejemplo, de generar meandros a través de los cambios de directriz y la asunción de una determinada pendiente, conformando con sus sedimentaciones, espacios más o menos densos en sus bordes. La calle, como sabemos, puede ser considerada a través de sus orillas o riberas, incluso es posible, detectar las áreas de inundabilidad de las calles, sus afluentes, sus puentes, sus paisajes fluviales. Tal y como escribía el arquitecto japonés Toyo Ito en su *Teoría de la arquitectura fluida*, cuando describe el proceso de inserción de un edificio nuevo en una trama urbana consolidada, sea esta en Europa o Japón, a pesar de sus diferencias:

«Lo único que podemos hacer en un espacio relativo como el tablero del “go”,* es generar una nueva relación momentánea de tensión. Se podría decir que es como si pusiéramos un palo en la corriente de un río. A causa del palo que se ha puesto, se produce un nuevo remolino en el río, y este remolino interfiere con los que había ya y termina formándose una corriente más compleja. Y precisamente el centro de estos diversos y pequeños remolinos, el estancamiento, es donde se reúnen las personas [...] Se puede considerar que el espacio urbano en la actualidad es la acumulación de innumerables remolinos que se van sucediendo sin cesar. Lo que tenemos que hacer nosotros es introducir un nuevo remolino entre los innumerables ya existentes, para estimular los alrededores, y provocar una nueva corriente en el espacio periférico.»³³ (* el go es un juego japonés similar a las damas)

Resulta interesante la visualización de esto que propone Toyo Ito, no ya en los espacios urbanos en general, sino específicamente en las calles de la ciudad, conscientes del peso que la funcionalidad de la propia vía -a la hora

³³ “Escritos” de Toyo Ito, Colección de Arquitectura nº 41, Ed. C.O.A.A.T. de Murcia, 2000.

de distribuir sus flujos de tráfico o de servir de acceso a los recintos y las edificaciones, etc-, tiene a la hora de considerarlas como espacios de acontecimientos sociales propios del *espacio público*.

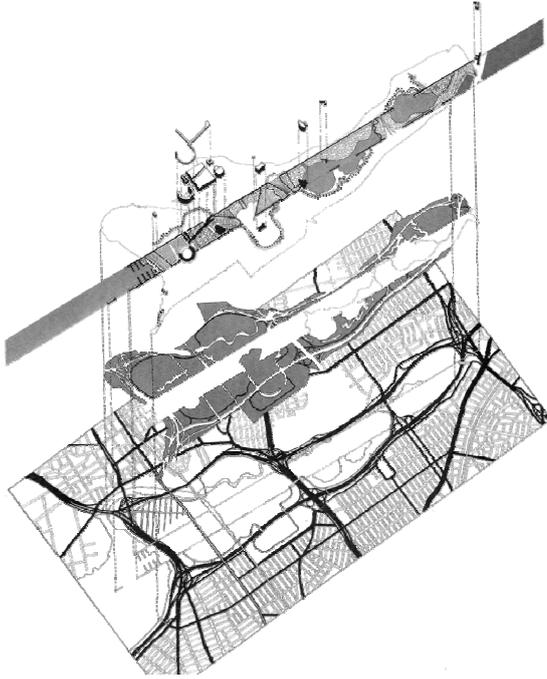
En el fondo esta división en tres grupos de dinámicas nos permite producir un desplazamientos del objeto de percepción y reflexión de la calle, desde su plano horizontal o plano del suelo, una superficie bidimensional soporte de acciones entremezcladas, a un espacio tridimensional, cargado de sentido y de direcciones fluctuantes y superpuestas. Así, el valor que le damos a la organización de la urbanización para el proyecto de la forma de la calle, se despliega inicialmente sobre los planos verticales de sus contornos, iniciando una extensión que acaba multiplicando su desarrollo, quizá con mayor fuerza aún, en áreas de pertenencia de la calle.



Sobre estos supuestos trabajó en los 60 y 70, entre otros, la arquitecta norteamericana de origen surafricano Denise Scott Brown en sus trabajos de reconsideración de ciertas avenidas en Philadelphia, Minneapolis, Austin, Washington, etc,³⁴ en donde la preocupación por todo aquellos que rodea a la calle atraviesa todo el proceso de proyecto, incluida la toma de posición sobre la ciudad y el entorno de las calles. Sus imágenes finales, en uno de sus más expresivos trabajos, el de la *Hennepin Avenue* en Minneapolis (1981), muestran una calle resultado del entendimiento entre la edificación y la urbanización, como un todo, en el que las luces de las oficinas y los restaurantes son intencionadamente situadas en el mismo plano visual que las luminarias de la vía en un juego, que implica tanto a lo construido como a lo que permanece como espacio libre, creador de una única atmósfera propia de la avenida.

En un contexto diferente y desde una posición más abstracta, aunque con parecidas premisas trabaja en Nueva York el arquitecto suizo Bernard Tschumi, en su obra teórica *Manhattan Transcripts* (1976-1981), dando valor a elementos hasta entonces superfluos, desde luego no aquellos que tradicionalmente han constituido la base sustentante de la arquitectura. Tal y como él define esta obra, la idea es destruir y volver a construir los componentes esenciales de la arquitectura, más allá de sus premisas funcionalistas, envolviendo a los edificios y a las infraestructuras físicas de un particular conjunto de elementos como eventos, funciones, movimientos o intereses de los habitantes, redefiniendo en este proceso también las pautas representativas de la arquitectura.

³⁴ Las imágenes que se muestran pertenecen a su proyecto en la Avda. Hennepin de Minneapolis. Architectural Design. Monográfico D. S. Brown.



En ambos ejemplos podemos hablar del estudio de lo urbano, y específicamente del espacio viario, más como un elemento líquido o gaseoso, que como una materialización de componentes sólidos, donde las luces, los movimientos, las intenciones, las funciones, gravitan en torno a un espacio. Formas y dinámicas participan de un mismo sentido global del espacio. Dicho de otro modo, la incorporación de estas u otras *dinámicas* a la comprensión de la forma la construye nuevamente, más allá de los límites presupuestos, abarcando posiciones y registros urbanos tan distantes o dispares, como aquellos tocados por su influencia, y a la inversa, la sucesivas reconstrucciones de la forma producen nuevas dinámicas o mutaciones de las existentes, originando esta simbiosis que está en la base de lo que las calles significan.

La calle es un sistema

Hemos analizado la calle de la ciudad desde un posicionamiento interno a ella, qué elementos o componentes le dan origen, cuál es su lógica de funcionamiento y cuáles son sus dinámicas, cómo es su forma, de qué elementos depende, etc.

Como tercera aproximación es importante abandonar momentáneamente esta mirada interna y alejarnos para adoptar una perspectiva de conjunto. Desde esta otra posición más general resulta incuestionable que el sentido y la función de la calle es indisoluble del tejido urbano en el que esta se integra. En el ámbito de ciudad por el que la calle transcurre, podremos siempre determinar otros elementos del viario junto a los cuales la calle se organiza, para dar lugar a estructuras viarias más o menos complejas. Estos entramados de calles pueden estar o no organizados de antemano, como un producto único resultante de un momento y de unas circunstancias, pero también resultan de la sumatoria de dos factores:

- *de la historia urbana del área* –ciudad, tejido, barrio- que ha ido asentando decisiones en relación a sus calles, generando nuevas, modificando secciones o alineaciones, derribando y reconstruyendo cruces, creando lugares de esta estructura, a la manera como la ciudad se hace, como un proceso histórico de acumulación y conflicto.
- *del observador que elige el centro de la estructura o el principal argumento*. Cada calle tiene asociada una estructura urbana que termina por cualificarla: otras calles menores, alguna otra calle paralela, el centro del barrio, un descampado en mitad, una gasolinera aún funcionando alineada a uno de sus tramos, etc. Estas estructuras son fluctuantes y su listado de elementos constituyentes depende del asunto que se esté tratando: la estructura de movilidad peatonal de una calle, su estructura comercial, la estructura patrimonial o la destinada al transporte público, etc.

Desenlazando estructuras de calles

Al hablar de la identificación de la ciudad con sus calles, respecto a aquellas que suponen actos fundacionales de dominio de lo urbano sobre un territorio, aparecía con claridad la natural condición organizativa de las calles: el primer gesto de cruce de calles, como herramienta de control y medida de un suelo, precisa de al menos *un par de calles* que sumen las energías provenientes de sus directrices encontradas. En estas fundaciones surge también en el origen, la idea de jerarquía viaria desde el momento en que en dicha organización elemental de calles, unas son prioritarias respecto a otras. Este es uno de los principales asuntos a tratar a la hora de reflexionar sobre las estructuras viarias, esto es, cómo se organiza la jerarquía, cuántos escalones jerárquicos se establecen, y qué supone esto para la consecución de una determinada trama urbana.

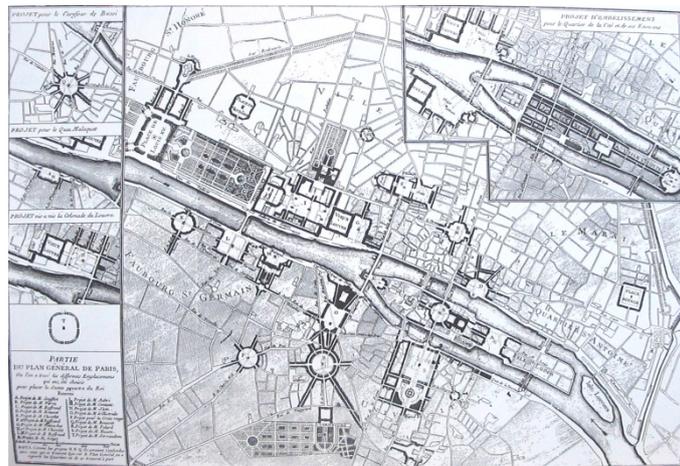
En la mayor parte de los casos, la estructura aparecerá dividida básicamente en dos subestructuras:

- aquella que está compuesta por la sumatoria de las calles tipo o base de la estructura, aquella calle patrón del viario que se repite para constituir un modelo de trama determinado. En ellas la sección, el reparto entre calzada y acera, la distribución de plazas de aparcamiento, el mobiliario urbano, los puntos de iluminación, los acontecimientos, la configuración del giro –la esquina-, etc., son elementos que unidos a las características de la tipología –su altura, el uso de la planta baja, la *distancia interesante* entre el dominio público y el privado- configuran el tejido. Podemos denominarla *estructura base del tejido*.
- aquella que se compone por los elementos importantes de la estructura, calles principales que juegan sobre el tejido base, reforzando líneas propias de este último o irrumpiendo en él, como superestructura, que genera una singular manera de leer esta base de calles iguales, a la vez que crea también esquinas o cruces singulares de estas calles mayores. Podemos denominarla *estructura principal del tejido*.

En la revisión de ciudades y proyectos sobre ellas de la historia del urbanismo, resulta interesante comparar la relación distinta que se establece entre ambas subestructuras. ¿Son coetáneas y pertenecientes a un mismo proyecto de ciudad o, por el contrario, fueron formuladas en periodos distintos *super-imponiendo* una a la otra?. ¿Comparten direccionalidad sobre el plano o se pensaron como responsables cada una de ellas de dos direccionalidades diferentes?. ¿Se diferencian exclusivamente por cuestiones dimensionales, o representan una clara diferenciación funcional, en cuanto a soporte de usos urbanos?. ¿Se pueden considerar por tanto órdenes sucesivos, una variación o amplificación del otro, o más bien son dos órdenes distintos enfrentados?

Para poder dar respuesta a estas preguntas es necesario observar las ciudades como estructuras susceptibles de ser *desenlazadas*, como si tuviéramos físicamente una tela o un tejido compuesto por innumerables hilos y tuviéramos que distinguir, efectivamente, cuáles de estas líneas son los hilos que componen el tejido y cuáles son la aguja que los enhebra.³⁵

Aquellas intervenciones en la *Roma de Sixto V* o en el *París de Haussmann*, utilizaron a la ciudad preexistente como estructura base mientras se decidía una estructura principal, bastante poco jerarquizada, de puntos fuertes y líneas también mayores. El objetivo era crear un orden superior que aumentara *la urbanidad* –en el sentido de modernidad y funcionalidad- de las ciudades. La interpretación sustancial es que, a pesar de las bondades del nuevo sistema, la ciudad anterior siempre permanecería casi en su totalidad, a través de sus huellas y sus lugares, en forma de calles de la estructura base, mucho menos indisoluble de la estructura superior de calles de lo que podría parecer en su momento. Así al menos parecían comportarse los competidores para concurso que tuvo lugar en París a mediados del S.XVIII (un siglo antes que las aperturas de Haussmann), tal y como Hegemann o Rykwert nos muestran en sus ensayos, cuyo entendimiento de la estructura preexistente era sólo una excusa para poder operar con absoluta independencia de esta, iniciando la práctica de pensar casi exclusivamente en la estructura principal de calles y monumentos o plazas.



Paris. Pierre Patte, Competición de 1765 para la localización de una estatua de Luis XV. El más ambicioso de los proyectos, el cual se muestra en el mapa superior derecha, propone un Louvre simétrico en el margen izquierdo del Sena y una enorme nueva catedral en forma de cúpula en la punta de la Isla de la Cité.³⁶

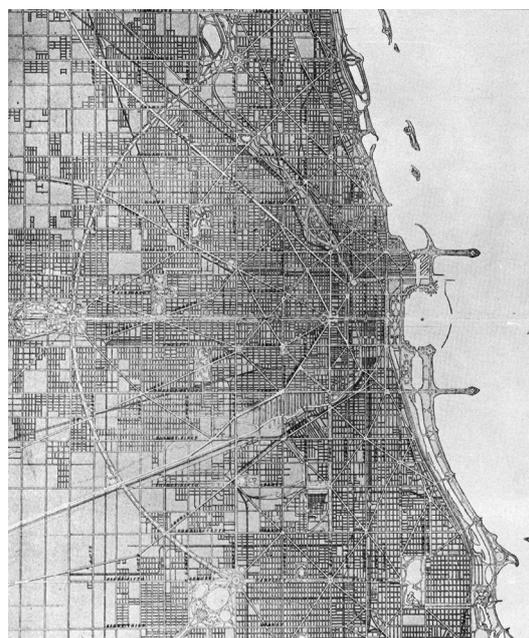
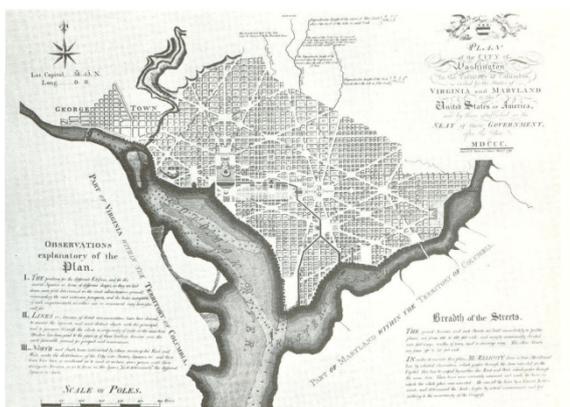
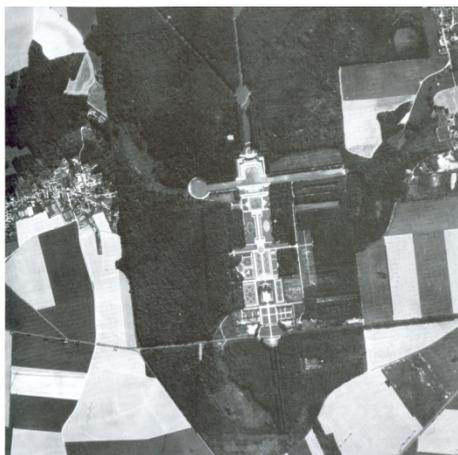
Como herencia de estos planteamientos ilustrados la historia del urbanismo nos ha dejado ejemplos progresivamente más recientes de creación de estructuras urbanas, basadas fundamentalmente en calles importantes enlazadas, y en donde el compromiso con la estructura de base conformadora de la gran mayoría del tejido residencial de la ciudad es muy escaso o nulo, dejado a la simple confrontación casual de ambas estructuras, y en cualquier caso primando los valores estéticos o de composición de la estructura principal. Unos años más tarde de este concurso en París, el arquitecto y urbanista norteamericano Pierre Charles L'Enfant, de origen francés, planifica la nueva capital americana, Washington, en 1791. Como hemos señalado con anterioridad el peso de los *trazados versallescos* fue demasiado importante durante todo el siglo XIX y principios del siglo XX, ya

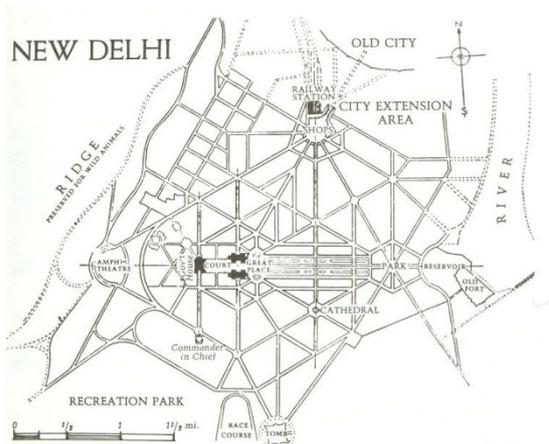
³⁵ Josep Parcerisa y María Rubert en "*La ciudad no es una hoja en blanco*", "Ocho miradas sobre la calle". Pág. 18

³⁶ "*The seduction of place*", de Joseph Rykwert. Weindenfeld & Nicolson, Londres, 2000.

en el contexto neoclásico, y esto se ve reflejado tanto en los planteamientos para nuevas capitales en las colonias como *Nueva Delhi* (convertida en capital en 1911), obra planificada del arquitecto británico Edwin Lutyens, como en el *City Beautiful Movement* americano, ejemplificado en el Chicago planificado por Burnham en los años 20.

Más allá de los valores estructurales (de tipo geográfico, político o representativo, valores que se tradujeron en la creación o proyectación de perspectivas monumentales, ámbitos de gran importancia simbólica y “social”, importantes espacios para la arquitectura monumental, colectiva –también claro para la especulación urbanística –), estos ejemplos comparten una despreocupación notable a la hora de planificar las estructuras menores, en concreto, la manzana tipo, una falta de profundidad urbana cuyo resultado global, sin dejar de ser válido, no aporta ningún interés añadido, fruto de una confrontación con la estructura principal básicamente casual.





- De arriba a abajo y de izquierda a derecha, en orden cronológico: Parque Vaux, Francia (1XXX), Jardines de Versalles, París (1746), Plan de Washington (1792), Plan de Chicago (1909) y Plan de Nueva Delhi (1911)

Quizá ayudaría a entender el equilibrio que ha de producirse entre las escalas generales y locales de una ciudad, y el papel que las estructuras de calles juegan en esta doble responsabilidad, reflexionar en primer lugar acerca de los casos extremos – en donde la atención se encuentra casi exclusivamente en una de estas estructuras: o bien sólo en la estructura principal o de escala general de ciudad o únicamente en la estructura secundaria y local. En un segundo término podemos referirnos a diferentes estrategias para cubrir ambas escalas, tanto a través de duplicar el compromiso, como mediante el desplazamiento del problema y su consiguiente superación.

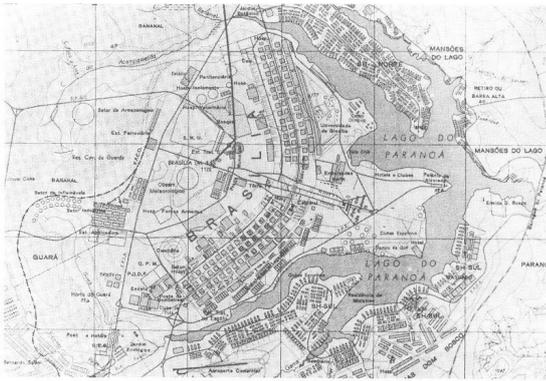
En el primero de los bloques podríamos situar a la ciudad de Brasilia con su estructura alegórica, preocupada de planificar los ámbitos centrales de la ciudad y una potente imagen que sitúe la ciudad, no únicamente en su propio contexto geográfico – en el borde de ese lago interior- sino en el panorama urbanístico del siglo XX, y le permita abrir espacios para la arquitectura contemporánea monumental. Así, la creación de sus ejes más importantes -simulando el arco que con certeza utilizara el arquitecto para enviar una flecha al corazón de la disciplina- asumen unas escalas que tardarán cerca de cincuenta años en entrar mínimamente en carga. En este caso la preocupación por el tejido básico de construcción de ciudad se vuelve mínima, confiando en los enganches de estructuras viarias secundarias a estos “grandes ejes fundacionales”.³⁷



Barrio de Pendrecht, Amsterdam.

³⁷ Llama la atención en la foto aérea de Brasilia que una ciudad al uso se crea fuera de la forma, en otros suelos contiguos a la ciudad. Una forma en el otro extremo de la balanza entre forma urbana y forma arquitectónica, típicas barriadas suburbanas a-formales, de sumatoria de parcelas y manzanas homogéneas.

En el otro extremo de este primer bloque podríamos probar a situar - intentando también escoger una ciudad de la urbanística del siglo XX- a la extensión de Van Eesteren para Amsterdam. Como continuidad de la extensión anterior de Berlage en los años 20, Cornelius Van Eesteren desarrolla cuatro potentes barrios de extensión de la ciudad, que sin menospreciar, en absoluto, las importantes ligazones con la estructura general de ciudad y sus nuevos trazados que dan forma a la ciudad, revelan una fantástica metodología para la creación de las estructuras locales. Capitaneados por la evolución del bloque libre y el compromiso con los espacios interiores colectivos de las manzanas, con todas sus variaciones formales y de grado de privacidad, los barrios de Osdorp o Buitenveldert son ejemplos de control de la estructura secundaria, al mismo tiempo que dejan, paradójicamente, las formas urbanas y las arquitecturas asociadas a las estructuras principales en un adecuado segundo plano. Esto se produce confiando en la conectividad del transporte público y también del automóvil privado, y a buen seguro, en la capacidad del hombre para generar secuencias propias que le den forma general a las ciudades, aparentemente proyectadas como suma de parcialidades.



Plan de Brasilia y ortofotografía actual del eje monumental central, zona norte.

En segundo término, la urbanística de los últimos siglos nos proporciona un repertorio espléndido para reflexionar acerca de este equilibrio entre estructuras principal y secundaria. El éxito mayor o menor de estos equilibrios dependerá en muchos de los casos del hallazgo de mecanismos proyectuales intermedios, necesariamente compartidos por ambas estructuras. Estos mecanismos pueden ser tanto elementos urbanos, físicamente *proyectables*, o bien argumentos o conceptos que homogenicen la mirada a las estructuras viarias y desprecien la tradicional visión jerárquica de las calles.

Así por ejemplo, cuando Ildelfonso Cerdá, genera su dupla *vía-intervía*, está empezando a equilibrar su proyecto de ciudad, otorgando similar valor a las decisiones tanto de la urbanización exterior, como de la parcelación y de la edificación interior. También cuando *espacializa* sus cruces de calles básicas, está también superando una posible clasificación de su ensanche, difuminando en su creación la importancia en cuanto a participación que asumen las calles, los cruces o la manzanas.³⁸

«Cerdá opta por una trama obsesivamente bidireccional, tan enfática en esto como en la regularidad, tan abstracta que el contorno geográfico de las vertientes de Collcerola y los pueblos de Llano la recortan sin modificarla, tan potente que seguimos reconociendo su coherencia a pesar de que se han modificado las trazas originales con la construcción posterior.» Rosa Barba.³⁹

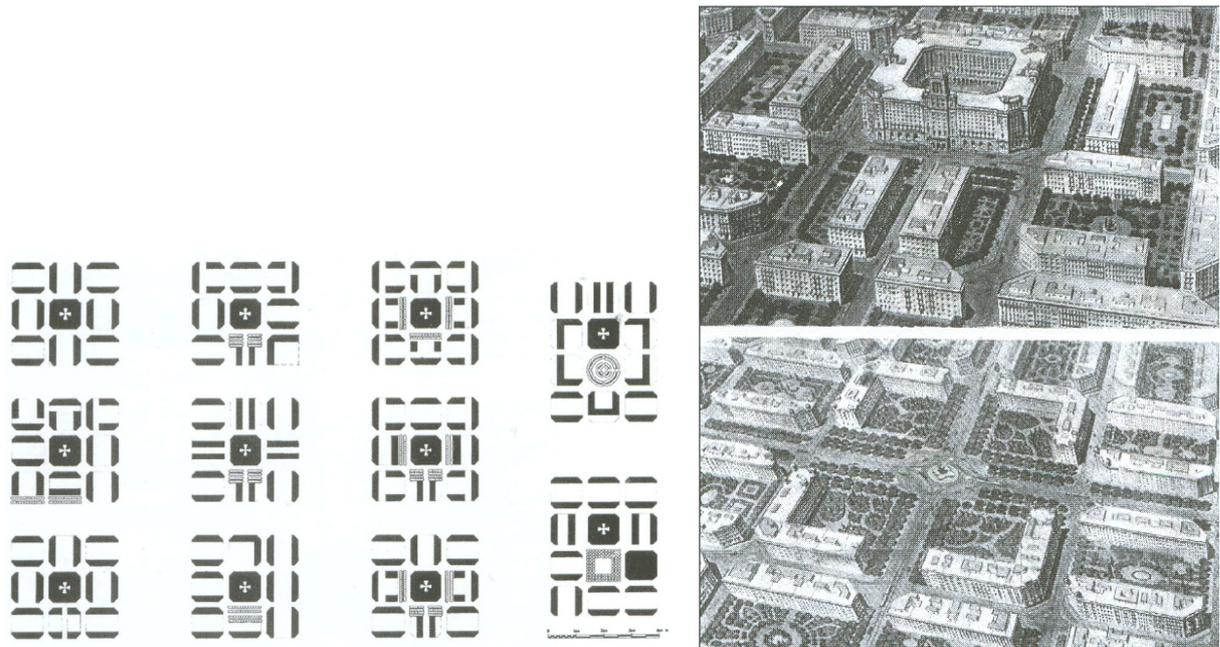
A esto hay que añadir el compromiso que Cerdá mantuvo con los interiores en las “calles menores” del ensanche -negado hoy por la densa homogenización de las manzanas-. Esta interiorización de la malla supone,

³⁸ Así explica de una manera sencilla Manuel Solá-Morales los tipos de trazados en cuadrícula. Las cuadrículas propiamente dichas sitúan como elemento de repetición a la manzana, o la cuadra latinoamericana; por su parte las mallas, sitúan al elemento de calle como el elemento de repetición. Por último las retículas se producen más por repetición infinita del nodo o cruce de calles. En los tres casos la forma de la parcelación, su evolución y su ocupación progresiva por la edificación, teniendo algunas pautas que pueden hacerlas parecer iguales, son esencialmente diferentes. Ver “Las formas del crecimiento urbano” de Manuel de Solá-Morales i Rubió Ed.: Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, 1997

³⁹ “Los ejes en el proyecto de la ciudad”. Revista Geometría N°- 18, “De los Ejes”, 1994.

bajo nuestro punto de vista, una de las más importantes aportaciones del Plan, y uno de los más importantes soportes de la cualidad visionaria del Plan.⁴⁰

«Pero en el proyecto una cosa es la idea general y otra la ordenación de los edificios, la definición de la espacialidad las calles. Las calles de fachada continua marcan en Cerda los grandes ejes, mientras que en las calles interiores se enseñan jardines junto a los edificios, creando una trama blanda bien distinta a la que hoy tenemos [...] Probablemente la ciudad de Barcelona hoy, obra abierta de tamaño insospechado, depende fundamentalmente de haber inventado, casi sin saberlo, una condición de centro y de homogeneidad, de forma tan genérica que pudo estructurar una utopía casi sin dibujarla. » Rosa Barba, “Los ejes en el proyecto de la ciudad”⁴¹



- Ildefonso Cerda, combinaciones de manzanas del Anteproyecto de Ensanche de Barcelona, 1855.⁴²
- Reconstrucción imaginaria de la manzana del Proyecto de Cerda (1859) para el Ensanche de Barcelona, abierta por dos de sus lados. Vall Verdguer.

Un siglo más tarde, Le Corbusier planificaba su ciudad de Chandigarh acercando hasta tocarse la generación de ambas estructuras:

- *la estructura principal*, fundamentada en la creación de una ciudad entre dos ríos, reutilizando los lugares de paso o puentes para introducir calles de carácter territorial en el ritmo urbano (V1), y situando a mitad de camino su principal eje, coronado con el Capitolio, centro de poder y simbólico de la ciudad. Esta principal vía (V2) discurría también sensiblemente paralela a un curso de agua intermedio, configurador de los mayores espacios abiertos internos a la ciudad.
- *la estructura básica*, producto de la sumatoria de sector de 800 x 400 metros, bordeado por sus V3, y que iba descendiendo hacia la arquitectura – calles comerciales intermedias de sector (V4), calles internas del sector de acceso a las viviendas (V5 y V6) y calles para bicicletas o paseos de zonas verdes en continuidad.

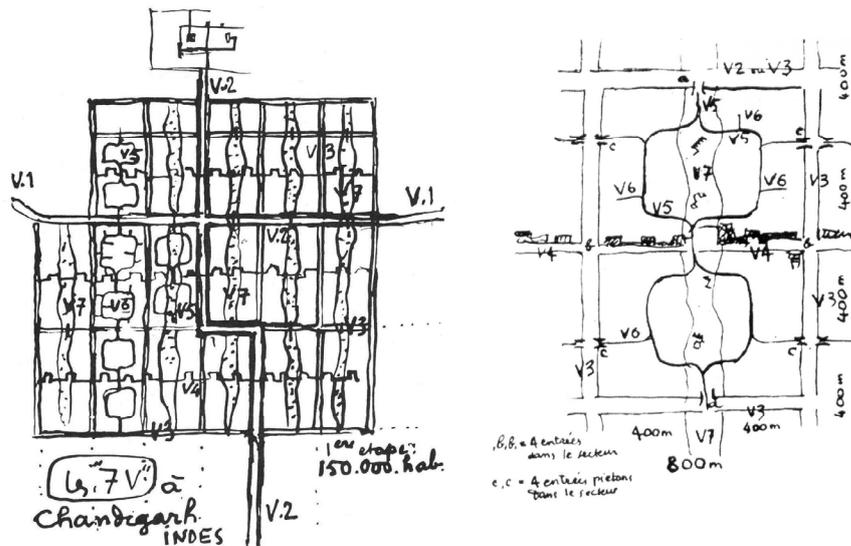
Esta fórmula descendente en cuanto al carácter de las vías, se produce quizá de una manera demasiado preestablecida, dando lugar a un repertorio muy rico de tipos de cruces, pero produciendo también una

⁴⁰ Como luego veremos, la *especialización* de las estructuras de calles es lo que permite trascender de una cierta idea mecánica reduccionista que asimila en exceso las calles a canales circulatorios y los acerca más a las consideración de *lugares*.

⁴¹ Op. Cit. Revista Geometría “De los ejes”. Rosa Barba define muy bien esta cualidad espacial a través de lo que ella llamaba el *verde imbricado con la edificación*, que daba lugar a una *cualidad orgánica* en referencia a las cuadrículas bien puestas.

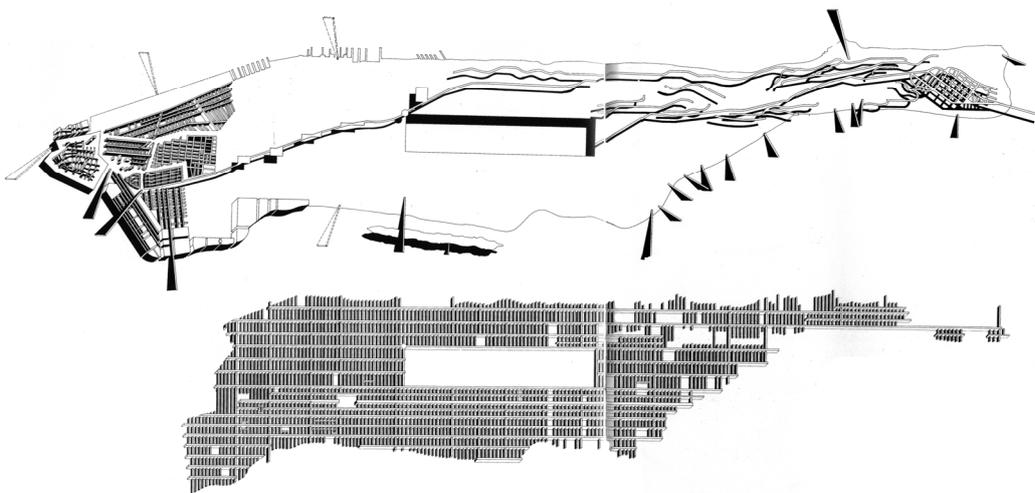
⁴² “*Las formas de crecimiento urbano*”, Manuel Solá Morales. Ed. UPC, Barcelona, 1997.

correspondencia excesiva entre tipos de espacios y tipos de vías, condenando a la viabilidad del conjunto a un éxito constante de todas y cada uno de sus escalones de movilidad.



- Esquemas del propio Le Corbusier para el diseño de la ciudad.⁴³
- Ortofotografía actual extraída de Google Earth

Paralelamente a estas creaciones globales de estructuras urbanas, resulta interesante comprobar cómo en muchas ciudades, la estructura principal no es resultado de una actuación episódica, que de alguna manera somete a las estructuras precedentes o a las estructuras de base, o bien reinventa todo el modelo, sino que surge por decantación de la propia estructura de la ciudad previa. En este caso, actuaciones parciales van consolidando una especial red superior de calles que en algunos casos suponen la ampliación de alguna calle de la estructura base y en otros suponen aperturas nuevas concretas sobre el tejido base. Es el caso por ejemplo de muchas ciudades americanas, surgidas con el imperativo conceptual de la malla, como Nueva York – la consolidación del carácter espacial-central de algunos de sus principales calles como *Broadway*, *Park Avenue* en sentido NS o bien la *42nd Street* y la *59th Street*, en sentido EO, conectadas respectivamente con el puente de *Lincoln* y el *Queensboro*, o también Chicago, a través de la monumentalidad que acaban por adquirir de una forma natural los accidentes o elementos irregulares de la trama, el *fluvial* de los años 20 para la *Wacker Drive* y los *infraestructurales* en la creación de los centros contemporáneos en torno a las estaciones de metro *Jefferson Park* y *Mayfair Metra*, etc.

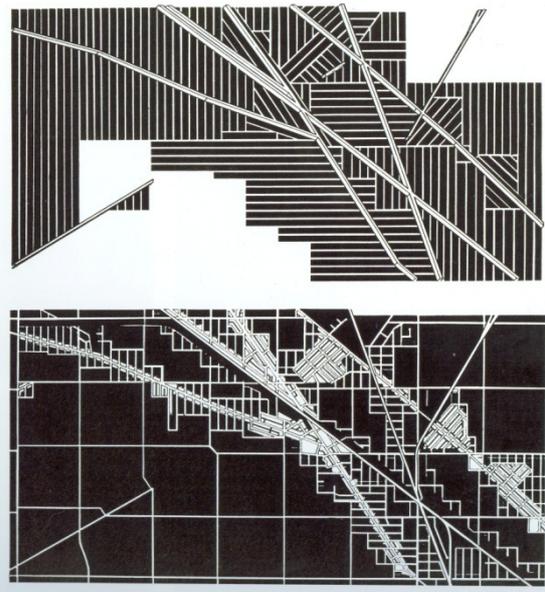


“The irregular elements / The Plan minus the gridiron” y “The gridiron”. Mario Gandelsonas. “X-urbanism: architecture and the American city”, Princeton Architectural Press, New York, 1999.

⁴³ Revista Pasajes n^o9. “Chandigarh. 1949-1999: 50 años del nacimiento de una idea. Le Corbusier”, pág. 28.



- Chicago Plan Commission, proposed Wacker Drive & Rives Front Improvements (Bennett Parson and Frost, January 1926).⁴⁴
- Ortofotografía actual extraída de Google Earth



⁴⁴ "Chicago architecture and design, 1923-1993 : reconfiguration of an American metropolis" de John Zukowsky ; with essays by Mark J. Bouman ... [et al.]. Ed. Prestel, Munich [etc.], 2000.

- “*Diagonal dislocation: Plan 14 and Plan 15*” Mario Gandelsonas. “*X-urbanism: architecture and the American city*”, Princeton Architectural Press, New York, 1999.
- Ortofotografía actual extraída de Google Earth

Particularmente hermoso aparece la construcción de la estructura principal de la ciudad de Philadelphia desde su fundación en 1682 por William Penn hasta la actualidad, en cuyo *proceso de decantación paulatina* interviene magistralmente el arquitecto Louis Kahn. El trabajo del arquitecto de origen estonio representa el compromiso de un arquitecto con su ciudad, ya que atraviesa cerca de cuatro décadas de proyectos diversos, desde planes regionales, hasta concepciones renovadoras del conjunto urbano, centros direccionales, creación de avenidas representativas, lugares centrales o edificios representativos de estos centros. Todo un viaje escalar sobre Philadelphia en donde Kahn puede experimentar todo su ideario urbano y arquitectónico. En concreto su personal visión de Philadelphia comenzaba por replantear la propia estructura viaria de la ciudad preexistente renombrando sus calle en función de un nuevo plan de circulación, en el que disminuían considerablemente los cruces de doble sentido, y se clarificaba la malla, jerarquizándose de una manera diferente, y generando nuevos ámbitos centrales, que el propio Kahn tendría la oportunidad de proyectar años más adelante.

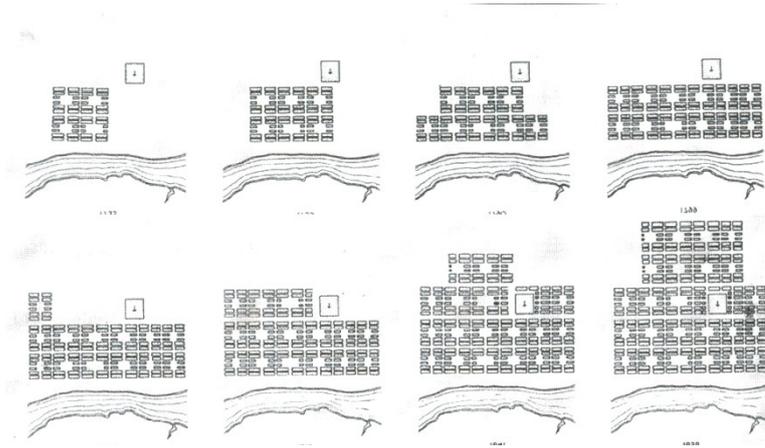
De la visión estructural a la visión sistémica

Los mecanismos proyectuales descritos con anterioridad, tales como la búsqueda de argumentos que sean propios de todas las calles del conjunto, indistintamente de su rango, o la preocupación por situar en el centro del diseño conceptos alejados de consideraciones funcionalistas o compositivas, abre el camino para la generación de estructuras más abiertas, homogéneas de origen, que son susceptibles de ser enriquecidas con los asuntos urbanos más diversos. Quizá sea la incorporación del Espacio -tanto el libre como el ocupado, tanto el natural como el urbano-, uno de los mecanismos más importantes para superar la visión estructural clásica, alejando la consideración lineal de las calles, como vehículo de transmisión de cargas, para inaugurar una visión sistémica con posibilidades múltiples a veces incluso, insospechadas.

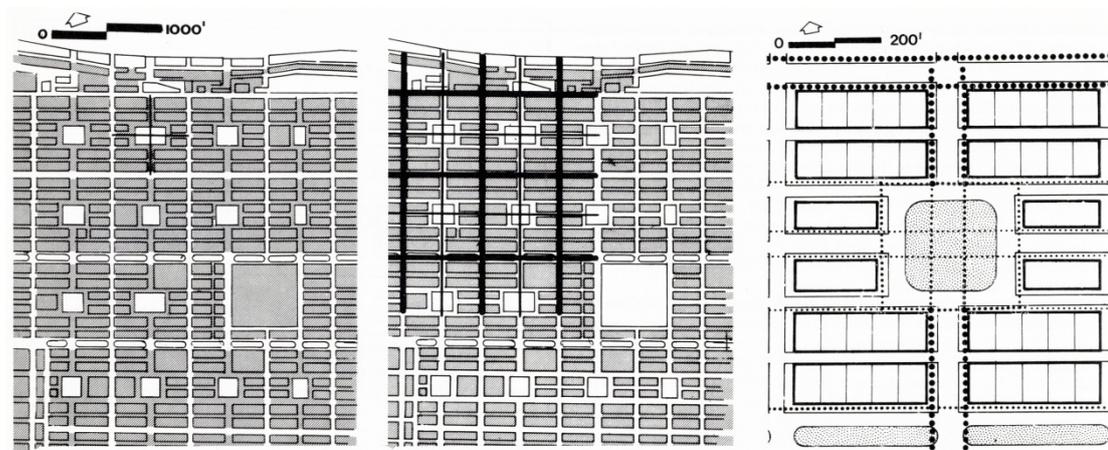
Un sencillo ejemplo de ello podemos observarlo en el modelo asentamiento que representa la ciudad de Savannah, que a diferencia de muchas otras ciudades coloniales, no se organiza en función de un modelo general, que organiza el suelo en base a centros, divisiones representadas a través de calles, y donde la jerarquía viaria es preconcebida de inicio, sino que, por el contrario, construye un tipo de agrupación de viviendas que se repite. Será la propia dinámica de agrupación en ese preciso contexto, su orden y la lógica que encierra el *tipo*, la que irá paulatinamente originando las diferencias urbanas entre calles en principio iguales.

En este caso, al igual que de manera más tímida se produciría después en el Ensanche de Barcelona, el espacio libre se encuentra *imbricado* con la edificación, dando desde la célula origen una serie de posiciones diversas en su interior: fachadas principales y traseras, calles entre fachadas traseras, calles de sólo acceso o calles para la circulación, calles jalonadas por plazas, etc-. Las diversas opciones producidas como resultado de la agrupación, tanto en la dirección NS como en su perpendicular, producirá junto a la sedimentación histórica el nacimiento de las que hoy día son, las calles principales de Savannah, Broughton Street –su calle mayor, plagada de comercios y carácter urbano-, o bien, Bull Street –la ruta peatonal principal, con su cadencia de muros y zonas verdes, casas, edificios de servicios y monumentos públicos-.⁴⁵

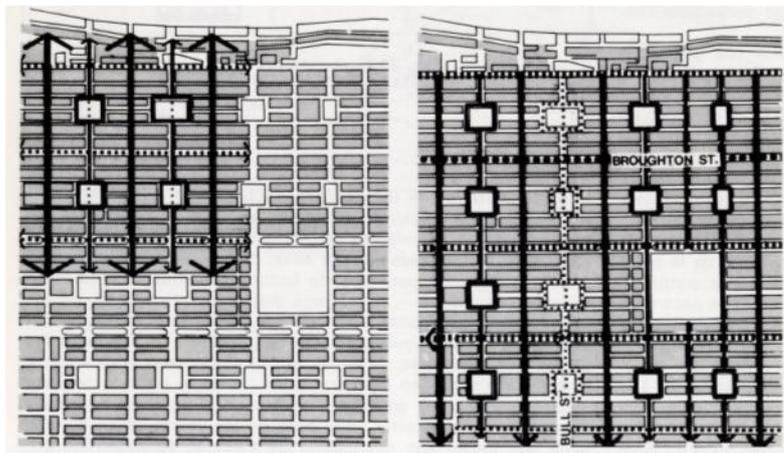
⁴⁵ “*Calles : problemas de estructura y diseño*” Stanford Anderson (ed.) , Ed. Gustavo Gili , Barcelona, 1981.



El proceso de crecimiento de Savannah.



Trama de lotes. Diferenciación de los elementos principales. Parcelas y patrón de actividades de un lote.



Diferenciación de los patrones de actividad mediante esquemas. Incremento de la diferenciación por la topografía y los patrones de actividad.⁴⁶

Quizá este modelo organizativo sea el más paradigmático de los producidos en las ciudades coloniales, Savannah(1733) y New Ebenezer (1747), ambas en Georgia fueron prácticamente coetáneas, o ciudades como Islamabad en Pakistán, planificada por C. Doxiades en 1960, o Owerri en Nigeria (1969), tuvieron también un principio de generación agregativo. La diferencia de este u otros ejemplos con Savannah, estriba en la profundización inicial en el tipo o célula a repetir. El modelo que en esta última se produce adquiere sentido en

⁴⁶ Op. cit anterior.

escalas mucho más próximas a las de la arquitectura, conteniendo en sí mismo una diversidad posicional admirable. Dicho de otro modo, la rugosidad de su tipo proporciona un recorrido mucho más amplio de la estructura, en él los espacios libres, las calles y los suelos destinados a edificación -sus arquitecturas y la localización de sus monumentos- se encuentran intrínsecamente *entrelazados*.

Para el arquitecto norteamericano Steven Holl, la arquitectura y el urbanismo, necesitan de la fusión del sujeto y el objeto, un entrecruzado entre lo tangible, el pensamiento y el entorno, entre lo subjetivo y lo objetivo.

«La arquitectura nos envuelve. Nos promete contacto directo con la mutación, el cambio, la fusión de materiales, texturas, colores y luz, en un entrelazamiento del plano, el espacio paraláctico en tres dimensiones y el tiempo [...] Al atravesar el espacio de una ciudad, nos desplazamos por una red de perspectivas superpuestas en movimiento. A medida que nuestro cuerpo avanza, se abren y se cierran las vistas, las perspectivas palpitan. El brusco movimiento de objetos, muros y edificios, distantes y próximos, revela un paisaje cambiante, visualmente tectónico, llamado “paraláctico”. El paseo suscita una gran cantidad de experiencias espontáneas que se entrelazan en el espacio urbano.» Steven Holl, *“Entrelazamientos”*.⁴⁷

La importancia dada por arquitectos como Holl o Ito, a las consideraciones temporales o fenomenológicas, así como las metáforas utilizadas para definir el espacio de la arquitectura de la ciudad como espacio fluido o espacio viscoso,⁴⁸ nos remiten a una preocupación por definir el campo de actuación del arquitecto, así como las cualidades que contribuyen a la creación del proyecto arquitectónico y urbano, más allá de las que tradicionalmente se han considerado. La participación intensa de lo experimental, de las percepciones sensoriales, de las variaciones de la luz, etc, nos obliga a mantener las aperturas de los órdenes y los esquemas, el acercamiento hacia los fenómenos que suceden, atentos a las posiciones marginales.

«La arquitectura del entrelazamiento tiene en cuenta nuevas geometrías y otros órdenes, fusionando espacio y tiempo de otro modo. [...] La forma geométrica arquitectónica, por sí misma, no es unívoca; su significado no es fijo. En abstracto, ningún sistema geométrico es inferior ni superior a otro. La infinita posibilidad de combinaciones geométricas (euclidiana, topológica, booleana), así como la posibilidad abierta de cualquier lógica sintáctica, permite una combinación de expresiones infinita.» Steven Holl, *“Entrelazamientos”*.

Desde esta perspectiva podemos entender su proyecto para Dallas, Forth Worth en Texas de 1990, dentro de la serie de proyectos en los Límite Urbanos (*Edge City*). En él, Holl, establece una especie de diagrama o sistema de funcionamiento que se anuda en todas las escalas, desde la ligazón territorial, estableciendo un itinerario para el transporte colectivo por tren que conecta sus diferentes recintos o praderas protegidas con las principales vías de comunicación entre Dallas y Forth Worth, y también con el aeropuerto y o otros usos se carácter territorial. Por otro lado, desde una escala intermedia confina suelos de la pradera mediante sus “armazones en espiral” que crea una nueva jerarquía de espacios públicos. Desde el punto de vista arquitectónico, estas *espirales* contienen también un conjunto híbrido de *macroprogramas*: estaciones de transporte público, gimnasios, salas de cine y galerías, conectadas mediante sistemas de circulación, tanto horizontales como verticales.

En este caso la “estructura” de calles que reconfiguran el espacio conjunto de las dos ciudades, es indisoluble de los espacios anudados por ellas, en sus bordes o en sus cruces. De nuevo, espacio, función y conexión, se funden en un paisaje organizativo que eleva a la estructura a la categoría de sistema.

De una manera paralela se podrían distinguir en urbanismo las visiones estructurales de las sistémicas, en tanto que las primeras sitúan el centro de atención en los objetos y las segundas en las funciones. La mirada sistémica permite, siempre y cuando esté fundada en la construcción de sistemas abiertos, incluir en la reflexión urbana objetos cuyas funciones participan de la actividad urbana, en el caso que nos ocupa en relación a las calles; aunque en principio pareciesen formas o materiales urbanos distantes, discontinuos o lejanos del objeto mismo de la calle.

⁴⁷ “Entrelazamientos” de Steven Holl (1989-1995). Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona, 1997.

⁴⁸ La viscosidad es la cualidad de los cuerpos fluidos o gaseosos derivada de la atracción molecular y la densidad, esta determina la velocidad de flujo. Según Steven Holl, a veces, la arquitectura es sólo una lenta viscosidad del espacio fluido en movimiento. Op. Cit. Pág. 13.

Las cualidades de temporalidad, de agregación, de viscosidad, de mutabilidad, de ambigüedad, de flexibilidad, la mezcla dinámica de levedad y gravedad,⁴⁹ sus límites imprecisos y *redefinibles* con el paso del tiempo, son propias de los más contemporáneos sistemas de calles. De todos ellos, quizá sea la discontinuidad y la superposición los que con mayor claridad quedan reflejados en los proyectos contemporáneos. Quizá también porque son los más sencillamente representables. Ambas cualidades se aglutinan en ese espacio entre las cosas, ese aire intermedio, en él encontramos las relaciones de la calle con todo aquello que le rodea: la interacción con su arquitectura de borde, el establecimiento de una red de edificios singulares que gravitan en torno a la calle, la interdependencia funcional entre calles distintas,⁵⁰ la creación de un mapa mental de elementos involucrados en su significado, espacios públicos a medias distancias, referencias de las transversales fundamentales de la calle, etc.

La calle, todos sus componentes intrínsecos, más todos sus elementos susceptibles de ser puestos en relación - gracias precisamente a la calle-, incluido su potencial de cambio, dan lugar a lo que definiremos como *Universo Urbano* de la calle. Esta constelación propia es portadora de registros múltiples del eje, de toda la información sobre sus arquitecturas, sus infraestructuras, su geografía o sus centros. Es entonces, el conjunto de varias de estas "calles complejas" lo que produce como resultado el *sistema*.

La aparición del sistema no excluye a la estructura. Al contrario el sistema vive de la estructura, ésta última se encuentra integrada en él. Sus leyes distributivas, su capacidad de orden siguen siendo fundamentales. Lo que este hace es envolver a la estructura de una serie de relaciones que la hacen susceptible de ser modificada, que la convierten en abierta, o si se quiere, en orgánica. Tal y como Pablo Palazuelo buscaba un sentido unitario al Arte y a la Ciencia, aquél en el que ambas eran consideradas Artes del Templo, el sistema es el vehículo en el que la estructura se aleja de una visión puramente científica y se integra en una visión humanista donde las relaciones y los sentidos también construyen. Es siempre este juego de caminos físicos y reales, con finales y principios inciertos, con bifurcaciones o cambios imprevistos.

De alguna manera, la incorporación de esos otros elementos envolventes, reflejan las debilidades de la estructura, *las zonas blandas*,⁵¹ donde precisamente se dan las relaciones desconocidas, aquellas que pueden hacer que este cambie, surgiendo una nueva articulación, nuevos recorridos o nuevos lugares, que a su vez influyan en el significado de todo el conjunto.

«Cualquier arquitecto habrá experimentado que la introducción de un eje en el espacio produce efectos sorprendentes. Los elementos constitutivos que estaban hasta entonces flotando de una forma ambigua por el espacio, en cuanto se introduce un eje, empiezan a disponerse por su propia cuenta a lo largo de él. El proceso, según se va componiendo la simetría, está lleno de seguridad, pudiendo considerarse casi automático como si las materias, imantadas, fueran atraídas a sus polos magnéticos. [...] Sin embargo no puedo dejar de pensar en evitar al máximo el crear formas fijas. Quería conservar hasta el final el espacio como el lugar donde las acciones se sucedieran con el paso del tiempo. Es un espacio donde se siguen levantando remolinos, fluye la luz y corre el aire.

Por consiguiente, los ejes introducidos en mi arquitectura empiezan a torcerse casi siempre a la mitad de camino, y los elementos atraídos por ellos comienzan a flotar de nuevo sin rumbo en medio del espacio. Así mismo se van descomponiendo continuamente las formas geométricas del armazón, empezando a mostrar signos de destrucción. Y por el hecho de producirse estas torceduras en el espacio, se originan diferentes densidades tanto del claroscuro como del aire y empiezan a fluir lentamente la luz, el sonido y el aire. Dicho de otra manera, los ejes y los marcos que estaban medio encaminados a ordenar y fijar el espacio, para mí no son más que una ocasión para provocar un flujo suave en tal espacio., Así, una vez comienza a ponerse en marcha

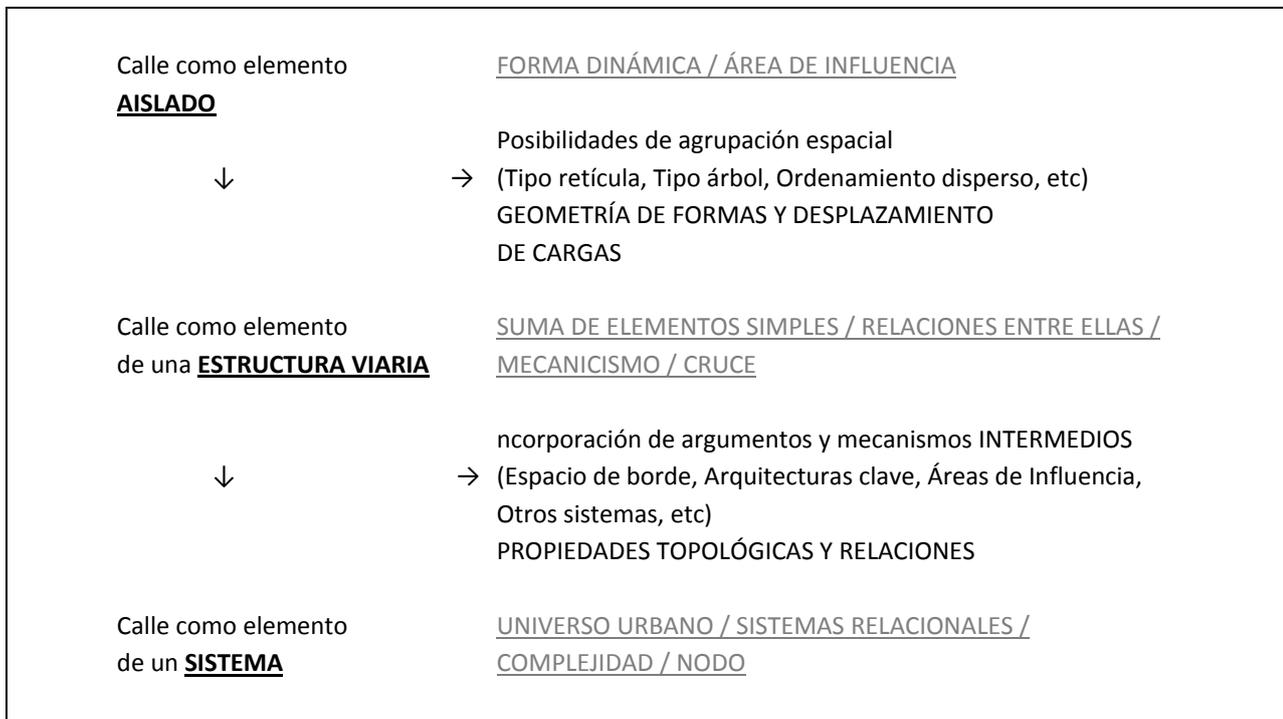
⁴⁹ Steven Holl, Op. Cit. Pág. 14. "*La arquitectura fenomenológica necesita tanto de la piedra como de la pluma[...]*"

⁵⁰ A la manera con que Levi-Strauss definía uno de los cuatro puntos de una "estructura sistémica", la modificación de uno de los elementos comporta una modificación de todos los otros del sistema.

⁵¹ El arquitecto japonés Toyo Ito observa la realidad fijándose en sus momentos crepusculares; desde la transformación de un larva en una libélula, la desaparición de un arco iris, el momento ínfimo del surgimiento del estado de la embriaguez... todos ellos momentos de cambio de rasante, imperceptibles salvo con una mirada atenta y *ralentizante*, dando más importancia a la diferencia de los estados antes y después del cambio que a la grandeza del mismo. Según Ito, existe un mantenimiento casi constante a pesar de la metamorfosis. Apuesta por una arquitectura que mantengan en lo posible la idea de un espacio fluido donde los significados se forman posteriormente a ella. En este sentido es una arquitectura blanda, en oposición a la creación del monumento inmutable.

tal espacio como fluido, se eliminan las normas, bastando sólo con que quede su huella.» LA ARQUITECTURA COMO METAMORFOSIS / 3. Metamorfosis constante. Toyo Ito.⁵²

Encontramos en las palabras que Toyo Ito utiliza para explicar su propia arquitectura, la clave para identificar la distancia que el urbanismo debe recorrer para *desaparecer*,⁵³ sin cejar en el intento de aportar orden y criterio de funcionamiento o clarificación a las formas urbanas. Así, las estructuras urbanas de calles permanecen en cuanto a sus relaciones, y se incorporan a la complejidad urbana envueltas en distintos sistemas superpuestos y vivos.



“Gráfico de evolución del significado de la calle”. Elaboración propia.

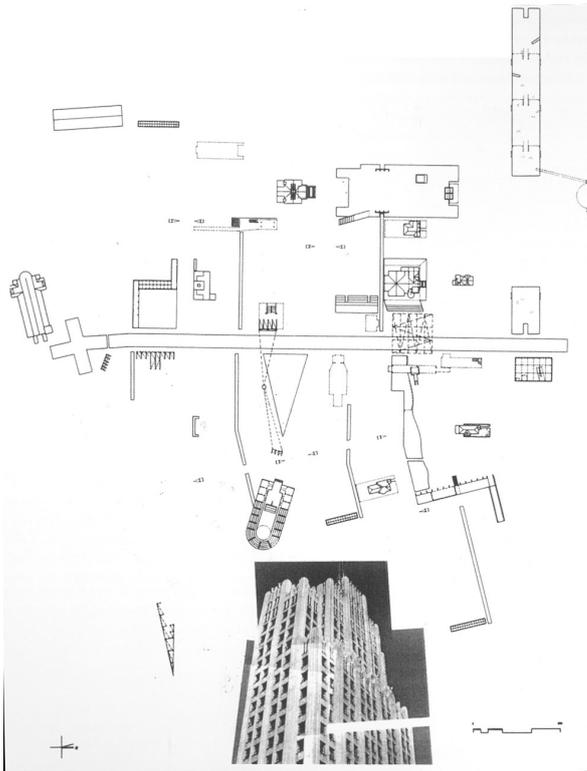
Proyectos de calles como un sistema

Quizá una de las imágenes más explícitas sobre la importancia de este conjunto de elementos que gravitan en torno a la calle la ofrezcan para su Plan for St. Louis’ Grand Centre, los arquitectos Robert Mangurian y Mary-Ann Ray, en los años 90, donde se superponen con igual importancia muy diferentes elementos dando lugar, en palabras de Mirko Zardini, a un conjunto heterogéneo, un sistema articulado de relaciones, que hace resaltar la idea de mescolanza y carácter híbrido de la metrópolis contemporánea. Encontramos el trazado de la propia calle y sólo de algunas de sus transversales, edificaciones de alineación y también otras alejadas, algunas en continuidad con calles transversales, otras sueltas, en donde su ligazón concreta no se conoce o no ofrece garantías, monumentos, edificios públicos, y otros residenciales, espacios de aparcamientos subterráneos, entradas a estos o estaciones de metro, elementos mobiliario de los espacios públicos de interés, etc. Quizá lo más interesante de la representación no sea lo que realmente dibuja, sino más bien el campo de posibilidades de abre para la incorporación de nuevos elementos al conjunto, la consciencia del carácter dinámico de este paisaje en el que

⁵² Op. Cit. “Escritos” de Toyo Ito.

⁵³ Como aquél lenguaje bien hablado, cuya buena práctica lo hace imperceptible, situando en primera plana los conceptos que transmite. Muy al contrario, la tradición de la arquitectura se ha empeñado en hacerse visible y en hacer visible a la ciudad. Como sabemos, Lynch, Rossi o Venturi se encargaron de desplazar esta atención central del objeto arquitectónico, situando en el centro nuevas variables más próximas al mercado y a la sociedad. [Mario Gandelsonas, “La ciudad como objeto de la arquitectura”]

algunos de los elementos presentan una fragilidad que les puede hacer desaparecer, al mismo tiempo que otros nuevos pueden emerger súbitamente, permaneciendo por ahora en el anonimato.



Algunos años antes, las visiones del Strip de Venturi y Brown, hicieron a esta última concentrar sus esfuerzos en esos trabajos sobre avenidas americanas a los que nos hemos referido, en todos esos *otros elementos* que pertenecen al significado de la calle, incluidos los superfluos, los carteles, las luces interiores de los edificios, etc. Esto le llevaba a estudiar las funciones que rodeaban la trama por las que algunas de estas avenidas pasaban y actuar proyectando precisamente las relaciones entre los elementos, más que creando nuevos elementos. Eran proyectos de reconfiguración de los nexos de unión entre los componentes del sistema, generando nuevos nexos, dando forma a subsistemas internos, organizando los límites entre unos subsistemas y otros.



Hennepin Avenue entertainment Centrum. Minneapolis. Map of Street Signs.

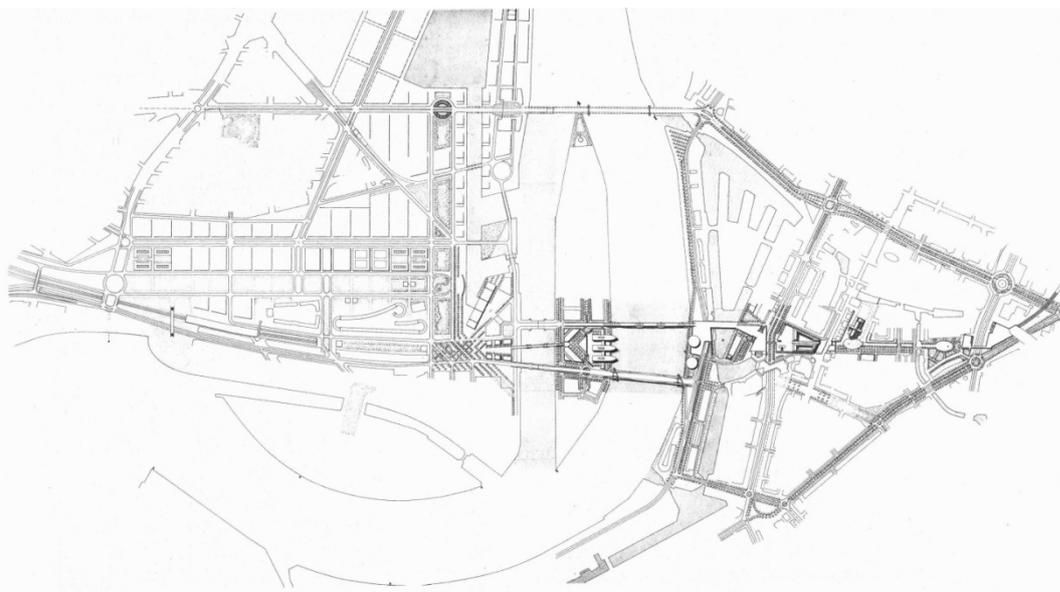
Los trabajos norteamericanos presentados refieren a la necesaria imbricación que Rosa Barba valoraba como fundamental en la creación del Ensanche de Barcelona, pero van más allá de esto. Estos trabajos fusionan las categorías de espacio público y espacio viario, además de incorporar toda la diversidad de funciones relacionadas

directa o indirectamente con la calle, asumiendo en mayor o menor medida que el espacio funcional colectivo de las arquitecturas – es especial de las plantas bajas – o son continuidad del espacio de calle.

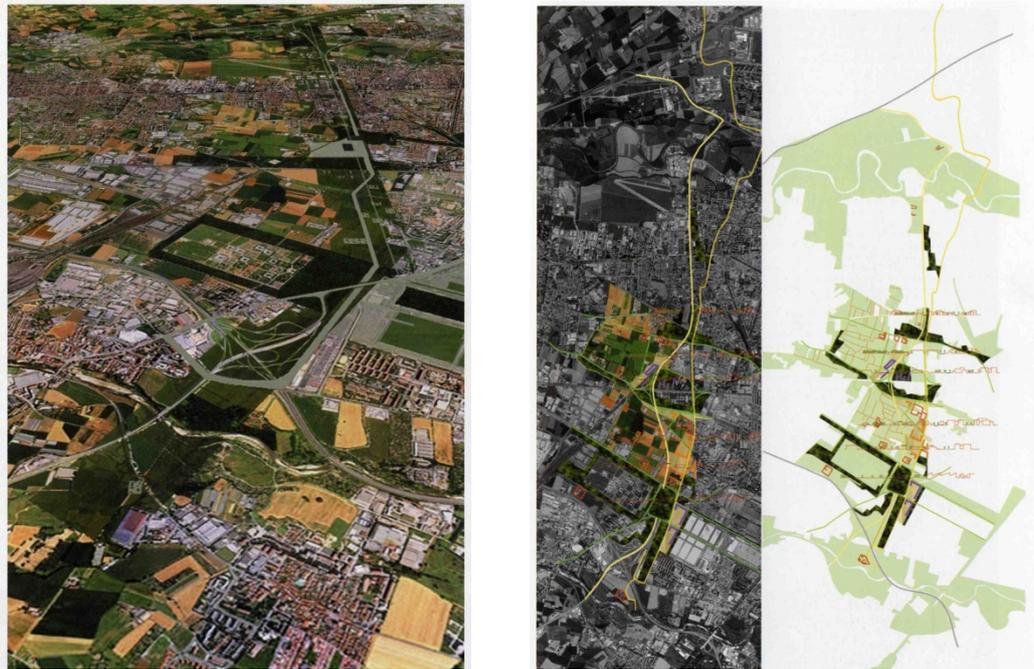
Otros ejemplos utilizan la capacidad de las calles para generar sistemas, apoyadas en escalas mayores reconfigurando el panorama urbano de una ciudad. Es el caso del proyecto para el centro de Rotterdam de Joan Busquets o el proyecto para la Espina central en la periferia de Torino.

El primero, redactado en los años 90, Busquets reutiliza las formas viarias existentes, mezclando esta vez de calles en funcionamiento, calles abandonadas por la guerra, viejos puentes de ferrocarril, y una serie de calles menores, para incorporar nuevas líneas que completen un sistema mixto (peatonal-rodado) que resitúe, con la ayuda de la arquitectura y de la infraestructura, el carácter central a una vía que lo había perdido. Un mapa nuevo se redibuja sobre sí mismo en Rotterdam, utilizando sabiamente las piezas y sólo incorporando pequeñas decisiones respecto a la continuidad o discontinuidad de determinadas relaciones. Las áreas de influencia superficiales no están dibujadas pero se intuyen fundamentales: la presencia del centro comercial a la derecha del corredor peatonal, las riberas del agua y sus posibilidades, la vocación central del cruce viario lejano en la otra orilla, etc.

El segundo, un proyecto italiano más reciente, un nuevo sistema se abre camino en el borde occidental de Torino.⁵⁴ En él las calles son los elementos intuidos detrás de la definición de espacios que cosen la condición fragmentaria de la que Neutelings nos hablaba. Se crea un organismo susceptible de ser llenado o vaciado por momentos, en un estudio profundo de su forma y de su papel como canalizador de todas las energías urbanas sueltas o aisladas de la periferia turinense. Esta estructura orgánica tangencial, cargada de criterios de ordenamiento de los canales de tráfico, y de intencionada naturalización de la máquinas para el transporte, hace posible el surgimiento de una nueva Torino. En ella, el espacio que era antes considerado trasero, perteneciente exclusivamente a las infraestructuras de comunicación –como efecto de ellas-, adquiere ahora una gran fuerza basada precisamente en su origen periférico, una singularidad difícilmente igualable por localizaciones más clásicas. Aquí, de nuevo, se han localizado argumentos que intermedian por entre las estructuras urbanas: un equilibrio entre las formas urbanas de ciudad periférica –incluidas las infraestructurales-, las formas de parcelación agrícola de borde, y las formas geográficas naturales, donde calle y espacio libre no son continente y contenido, más bien se alimentan el uno al otro con espacios y direcciones comunes.



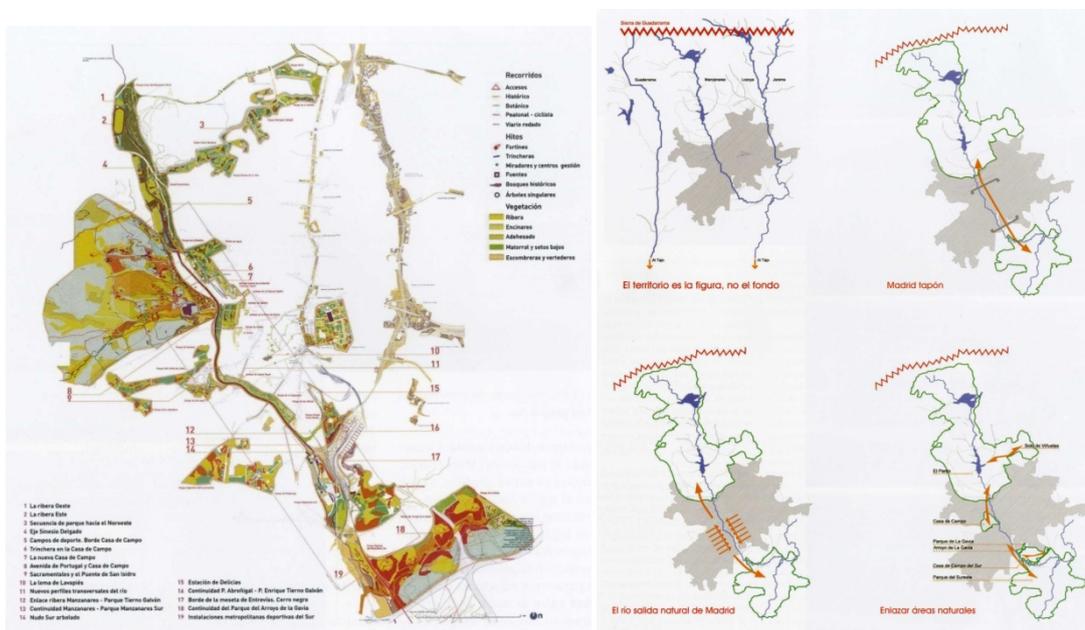
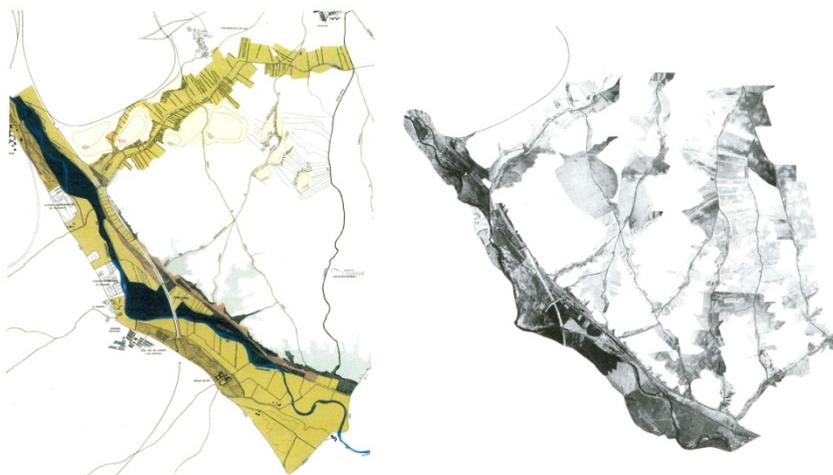
⁵⁴ Workshop *Progettare linee complesse*. Torino 15-22 febbraio 2002. “Lo svincolo di Beinasco/Drosso: verso la sacala territoriale” Alessandro Armando, pág. 142-147. “Paesaggi a molte velocità” Gustavo Ambrosini y Mauro Berta, Ed. Meltemi Babele, Roma, 2004.



Por último, como mecanismo de formulación de sistemas contemporáneos destacan los proyectos donde las calles son utilizadas para rescatar espacios naturales interiores de la ciudad. En este grupo de proyectos lo fusionado es la estructura viaria, con su capacidad para generar órdenes y tipos de encuentros, y el propio sistema natural. Así, con la pequeña intervención en el Manzanares de Rosa Barba, Anna Zahonero y Ricard Pie, un pequeño sistema de calles de ribera y calles en sus riberas, conquistaban un gran espacio de recreo, donde prácticamente sin tocar el espacio fluvial fuese revalorizado.

Mucho más ambicioso, y recreando espacios que posteriormente tendrán que demostrar su sensibilidad urbana, es el proyecto para el Manzanares, m30,⁵⁵ el cual redefine los papeles de los elementos urbanos del norte de Madrid, para mostrar una nueva forma urbana que debe ser integrada y reconocida en la ciudad. El proyecto plantea la recuperación del espacio de río como espacio público, y para ello reconfigura el mapa de las infraestructuras. Esto le obliga, como es lógico, a reconsiderar todo un conjunto de viario menor que atraviesa un número importante de tramas, un *handicap* aparente que finalmente se vuelve a favor del proyecto. Esto es, es la voluntad *dulcificadora* de los espacios fluviales –interiores, riberas, plazas y jardines contiguos, cruces que anteriormente lo eran de las autopistas interiores, etc.-, lo que hace que se vean comprometidos muchos de los tejidos circundantes, y aquellos otros intervinientes en la superestructura viaria asociada. La imagen del río se extiende y se desplaza con muchas más profundidad en lo urbano de lo que se hubiera pensado en un principio, así el proyecto plantea sus propios límites, otorgándoles un carácter difuso y variable-, como si a través de nuevos afluentes artificiales, esta organicidad se imbricara definitivamente en la ciudad.

⁵⁵ “Parque lineal del Manzanares”, Ginés Garrido, Arqto. Director. 2005-2007. Revista PAISEA, nº2 “Parque urbano”, Valencia, Junio 2007.



«Este organismo diverso e intenso debe ser ofrecido a la ciudad como valor del que ésta podrá participar si las conexiones vehiculares adquieren el mismo grado de continuidad que el propio río. [...] El paisaje de Madrid quedará incorporado al paisaje del Manzanares, la ciudad se abrirá desde su centro hacia el medio natural. [...] No se trata de proponer el tratamiento del borde de un canal sino de trabajar sobre el perfil en el que se implica lo natural, lo artificial, lo amplio y lo constreñido, donde lo importante no es tanto el trascurso de la hebra de agua como la ancha zona húmeda que esta produce.» Extracto de la memoria del proyecto. Op. cit.

La calle es una narración

Si centramos nuestra atención en una sola calle, deberíamos también poder comprender la ciudad a la que pertenece. Esta sería una de las principales hipótesis con las que trabajamos.

Una vez le preguntaron al escritor de novelas de terror Stephen King, cómo podía continuar viviendo en Bangor (Maine, EEUU), teniendo en cuenta su dilatada y exitosa carrera como escritor, -King nació en Portland, capital de ese Estado, a menos de 200 kms al Sur de su residencia-. A esta pregunta King respondió que en su modesta opinión se necesitan al menos 30 años para poder conocer bien un sitio, esto es, comprender las costumbres y el humor local, conocer a más de una generación de los habitantes de un lugar, conocer de este modo su origen y su evolución, y así todos sus elementos ocultos, sus vergüenzas, sus complejos, etc. Es por ello que según King, en la vida normal de una persona -suponiendo que ésta viviera hasta los 90 años- pueden conocerse bien tres lugares como máximo, considerándose entonces perteneciente a él, y por tanto conocedor de todo su significado.

Por otro lado, esta profundización en la mentalidad local -como aquellos que se preocupan durante toda su vida de observar y cuidar su pequeño jardín-, les capacita en gran medida para conocer realidades muy lejanas o ajenas, incluso aquellas aparentemente más complejas. Esto es así porque conocen muy bien un determinado hábitat, en el que la práctica totalidad de las relaciones también suceden, aunque existan matices que superficialmente diferencien las cosas.

Por eso es posible pensar que mirar con detenimiento una única calle de la ciudad puede ser suficiente para conocer dicha ciudad, por lo menos básicamente, esto es, conocer sus elementos de base o importantes. La cualidad de las calles, como elementos urbanos entre otros, que permite que esta hipótesis se sustente es su narratividad. Hemos visto que las calles son una forma determinada, que aislada o compuesta de una determinada manera con otras y con otros elementos da lugar a un sistema. Hemos visto como las calles nos permiten identificar ciudades, son canales por los que transita la identidad de una ciudad. Pero también las calles son capaces de contarnos una historia, son susceptibles de generar un discurso en la medida en que cualquier itinerario, secuencia o dirección que tomemos en continuidad en una ciudad puede hacerlo.

Así, al margen de itinerarios escogidos por entre las calles de una ciudad, las calles en sí mismas funcionan como concreción del deseo de pasar de los ciudadanos, y este pasar continuo y repetido es consolidado por la historia. El proyecto de la calle, por tanto, sería un proyectos de tramos de este deseo concretado, sobre estas partes o distintas perspectivas enlazadas de las que nos habla Steven Holl. Las calles son capaces de subdividirse en ambientes locales pero a la vez tener una idea de continuidad, tienen una intención en su dirección general y son un medio de acuerdo entre lo local y la ciudad en su totalidad.

La calle es, en definitiva, a la manera como Manuel Solá-Morales se refiere a la ciudad en su conjunto, un elemento narrativo en el entramado urbano.

«Es cierto que un proyecto en la ciudad es un texto que se añade a tantos relatos ya existentes.[...] Lo más importante del género narrativo es su linealidad, el despliegue temporal de sus ideas. Entender un proyecto como un relato es admitir el tiempo dentro de él. Tiempo personal en el que será ideado, tiempo material para ser construido, tiempos múltiples con el que será entendido y relacionado con los sustratos anteriores de la ciudad como construcción continua.» Manuel Solá Morales, *“Ciudades cortadas”*, 1994.¹

Si *la ciudad no es una hoja en blanco*,² como bien sabemos, es porque toda ella es un texto rico de palabras y frases, y dentro de este texto, la calle constituye uno de los elementos lingüísticos con mayor autonomía e identidad. La calle es una frase compuesta. Tiene un comienzo y un final. O varios comienzos y varios finales, algunos verbos importantes, tiene elementos sustantivos y otros adjetivos que le dan cualidades a cada parte de la frase, tiene también pausas, comas, puntos y coma, puntos y seguido, puntos y aparte, y casi nunca un punto final.

¹ *“De cosas urbanas”* de Manuel Solá Morales. Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 2008.

² Op. cit.

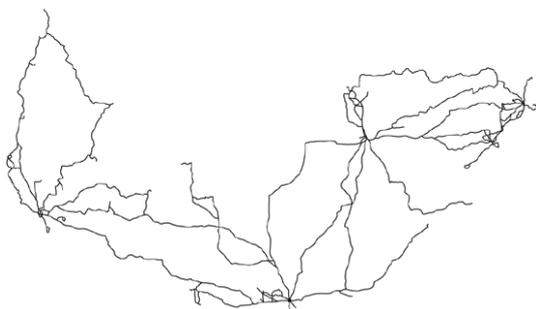
«Al atravesar el espacio de una ciudad, nos desplazamos por una red de perspectivas superpuestas en movimiento. A medida que nuestro cuerpo avanza, se abren y cierran las vistas, las perspectivas palpitan. El brusco movimiento de objetos, muros y edificios, distantes y próximos, revela un paisaje cambiante, visualmente tectónico, llamado “paraláctico”. El paseo suscita una gran cantidad de experiencias espontáneas que se entrelazan en el espacio urbano. En los complejos espacios de la ciudad moderna, los edificios no son tanto objetos como visiones parciales que forman un continuo en perspectiva.

Filtrando nuestro movimiento, el horizonte es poroso, está en construcción o erosionado por el tiempo»

Steven Holl, *Entrelazamientos*. Op. cit.

Es curioso comprobar tras estas palabras de Holl como en un intento de explicar racionalmente una secuencia casi fílmica de la ciudad le es imposible desprenderse de su propia visión de las cosas, enfatizando elementos que para otro serían seguramente argumentos menores. Esto es así porque a pesar de los intentos de la arquitectura y del urbanismo de siempre por homogeneizar las visiones de la ciudad, esta no puede ser otra cosa que la suma de experiencias personales. El tiempo que reclama ser incluido por Solá Morales, es sobre todo, un tiempo personal.³

La observación de las cartografías resultantes de las actividades cotidianas de la vida de Bill Rankin, el apasionado creador de “*Radical Cartography*”, es estimulante en la medida en que, siendo *adisciplinadas*, reflejan una determinada forma de ciudad, o de país, que es fruto exclusivo de la experiencia propia, pero innegable en cuanto a su existencia, quizá con mayor seguridad que la forma oficial, plagadas de pactos y forzados equilibrios para ser representada de una manera homogénea.⁴



Visión personal de los EEUU de Bill



Visión personal de los EEUU de Erik

³ En este texto de Ciudades Cortadas de Solá Morales, encontramos también la referencia a la obra *El empleo del tiempo* de Michel Butor, en los años 60, en donde el personaje protagonista va construyendo en su cabeza una ciudad extraña en donde empieza a vivir. Es una acumulación de memorias sueltas que van quedando reflejadas en un cuaderno: *recorridos, la posición de los parques, las iglesias, los bares; la residencia de sus amistades, su propio trabajo...*, y que van componiendo una imagen global de *límites imprecisos*. M.Solá-Morales, Op. Cit.

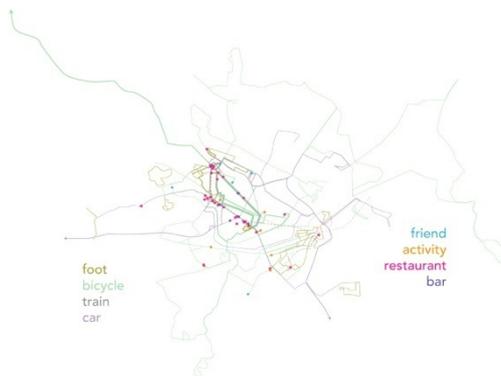
⁴ <http://www.radicalcartography.net> es un portal de internet dedicado a la recopilación *on-line* de iniciativas particulares de cartografía, agrupadas en distintos proyectos y radicada por sus fundadores en los EEUU.



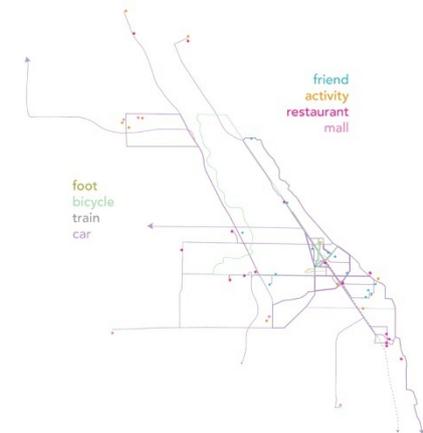
The Highways Are Amazing.
Houston, 1996–2000, 2002.



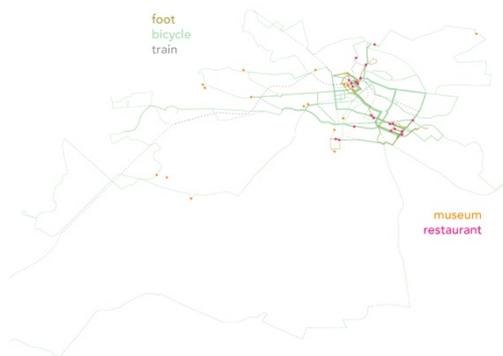
I Visit My Friends Pretty Regularly.
New York City, 1999–2004.



I Miss the Thrill of the Grid.
Cambridge, 2002–2003.



The Same House For Eighteen Years.
North Chicago Suburbs, 1978–1996.



Learning German.
Berlin, 2004.



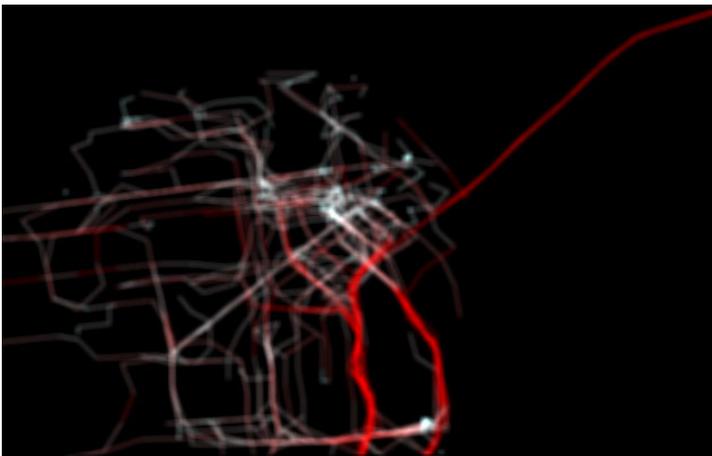
No Friends In This Town.
Philadelphia, 2000–2001.

All maps at the same scale
about 50 miles square.
Urban patterns and cartography by Bill Drake
www.naturalcartography.net

(Página anterior) Bill dibuja diferentes ciudades americanas y europeas en función de una serie parámetros (actividad, restaurantes, museos, amigos, bares, centros comerciales o tiendas) y también en función de si estas “funciones” fueron desarrolladas a pie, en coche, el tren, en bicicleta, etc. Así Bill califica las ciudades según un eslogan que las identifica bajo su punto de vista: “las autopistas son increíbles”, “visito a mis guapas amigas regularmente”, “echo de menos la emoción de la malla”, “las misma casa durante 18 años”, “aprendiendo alemán” o “no hay amigos en esta ciudad”⁵

La sumatoria de narraciones personales

Quizá el urbanismo debería preocuparse de guardar un equilibrio entre estas visiones personales y la forma general de la ciudad, consciente de que somos capaces de generar recorridos o discursos urbanos que sean integradores del mayor número de estas cartografías personales. Así, ciertas calles o itinerarios aglutinarían más deseos o intenciones de tránsito que otra, determinando tanto su carga o nivel de servicio, desde un punto de vista funcional, como el grado de “publicidad” de la calle, su rango escalar. De esta manera encontraríamos desde la calle anónima o genérica que va tejiendo la base de todas las tramas urbanas, a la calle representativa que soporta la ligazón entre partes de la ciudad. La suma de estas condiciones establece a su vez, el grado de responsabilidad que la calle asume en relación a la forma de la ciudad, tanto desde un punto de vista físico como mental, siendo parte del dibujo en el imaginario colectivo de lo que la ciudad es.

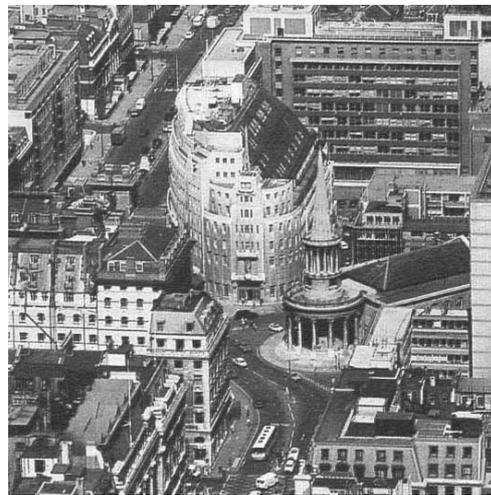


Cabspotting, Timelapse Projects. Vistas en función del tiempo, las rutas tomadas por los taxis en San Francisco fluyen y decaen, revelando patrones de movimiento adentro y afuera del centro y las áreas periféricas. Mediante la visión de los datos de Cabspotting en este sentido, la ciudad parece vivir. Los ritmos de los usuarios, las llegadas al aeropuerto, los atascos de tráfico, los accidentes, y especiales eventos llegan a ser patrones que conllevan un extraño parecido con los sistemas circulatorios de nuestro cuerpo. **Speed Overlay**, cada itinerario de un taxi es representado con una línea, el color de la línea depende de la velocidad del taxi: rojo es más veloz, blanco es más lento.⁶

⁵ <http://www.radicalcartography.net/?billcities>

⁶ Texto extraído de la web de Cabspotting, <http://cabspotting.org/timelapse.html>. *Cabspotting* es un proyecto iniciativa de *San Francisco Exploratorium's Invisible Dynamics*, producido por Peter Richards y Susan Schwartzberg, y dirigido por Scott Snibbe con la asesoría creativa de Amy Balkin. *Cabspotting* dibuja los viajes de los taxis de San Francisco a través del área de Bay. Los patrones dibujados por cada taxi crean un mapa vivo y siempre cambiante de la ciudad viva. El *Exploratorium* ha invitado a artista e investigadores a usar esta información para revelar estas dinámicas invisibles. El corazón de este proyecto es el *Cab Tracker*. El *Tracker* realiza el promedio de las últimas cuatro horas de las rutas de los taxis en una imagen espectral, y entonces dibuja las rutas de diez itinerarios más en progreso sobre el promedio. El área *Time Lapse* del proyecto revela patrones temporales de variación como horas punta, atascos de tráfico, vacaciones y eventos inusuales. A través de las visitas de los artistas del Exploratorium se producen y se crean nuevos proyectos en la cada vez mayor comunidad *Cabspotting*.

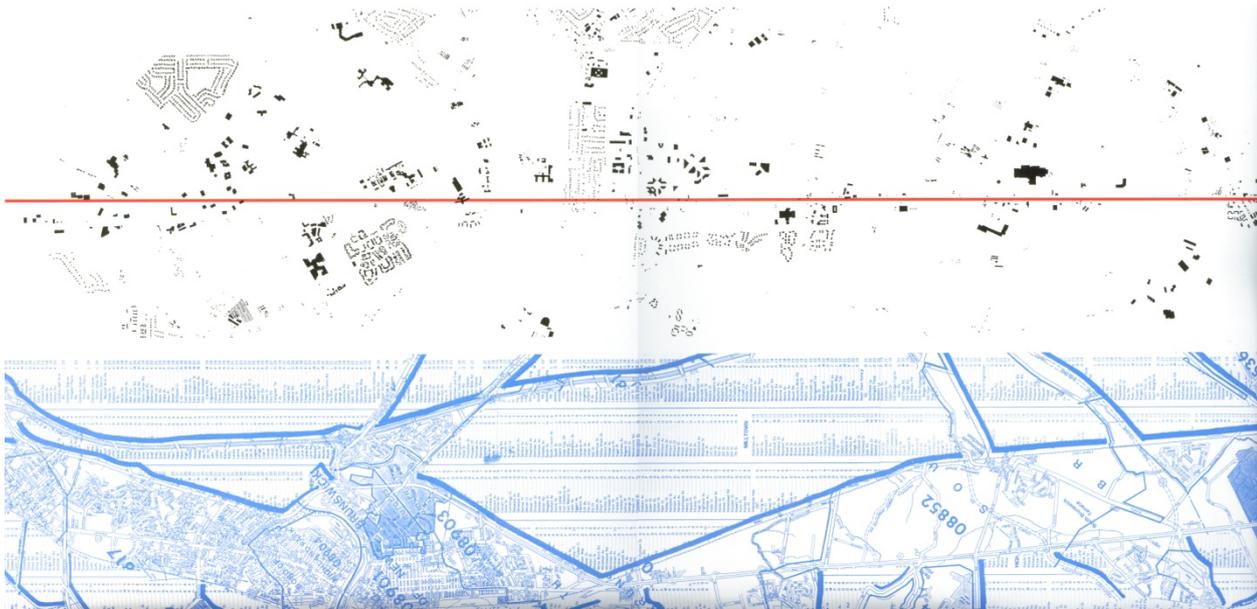
Todas las calles pueden ser vistas como narraciones de un texto abierto a cambios. Así también pueden ser proyectadas. Cuando John Nash establece las distintas partes de la Regent's Street nos está sino secuenciando en diferentes etapas o escenas su discurso general, sabiendo que cada escena corresponde con un momento de la trama – de la historia-, y que en cada una de ellas deben ser definidos los materiales para su composición: la puesta en escena, los personajes principales y secundarios, el clima de la escena, etc. En el caso de Regent Street, valoramos también de manera especial la operación del *montaje*, esto es, el encadenamiento de unas escenas con otras, los fundidos a negro, las transiciones, las sorpresas o los suspenses del desarrollo de la acción. Así pueden ser entendidos espacios como la pequeña plaza que enlaza Regent's Park con Portland Place, con forma de U y sección intermedia entre esta última y el espacio abierto del parque; o bien, la forma circular del encuentro con la Oxford Street, contaminando también a las edificaciones en esquina; o el montaje de *microescenas* magnífico, como el que produce el enlace al finalizar Portland Place a través del protagonismo de la *All Souls Church*, situando su templete coronado como elemento que curva la directriz al mismo tiempo que enfila el tramo siguiente, y en donde las edificaciones en esquina enfrentadas se vuelven romas en función precisamente de la iglesia, etc. En la calle los anchos, las alturas, los retranqueos, los soportales, todo ello es un juego cinematográfico de presencias y segundos planos, de planos fijos y corte con saltos expresivos, que consigue hilar un discurso fílmico de una hora de duración, por entre los barrios del West End y el Soho de la ciudad de Londres.



De arriba a abajo y de izquierda a derecha: *Parc Crescent*, *All Souls*, *Oxford* y *Picadilly*, en Regent's Street.

Partiendo de que la ciudad ya existe como un resultado cacofónico y armónico al mismo tiempo de conversaciones superpuestas, nuestra misión podría ser la de añadir un comentario más, aquél que precisamente ayude a clarificar los papeles de los personajes, sus discursos y protagonismos.

No es posible encontrar mejor manera de explicar esta inserción entre líneas que el montaje preparado para el trabajo de los alumnos del Taller Princeton, que revisaban la relación entre las dos ciudades norteamericanas por un territorio emergente de periferia metropolitana. En él, el plano base es sustituido por un collage con las páginas de la guía telefónica local, las identidades y su contacto con la comunidad, su nombre, su dirección y su número de teléfono, situado en una lista infinita de posibilidades de comunicación. Sus variados resultados muestran inequívocamente este origen multidimensional, en el que las acciones de sus habitantes son tenidas en cuenta, al mismo tiempo que se saben constructoras de la imagen personal y colectiva del territorio *pseudourbano* que está por nacer.⁷

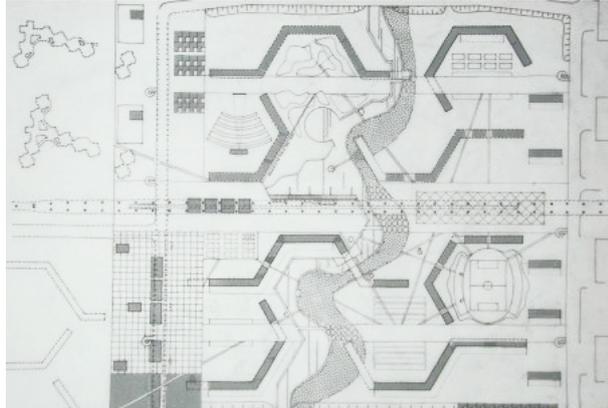
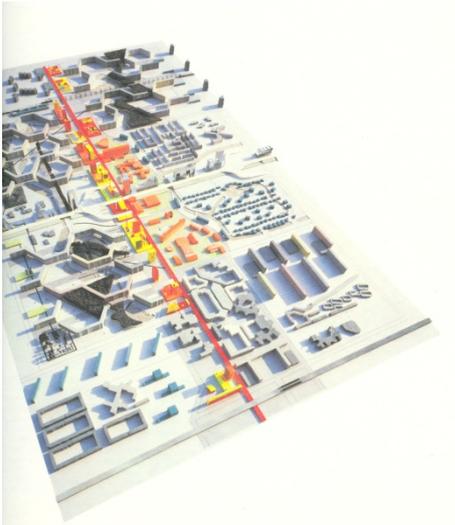


El proyecto de la calle es la invención o reinención de un canal que *vehiculiza* una determinada historia urbana en una ciudad o un área de ella, y aporta un renglón más en el párrafo de su descripción. De ahí que podamos confiar en este proyecto para modificar la imagen que se tiene de esa zona o de esa ciudad. Al menos eso pretenden ciertos proyectos sobre calles que se comportan como inserciones narrativas en textos obsoletos preexistentes, donde las tramas son demasiado conocidas y presentan, además de deficiencias funcionales, una dosis importante de aburrimiento.

El área de trabajo para la renovación de Bijlmermeer en Amsterdam, en el que O.M.A. interviene en 1986, representa uno de los más claros fracasos de la mal entendida herencia moderna. La apuesta por la densidad concentrada en altura, como contrapunto de enormes extensiones de espacio “liberado” para las actividades colectivas de esparcimiento, se demuestra errónea cuando fallan las proporciones y las distancias.⁸

⁷ Revista UR nº9 “Proyectar la periferia”. Laboratori d’Urbanism de Barcelona.

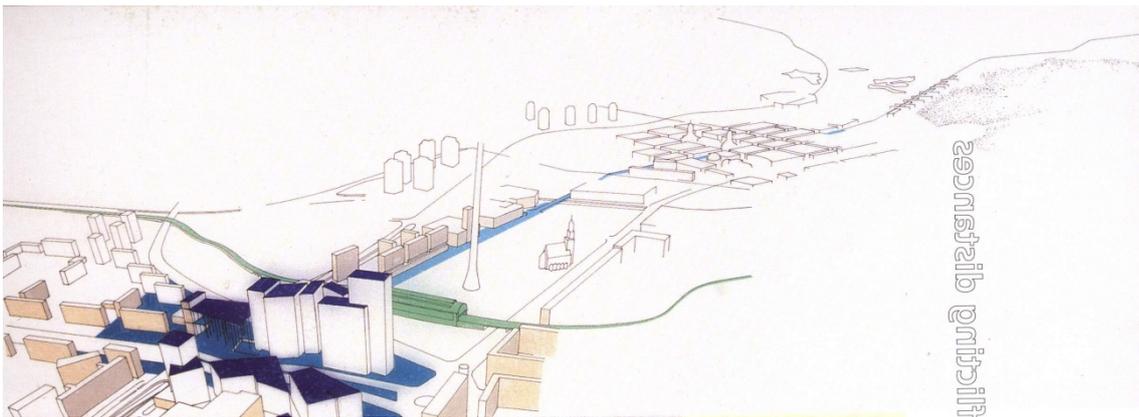
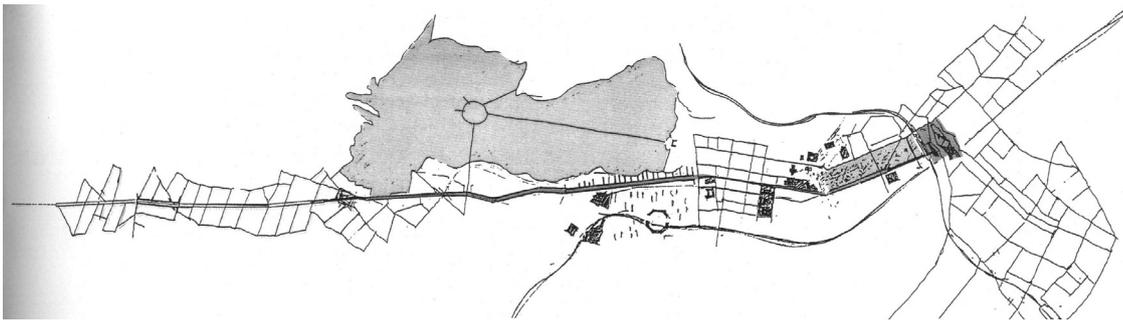
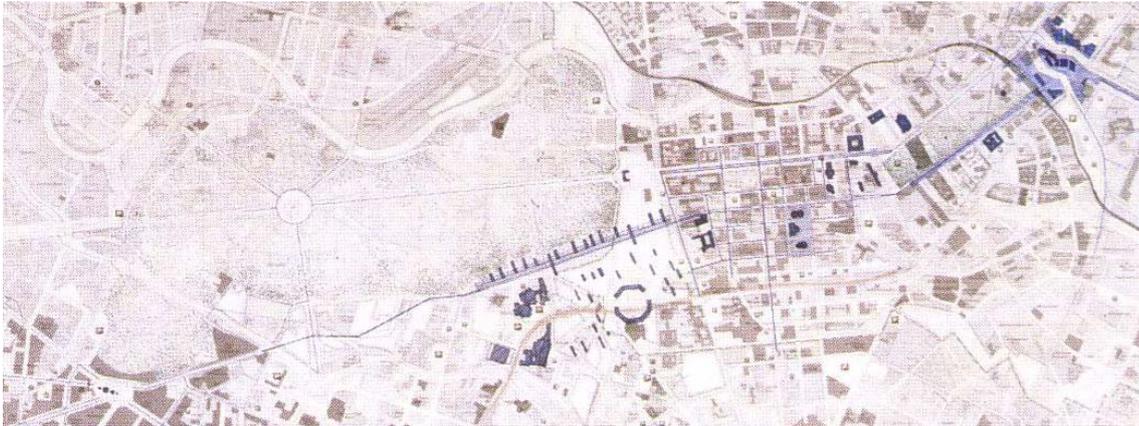
⁸ “Small, medium, large, extra-large : Office for Metropolitan Architecture” de Rem Koolhaas and Bruce Mau; edited by Jennifer Sigler ; photography by Hans Werlemann. Ed.: Monacelli Press , New York, 1998. / <http://www.oma.nl/>



La incorporación de una potente nueva frase vívida e intensa, de usos colectivos, apoyados en una fuerte conectividad basada en el transporte público fue el presupuesto manejado por Rem Koolhaas para *recualificar* todo el conjunto y permitir la subsistencia de estas formas arquitectónicas, por otro lado magníficas. El nuevo eje se incorpora reescribiendo una línea existente o subrayándola mediante la intensificación de las funciones urbanas. El collage de arquitecturas preexistentes, sus grupos formales y la gran superficie intermedia entre bloques permitía reincidir en la trama sin perturbaciones posicionales, más bien renovando el significado ahora de las arquitecturas anexas al eje.

Con una escala general de ciudad, el concurso *Berlin Morgen*, planteado en la ciudad alemana como consecuencia del derribo de su muro en 1989, pretendía en su caso cambiar la conversación que en la ciudad llevaba más de cuarenta años vigente: la constante dialéctica entre dos posiciones primero enfrentadas y posteriormente protagonistas de un silencio paralizante. La propuesta presentada por Solá Morales es la concreción de un deseo que palpaba en el ambiente: el de aumentar las relaciones directas y francas entre el Berlín Oriental y el Occidental. Y para ello era necesario abrir una ventana absolutamente nueva. Reutilizando ciertas calles anteriores, independientes, como la Kurfürstendamm en el occidente berlinés y la paralela a la Unter den Linden, interior al Friederichstadt, Solá Morales crea una secuencia nueva que sorteja los distintos espacios y conecta los corazones de ambas márgenes (Alexander Platz y la Kurfürstendamm Platz). Es su más lograda proyectación del corte urbano, un elemento que se opone a una condición fragmentaria, que en el caso de Berlín, era tan natural como artificial. La ligadura que inventa entreverada realmente, a escala territorial, responde a una nueva línea EO de la que Berlín podía empezar a presumir, sumándose a la S-bahn, al eje del río Spree o al eje Unter den Linden y eje del Tiegarten o Strasse del 17 de Junio. En el caso particular del nuevo eje, incorpora a la descripción de Berlín tanto la historia de la separación continuada como esta otra de superación de la separación, apostando por la suma a través de un cambio menor, en lugar de por la diferencia expresiva de un gran cambio.⁹

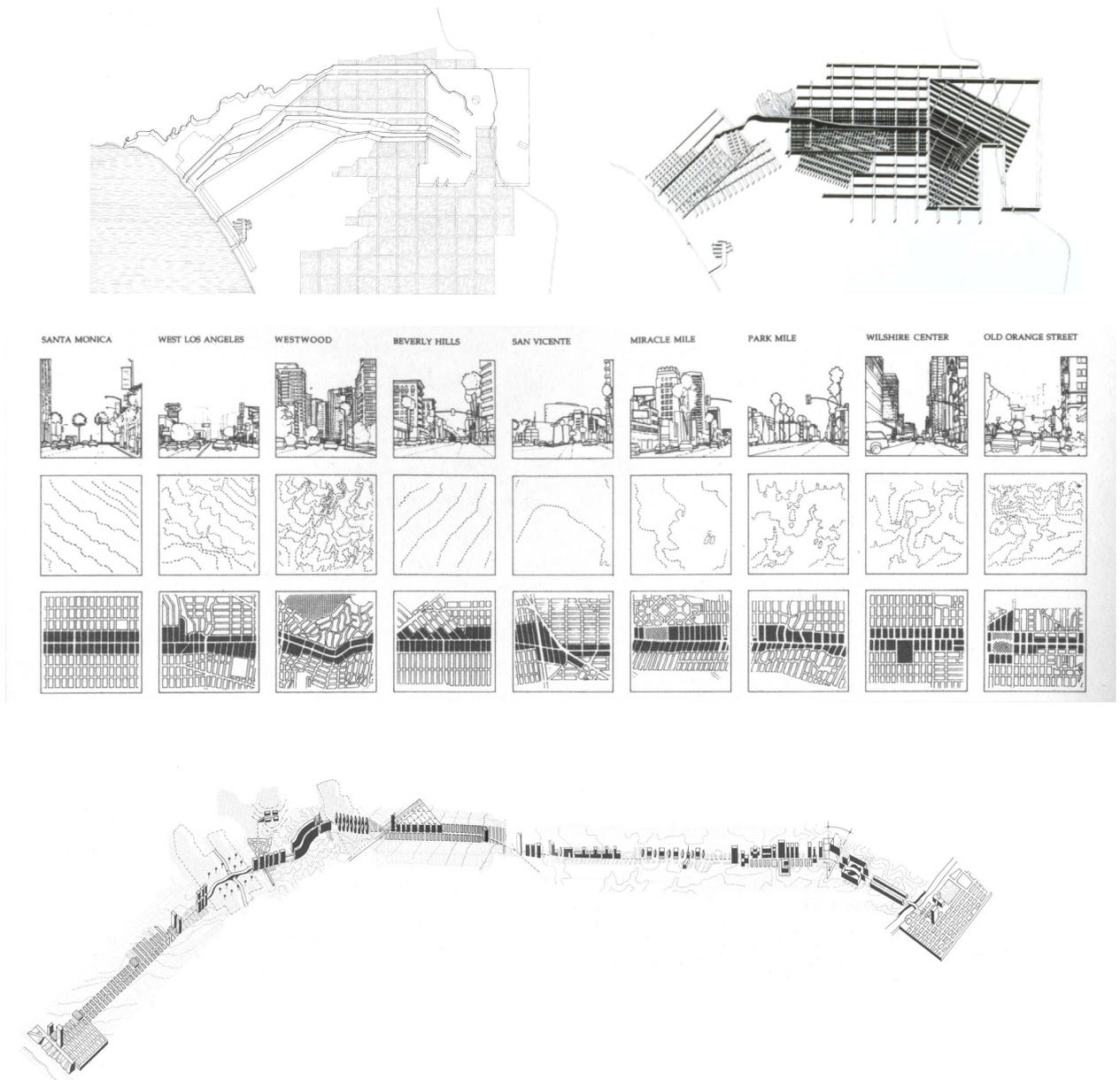
⁹ Manuel Solá-Morales, Op. cit.



Por último, es inevitable no fijarse en la tautológica condición urbana de la ciudad de Los Ángeles. La meca del cine mundial sustenta su *forma urbis* en calles que son en sí mismas auténticas películas. La fundación de la ciudad tuvo lugar en el interior, a unos 25 kms de la costa, con el surgimiento del pueblo llamado Los Ángeles, y a lo largo de sus doscientos años de vida, ha experimentado un enorme desarrollo poblacional, como resultado de ser el contrapunto simbólico de la costa oeste norteamericana a las ciudades importantes de la costa este (Nueva York, Washington, Boston). Así, la distancia tensionada entre el arco costero y la fundación interior, fue salvada por caminos que limitaban enormes propiedades agrícolas. La difusión primero del transporte ferroviario y posteriormente del automóvil, consolidó estas líneas territoriales como verdaderas calles de la ciudad, una vez la textura urbana de Los Ángeles lo cubrió todo. Así, los llamados *bulevares de Los Ángeles* fueron construyendo sus historias individuales para acabar contando una única historia colectiva, la de la ciudad misma: de norte a sur estos serían, Sunset Blvd, Santa Monica Blvd, Wilshire Blvd, Olympic Blvd, Pico Blvd, Venice Blvd.

Hoy en día, Wilshire Boulevard, directriz de mayor fuerza de las distintas líneas, cubre de una manera irregular una distancia de 27 kms, sorteando también muy distintas topografías y formas urbanas. La calle se viste de gala para pasar por Beverly Hill y se pone ropa de playa a su llegada a Sunset Beach, por el camino se ha transformado para ser el eje central de una zona residencial de lujo, o una avenida plagada de tiendas por en medio del

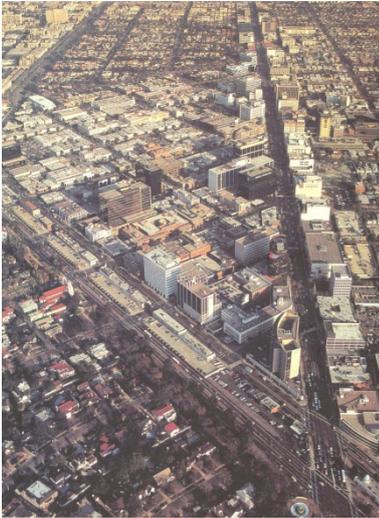
DownTown. En este caso, su narración se encuentra llena de contrastes, siendo más asimilable a la programación diaria de una televisión que a una película pensada en continuidad y en referencia siempre a un argumento principal. Esta condición televisiva de la línea central que se observa en su continuidad longitudinal, se puede trasladar a las otras líneas, canales igualmente que convierten al sistema de líneas en verdadera parrilla de televisión. Los usos urbanos importantes y las arquitecturas señaladas se añaden a las líneas, exclusivamente a su primera línea, como la buena publicidad escoge sólo los horarios de máxima audiencia. El habitante de Los Ángeles puede ahora practicar el zapping como quiera y saltar cuando más le convenga de un canal al siguiente. En medio de los canales no hay nada. La textura homogénea e indiferenciada se extiende incesantemente ocupándolo todo. Sólo se ve lo que sale por televisión, el resto pertenece a la vida íntima o individual de la ciudad, un Los Ángeles que no va a los partidos de *Los Lakers* ni participa de las fiestas de Hollywood, el otro Los Ángeles, una ciudad líquida sin forma aparente.¹⁰



- Arriba, a la izquierda, "The boulevards", Los bulevares son los flujos de energía que actúan como conectores entre los diferentes elementos del plano de Los Angeles. Son mostrados como muros lineales como si los flujos hubieran sido canalizados a través de las mallas, tanto las mallas explícitas de la ciudad como las ausentes.

¹⁰ *City of Quartz*, Mike Davis.

- En la página anterior, arriba a la derecha, “Three-dimensional grid intersections” . Mario Gandelsonas, “X-Urbanism”.¹¹



- Encuentro en Beverly Hills, entre el Santa Mónica Blvd. y el Wilshire Blvd.
- W.B. en Noviembre de 2006
- W.B. en 1958
- <http://www.goodapartment.com>
- Rodeo Drive in Beverly Hills, California, as seen facing northbound from Wilshire Boulevard. Photographed by user Coolcaesar on April 21, 2007, Beverly Hills, Los Angeles.

La cualidad narrativa de la calle nos permite incorporar nuevos elementos a la calle con la libertad de escogerlos en función a su contribución a la historia que esta calle cuenta. Desde ese punto de vista son juzgados los acontecimientos urbanos que la calle encuentra a su paso. En su proyecto, en su creación, como al escribir una novela, componer una sinfonía o realizar una película, necesitamos encuadres y órdenes menores, necesitamos cuentas y necesitamos el collar, es decir, necesitamos la guía o el hilo conductor narrativo que establezca un orden general continuo, en integre las diferentes partes. Así también pueden ser entendidas desde las arquitecturas de la calle, hasta las funciones de las calles, sus geografías, sus áreas urbanas de pertenencia y servicio.

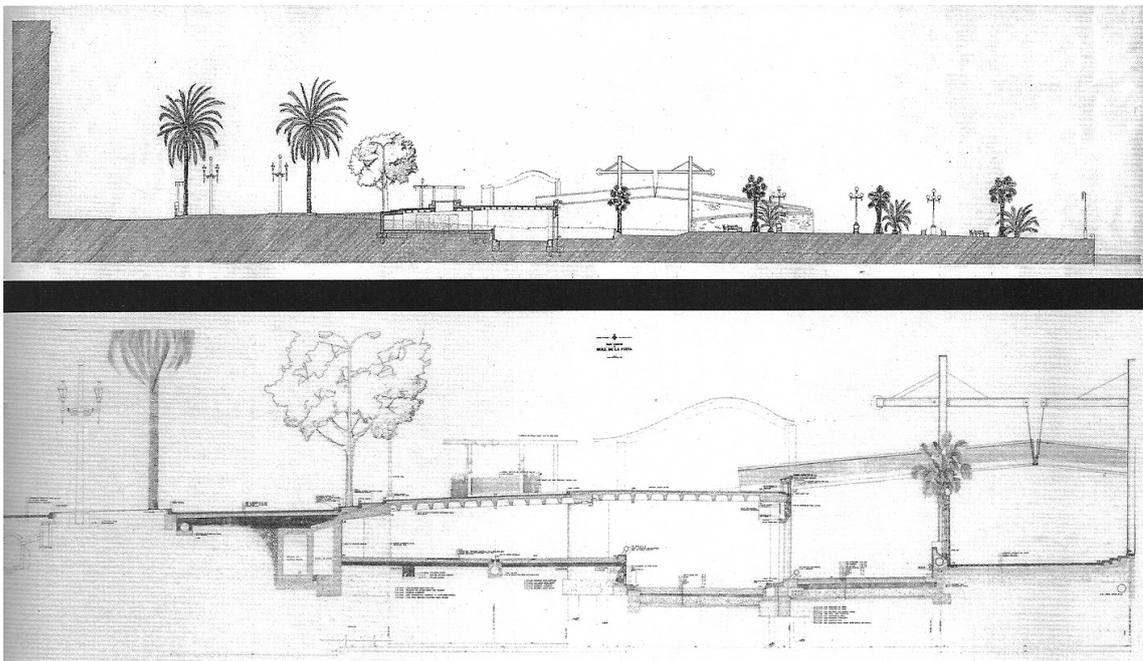
Al organizar las calles *clave de la ciudad* como discursos o narraciones, detectamos y jugamos también con sus silencios, las pausas de la narración. Con estos silencios la narración adquiere también ritmo, variación de intensidad o de dinámicas, surge la repetición, la variación, la diferencia, y también los énfasis, las partes importantes de la historia, sus puntos esenciales distribuyendo los ambientes de la calle entre partes reflexivas, funcionales, singulares, de inicio o de resolución.¹²

¹¹ Op. Cit. pág 104.

¹² “Silencios elocuentes” de Carlos Martí Arís. Ed.: Ediciones UPC, Barcelona, 1999.

Del corte urbano a la *calle ciudad*.

La idea de sección, o vista en vertical de la proyección de una línea de tierra situada en planta, es el principal instrumento para el desarrollo de la Arquitectura como lenguaje creativo. Un invento que permite la relación de los elementos situados en planta y su cualificación, así los mayores avances de la arquitectura se han producido como resultado de la reflexión en sección, desde la proporcionalidad y la forma de la columna dórica, a la elevación del plano del suelo de las casas de Mies van der Rohe, la comunicación con la media distancia del bloque sobre *pilotis* de Le Corbusier, o la idea de la sección libre de Rem Koolhaas. La sección permitió siempre distinguir espacios que en planta pueden resultar similares, modular secuencias espaciales, establecer compresiones o descompresiones en recorridos internos, establecer umbrales de paso entre unos ámbitos y otros, en función de la calidad de su dimensión vertical. Tal y como Adolf Loos asignaba una altura concreta a cada habitación en función de su papel en el programa complejo de la vivienda, los espacios bajo la superficie ligeramente variable del Moll de la Fusta de Manuel Solá Morales proporciona mayor o menor luminosidad gracias a la diversidad de cota de techo a los espacios corredor o a aquellos destinados a aparcamiento.¹³

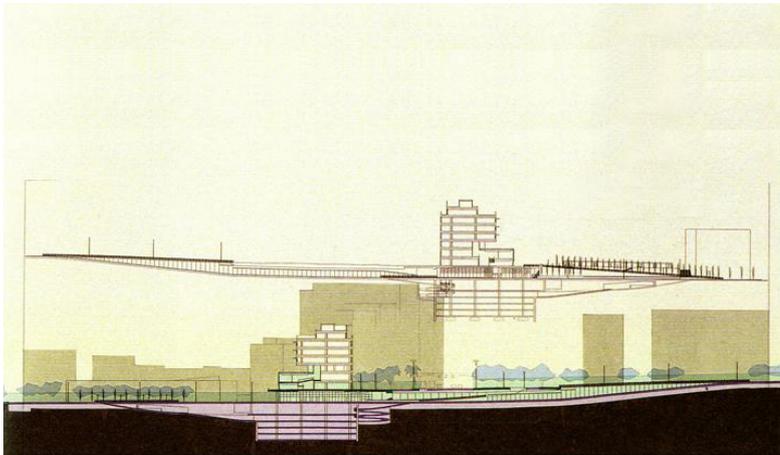


Evidentemente las arquitecturas no pueden desentenderse de su reflexión vertical, o si lo hacen se convierten en planas en más sentidos que la cualidad sistemática de sus forjados. En urbanismo no obstante la reflexión de la dimensión vertical pareció siempre entrañar mayor dificultad. La planta ha sido tradicionalmente un instrumento mucho más dominador, y es precisamente, cuando el urbanismo ha sabido contaminarse de esta idea de *consustancialidad* en la Arquitectura cuando ha dado también sus más importantes pasos, tanto en el diseño urbano, como en el proyecto urbano o territorial.

Ya nos hemos referido a la cualidad de la sección vertical a la hora de considerar los cruces viarios de las tramas (*Plan Pampus* de Bakema y Van der Broek, cruces de *Chandigarh*, idea para el Concurso del *Hauptstadt* de Allison y Peter Smithson, por ejemplo, en cuanto a proyectos de nuevas tramas o ámbitos urbanos), así como a la cualidad organizadora del proyecto en sección de las infraestructuras, en la escala del proyecto urbano, como por ejemplo la definitoria sección de la *Illa Diagonal* de Manuel Solá y Rafael Moneo que acuerdan la delantera y la trasera de

¹³ «En mi proyecto primigenio para el Moll de la Fusta, en el puerto de Barcelona, trabajé también con este desdoblamiento entre circulación y paseos (de forma bastante literal), donde la sección transversal entre la Ciutat Vella y el muelle portuario vertebran una relación vertical que, escondiendo un aparcamiento y parte del tráfico pesado, recreaban la idea de balcón urbano sobre el agua como estrategia de doble tensión entre espacios y niveles de mutua integración. La observación de arriba y abajo, de abajo a arriba, crea un lugar y una escala donde antes sólo existía superficie rodada y donde la transversalidad ciudad-mar era ignorada o negada, o ambas cosas.» “De cosas urbanas”, de Manuel Solá-Morales.

su edificio longitudinal, lo que le permite crear un interior comercial más complejo y atractivo, proyectos que eligen adecuadamente las rasantes de viales y espacios públicos o asentamientos edificatorios, para que a través de su desarrollo en planta conduzcan a la configuración de buenos espacios.



Desde un punto de vista conceptual lo que la sección representa es expresado con maestría por Manuel Solá-Morales en su artículo *Ciudades Cortadas*, base fundamental de la presente investigación.

En un primer sentido, entiende la posibilidad de *cruzar en diagonal* una ciudad, esto es practicarle casi físicamente una sección, un *escáner* en palabras de Solá, que *descubra la organización interna del tejido*, y su *presencia no sólo enriquezca la forma urbana global, sino que resuma una forma específica de comprensión de la totalidad*. El protagonista urbano de esta acción serían aquellas calles, *secciones longitudinales de fuerte identidad, capaces de asumir sus distintas partes en una experiencia simultánea*. En este primer sentido, el corte urbano representa un elemento físico existente o proyectable de una ciudad que produciría un efecto parecido a aquél de los *sventramenti* italianos pero con una escala mayor, de tal manera que pueden representar toda la complejidad de una ciudad que tiene en sus diferentes tramas, en sus cambios de topografía, en su variación de intensidad urbana, sus diferencias.



Chicago

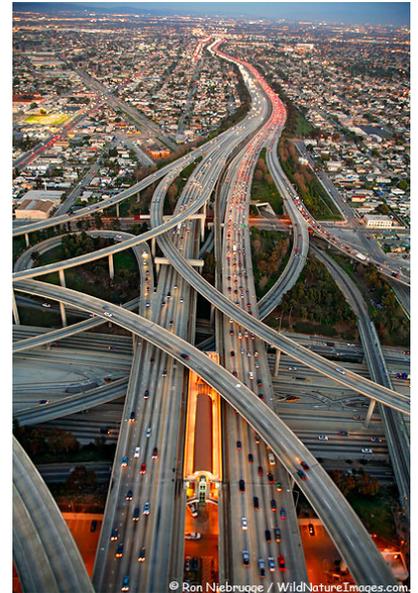
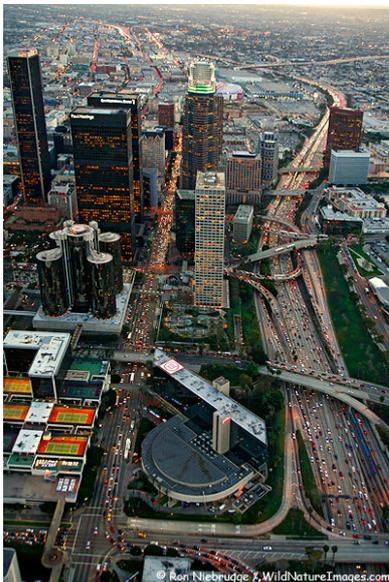


Mexico D.F.



En un segundo sentido, el corte urbano es un instrumento operativo, susceptible de ser utilizado para Solá-Morales tanto como elemento de descripción de la ciudad como instrumento para el proyecto. La contigüidad del fragmento o de lo diferente -también de lo discontinuo en planta-, supone la base de la idea de sección urbana, como elemento abstracto así expresado, donde planta y sección son vistas simultáneamente, y según él, esto representa también la visión conjunta de “topografía y uso”. No basta con una sección constructiva para expresar la complejidad del urbanismo, hacen falta en concreto secciones longitudinales “largas” que permitan descubrir “la fuerza coherente del perfil” de la ciudad. Para ello ha de superarse la idea de ciudad *suma de fragmentos* o ciudad collage, como tautología de lo urbano:

«Decir que toda la ciudad está hecha de piezas distintas acaba siendo una tautología, si no decimos cómo hacer una pieza más, o cómo cambiar una pieza mala, o cómo crear nuevos mecanismos en las yuxtaposiciones, nunca arbitrarias aunque parezcan contradictorias.»¹⁴

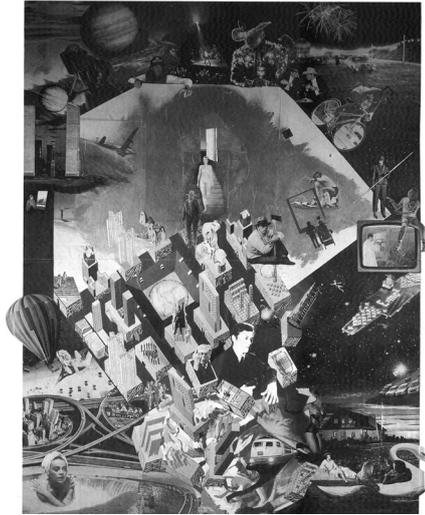
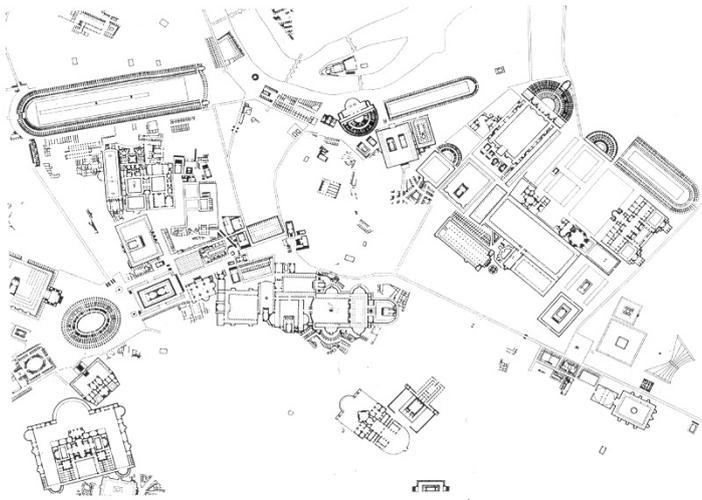


Los Ángeles

No obstante, desde un punto de vista conceptual la sección es siempre un atravesamiento de la realidad en cuya acción intervienen un actor que ejecuta y un objetivo base de la acción. La sección necesita de intención, o mejor dicho de dirección. La elección de unos determinados códigos o número cerrado de elementos en lugar de otros, o dicho de otro modo, la “selección” de la realidad es ya una sección. De ahí que si observamos con detenimiento los collage urbanos, encontramos esta disección de la realidad de una ciudad, tal y como Bacon representaba Roma, sólo a través de sus monumentos, o como Rem Koolhaas representa Nueva York en su imagen “*The city of captive global*”,¹⁵ incluso con la capacidad añadida de poder incluir en el collage cualquier representación de lo real más allá de las formas construidas o arquitectónicas (elementos sociales, iconografías, textos o pensamientos). Porque lo que hace útil a la sección es precisamente la ruptura de las fronteras espaciales que el afán clasificatorio de la arquitectura y del urbanismo representan, el establecimiento, tal y como Solá-Morales afirma, de una unidad formal, no como forma global o como diseño homogéneo, sino hecha de secciones encadenadas.

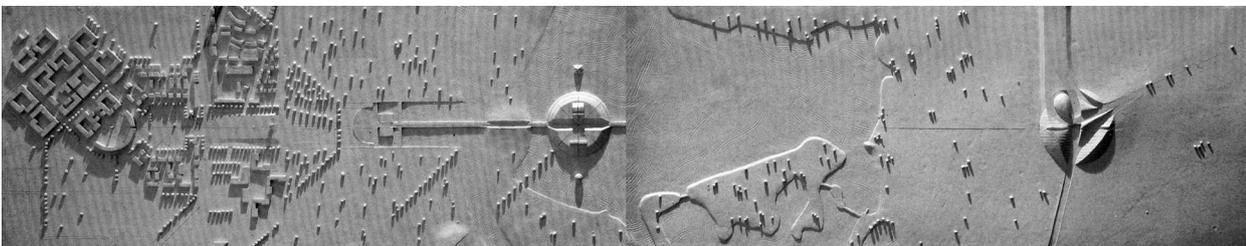
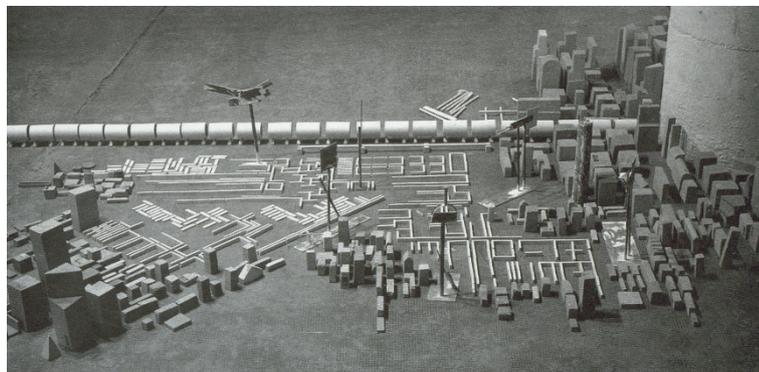
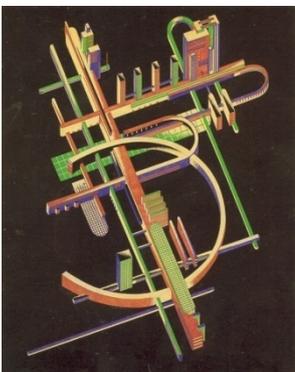
¹⁴ Op. cit.

¹⁵ “*Delirious New York*” de Rem Koolhaas. Ed.: 010 Publishers, Rotterdam, 1994.



- *Roma. Plano de Bacon.* Representación sólo a través de sus Monumentos. Distancias entre elementos ligados. Formas de lo discontinuo. Conexiones provocadas. Conjuntos compositivos.
- *“The city of captive global”* de Rem Koolhaas, *Delirious New York.*

En esa contigüidad de lo diferente es válida también, la superposición o la construcción de homogeneidades que eliminan precisamente determinadas diferencias aparentes para producir comparaciones entre los elementos que tradicionalmente siempre son vistos por separado, aglutinados en sistemas distintos. Este valor es el que tienen las manifestaciones escultóricas de artistas que representan formas urbanas de todo tipo en las siguientes obras:



- Iakov Txérnikhov, *“101 fantasías arquitectónicas”*, 1933: estructuralismo, partes de un todo, fisicidad, tipos de relaciones, articulaciones, maclas.
- Dani Karavan, *“Proyecto de ordenación del eje mayor de Cergy-Pontoise”*, XXX: distancia, diferencia, tamaño, dirección, topografía fusionada con lo urbano.
- Miquel Navarro. *“La ciudad”*, 1984-85: conjuntos, subconjuntos, diversidad, mezcla, singularidades, alineaciones.

En este sentido, sección y superposición son dos caras de una misma moneda, la de la selección orientada o intencionada. Porque también una sección aleatoria es menos útil, como lo es una superposición de elementos escogidos sin criterio.

El hecho de comprender la sección urbana como el pensamiento simultáneo de la planta y la sección, es en sí una superposición instrumental que ayuda a entender la *bidireccionalidad* de su relación y su interdependencia. Esta imagen conjunta es imprescindible para el proyecto contemporáneo, siendo cada vez más evidentes los proyectos que carecen de ella, reflexionadas ambas dimensiones con puntos de contacto imprescindibles pero básicamente de manera separada.

En este punto la sección, unida como hemos explicado por su otra cara a la superposición selectiva de elementos, construiría uno de los posibles *mapas mentales* con los que podemos trabajar contemporáneamente.

El *mapa mental* puede ser entendido como uno de los más contemporáneos instrumentos de la arquitectura, situado en el bloque de conceptos que supondrían la superación de las herramientas propias del post-estructuralismo.¹⁶ El *mapa mental* deriva entre otros de la *imagen ambiental* que definió Kevin Lynch en su *“The image of the city”*, como dibujo mental generalizado del mundo exterior retenido por un individuo:

«La imagen es el producto tanto de la sensación inmediata como de la memoria de las experiencias pasadas, y es usada para interpretar la información y guiar la acción. [...]

Así, la identificación de un objeto tiene lugar a través de su individualidad o singularidad, su relación espacial con el contexto y, finalmente, la importancia práctica o emocional del objeto para el observador. Así, el mapa mental que el individuo construye por sí mismo puede ser definido como un medio de navegación -de orientación-, en la ciudad o dentro de un pensamiento o un texto.»

Esto es lo que lleva a cabo en su trabajo, continúa MV, el celebrado director de teatro italiano Luca Ronconi que describe él mismo de la siguiente manera:

«Es incuestionable que cuando hay que pensar acerca de la puesta en escena de un texto yo parto, y esto es solo una manera de decirlo, desde la planta, y siento que tengo una facilidad para eso porque estoy acostumbrado a leer un texto y verlo, no como el espectador hace sincrónicamente, como una especie de imagen satélite en el que el comienzo y el fin de la acción están ambas presentes, una fotografía desde arriba, por lo tanto, que coincide con el mapa de la producción en el cual yo estoy trabajando.»¹⁷

Una producción teatral, como lo es también una película, representa una simplificación de un trozo de la realidad humana en el que las ciudades son permanente soporte básico. Así sus diferentes elementos (escena, luz, ambiente, vestuario, sonido, etc) pueden ser asimilados a los distintos componentes que participan de la creación de la realidad urbana de cualquier ciudad que escojamos. Así lo entiende también Valentina Ricciuti, cuando compara los trabajos de representación diagramático de Cornelius Cardew y Peter Eisenman.¹⁸ El primero, en su obra *Treatise, 1967*, representa un escenario teatral situado en un pentagrama, dando solidez o cuerpo físico y espacialidad a la notación musical, otorgándole una condición tridimensional, teatralizando ésta determinada música escrita para que adquiriera volumen, peso, dirección espacial, etc. En *Emory Arts Center*, Eisenman mezcla las condiciones topográficas del lugar con la representación clásica de sus volúmenes en alzado, generando una implicación entre suelo y edificación, una visión compartida que relativiza (o poniendo en crisis) las posiciones clásicas de ambos elementos y su relación unívoca: la arquitectura sobre el suelo, el suelo bajo la arquitectura. Con este trabajo las líneas de la topografía del plano del suelo y las pertenecientes a la representación volumétrica de la edificación constituyen un continuo.

¹⁶ *Mapa Mentale*, pertenece a la Serie Azul del *Lexicón*, conjunto de herramientas o conceptos propios del lenguaje la arquitectura contemporánea. Revista Lotus Internationale, “*Diagrams*”.

¹⁷ Op. cit.

¹⁸ “*Architectural Scripts*”, Valentina Ricciuti. Revista Lotus “*Diagrams*”.

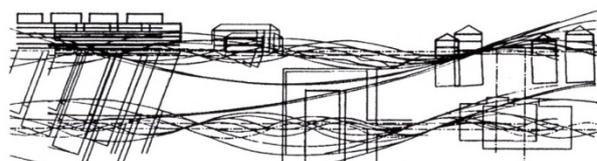
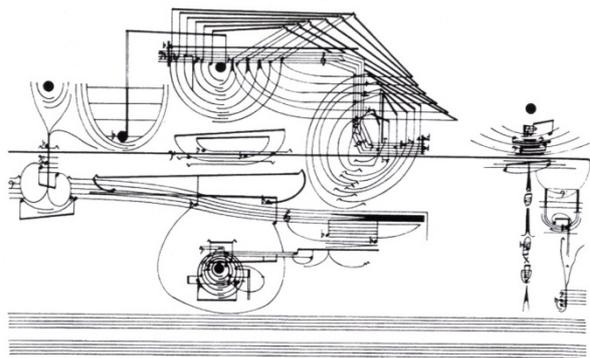


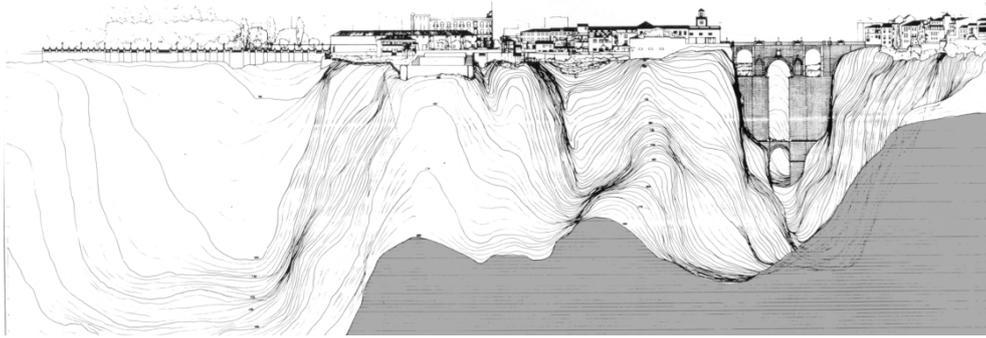
Figura superior, Cornelius Cardew, *Treatise*, 1967.

Figura inferior, Peter Eisenman, *Emory Arts Center*, diagrama de proyecto.



Lugares, representación de secciones transversales y recortes de ámbitos diferenciados topográficos en planta del valle del Orreaga, Guipuzcoa, País Vasco, Juan Luis Rivas Navarro, 2000.¹⁹

¹⁹ Workshop Internacional “*Transformaciones del espacio habitado, paisajes del fundamento social*” Julio-Septiembre 2000. Donostia-San Sebastian. Arteleku. Director: Angel Martín Ramos.



Sección de Ronda, Málaga. Representación del perfil urbano de la ciudad y de las curvas de nivel en alzado. Trabajos para el Plan General de Ronda, José Seguí.



Matteo Robiglio. Paesaggio di Confine. La pianura piemontese. Planta y Sección. Formas de agregación sobre lo natural. Escala superpuesta. Incisiones mentales en un lugar magma.

En todos los ejemplos anteriores, la producción de una imagen donde se visualizan planos distintos de representación de la realidad construye la posibilidad del proyecto, como algo mucho más atento a las relaciones, mucho más sensibles a la interacción o dependencia entre los distintos componentes de los sistemas proyectados, al mismo tiempo que parten de una descripción de la realidad que procura acercarse a la complejidad real del objeto representado.

La definición de Sección Urbana de la investigación

En función de lo expresado con anterioridad podemos concluir las siguientes afirmaciones:

- La sección urbana tiene una dimensión real cuando nos referimos a elementos viarios concretos, de potencia longitudinal suficiente, mediante los cuales se puede hacer una lectura diagonal de la ciudad.
- La sección urbana tiene una dimensión instrumental cuando nos referimos a la generación de “atravesamientos” que dibujan el perfil de la ciudad.
- La sección urbana se nutre de la propia idea de sección vertical o alzado y de sus cualidades, en ese sentido, se diferencia de la planta, la yuxtaposición de lo grande y lo pequeño, lo rápido y lo lento, cualifica espacios en planta, establece prioridades y servidumbres.

- La sección urbana se nutre de una visión conjunta de la planta y el alzado, que demuestra su operatividad a la hora de generar descripciones complejas de partida y clarifica la interdependencia de ambos puntos de vista.
- La sección urbana puede ser entendida por tanto como una superposición, pero esta debe ser intencionada, debe tener un observador y una intención o dirección.

“Si concentramos la atención, nos daremos cuenta de que en realidad estamos guiados por la disparidad de un modo tan rápido y natural, que es suficiente una intención o una dirección para que aparezca como una continuidad...” DANIEL DE GUIDICE, Atlas Occidental.

Necesitamos construir planos complejos, sobre todo de pensamiento, donde teniendo importancia una de las miradas estemos investigando sobre todos los elementos. Necesitamos practicar cortes de la misma manera que cuando fotografías, cortando la realidad en un instante de tiempo, de la observación de este momento obtienes una información general.

La ciudad no es un objeto único. No existe una moral que homogeniza la ciudad deseada, que iguala los estados, los problemas y los objetivos. Cortamos la ciudad por un lugar concreto, esto es una pregunta. De la respuesta obtenida resultan nuevas cuestiones antes no existentes.

Por otro lado, trabajar con la sección urbana implica trabajar con el tiempo. Ahí radica su oposición de origen con la planta: una o más bien secuencia diferentes identidades. Como hemos dicho, valora en una experiencia simultánea lo grande y lo pequeño, pero sobretodo la sección urbana es útil como apoyo al reconocimiento y la invención de la escala de los lugares.

No sirve sólo como un elemento físico sino que espacialmente es libre, es deformable. Interesa también por su capacidad para despreocupar lo que no interviene, ya que deja lugares sin resolver, no lo incluye todo y permite seleccionar. Así únicamente se muestra como el desvelamiento de un camino. Nosotros proyectamos al decidir la línea de corte y al ser así, la ciudad puede crecer en ella.



▪ *Urbanizaciones engarzadas o serie de paquetes residenciales.* Al nivel de la edificación el orden no se limita únicamente al campus universitario. Una serie de estructuras tipológicas diferentes se organizan de acuerdo a una rigurosa lógica urbana. Los dibujos representan el papel de la Chapel Street como un mecanismo que enlaza áreas malladas de diferentes tejidos y diferentes densidades alternando con una serie de tejidos irregulares o edificaciones objeto tales como el estadio. El primer dibujo representa la secuencia tipológica a lo largo de la calle, el segundo las mallas regulares y el tercero los elementos irregulares producidos en una secuencia en forma de ábaco.²⁰

²⁰ Drawing New Haven, Mario Gandelsonas, “X-Urbanism”, Princeton Architectural Press, 1999.

«Añadir corte a la ciudad es, en las corbatas, tan rico de significados como lo es en la calle. El corte de la ciudad es nuestra apropiación de ella, la manera expresiva de nuestra curiosidad. También, seguramente, el modo con el que la inteligencia hace, de lo común, lo diferente.» Manuel Solá-Morales, *Cut Cities*, 1994.

El origen del concepto de la calle ciudad.

El concepto de *calle ciudad* – concepto al que nos referiremos en el conjunto de la investigación-, tiene su antecedente principal en el trabajo de Investigación “*Movilidad y Vivienda en los Centros Históricos. Análisis en Ciudades Medias Andaluzas*”.²¹

La inviabilidad del planeamiento general para comprender la ciudad desde la totalidad, en la ciudad de construcción histórica como la Ciudad Media Andaluza, aglutinada pero pautada temporalmente, hacía necesario estudiar y comprender este ritmo distanciado de crecimiento. Así el fragmento, la parte, evoca la totalidad siendo específico, extenso y profundo a la vez. El trabajo plantea la necesidad de ser inductivos, recuperando una mirada sugerente e intentando desviar la lógica deductiva, concluyente, del planeamiento que asigna a las partes cuotas proporcionales del todo. Cree necesario -e incluso urgente-, crear categorías a partir de anécdotas, a partir del detalle, construir argumentos que relacionen elementos.

Esta necesidad de pensar la ciudad a través de elementos concretos, permite recuperar la dimensión urbana y local de los problemas importantes, en este caso de la ciudad media, Y para ello analiza unos sistemas viarios a los que empieza a denominar *calle de la ciudad*.

La investigación acerca de la Sección Urbana tenía que ver con el estudio de la ciudad no sobre áreas reconocibles, asequibles por su escala o no discutibles. Es el trabajo contrario al del planeamiento extendido, en el que el continuo físico que representa la ciudad es segmentado en aras de tecnificación del proceso, aún conscientes de que se están dividiendo muchas ligaduras únicas de la ciudad. En esta línea de oposición del método asumido profesionalmente, se mueve el acercamiento a la ciudad a través no de lugares consensuados sino desprejuiciados, observándola y estudiando entidades sin límites definidos, y cuyas áreas de estudio se dejan libres al contagio de las circunstancias que la convierten en lo que son.

La Sección Urbana permite cortar la ciudad en sectores de forma compleja que conectan lugares distantes espacialmente, pero que son un mismo lugar vistos por ejemplo desde la movilidad peatonal o rodada. El reconocimiento de las ligaduras existentes entre la ciudad y su centro histórico obliga a cuestionarse la mirada específica sobre él. Las puertas de acceso al mismo son puntos de líneas más extensas que recorren la ciudad entera. Estas líneas, a veces tangentes al centro, a veces secantes, a veces cruzándolo totalmente, conforman lugares mixtos en donde se superponen fachadas o traseras del centro histórico con fachadas o traseras de la ciudad que creció alrededor, lugares de intercambio espacial (escalas) y temporal (movimiento), cambios de edad y de tamaño de las cosas, superposición de ritmos de la ciudad. A veces los ritmos se contagian y cruzan el centro histórico, ritmos rápidos que se extienden fuera de las fronteras oficiales del centro histórico, llevando consigo también los tiempos propios del centro más allá.

²¹ Esta investigación base de la Tesis se expone en el Capítulo 1 “*Estructura general de la calle ciudad*”, con el objetivo de que sea entendido como soporte e inicio de la reflexión sobre la *calle ciudad* de la investigación, ya que desde un punto de vista conceptual y metodológico, los criterios y los trabajos que se llevan a cabo tomando como base la ciudad media, son fundamentales para comprender la orientación de la investigación sobre las ciudades capitales de Córdoba, Málaga y Granada que tienen lugar en los capítulos monográficos de la Tesis.

- **Antequera. Sección urbana.**

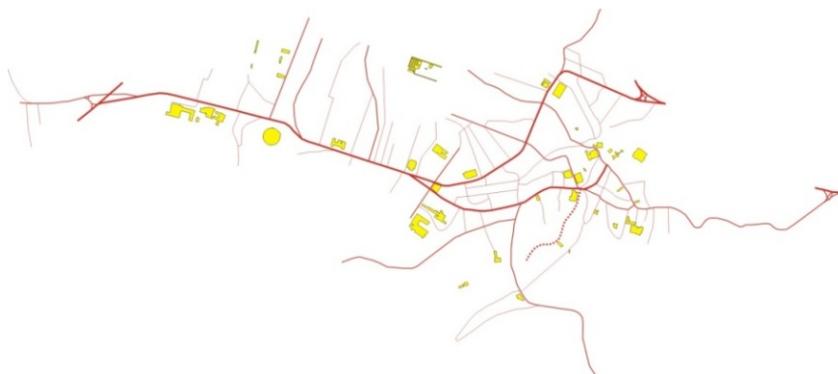
«La Sección Urbana se manifiesta en Antequera muy claramente a través de una única calle principal que recorre el centro (centro histórico-funcional-monumental-fundacional, suma de centros), y al mismo tiempo conecta la ciudad con su territorio.

La importancia que en el esquema de la S.U. adquieren las transversales o los elementos paralelos hacen considerar la movilidad de la ciudad como la movilidad de estas transversales.

Sobre la sección de la calle principal se suman los recorridos peatonales, turísticos, administrativos, laborales...la consideración ambiental de esta línea, sus cambios de directriz, los pequeños espacios públicos de esta ciudad densa y monumental en su residencia noble, son elementos de proyecto de la ciudad, deben ir acompañados de la organización del sistema móvil de las transversales, algunas de ellas son verdaderas secciones urbanas internas del tejido central. La falta de espacios más abiertos, la diferencia de pendiente a ambos lados de la S.U. Convierte a esta calle esencialmente horizontal, en un elemento patrimonial. Un nuevo patrimonio de la movilidad y el confort urbano.»²²



- **Priego de Córdoba. Sección urbana y equipamientos.**



- **Santa Fe. Sección urbana, equipamientos y espacios de oportunidad.**

²² Texto extraído de la memoria del apartado “A.1. LA SECCIÓN URBANA O LA CALLE PRINCIPAL DE LAS CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS” de Juan Luis Rivas Navarro. Ver el apartado 1 del Capítulo 1 de la tesis, “Antecedentes de la investigación”.

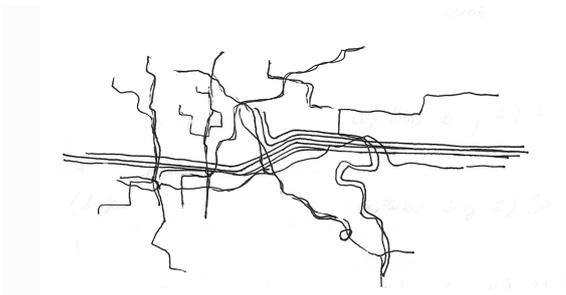


En este trabajo se definía la Sección Urbana *a veces como una única calle, a veces un solo círculo, a veces un triángulo o un par de calles...* La sección urbana es un elemento urbano, secuencia espacial pública constituida por un eje principal o sistema de ejes principales y sus transversales. Esta sección de la ciudad, este corte, reconoce límites no ortodoxos, desconoce contornos establecidos del Centro Histórico.²³ El dibujo de las líneas que componían el sistema viario integrante de la calle principal de la ciudad media era completado con una serie de elementos que comenzaban a gravitar en torno a este: equipamientos, espacios libres, espacios de oportunidad, etc. Es sobre todo en una segunda fase, cuando se concentra la mirada y se profundiza en el análisis de la Sección Urbana de Antequera, y también cuando se abren líneas de proyecto sobre la calle, cuando se pretende alcanzar un grado mayor de *complejización* del elemento mismo. La sección urbana se ve envuelta en un conjunto urbano de pertenencia.²⁴

La calle ciudad

El concepto de calle ciudad surge, entendido lo anterior, de la combinación de los atributos que aportan los conceptos de *corte urbano* o *sección urbana*, y de *universo urbano de la calle*. De la primera acepción, el término adquiere la cualidad para realizar, mediante la selección de su momento y lugar de corte, una lectura comprensiva de la ciudad. De la segunda, el término adquiere la complejidad necesaria para recoger las informaciones funcionales, fundacionales, geográficas y de desarrollo futuro, tanto de la ciudad como de su territorio de asentamiento.

Respecto a la posibilidad de entender a las calles como construcciones de deseos o intenciones de tránsito,²⁵ la calle ciudad no sería sino aquella forma en la que se produce la mayor concentración de itinerarios personales de una ciudad, de deseos de desplazamiento y relación canalizados por unas formas urbanas que contribuyen en menor o mayor grado en la consolidación de este tipo de clasificaciones.



Calle ciudad como sumatoria de líneas de deseo o intenciones de tránsito. Elaboración propia.

²³ Texto de la investigación citada.

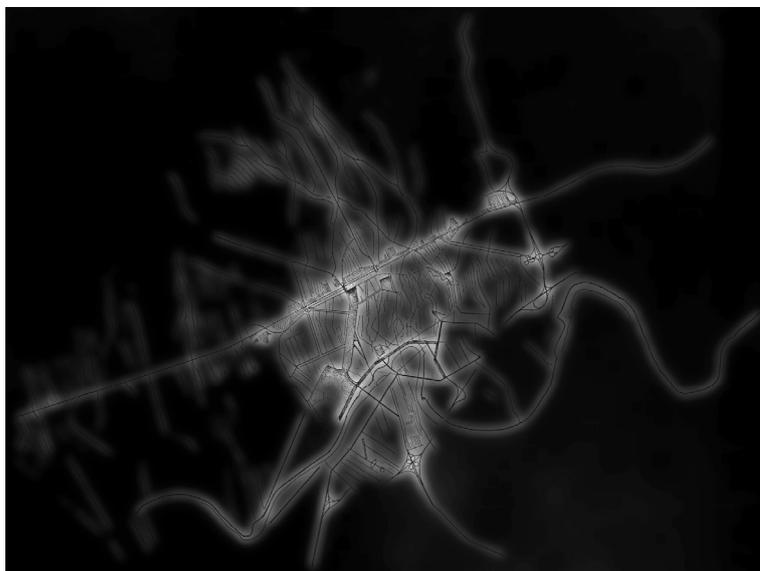
²⁴ En los años de redacción de este trabajo aún no se había producido el acercamiento del investigador a los trabajos de Robert Magurian o Denisse Scott Brown, entre otros, abriendo el camino para la reflexión de la influencia de la calle en ámbitos funcionales y visuales alejados de su forma interior o propia, que en apartados anteriores has sido definidos como *Universos Urbanos* de la calle. Ver *La calle es un sistema*.

²⁵ Ver *La calle es una narración*.

La calle ciudad es una manera de mirar la ciudad en su conjunto, desde un singular punto de vista, canalizado a través de un itinerario o recorrido basado en lo existente. La elección de este punto de vista representa el objetivo del corte. Desde ese punto de vista la calle ciudad es una sección urbana, una de muchas posibles, la que se corresponde quizá con mayor fiabilidad con la esencia o la identidad más profunda de lo que la ciudad es. Desde ese prisma, la calle ciudad es una forma esencial de la ciudad, y debe por tanto estar integrada en la *forma urbis* de la ciudad.²⁶

Tomando como punto de origen la *forma urbis* de una determinada ciudad, la investigación acerca de la *calle ciudad* representa una especie de traslación escalar de ella, en donde el término *ciudad* es un rango de algunas calles, un adjetivo que califica a la calle con la máxima cualidad urbana. Podemos definir esta sección urbana, corte longitudinal que atraviesa, como la forma o la estructura aglutinadora de elementos sobre la que se sustenta, crece o se orienta la *forma urbis*, o dicho de otro modo, una declinación orientada de ella.

Definimos *calle ciudad* a través de una concepción estructural, ósea y radiográfica de aquellos elementos que guardan mejor que ninguno el equilibrio entre pasado y futuro, entre tradición y oportunidad. Así mezclados los términos, podríamos hablar de una forma que tanto *respeto o protege* el futuro que el territorio tiene en su horizonte, como *apuesta decididamente* por las posibilidades de su pasado. Incluye en su definición la posibilidad de incidir en una realidad que es mezcla de la realidad existente y del proyecto futuro, encadenando decisiones que van desde la conservación de piezas, el fortalecimiento o la sustitución de otras, o el engarce de nuevas ideas. Desde este punto de vista la calle ciudad es más una intención que un objeto, más un método que un hecho físico, situándose en un plano cognoscitivo que no le obliga a traducirse en proyecto concreto, sino en ideario descriptor de una realidad urbana que atraviesa.



Radiografía de la forma de la ciudad de Córdoba. Elaboración propia.

Unicidad del ser y el estar de la calle ciudad.

²⁶ Ver el texto **Formas esenciales de la forma: las directrices urbanas**, *Consideraciones iniciales sobre la forma esencial*, en donde se hace referencia a la definición de *forma urbis* que se lleva a cabo en “*La forma urbis. Cinc ciutats sota sospita*” Tesis doctoral del Catedrático de Urbanismo Josep Parcerisa i Bundó. UPC, 1991.

Una de las características más singulares de la calle ciudad es su unicidad del ser y el estar, esto es como decir que la calle ciudad forma parte del ser de la ciudad al mismo tiempo que existe como elemento constituyente de la misma. Así, la calle ciudad es como una habitación de una casa que fuera el pasillo y el salón al mismo tiempo, es plaza o lugar de la ciudad original y al mismo tiempo el espacio donde la ciudad se mueve, es un barco en el que te contarán la historia y al mismo tiempo el lugar en el que sucede la historia en directo.

En un sentido parecido, Rosa Barba definía esta doble condición respecto a los ejes urbanos de las ciudades.

«En nuestro tiempo, los grandes ejes viarios, en la potencia de su forma, son quizá, y este es una argumento que justifica la atención que les dispensamos, los elementos que más claramente han podido sumar en su contenido dos de los requerimientos que la ciudad pide a la estructura y que de alguna manera hasta hoy solo las calles han sabido aunar: capacidad para conducir el movimiento y potencial de imagen para conferir identidad al espacio urbano »²⁷

Estos dos requerimientos se sitúan en dos planos distintos de responsabilidad, por un lado, la responsabilidad interna, aquella que tiene que ver con la funcionalidad y coherencia propias de la calle ciudad, la coherencia que demuestra esta forma urbana respecto de sí misma; en segundo lugar, la responsabilidad que esta forma tiene en la configuración de la identidad de la ciudad en su conjunto, aquello que aporta a la construcción de la entidad urbana superior o, de alguna manera, representada por la calle ciudad. Diríamos así, en términos filosóficos, que en la *calle ciudad* ha de ser partícipe tanto de la *esencia* como de la *existencia* de la ciudad:

- es una forma que construye aquella realidad persistente de la ciudad, aquella que es invariable, incluso aquella que puede ser entendida únicamente en un plano ideal, aquél que define lo que la ciudad es. La esencia.
- es una forma que actualiza lo que la ciudad es únicamente como esencia, en potencia, una realidad concreta, una manifestación externa de lo que la ciudad es. La existencia.

Puede así llegar a comprenderse cuáles son estos requerimientos que ha de tener la calle ciudad, en qué grado participa de su proyecto las razones del ser y del estar. Interesa sobre manera la lectura de Santo Tomás de Aquino que distinguía las cosas compuestas en acto y potencia, base misma de los contenidos “ideales” de un proyecto y su necesaria “actualización” para pasar al mundo real que representa su existencia en un tiempo y en una determinada ciudad, también como ha de atenderse a la *materia o materias* como parte esencial de una calle y la *forma o las formas* como la concreción de esta materia esencial en sujetos que presentan una existencia diferenciada, así como la operación inversa, aquella que nos lleva, en el proceso de lectura, de la formas presentes a extraer conclusiones sobre la composición material de la esencia de la calle, o el encuentro con sus rasgos identitarios o invariables.

Bajo este punto de vista la calle ciudad ha de solventar el conflicto que puede representar responder eficientemente a las cuestiones fenoménicas, perceptivas o sensoriales, aquellas que tienen que ver con el aquí y el ahora, al mismo tiempo que debe responder a cuestiones más abstractas que tienen que ver con el significado de la ciudad, de la calle misma en tanto que partícipe de esta idea de ciudad.

Cuántas veces grandes calles de la ciudad ha sucumbido a este conflicto, basculando excesivamente para responder a uno sólo de los requerimientos: calles fagocitadas por el tráfico, o las cuestiones relativas a su buen funcionamiento, excesiva dimensión de la calzada, planificación excesiva de los apeaderos o paradas de autobús, o espacios para aparcamiento o carga y descarga; o aquellas calles planificadas exclusivamente en función del peatón, empobreciendo su cualidad mixta, alejando a determinados usos de sus plantas bajas, convirtiendo arterias urbanas importantes en plazas

²⁷ “Los ejes en el proyecto de la ciudad” Rosa Barba. Revista Geometría N°- 18”De los Ejes”, 1994.

peatonales vacías de contenido; o bien proyectos sobre grandes ejes preocupados exclusivamente por el plano del suelo, con una edificación depauperada, vacías y sin opciones, ejes sin residencia, *monofuncionales* y diurnos, etc.

Calle ciudad, tramo central y última calle.

Tal y como se definía la sección urbana, la calle ciudad es un mecanismo de conocimiento y de *proyección*, no con la pretensión de ser verdaderamente la calle de la ciudad, aunque sí con la posibilidad abierta para ello, como conjunto de elementos de corte en clara continuidad, como unión de elementos distintos que van narrando la ciudad con una *transversalidad* que podía ser otra. Por tanto, existe una elección de la calle ciudad consciente que relaciona esta lectura oblicua con tramos donde verdaderamente la calle se muestra y se refleja; en estos tramos dentro de la calle ciudad sí es efectivo el funcionamiento en distintos niveles urbanos, además de descansar sobre ellos buena parte de la identidad de la ciudad.

Sin embargo no toda la calle ciudad es una calle central de facto. Es en este sentido que la calle ciudad funciona en términos de **hipótesis**, como elemento importante a estudiar, y como elemento a estudiar precisamente su capacidad para ser transformado en importante. Así, se puede observar la ciudad en su conjunto y la calle ciudad en su totalidad, como un elemento que surge de la propia voluntad del investigador: la de reconocer un elemento que ofrece más orientaciones sobre el conjunto urbano que los demás.

Al mismo tiempo, dentro del estudio general de la calle ciudad, es posible particularizar la mirada sobre un tramo que podemos denominar La última gran calle o la calle central de la calle ciudad. Este sería aquel con capacidades y responsabilidades presentes, con conflictos heredados e identidad propia, previas a cualquier investigación. Es por ello, que dentro del abanico de posibilidades que enhebra la calle ciudad, la posición y singularidad de la elección tienen que ver con la carga urbana soportada por elementos viarios reales de la ciudad, en concreto por aquellos que han sido responsables más recientemente y que suponen mayor reto para un futuro cercano, o en continuidad relativa con el presente inmediato. De ahí que podamos hablar de la última calle, aquella justo anterior a la derivación de las responsabilidades en otros elementos urbanos más contemporáneos y con seguridad menos urbanos, en cuanto que cantidad de mezcla de funciones urbanas, como pueden ser las grandes infraestructuras de comunicación que inundan cada vez más las áreas urbanas extendidas de las ciudades en todo el mundo.

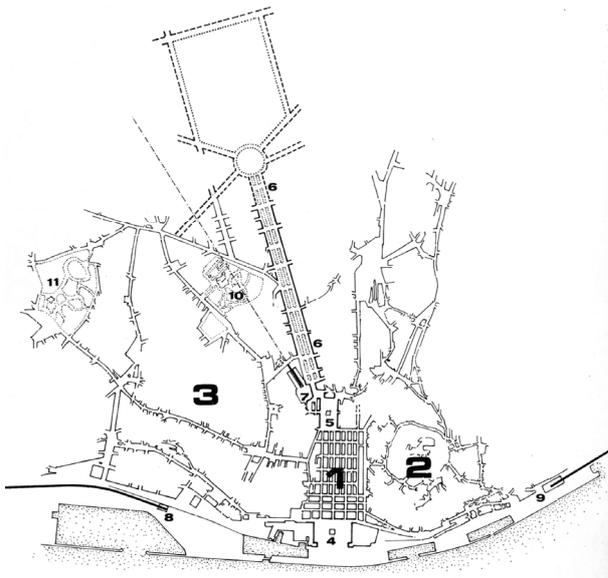
El encadenamiento entre *calle ciudad* y *última calle*, o tramo central de la calle ciudad, no sólo es necesario, sino que al mismo tiempo es inevitable -en la mayoría de los casos además es lógico-²⁸ si se pretende abarcar el conjunto de las escalas y asuntos urbanos que gravitan en torno al eje, en el mismo proceso en el que también se valoran y se cualifican los diferentes tiempos de las ciudades observadas.

²⁸ La continuidad con las decisiones de proyecto y planificación urbanas que en un territorio se suceden es una de las bases para construir la identidad de la geografía mixta o urbana, aquella que definíamos como fusión de la geografía natural y la geografía artificial fruto de las decisiones del hombre para dominar el suelo del asentamiento. En algunos casos, como veremos, la continuidad no se produce físicamente, en una especie de *ensartamiento* de una calle en otra, sino más bien es un despliegue formal, que mantiene vivas las intenciones de las últimas calles precedentes, de ahí de la *calle ciudad* sea necesariamente una continuidad formal y conceptual, de las anteriores *calles ciudad*.

*Avenida da Liberdade, calle ciudad. Mi experiencia en Lisboa.*²⁹

Del conjunto de ejes internos a una ciudad que cumplen el doble cometido *esencial y existencial* la avenida principal de Lisboa supone un claro paradigma. Su posición frontera con el que durante mucho tiempo fue el centro de la ciudad –dicho de otro modo, el espacio precedente a la creación de la avenida hasta su consolidación un espacio extramuros-, su fuerza geométrica, su anchura de 90 metros y longitud de 1420 metros, la importancia de sus edificaciones de borde (hoteles, bancos, cines, cafeterías, teatros, museos, tiendas de lujo, etc), son sólo algunas de las características de la avenida.³⁰

La Avenida da Liberdade, como muestra este dibujo de Paolo Sica para sintetizar la forma urbana de Lisboa y sus principales elementos centrales, supone un elemento clave para recordar Lisboa, desde la planta y también desde la experiencia de la visita. La avenida adopta una dirección norte-sur, sensiblemente orientada hacia los territorios más poblados noroccidentales del área metropolitana de Lisboa, no obstante, es herencia de una dirección marcada en el plano mediante su calle “eco del pasado”, situada a una cota inferior y básicamente paralela, el eje formado por Rua das Portas de Santo Antão - Rua de São José – Rua de Santa Marta – Rua de São Sebastião de Pedreira -. Poderosísimo entronque con la ciudad de La Baixa mediante la confluencia de la Praça dos Restauradores y la Estação Central-Terminal do Rossio, entrando en turbina a la Praça do Rossio en una suerte de magnífica articulación que sólo con su barroquismo consigue salvar con honores la diferencia de escala entre la potente avenida y las calles pequeñas de la *pombalina*.



- *Esquema del crecimiento de Lisboa, con algunos elementos de las transformaciones decimonónicas: 1. Baixa; 2. Alfama; 3. Barrio Alto; 4. Praça do Comercio; 5. Rossio; 6. Avenida da Liberdade; 7. Estación central; 8. Estación Cais do Sodre; 9. Estación Santa Apolonia; 10. Jardín Botánico; 11. Passeio Público de Estrela.*³¹

- *Imagen de principios del siglo XX de la Plaza de Restauradores, inicio de la avenida.*



²⁹ Me refiero aquí a la estancia predoctoral en Lisboa, desarrollando la tesis, invitado por el Laboratorio de Urbanismo, Ordenamento do Território e Paisagem, de la Faculdade de Arquitectura de Lisboa. Entre Junio y Septiembre de 2008.

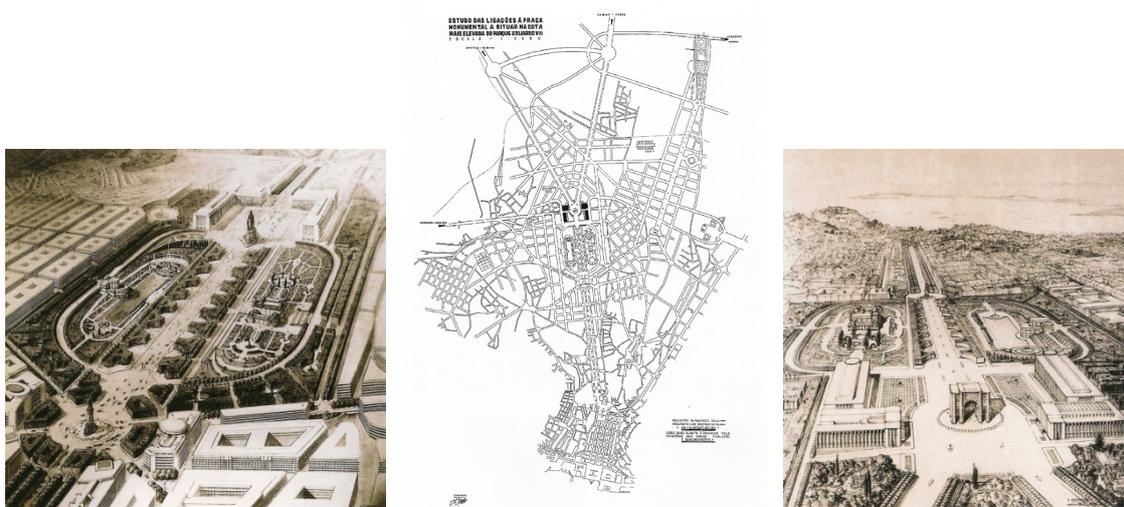
³⁰ Ver *Las calles como herramienta de refundación*, en 0.2.a.1) La calle es ciudad.

³¹ “*Historia del urbanismo : el siglo XIX*” de Paolo Sica; traducción de Joaquín Hernández Orozco. Ed.: Instituto de Administración Local, Madrid, 1981.

Al margen de su abandono residencial, más propio de todo el conjunto central de la ciudad que motivado por deficiencias explicables tras un análisis concienzudo de las circunstancias de la avenida, la carga de la avenida en términos de funcionalidad es indiscutible, a las más de veinte líneas de autobuses que circulan por sus seis carriles interiores y dos laterales, hay que unir la presencia del taxi, los accesos puntuales a dos de las tres líneas de plataformas (tranvías elevadores) que tiene la ciudad, y por supuesto la presencia de la línea azul del metro que tiene en la avenida tres estaciones: Restauradores, Avenida y Marqués de Pombal.

Su extremo norte es uno de los principales nudos viarios de la ciudad, conexión de la energía central canalizada por la avenida, y la dirección este-oeste que va trabando las radiales que tienen su origen en la ribera del Tajo.

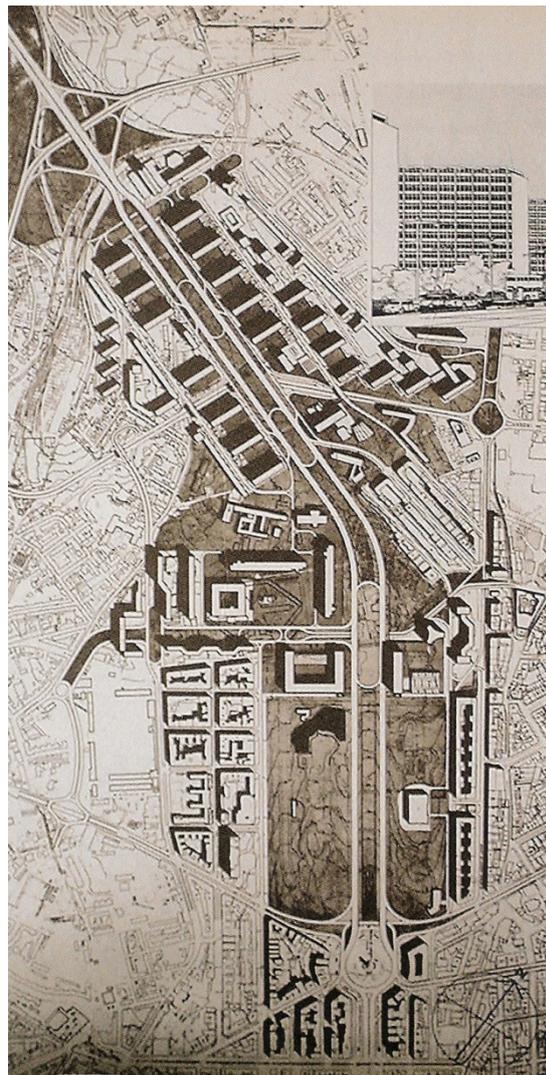
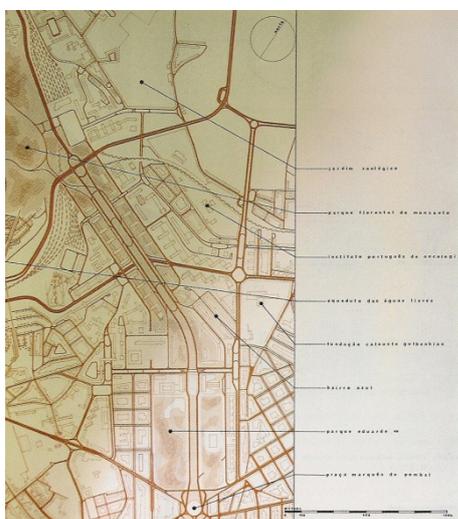
La Avenida tiene un pasado de permanente presencia en la mente de planificadores, siendo soporte de las planificaciones urbanas que pretendieron siempre hacer de Lisboa una ciudad aún más impresionante. Prueba de ello son los intentos de prolongación de la energía que la avenida transmite, que finalmente han acabado por constituir una de las secuencias más impresionantes entre el espacio público de Eduardo VII y la propia avenida. Años antes, en el siglo XX, la avenida fue protagonista de proyectos cercanos a las megaestructuras de Reyner Banham,³² mediante el establecimiento de una Y pasado el *atravesamiento* del parque, o bien dándole continuidad y convirtiéndola paulatinamente en una infraestructura de comunicación con sección segregada, que se unía más al norte con las rondas de circunvalación metropolitanas.³³



- *Fig.1: Proyecto del Parque Eduardo VII y Prolongamiento de la Avenida da Liberdade, Antonio Emidio Abrantes en colaboración con Luis Cristina da Silva (1932).*
- *Figs. 2 y 3: Plano de Alteración del Eje Norte, Luis Cristiano da Silva (1936).*

³² “*Megaestructuras : futuro urbano del pasado reciente*” de Reyner Banham. Ed.: Gustavo Gili, Barcelona, 2001.

³³ “*Os Planos da Avenida da Liberdade e sue prolongamento*” de Joao Sousa Morais y Filipa Roseta, Ed. Livros Horizonte, Lisboa, Octubre 2005.



• Figs. 4 y 5: Plano director de Urbanización de Lisboa, coordinado por Georges Meyer-Heine (1967).

Esta potente dimensión urbana en términos de movilidad, se corresponde también a su importancia como configuradora de la forma de la ciudad – hay que recordar que la Avenida da Liberdade es una de las formas, sino las forma más reconocible, de las que pueden observarse desde al avión al llegar a Lisboa, y que es vista al mismo tiempo desde todos los miradores y espacios a media ladera tanto desde la colina de Príncipe Real y Barrio Alto al oeste, como desde el Castelo, Alfama o la Morería al este.

No obstante, ambas dimensiones son suplementadas con una cualidad escalarmente distinta: aquella que brinda la oportunidad a la Avenida de ser vista espacio público, espacio de paseo y de estancia. La famosa *calçada portuguesa* inunda sus cuatro potentes aceras – las dos de borde y las dos interiores entre las calzadas laterales y la central – en ellas todo tipo de quioscos, bares, cafeterías y restaurantes, se combinan con esculturas, zonas ajardinadas, árboles, además de las entradas peatonales al metro, o los ámbitos de paradas de autobús. La suave pendiente de caída hacia el centro de La Baixa, hacia la orilla del Tajo, proporciona un carácter singular a todo este espacio, que en días de verano se convierte en fundamental sombra entre el parque de Eduardo VII y la Praça do Rossio. Multidimensional y polifacética, grande y pequeña, lejana y cercana, así es la Avenida da Liberdade. Un paradigma de eje urbano o avenida donde lo estructural y lo sensible se superponen, uniendo funcionalidades concretas y necesarias, propias de los barrios dependientes de la avenida con responsabilidades de escala urbana mucho más que físicas, esenciales.



Secuencia fotográfica de la Avenida da Liberdade (Lisboa), Agosto 2008. Elaboración propia.

Libros

ABALOS & HERREROS “*Areas de impunidad = Areas of impunity*”. Ed.: Actar, Barcelona, 1997.

ANDERSON, S. “*Las calles: problemas de estructura y diseño*”. Ed. GG. Barcelona, 1981.

ALVAREZ, D. “*El jardín en la arquitectura del siglo XX: Naturaleza artificial en la cultura moderna*”, Ed. Reverte, 2007

AYMONINO, C. “*Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*”, Ed.: Gustavo Gili. Barcelona, 1972.

DE LONG, D. “*Frank Lloyd Wright y la ciudad viviente*”, Ed. Instituto Valenciano de Arte Moderno, Valencia, 2000.

EISENMAN, P. “El 'zeitgeist' y el problema de la inmanencia”, Ed. AV Monografías. Madrid, 1995.

FRAMPTON, K. “*Álvaro Siza: complete works*” Ed. Phaidon, London, 2000.

FRANÇA, J.A. “*A reconstrução de Lisboa e a arquitectura pombalina*” Ed. Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, Lisboa, 1981.

GARNIER, T. “*Une cité Industrielle*”, Ed. Princeton Architectural Press 1989.

KOOLHAAS, R. MAU, B. “*Small, medium, large, extra-large : Office for Metropolitan Architecture*”, Ed.: Monacelli Press, New York, 1998.

MCHARG, I. “*Design with nature*”. Ed. John Wiley, New York, 1992.

MONTEYS, X. “*La gran máquina. La ciudad en Le Corbusier Un urbanismo en tres dimensiones*” Edicions do Serbal, Barcelona, 1996.

PARCERISA BUNDO, J. “*La forma urbis. Cinc ciutats sota sospita*” Tesis doctoral. Barcelona, 1990.

SABATÉ, J. “*Plan Insular de Ordenación del Territorio, Avance*”. Ed. Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, 1994.

SOLÀ-MORALES, M.; “*Ciudades, esquinas = cities, Corner*”. Ed. Forum Barcelona, 2004.

Revistas

ARCHITECTURAL DESIGN "The periphery. Explorations into Wonderland", de Willem Jan Neutelings, Nº 108

BABELE, Edita Rosario Pavia e Mosé Ricci. "Paesaggi a molte velocità". Gustavo Ambrosini y Mauro Berta. Roma, 2004.

CARTAS URBANAS nº8, año 2003.

CASABELLA, nº 586-587, nº607, nº 742.

DOMUS nº 540 (1974)

EL CROQUIS nº41, Octubre/Diciembre de 1989 "Peter Eisenman"; nº52 + 73(l) + 103. "ZAHA HADID 1983-2004",

LOTUS nº11 (1976).

