

# ARQUITECTURA Y PAISAJE

transferencias históricas  
retos contemporáneos

VOLUMEN I

A B A D A E D I T O R E S





**ARQUITECTURA  
Y PAISAJE**  
transferencias históricas  
retos contemporáneos

**VOLUMEN I**

## LECTURAS

Serie **H.<sup>a</sup> del Arte y de la Arquitectura**

DIRECTORES Juan Miguel HERNÁNDEZ LEÓN y Juan CALATRAVA

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, [www.cedro.org](http://www.cedro.org)) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

Para la edición de este libro se ha contado con la colaboración económica del Grupo de Investigación HUM813 Arquitectura y Cultura Contemporánea.



UNIVERSIDAD  
DE GRANADA

Los textos que se publican en este libro han sido objeto de previa evaluación por pares mediante el sistema de doble ciego.

© DE LOS TEXTOS, SUS AUTORES, 2022

© ABADA EDITORES, S.L., 2022

Calle del Gobernador, 18  
28014 Madrid  
[WWW.ABADAEDITORES.COM](http://WWW.ABADAEDITORES.COM)

IMAGEN DE CUBIERTA: *Granada. Vista del Generalife y Río Dauro*, autor desconocido, ca. 1900. Archivo Municipal de Granada, signatura 00.018.17, número de registro 300667.

maquetación ANA DEL CID MENDOZA  
MARTA RODRÍGUEZ ITURRIAGA  
MARÍA ZURITA ELIZALDE

diseño de cubierta FRANCISCO A. GARCÍA PÉREZ  
AGUSTÍN GOR GÓMEZ

ISBN 978-84-19008-07-7

IBIC AMA

depósito legal M-484-2022

impresión COFÁS, ARTES GRÁFICAS

**Coordinadores de la edición**

David Arredondo Garrido  
Juan Manuel Barrios Rozúa  
Emilio Cachorro Fernández  
Juan Calatrava Escobar  
Ana del Cid Mendoza  
Francisco Antonio García Pérez  
Agustín Gor Gómez  
Bernardino Líndez Vílchez  
Juan Carlos Reina Fernández  
Marta Rodríguez Iturriaga  
María Zurita Elizalde



<b>PRESENTACIÓN</b> .....	XIX
Juan Calatrava	

## VOLUMEN I

### 1. PAISAJE URBANO Y CULTURA ARQUITECTÓNICA

<b>ARCHITECTURE AND THE URBAN LANDSCAPE, PUBLIC SPACE AS A TRANSFORMATION OF CONTEMPORARY CITIES (1945-1970)</b> .....	25
Adele Fiadino	
<b>“LES RUINES D’UNE RAISON...”</b> . DESONTOLOGIZACIÓN DEL PENSAMIENTO Y DESTRUCCIÓN DE LA ARQUITECTURA Y EL PAISAJE .....	37
Federico L. Silvestre	
<b>MENDELSON Y AMERIKA: DOS VISIONES DE LA CIUDAD ILUMINADA</b> .....	55
José Manuel Pozo Municio	
<b>PAISAJE O ARTIFICIO: LA IMPLANTACIÓN DE JARDINES EN LAS PLAZAS DE GRANADA EN EL SIGLO XIX</b> .....	69
Fernando Acale Sánchez	
<b>EL TERCER ESPACIO DE LA CIUDAD: LA IDENTIDAD URBANA DE LOS PAISAJES INTERMEDIOS</b> . .	81
Luisa Alarcón González, Francisco Montero-Fernández	
<b>EL BLOQUE: INSTRUCCIONES DE USO</b> .....	91
Mónica Aubán Borrell	

<b>ARCHITECTURE, CITY, AND LANDSCAPE IN THE SABAUDIA PROJECT IN THE AGRO PONTINO . . .</b> Gemma Belli	103
<b>THE LANDSCAPE IN THE ITALIAN PUBLIC SOCIAL HOUSING DURING THE '50S: ROBERTO PANE AS AN ARCHITECT FOR THE INA-CASA PLAN . . . . .</b> Ermanno Bizzarri	117
<b>PERCEPTION OF URBAN SPACE AND ARCHITECTURE IN THE NORTHEAST OF ITALY BETWEEN THE 15TH AND 16TH CENTURIES: THE ROLE OF COLOR AND LIGHT . . . . .</b> Federico Bulfone Gransinigh	129
<b>A CITY OF MARBLE. URBAN READINGS THROUGH THE LENS OF A MATERIAL. . . . .</b> Charlotte Bundgaard	141
<b>APERTURISMO ESPACIAL FRENTE AL LUGAR. EL CONCEPTO REDEFINIDO DE VENTANA COMO MECANISMO EVASOR . . . . .</b> Emilio Cachorro Fernández	153
<b>DAMAGED IDENTITIES. EARTHQUAKES, HISTORICAL CENTRES AND RECONSTRUCTIONS BETWEEN ABANDONMENT AND URBAN REGENERATION . . . . .</b> Stefano Cecamore	171
<b>MEMORIAS FRANCISCANAS: UNA VISIÓN SOBRE LOS PAISAJES DE LAS CIUDADES DE LIMA (PERÚ) Y SALVADOR (BRASIL) A PARTIR DE LOS CONVENTOS SERÁFICOS . . . . .</b> Maria Angélica da Silva, Katherine Edith Quevedo Arestegui	179
<b>MAKING THE CITY. . . . .</b> Martina D'Alessandro	191
<b>LAS CASAS DE ALQUILER DE LUJO ENTRE MEDIANERAS EN EL PRIMER TRAMO DE LA GRAN VÍA DE MADRID. 1910-1920: PEDRO MATHET Y SEGUROS LA ESTRELLA . . . . .</b> Juan de Andrés Martínez	205
<b>CONTEMPORARY URBAN LANDSCAPES: THE CONSTRUCTION OF PUBLIC HOUSING IN THE 1950S IN SOUTHERN ITALY . . . . .</b> Carolina De Falco	217
<b>UNIDAD EN LA VARIEDAD: ARQUITECTURA DE PAISAJE EN BERLÍN HANSAVIERTEL. . . . .</b> Manuel Rodrigo de la O Cabrera	229
<b>PAISAJES FORTIFICADOS EN CLAVE CONTEMPORÁNEA: UNA PUESTA EN VALOR PATRIMONIAL DE LA SIERRA SUR DE JAÉN A TRAVÉS DEL PROYECTO DE ARQUITECTURA. . . . .</b> Rafael de Lacour, Manuel Sánchez García	241
<b>PRECURSORES DE LA MOVILIDAD URBANA . . . . .</b> Miguel Ángel Díaz González, Daniel Gómez Magide	253
<b>RENZO PIANO ENTRE EL MAR Y LA CIUDAD. ANÁLISIS DEL CENTRO BOTÍN Y LA TRANSFORMACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO DE SANTANDER . . . . .</b> Daniel Díez Martínez	267

LA CIUDAD Y EL OASIS: DOS CAMPUS DE DAN KILEY EN NUEVA YORK Y CALIFORNIA . . . . .	281
Marta García Carbonero, Laura Sánchez Carrasco	
UNA MIRADA DE VUELTA. A PROPÓSITO DE ANTONIO JIMÉNEZ TORRECILLAS . . . . .	291
Alba Jiménez Navas, Mario Martínez Santoyo	
PAISAJE CULTURAL URBANO E IDENTIDAD TERRITORIAL. CEMENTERIO, MEDINA Y ENSANCHE DE TETUÁN . . . . .	303
Bernardino Líndez Vílchez	
LA TRANSFORMACIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE LUGO A PARTIR DE LA IMAGEN FOTOGRÁFICA . . . . .	317
Francisco Xabier Louzao Martínez	
(RE)CONSTRUIR LA CIUDAD SEGÚN SU CARTOGRAFÍA Y ARQUITECTURA: DEL MEDIO NATURAL AL TEJIDO URBANO INDUSTRIAL . . . . .	329
Miriam Martín Díaz, Enrique Castaño Perea	
LA METAMORFOSIS DE CUSCO ENTRE CAMBIOS DEL PAISAJE URBANO Y CONSERVACIÓN DE IDENTIDAD CULTURAL . . . . .	339
Claudio Mazzanti, Vianey Bellota Cavanaugh, Crayla Alfaro Auca	
LAS CASAS DE MIES VAN DER ROHE: DEL ESPACIO CONTINUO AL PAISAJE ENMARCADO . . . . .	351
Ricardo Merí de la Maza, Clara E. Mejía Vallejo	
UNA CIUDAD DENTRO DE UN JARDÍN: EL LAGO DEL OESTE DE HANGZHOU . . . . .	363
Antonio José Mezcua López	
UNA ARQUITECTURA DEL OLVIDO: EL PAISAJE PATRIMONIAL DEL CASTILLO Y FORTALEZA DE LA VILLAVIEJA EN BEAS DE SEGURA (JAÉN) . . . . .	371
Pablo Manuel Millán-Millán, José Miguel Fernández Cuadros	
RHINOCEROS ESPERIMENTI: LA REPROGRAMACIÓN URBANA DESDE EL CONTEXTO HISTÓRICO . . . . .	383
Fernando Moral Andrés, Elena Merino Gómez.	
“DES RACINES POUR LA VILLE”: REFLEXIONES DE RENÉE GAILHOUSTET EN TORNO AL PAISAJE URBANO. . . . .	397
María Pura Moreno Moreno	
ESO PARECE UNA IGLESIA. SOBRE EL LENGUAJE MODERNO Y LA IDENTIDAD DE LA ARQUITECTURA DEL TEMPLO . . . . .	409
Juan M. Otxotorena	
THE PORTICOES OF BOLOGNA BETWEEN URBAN SPACE AND ARCHITECTURAL CULTURE. FROM THE MIDDLE AGES TO THE UNESCO NOMINATION . . . . .	421
Daniele Pascale-Guidotti-Magnani, Elena Ramazza	
ABANDONO Y REGRESO. REHABITAR PEQUEÑOS PUEBLOS HISTÓRICOS ITALIANOS . . . . .	435
Claudia Pirina	

TRES CARTOGRAFÍAS AMBIENTALES EN USA 1963-1975 . . . . .	449
Fenando Quesada López	
GEOGRAPHICAL FORMS AS ETYMOLOGY OF THE URBAN LANDSCAPE: A CONTRIBUTION TO THE (RE)DESIGN OF ARRABIDA (PORTO, PORTUGAL) . . . . .	461
Sílvia Ramos	
EL TRÁNSITO ENTRE ALCÁZAR Y MEZQUITA EN LA CIUDAD DE MADINAT AL-ZAHRA: EL SABBAT	473
Manuela Rodríguez Bravo	
LOS PROYECTOS PARA LA FINCA EL SERRALLO EN GRANADA: CRÓNICA DE UN PAISAJE . . . . .	487
Marta Rodríguez Iturriaga	
LLEGANDO A MADRID. MEMORIA DE UNA SILUETA . . . . .	503
Eva J. Rodríguez Romero, Rocío Santo-Tomás Muro, Carlota Sáenz de Tejada Granados	
EL PAISAJE COTIDIANO: NARRACIONES Y CARTOGRAFÍAS DEL SUR DE MADRID . . . . .	515
Carlota Sáenz de Tejada Granados, Eva J. Rodríguez Romero, Rocío Santo-Tomás Muro	
CONTRA LA DESMEMORIA. LA TRANSFORMACIÓN DEL PAISAJE PORTUARIO DE SEVILLA . . . . .	527
Victoriano Sáinz Gutiérrez	
DE LA GRIETA DE ASFALTO A LA COSTURA VERDE: TRES EJEMPLOS DE RECONVERSIÓN URBANA	539
Laura Sánchez Carrasco, Marta García Carbonero	
CONSERVACIÓN EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS HISTÓRICOS: ACTUACIONES EN LOS ESPACIOS GENÉRICOS DE LA CIUDAD HISTÓRICA . . . . .	551
Silvia Segarra Lagunes	
ESCALERA Y PAISAJE. LUGARES INTERMEDIOS ENTRE LO URBANO Y LO DOMÉSTICO. . . . .	561
Juan Antonio Serrano García	
THE RURAL ITALIAN VILLAGES OF THE 1950S: PLACES TO KNOW AND RELIVE . . . . .	573
Simona Talenti, Annarita Teodosio	
PAISAJE COLLAGE. LA INTEGRACIÓN DE LAS QUINTAS DE RECREO DEL CAMINO DE ARAGÓN EN LA CIUDAD DEL SIGLO XXI. . . . .	587
Carmen Toribio Marín, Rosana Rubio Hernando, Rafael García García	
EL PAISAJE DE LAS MEDINAS MARROQUÍES TRAS EL PROTECTORADO ESPAÑOL DE MARRUECOS (1912-56): EL LEGADO DE ALFONSO DE SIERRA OCHOA. . . . .	601
Jaime Vergara-Muñoz, Miguel Martínez-Monedero	
EL PAISAJE HISTÓRICO URBANO COMO RECURSO PARA EL PROYECTO DE ARQUITECTURA. ESTRATEGIA DE REGENERACIÓN URBANA PARA EL CONJUNTO SANTA CLARA-DON FADRIQUE EN SEVILLA . . . . .	613
Cristina Vicente Gilabert, Marina López Sánchez, Mercedes Linares Gómez del Pulgar	
ARCHITECTURE IS <i>OUTIL</i> . . . . .	625
Luca Zecchin	

REMIRAR PAISAJES HABITABLES: ESPACIOS DE CENTRALIDAD Y DE PROXIMIDAD URBANA. CONJUNTO PEDREGULHO Y EQUIPAMIENTOS DE BARRIO SESC EN BRASIL . . . . .	639
Carla Zollinger, María Pía Fontana, Miguel Mayorga	

## 2. EL PATRIMONIO PAISAJÍSTICO ANTE LOS DESAFÍOS DE LA CONTEMPORANEIDAD

REPERCUSIONES DE LA ENAJENACIÓN DEL PATRIMONIO REAL EN EL PAISAJE DE LOS REALES SITIOS. EL CASO DE ARANJUEZ (MADRID, ESPAÑA) . . . . .	651
Pilar Chías, Tomás Abad	
LA DEFINICIÓN DEL PAISAJE Y SU PROTECCIÓN: EL DEBATE ITALIANO ENTRE 1904-1939 . . . . .	663
Fabio Mangone	
PAISAJES DE RUINAS. UNA MIRADA SOBRE EL VALOR MEMORIAL DEPOSITADO EN LOS ASENTAMIENTOS URBANOS ABANDONADOS EN EL TERRITORIO EUROPEO CONTEMPORÁNEO . . . . .	671
Carlos Bitrián Varea	
TRES FALLIDAS INTERVENCIONES EN EL PAISAJE: LO INAUTÉNTICO, EL ESPECTÁCULO TECNOLÓGICO Y LA PRESERVACIÓN ENCARECIDAMENTE PERVERSA. . . . .	679
Joan Casals Pañella	
WRIGHT'S INFLUENCE IN NAPLES. . . . .	687
Vincenzo Esposito	
CONSIDERACIONES DESARROLLISTAS GEOGRÁFICO-ESTRATÉGICAS DE LA ALPUJARRA. PROGRESIÓN TRADICIONAL ALPUJARREÑA Y EFECTOS ADVERSOS MEDIANTE UN EJEMPLO REPRESENTATIVO . . . . .	697
Juan Luis Fernández-Quero	
<i>HABITAT ÉVOLUTIF</i> : LA CIUDAD VERTICAL DE ATBAT-AFRIQUE. . . . .	707
Cristina Quiteria García Dorce	
PARQUES PERIURBANOS EN ÁREAS METROPOLITANAS: DE PAISAJES PERIFÉRICOS A ESPACIOS DE SOCIALIZACIÓN . . . . .	717
Francisco José García Fernández, Blanca del Espino Hidalgo	
PAISAJE EMPAQUETADO . . . . .	731
Iñigo García Odiaga, Iñaki Begiristain Mitxelena, Ibon Salaberria San Vicente	
LA ARQUITECTURA DEL TURISMO DE MONTAÑA Y LA CONSTRUCCIÓN DE SU PAISAJE: DEL REFUGIO RURAL A LA ESTACIÓN DE ESQUÍ. EL CASO DE SIERRA NEVADA (GRANADA) . . . . .	743
José V. Guzmán Fernández	
EMERGING LINKS BETWEEN ALPINE LANDSCAPE HERITAGE AND MEGA-EVENTS IN THE MILAN-CORTINA 2026 WINTER OLYMPICS . . . . .	755
Zachary Mark Jones, Francesca Vigotti	

EL PATRIMONIO CULTURAL DEL VALLE DE RICOTE (MURCIA) Y LA CARTOGRAFÍA DEL <i>GENIUS LOCI</i> . BASES TEÓRICAS Y METODOLÓGICAS PARA LA ELABORACIÓN DE UN MAPA CULTURAL A PARTIR DE ACCIONES DE PARTICIPACIÓN SOCIAL . . . . .	765
Joaquín Martínez Pino, Marta Ruiz Jiménez	
THE BUILT LANDSCAPE OF THE CINQUE TERRE . . . . .	775
Mauro Marzo, Viola Bertini	
CHALLENGING THE ARCHITECTURAL LANGUAGE: THE BAMBOO CASE. . . . .	787
Giulia Pezzullo	
PATRIMONIO PAISAJÍSTICO Y ASENTAMIENTOS RURALES. REGENERACIÓN Y RECUPERACIÓN SOSTENIBLE DE LOS POBLADOS AGRÍCOLAS MODERNOS EN ITALIA Y ESPAÑA. . . . .	797
Raffaele Pontrandolfi, Jorge Moya Muñoz, Manuel Castellano Román	
PAISAJES PRODUCTIVOS Y ESPACIO PÚBLICO. CUANDO LA CIUDAD QUIERE SER MÁS CAMPO. . . .	809
Juan Carlos Reina Fernández	
PAISAJE Y ANTIGUAS INFRAESTRUCTURAS. UN LAZO IDEAL ENTRE AFINIDADES Y DIVERSIDADES CULTURALES . . . . .	819
Emanuele Romeo	
EL PROYECTO PAISAJÍSTICO COMO INSTRUMENTO PARA SOLVENTAR LA PRECARIEDAD EN EL BARRIO HISTÓRICO DE BAJO DE GUÍA DE SANLÚCAR DE BARRAMEDA . . . . .	829
José Antonio Romero-Odero	
THE CASTLES OF <i>PAYS CATHARE</i> . A MULTI-LAYERED HERITAGE? . . . . .	841
Riccardo Rudiero	

## VOLUMEN II

### 3. OTROS PAISAJES, OTRAS ESCALAS: EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO EN EL TERRITORIO DISPERSO

LA TRANSFORMACIÓN MUDA DEL PAISAJE URBANO . . . . .	857
Antonella Falzetti, Veronica Strippoli	
CAMBIAR EL PAISAJE: LA OBRA DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (1941-1975). . . . .	869
Ángeles Layuno	
DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE UN PAISAJE AGRÍCOLA MODERNO. EL AGRO PONTINO EN LA “BATTAGLIA DEL GRANO”. . . . .	887
David Arredondo Garrido	

THE HUMAN ECODYNAMICS OF THE ARCHITECTURAL ICELANDIC LANDSCAPE: THE HISTORICAL EXAMPLE OF TURF HOUSES AND EARTHWORKS. . . . .	903
Pablo Barruezo-Vaquero	
THE SOTTOBORGO AND THE CAPILLA-ESCUELA: THE SERVICES OF THE PLANNED DISPERSED SETTLEMENT OF THE 20TH CENTURY IN ITALY, PORTUGAL AND SPAIN. . . . .	913
Tiziana Basiricò, Rui Braz Afonso, Luis Santos y Ganges	
EL PAISAJE Y LOS PRIMEROS PUENTES DE HORMIGÓN ARMADO DE ANDALUCÍA ORIENTAL, 1920-1945	925
Antonio Burgos Núñez, Juan Carlos Olmo García	
ARQUITECTURA DEL OLIVAR EN LA VEGA DE SEVILLA. FRAGMENTOS DE UN PAISAJE EXTINTO	939
Manuel Chaparro-Campos, José-Manuel Aladro-Prieto	
REGENERACIÓN, PAISAJES Y ARQUITECTURAS: ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN EN EMPLAZAMIENTOS MINEROS ABANDONADOS EN CERDEÑA . . . . .	953
Pier Francesco Cherchi, Marco Lecis	
EL VÍNCULO AFECTIVO ENTRE ARQUITECTURA Y TERRITORIO. . . . .	963
María Fandiño Iglesias	
EL UNIVERSO ATRAPADO EN UN FRAGMENTO DE CIELO: LA INTERPRETACIÓN DEL PAISAJE LLEVADA A CABO POR JAMES TURRELL A TRAVÉS DE LOS SKYSPACES. . . . .	975
Tomás García Píriz	
JUAN BORCHERS, UNA MIRADA SOBRE EL ESCORIAL . . . . .	987
Ignacio Hornillos Cárdenas	
THE TREND OF SPANISH-STYLE ARCHITECTURE IN JAPANESE HOUSES, HOTELS, SHOPPING CENTRES, OUTLETS, AND THEME PARKS IN THE 20TH CENTURY . . . . .	1001
Ewa Kawamura	
THE PERTINENCE OF PERCEIVING THE VISIBLE: THE OPTICAL TELEGRAPH TOWERS OF THE CASTILLA LINE IN THE LANDSCAPE . . . . .	1015
Laura Lalana-Encinas	
ARQUITECTURAS DE LA LLANURA, POÉTICAS DE LA INMENSIDAD . . . . .	1027
Alejandro Lapunzina	
EL ESTABLO-GRANERO DEL DOTTI, UN MODELO DE AUTOR . . . . .	1039
Fabio Licitra	
DE HABITAR UN TERRITORIO A CONSTRUIR UN PAISAJE: SAN JULIÁN DE SAMOS . . . . .	1053
Estefanía López Salas	
ARQUITECTURA Y PAISAJES DEL PROGRAMA INDUSTRIAL DEL FRANQUISMO PARA EL BIERZO Y LACIANA (LEÓN, ESPAÑA) . . . . .	1063
Jorge Magaz Molina	

<b>ESCAPE FROM AVANT-GARDE: ARCHITECTURE AND LANDSCAPE IN HANNES MEYER'S KINDERHEIM IN MÜMLISWIL (1938-39) . . . . .</b>	1075
Andrea Maglio	
<b>LAS “TIERRAS ALTAS” Y LA LECCIÓN DEL PAISAJE . . . . .</b>	1087
Paolo Mellano	
<b>COLONIZACIÓN DEL TERRITORIO Y CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE . . . . .</b>	1099
Plácida Molina Ballesteros, Rui Manuel Braz Afonso, Rui Alves	
<b>DEL COUNTRYSIDE AL TESLA WALD: EL COMPROMISO DEL PROYECTO ARQUITECTÓNICO EN UN BOSQUE DEGRADADO . . . . .</b>	1111
María Ocón Fernández	
<b>NUEVOS MODELOS DE ASENTAMIENTO EN LA TRANSFORMACIÓN DEL PAISAJE RURAL ENTRE LA TRADICIÓN Y LA MODERNIDAD. LOS PUEBLOS DE LA REFORMA AGRARIA EN ESPAÑA E ITALIA A MEDIADOS DEL SIGLO XX . . . . .</b>	1123
Raffaele Pontrandolfi, José María Guerrero Vega, Francisco Pinto Puerto	
<b>LA TORRE ALQUERÍA DE MÁGINA. CARTOGRAFÍAS Y ARQUITECTURA DE LA ALQUERÍA DE DÚRCAL</b>	1137
David Raya Moreno	
<b>EL PAISAJE DEL RÍO MAGDALENA, DISPOSITIVO INTEGRADOR DE CIUDAD . . . . .</b>	1149
Luz Mery Rodelo Torres	
<b>HÁBITAT RURAL DISEMINADO Y NUEVAS FORMAS DE EXPLOTACIÓN DEL TERRITORIO EN LA SIERRA DE LA CONTRAVIESA (GRANADA - ALMERÍA) . . . . .</b>	1157
Luis Miguel Sánchez Escolano, Noelia Ruiz Moya	
<b>GEOMETRÍA. LO QUE EL HORIZONTE MIDE . . . . .</b>	1169
Rafael Sánchez Sánchez	
<b>LA PARTICIPACIÓN COMO PRÁCTICA DE MEDIACIÓN ENTRE EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO Y EL PAISAJE RURAL: EL CASO DEL MÁSTER UNIVERSITARIO EN ARQUITECTURA ETSAV-UPC . . . .</b>	1179
Marta Serra-Permanyer, Roger Sauquet Llonch, Isabel Castiñeira Palou	
<b>THE MYTH OF THE CAUCASIAN SOUTH: HOLIDAY DESTINATION OF THE WRITERS DURING THE SOVIET REGIME . . . . .</b>	1191
Chiara Simoncini	
<b>LOS PROGRAMAS DE REHABILITACIÓN ARQUITECTÓNICA E INTEGRACIÓN SOCIAL DEL TERRITORIO RURAL ANDALUZ. ALAMEDILLA COMO CASO DE ESTUDIO. . . . .</b>	1203
María del Carmen Vílchez Lara	
<b>TERRITORIOS INVISIBLES, PAISAJES IMAGINADOS: ANÁLISIS Y ALTERNATIVAS SOBRE LA PROBLEMÁTICA DEL NO-LUGAR EN EL LEVANTE ALMERIENSE, SIGLOS XIX-XXI. . . . .</b>	1215
María Zurita Elizalde	
<b>PAISAJES AGRARIOS EXCAVADOS: EL CASO DE LA COMARCA DE HUÉSCAR . . . . .</b>	1237
Eduardo Zurita Povedano, Ángel Aguilera Delgado	

LOS CULTIVOS DEL AZÚCAR DE CAÑA, PAISAJES PRODUCTIVOS DE IDA Y VUELTA: EL CASO DEL LITORAL GRANADINO Y LAS FUNDACIONES CARIBEÑAS. . . . .	1251
Eduardo Zurita Povedano, Carmen Zurita Sánchez, Elías Mhend Cabrera	

#### 4. DESCRIBIR EL TERRITORIO, COMUNICAR EL PAISAJE

PAISAJE Y POLÍTICA EN LA OBRA DE JOSÉ MARÍA DE PEREDA. . . . .	1265
Juan Calatrava	
EL CIELO NOCTURNO COMO PAISAJE . . . . .	1279
Marta Llorente Díaz	
LA VENTANA INDISCRETA. LE CORBUSIER Y LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE. . . . .	1295
Jorge Torres Cueco	
51° 30' 46.20" N, 7° 1' 08.85" E . . . . .	1311
Francisco Arques Soler	
PAISAJE Y MEMORIA. LA VEGA DE GRANADA EN LA OBRA DE FEDERICO GARCÍA LORCA. . . . .	1323
Paloma Baquero Masats	
ESTÉTICA PINTORESCA VERSUS DESARROLLISMO. LA DESTRUCCIÓN DEL PAISAJE Y EL AMBIENTE HISTÓRICO-ARTÍSTICO EN ESPAÑA . . . . .	1335
Juan Manuel Barrios Rozúa	
LA DISTANCIA DEL PAISAJE EN EL SENTIDO TERRITORIAL DEL CUERPO. . . . .	1349
Aarón José Caballero Quiroz	
FROM SCANDINAVIAN SATELLITE TOWNS TO NEW TOWNS IN THE DESERT: ADA LOUISE HUXTABLE'S OVERSEAS REPORTAGES, 1965-1969. A TRAVELING ARCHITECTURE CRITIC'S PERSPECTIVE FOR CULTURAL MEDIATION . . . . .	1359
Valeria Casali	
PAISAJES INVENTADOS: DEL HOTEL COMO PROMESA DEL HOGAR EFÍMERO, AL <i>BLING</i> DE LOS OBJETOS COTIDIANOS. CONVERGENCIAS ENTRE LA ALTERIDAD DE LO DOMÉSTICO EN EL CINE DE SOFIA COPPOLA Y LA INVASIÓN A LOS OTROS, EN LA OBRA DE SOPHIE CALLE. . . . .	1371
María de los Ángeles Castillo Soriano, J. Alberto Canavati Espinosa	
RECUPERAR LA LECTURA PARA COMUNICAR EL PAISAJE . . . . .	1383
Antonio Alberto Clemente	
ONE YEAR FROM VENICE TO INDIA LEARNING FROM THE LANDSCAPE: THE "SLOW JOURNEY" OF DOLF SCHNEBLI . . . . .	1393
Alessandra Como, Isotta Forni, Luisa Smeragliuolo Perrotta	
PAISAJES DE EXPORTACIÓN. EL RELATO BIDIMENSIONAL DE LA ARQUITECTURA CHILENA CONTEMPORÁNEA. . . . .	1405
Felipe Corvalán Tapia	

CONTROL SOCIAL DESDE LA CIUDAD BASURAL EN <i>ISLA DE PERROS</i> DE WES ANDERSON. . . . .	1417
Bernardita Cubillos	
LA CONSTELACIÓN DE TUSCIA: EL MANIFIESTO PAISAJÍSTICO DE PIER PAOLO PASOLINI. . . . .	1429
Ana del Cid Mendoza	
DRAWING THE WATER TO SEE ROME. CULTURAL LANDSCAPE AND FLUIDITY. . . . .	1443
Francisco J. del Corral del Campo, Carmen M. Barrós Velázquez	
VER EL PAISAJE SIN LOS OJOS. SENTIR EL TERRITORIO A CIEGAS . . . . .	1453
Francisco J. del Corral del Campo, Laura Muñoz González	
DE VALPARAÍSO A SACROMONTE. IMÁGENES DE UN PAISAJE ENCRIPTADO EN LA GRANADA DE FINALES DEL SIGLO XVI. . . . .	1467
Francisco A. García Pérez	
LA POESÍA VISUAL COMO METODOLOGÍA DE APRENDIZAJE Y ENSEÑANZA DE LA CIUDAD . . . . .	1479
Rafaele Genet Verney, Antonio Fernández Morillas, Xabier Molinet Medina	
OTEANDO LA PALABRA. APROXIMACIONES A LA IDEA DE PAISAJE EN LA POESÍA HISPÁNICA DEL SIGLO XX . . . . .	1489
José Miguel Gómez Acosta	
ESCALAS DEL PAISAJE EN LA NARRATIVA CINEMATOGRAFICA DE PAUL THOMAS ANDERSON . . .	1499
Agustín Gor Gómez	
THE ANCIENT CITY OF PAESTUM. THE EVOLUTION OF AGRICULTURAL LANDSCAPE REFLECTING THE VARIOUS SHAPES OF CIVILIZATIONS . . . . .	1515
Ludovica Grompone	
(RE)PRESENTAR UN PAISAJE PRESENTE: SOBRE LA CONDICIÓN ENVOLVENTE DE LA ARQUITECTURA	1527
María Elia Gutiérrez Mozo, Ángel Cordero Ampuero	
LOS SUBURBIOS DE BARCELONA EN LOS AÑOS SESENTA A TRAVÉS DE LA LENTE DE ORIOL MASPONS Y JULIO UBIÑA . . . . .	1539
Arianna Iampieri	
GRANADA: LOS ALREDEDORES DE LA CIUDAD CRISTIANA A LA LUZ DE SU REPRESENTACIÓN GRÁFICA. . . . .	1551
Carlos Jerez Mir	
NUEVAS LECTURAS PATRIMONIALES DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA. EL PAISAJE URBANO A TRAVÉS DE SU DIFUSIÓN HISTÓRICA . . . . .	1563
Ángela Laguna Bolívar, Lourdes Royo Naranjo	
ENTRE VIENA Y SICILIA: ESPACIOS Y PRÁCTICAS DEL SABER CARTOGRAFICO EN EL SIGLO XVIII	1575
Valeria Manfrè	
EL COLOFÓN DEL VIAJE: NARRACIÓN Y PAISAJE DE ESTADOS UNIDOS EN EL SIGLO XIX . . . . .	1587
Nicolás Mariné	

<b>CARTOGRAFÍAS DE LEYENDAS: UNA APROXIMACIÓN GRÁFICA AL CAMPO TRANSILVANO A TRAVÉS DE SU PAISAJE LITERARIO</b> . . . . .	1597
Mario Martínez Santoyo, Alba Jiménez Navas, Tomás García Píriz	
<b>TERRITORIOS REHABILITADOS: EL IMAGINARIO PAISAJÍSTICO A TRAVÉS DE INSTALACIONES ARTÍSTICAS CONTEMPORÁNEAS</b> . . . . .	1611
José Luis Panea	
<b>VALE DO AVE. PERCEPCIONES CONTEMPORÁNEAS DEL PAISAJE</b> . . . . .	1623
Júlia Cristina Pereira de Faria	
<b>LA CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO FÍLMICO A TRAVÉS DEL CAMINAR EN ERIC ROHMER</b> . . . . .	1635
Yolanda Pérez Sánchez	
<b>EXCAVAR EL TERRITORIO A TRAVÉS DEL MAPA</b> . . . . .	1647
Ana Isabel Rodríguez Aguilera, Elena Rocchi	
<b>“EL MARIDAJE DE LO BELLO CON LO ÚTIL”: EL PAISAJE EN LA CUENCA DEL NOGUERA RIBAGORZANA, 1946-1962</b> . . . . .	1661
Isabel Rodríguez de la Rosa	
<b>PAISAJES INESCRUTABLES: LOS AUTOCROMOS DE LA GRAN GUERRA DE JULES GERVAIS-COURTELLEMONT</b> . . . . .	1673
Carmen Rodríguez Pedret	
<b>MIRANDO MADRID. VISIONES DESDE EL CONTORNO DE LA CIUDAD</b> . . . . .	1687
Rocío Santo-Tomás Muro, Eva J. Rodríguez Romero, Carlota Sáenz de Tejada Granados	
<b>THE RADICAL TRAVERSE OF SPACE-TIME IN THE EIGHTEENTH-CENTURY PICTURESQUE GARDEN</b>	1697
Rebecca J. Squires	

# **Precursores de la movilidad urbana**

## ***Forerunners of Urban Mobility***

MIGUEL ÁNGEL DÍAZ GONZÁLEZ

Universidad de Navarra, miguelangel.digo@gmail.com

DANIEL GÓMEZ MAGIDE

Universidad de Navarra

### **Abstract**

El objetivo del presente artículo es llevar a cabo una reflexión sobre los elementos de movilidad urbana vertical, así como de su relación con la ciudad y con el paisaje en el que se insertan. Todo ello sin obviar su función social y su capacidad de transformación de los flujos y las dinámicas urbanas.

Para ello, se ha elegido Lisboa como caso de estudio. Debido a sus peculiaridades topográficas, la capital portuguesa presenta un gran número de situaciones en las que se ha optado por utilizar este tipo de sistemas de conquista de niveles. Asimismo, se pretende destacar la figura pionera de los arquitectos e ingenieros portugueses, entendiendo su papel como precursores en el uso de los sistemas de movilidad urbana vertical.

*The aim of this paper is to carry out a reflection on the elements of urban vertical mobility, their relationship with the city and with the landscape in which they are located. However, it does not ignore their social function and their ability to transform urban movements and dynamics.*

*To this end, we have chosen Lisbon as a case study. Due to its topographical peculiarities, the Portuguese capital presents a large number of situations in which it has been opted for this type of system of conquest of levels. It is also important to highlight the pioneering role played by Portuguese architects and engineers, who are considered to be forerunners in the use of vertical urban mobility systems.*

### **Keywords**

Movilidad vertical, Lisboa, topografía, precursores

*Vertical mobility, Lisbon, topography, forerunners*

## Movilidad urbana vertical

“El caminar, el disfrute del tiempo, del lugar, son una huida, una forma de darle esquinazo a la modernidad, un modo deliberado de resistencia a la neutralización técnica moderna”.

David Le Breton, *Elogio del caminar*, 2000

La movilidad ha sido una de las grandes cuestiones del último siglo en lo relativo a la ciudad, y actualmente continúa siendo un tema de especial atención. La forma de desplazarse determina en buena medida cómo es una ciudad: su identidad, sus paisajes, sus sonidos y hasta las relaciones sociales.

En nuestros días, se acepta cada vez más que el cuidado de la vida urbana y de las personas dentro del espacio público debe jugar un rol central a la hora de planificar ciudades. Aspectos como la globalización, la especulación, la gentrificación, los problemas medioambientales o el envejecimiento de la población centran el debate urbano.

De este modo, el paradigma de ciudad contemporánea supera los límites de ser más o menos habitable, ya que debe responder a una serie de responsabilidades medioambientales, de salubridad, de accesibilidad o de inclusividad.

En este sentido, una de las pretensiones de la ciudad actual es permitir el disfrute de la misma por parte del mayor número de personas. Sin embargo, muchas áreas urbanas presentan barreras, ya sean arquitectónicas o topográficas, que impiden dar continuidad al espacio público. Estas situaciones merman la calidad de vida de los ciudadanos, generando desigualdades sociales.

De la mano de la técnica, la solución a este problema puede venir mediante la implantación de infraestructuras de movilidad urbana vertical. Esta denominación agrupa una serie de elementos mecánicos destinados a salvar las diferencias de cota existentes entre espacios urbanos. Ascensores, rampas mecánicas o funiculares conforman un sistema de transportes mecanizado más sostenibles que garantizan la accesibilidad, todo ello a partir del cambio en los hábitos de desplazamiento que estos facilitan. Asimismo, la actual aproximación de los arquitectos a este tipo de infraestructuras convierte en necesaria una reflexión teórica sobre aspectos de espacio público, accesibilidad y transporte.

El objetivo del presente artículo es, precisamente, reflexionar acerca de los elementos de movilidad urbana vertical, de su relación con el resto de la ciudad y con el paisaje en el que se insertan. Todo ello sin obviar su función social y su capacidad de transformación de los flujos y dinámicas urbanas. Para ello se ha elegido Lisboa como caso de estudio. Debido a sus peculiaridades topográficas, la capital portuguesa presenta un gran número de situaciones en las que se implementan este tipo de sistemas de conquista de niveles.

En un texto de 1947, Pardal Monteiro se refería a los ingenieros que diseñaron el *plan Baixa*<sup>1</sup> como “*Os Portugueses precursores da Arquitectura Moderna e do Urbanismo*”<sup>2</sup>. Por este

---

<sup>1</sup> Plan de reconstrucción de Lisboa tras el terremoto de 1755.

motivo, el título del artículo pretende añadir esa visión de los arquitectos e ingenieros lisboetas como auténticos pioneros en el uso de la movilidad urbana vertical.

### **Aproximación a la estética de la movilidad**

En julio de 1922, Le Corbusier presentaba en París su proyecto de la *ville contemporaine de trois millions d'habitants*, proponiendo los principios en torno a los cuales se planificaron las ciudades europeas durante las siguientes décadas. En contraste, tan solo un año antes, DADA organizaba en la misma ciudad la primera de una serie de excursiones a los lugares banales de París, inaugurando una corriente de pensamiento en torno a la estética del caminar.

Una línea de pensamiento que buscaba a través del andar los orígenes arcaicos del paisajismo. Así, en paralelo al desarrollo de los diferentes paradigmas de ciudad del siglo XX, escritores como Tristan Tzara o Guy Debord, y escultores como Richard Long, Carl Andre o Robert Smithson continuaron investigando y experimentando la relación del caminar y del caminante con su entorno.

En la actualidad, la disciplina arquitectónica ha vuelto a acudir a campos como la escultura y el paisaje, invitándonos a visitar las experiencias de esta contracorriente parisina. La búsqueda de una relación entre el andar y los elementos que conforman el paisaje, genera una relación muy poética y fenomenológica con la movilidad y las arquitecturas que facilitan la misma: “La rotación de noventa grados y el hincarla en la tierra transforman a la piedra en una nueva presencia que detiene el tiempo y el espacio: instituye un tiempo cero, que se prolonga hasta la eternidad, así como un nuevo sistema de relaciones con los elementos del paisaje circundante”<sup>3</sup>.

De este modo, podríamos relacionar el acto urbano vertical con esta definición del paso de la piedra al menhir. Los ascensores urbanos, con su capacidad de desplazamiento vertical, ejercen como aceleradores de partículas al distorsionar la relación espacio-tiempo. Además, su presencia en el paisaje urbano como grandes hitos de la movilidad ha dado lugar a interpretaciones escultóricas de todo tipo. Por otro lado, funcionan como grandes puntos de referencia hacia dónde dirigirse a través de una línea imaginaria, de un recorrido implícito por su presencia (fig. 1).

“El término recorrido se refiere al mismo tiempo al acto de atravesar (el recorrido como acción de andar), la línea que atraviesa el espacio (el recorrido como objeto arquitectónico) y el relato del espacio atravesado (el recorrido como estructura narrativa)”<sup>4</sup>.

En este sentido, el segundo grupo de sistemas de movilidad urbana verticales, las rampas y escaleras mecánicas, cumplen las tres condiciones de recorrido. En general, se presentan como grandes líneas que atraviesan el paisaje, cortando la ciudad por donde pasan. Sus manifestaciones son muy diversas, utilizándose para salvar desniveles con poco

---

<sup>2</sup> Porfirio Pardal Monteiro, *Os Portugueses precursores da Arquitectura Moderna e do Urbanismo* (Oporto: Círculo Dr. Jose Figueiredo, 1947).

<sup>3</sup> Francesco Carreri, *Walkscapes: el andar como práctica estética* (Barcelona: Gustavo Gili, 2014), 45.

<sup>4</sup> Carreri, *Walkscapes*:..., 54.

porcentaje de pendiente. Su función es siempre la de acelerar un recorrido permitiendo, de algún modo, una lectura cambiante de la ciudad como la que proponían con su *fonction oblique*<sup>5</sup> Virilio y Parent.



Figura 1: Montaje de los autores, *Del paseo horizontal de Long a la verticalidad de Serra*, 2020 (Montaje de imágenes de archivo de [www.plataformaarquitectura.cl](http://www.plataformaarquitectura.cl) y [www.richardlong.org](http://www.richardlong.org)).

### **Lisboa, una conquista entre colinas**

La ciudad de Lisboa, como el rostro humano, presenta unos rasgos que la hacen reconocible. Es resultado de unas acciones, de una superposición de capas que le confieren un cuerpo, una consistencia, una imagen visible. La ciudad, en su fisonomía natural, está sujeta a una serie de acontecimientos topográficos que la dotan de relieve y

---

<sup>5</sup> *La función oblicua*. Tesis de Claude Parent y Paul Virilio que promulgaba un nuevo sistema de conquista espacial del ser humano.

profundidad. Se trata de un proceso de acción y deformación que la dotan de identidad. Una deformación representada por las ‘siete colinas’, que según cuenta la leyenda atrajeron al mismísimo Ulises a fundar la ciudad en la ribera del estuario del Tajo, un lugar de belleza sin igual, *Oliissipo*<sup>6</sup>.

Más allá de leyendas, los primeros hallazgos de asentamiento son fenicios, en torno a 1200 a.C. Éstos supieron interpretar el valor añadido que les ofrecía tal posición geográfica, digna de albergar un gran puerto comercial, respondiendo a tres exigencias: la bahía como puerto protegido, el monte o *acrópolis* como posición de dominio del territorio y, entre ambos, la parte baja, el *ágora*, acogiendo la vida pública.

La apropiación de Lisboa de las ‘siete colinas’ ha sido escalonada a lo largo del tiempo. Las primeras conquistas se limitaban a las laderas sur y oeste de la colina del Castillo, a través de asentamientos dispersos. Durante la ocupación romana, Julio Cesar elevó la categoría de Lisboa a municipio, lo cual se tradujo en un crecimiento notable. Posteriormente, fueron los pueblos del norte de África quienes continuaron con la expansión de la ciudad, construyendo la fortaleza de Alcáçova, el *Castelo de São Jorge*, y la *Cerca Moura*<sup>7</sup>, la cual configuraba el límite de la ciudad.

La población lisboeta se fue extendiendo más allá de esta primera muralla, y ocho siglos más tarde de su construcción ya había conquistado las áreas próximas a las murallas árabes, sobre todo la actual *Cidade Baixa*. En 1373, tras el paso de los ejércitos de Enrique II de Castilla y la devastación de los suburbios occidentales, se decidió ampliar la zona de protección con la denominada *Cerca Nova* o *Fernandina*, sufragada por la riqueza generada por el barrio comercial de *Baixa*. Estos nuevos muros limitaban dos extensas áreas territoriales contiguas, a ambos lados de la ciudad árabe. El lado occidental era más extenso que el oriental, y éste a su vez era ya mayor que el primitivo recinto musulmán.

Con el paso del tiempo la población continuó creciendo, edificándose a lo largo de los caminos, en torno a los monasterios y otros núcleos de importancia, e incluso en calles rasgadas de propiedades rurales. En consecuencia, las trazas de la muralla se volvieron insuficientes para delimitar el área habitada, sumado a que los avances armamentísticos relegaron la importancia militar de ésta.

En 1415, la ciudad se centra en dos de sus colinas, la del *Castelo São Jorge* y la del actual *Bairro Alto*, con una explanada en medio, la actual *Baixa*. Por su posición, y relación con la zona media, el monte y la bahía, *Baixa* se convierte progresivamente en el centro económico y geográfico de una Lisboa ya carente de protección defensiva: “La falta de espacios abiertos dentro de la ciudad fue parcialmente compensada por las playas a lo largo del Tajo, que tomaban diferentes formas según los propósitos que servían. Al norte, fuera de la primera muralla, existía otro espacio abierto, al principio un terreno común donde se celebraban las ferias. Luego se incluyó dentro de la tercera muralla,

---

<sup>6</sup> Nombre romano de Lisboa.

<sup>7</sup> Primera muralla de la ciudad de Lisboa, construida en el siglo II d. C.

convirtiéndose rápidamente en uno de los centros económicos y sociales más importantes de Lisboa (Rossio)”<sup>8</sup>.

Fue en 1650, tras la restauración de Portugal, cuando se comenzó el levantamiento de una nueva línea de defensa, partiendo del bastión del *Sacramento*, en Alcântara, hasta el bastión de *Cruz da Pedra*. Esta construcción seguía el trazado de una antigua carretera que daría lugar al Puente de Lisboa, un proyecto de conquista topográfica que no se llegó completar.

### Pioneros

En los siglos posteriores la expansión territorial de la ciudad estuvo ligada no tanto a requisitos topográficos cuanto a temas políticos y religiosos. De 1845 a 1850 tienen lugar diferentes hitos topográficos como la construcción del bypass y la culminación de la carretera de circunvalación, estableciendo los nuevos límites de la ciudad.

Lisboa empieza en este momento un crecimiento que sigue las generatrices marcadas por el nuevo ámbito geopolítico y por lo territorial: las *Linhas de Festo e de Vale*, de las que Carrilho da Graça habla en sus textos. Se experimenta un crecimiento más expansivo y en un momento dado desordenado, que acaba por no considerar las arrugas topográficas del territorio (fig. 2).



Figura 2: João Luís Carrilho da Graça, *Linhas Festo-Vale*, 2016 (Carrilho da Graça).

“La expansión de la ciudad comenzó a tener lugar a través de las líneas de valle. De este sistema, se destacan tres valles: los de *Alcântara*, *Valverde* y *Chelas* (...) Los valles terminan

<sup>8</sup> Francisco Santana y Eduardo Sucena, *Dicionário da história de Lisboa* (Lisboa: Carlos Quintas & Associados, 1994), 512. (Traducción del autor).

siendo ocupados, sin diferenciarse de las colinas. Sin embargo, tanto las líneas de *festo* como las líneas de valle persistieron como una estructura de la red urbana”<sup>9</sup>.

Ante tal crecimiento, la ciudad empezó a aplicar soluciones para facilitar la nueva vida lisboeta: el paso de la vida rural a una vida urbana sedentaria. En este momento es cuando la ciudad se enfrenta por primera vez al problema de la movilidad. Se empezó a tener en cuenta que el transporte colectivo de pasajeros podía salvar grandes desniveles. Surgen así los *ascensores*<sup>10</sup>, y *elevadores*<sup>11</sup> públicos.

Además, en esta época, emerge en Lisboa la importante figura del ingeniero Raoul Mesnier de Ponsard. En 1884, se inaugura el primer *ascensor*, el de *Lavra*, conectando el *Largo da Anunciada* y la *Travessa do Forno Torel*. A este se suma el *Ascensor da Glória*, que salva una diferencia de cota de 45 metros con una inclinación del 18%. Este elevador incorpora vagones de dos plantas, con la superior abierta para el disfrute del paisaje circundante.

Antes de terminar el siglo, el mismo ingeniero sería el encargado de proyectar tres ascensores más: el *Ascensor da Graça*, salvando un desnivel de 75 metros, el *Ascensor da Estrela*, y el *Ascensor da Bica*, en una de las laderas con mayor pendiente de la ciudad (fig. 3).



Figura 3: Autor desconocido, *Ascensor de Graça*, 1889 ca. (www.historiaschistoria.blogspot.com).

<sup>9</sup> Santana y Sucena, *Dicionário...*

<sup>10</sup> Sistema de transporte público de pasajeros en vagones traccionados, rodando sobre carriles ranurados en la vía pública.

<sup>11</sup> Ascensores públicos que salvaban desniveles de forma vertical.

Además de los *ascensores*, surgieron los *elevadores*, capaces de salvar grandes diferencias de cota de una manera vertical. El mismo Ponsard realizó el primero de ellos en 1892. Se trata del *Elevador do Chiado*, cuyo nombre original era *Elevador da Rua do Crucifixo*. La estrategia urbana fue precursora en su resolución, ya que en lugar de responder como un elemento más de paisaje urbano se integra en una estructura existente como es el Hotel Universal, ofreciendo un servicio de enlace público desde el exterior.

En 1897 se culmina la conexión del *Largo de São Julião* al *Largo da Biblioteca Pública*, mediante el *Elevador do Município*, cuya estructura se utilizaría después para el *Elevador do Carmo*. Estaba formado por dos torres verticales y vencía un desnivel de 30 metros. Construido con una estética ‘post’ revolución industrial, con una estructura metálica tanto en la construcción vertical como en la pasarela de conexión sobre la *Calçada de São Francisco*.

Los *ascensores* no dejaron de sucederse, pese a la aparición de otros *elevadores*, dando servicio a una ciudad que lo pedía, e incluso lo celebraba. Sería en 1902 cuando inicia su actividad el gran icono de la ciudad de Lisboa, el *Elevador de Santa Justa* (fig. 4). Salvando un desnivel de 31,92 metros, sería también Ponsard quien desarrollaría el proyecto, cambiando ligeramente el sistema adoptado en el *Ascensor do Município*. Una obra realizada en hierro, con elementos decorativos de estilo neogótico. El acceso desde la cota superior se realiza a través de una plataforma que conecta con las dos torres verticales por las que discurren las plataformas elevadoras. Hoy en día es una de las estructuras más visibles e icónicas de la ciudad de Lisboa y que más visitantes atrae.

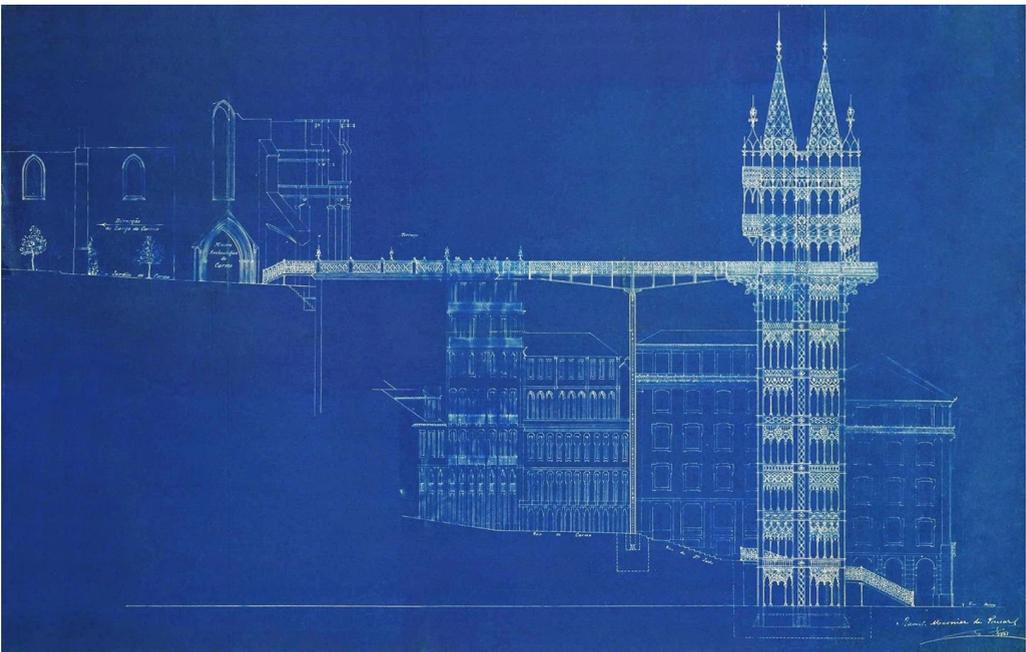


Figura 4: Autor desconocido, *Elevador de Santa Justa*, 1902 ca. ([www.historiaschistoria.blogspot.com](http://www.historiaschistoria.blogspot.com)).

En lo que respecta a este último siglo, se han realizado intervenciones urbanas con el fin de mejorar la accesibilidad de ciertos puntos de la ciudad. Álvaro Siza, en su intervención tras el incendio de 1988, realiza una serie de operaciones destinadas a conectar la parte *Baixa* de la ciudad con el *Chiado*. Además de la propia estación de Metro, en 2008 se encarga de completar y extender su plan, dando conexión al área de las terrazas del *Covento do Carmo*. La actuación conecta la iglesia y los antiguos cuarteles militares de la Guardia Republicana (GNR) con el *Pátio B* del proyecto de *Chiado*, mediante una serie de escaleras y un ascensor urbano.

Además, en los últimos años, se han implantado varias escaleras mecánicas en otras zonas de la ciudad, como por ejemplo la que se inicia en *Martim Moniz* atravesando la *Mouraria* hacia el *Castelo de Sao Jorge*.

Por último, cabe destacar otras actuaciones que permitieron ampliar los límites del área metropolitana a través de conquistas topográficas. Se trata de los dos viaductos que conectan la ciudad con la otra ribera del Tajo. En 1960 se construyó el Puente Salazar o Puente 25 de Abril de 2 km sobre el estuario del río. Debido a los frecuentes atascos en éste, y con pretexto de la celebración de la EXPO '98, se construyó el puente Vasco de Gama, de 12 km, que conecta *Montijo* con *Sacavém*.

Por último, entre las actuaciones contemporáneas más significativas en cuanto a la movilidad urbana vertical en Lisboa, destacan el metro *Baixa-Chiado* de Álvaro Siza y el ascensor al *Castelo* de Joao Pedro Falcao de Campos. Estas dos intervenciones, y la relación entre ambas, son la última apuesta de Lisboa por la accesibilidad urbana.

### ***Metro Baixa-Chiado (1990-1998)***

Lisboa tuvo que esperar casi un siglo desde la construcción del *Elevador de Santa Justa* para disfrutar de un nuevo hito de movilidad urbana. Fue necesaria la catástrofe del incendio del barrio de *Chiado*, en agosto de 1988, para iniciar una nueva regeneración urbana. Es la municipalidad de Lisboa quien encargó al arquitecto Álvaro Siza la recuperación del calcinado barrio de *Chiado*. La propuesta de Siza apostaba por mantener el carácter *Pombalino* anterior al incendio, buscando la mimetización de la actuación. Por otro lado, la empresa Metro de Lisboa le solicitaría al mismo arquitecto, simultáneamente, proyectar la estación del metropolitano.

Los accesos propician un cambio en la estructura urbana de la *Baixa*, de acuerdo al plan de Siza, revitalizando una calle secundaria que pasa a ganar protagonismo gracias al flujo que genera el tránsito de pasajeros: la *Rua da Vitoria*. Es una transformación de ciudad que no parte del diseño o el lenguaje arquitectónico utilizado, sino de un entendimiento urbano global, inherente al plan de reconstrucción. En palabras del propio Siza, el acceso al metro desde *Rua do Crucifixo* transforma “la última (calle) de la *Baixa*, una calle pobre y poco recorrida (...) en la primera calle de la *Baixa*”<sup>12</sup>.

Por otro lado, la operación sutura el tejido urbano mediante la ubicación del acceso del Metro en *Chiado*, en conexión con el *Bairro Alto*, en *Rua Garrett*, proporcionando una

---

<sup>12</sup> Francisco José Viegas e Inés Lobo, *Álvaro Siza. Lisbon Ground* (Lisboa: Dirección General de las Artes, 2012).

conexión mecánica entre el nivel más bajo de la *Baixa* y el tradicionalmente más alto de *Chiado*. Mediante un gran túnel abovedado que baja en tres tramos desde *Chiado* hasta *Baixa*, se logra estrechar la discontinuidad entre valle y colina.

Álvaro Siza no se preocupa de resolver solo un problema de conexión urbana, sino que mediante esta intervención recrea una escenografía donde el ciudadano experimenta, a lo largo de su recorrido, la teatralización que plasma el arquitecto. Un acceso al metro que se puede utilizar como calle protegida, cobijando al peatón ante posibles inclemencias meteorológicas.

Son tres tramos de escaleras mecánicas que descienden a lo largo de imponentes bóvedas revestidas con cerámico blanco, hasta llegar al acceso de las vías (fig. 5). Hay que destacar el esfuerzo por crear un ambiente cálido, con una iluminación de color anaranjado proyectada hacia el techo, especialmente cuidada. Se trata de una luz indirecta que pasa desapercibida pero que, soberbiamente estudiada, hace que el espacio bajo tierra sea perfectamente visible, confiriéndole una calidez que junto con la elección del baldosín cerámico blanco como material protagonista, multiplica el efecto de la luz desde el techo hacia el suelo.

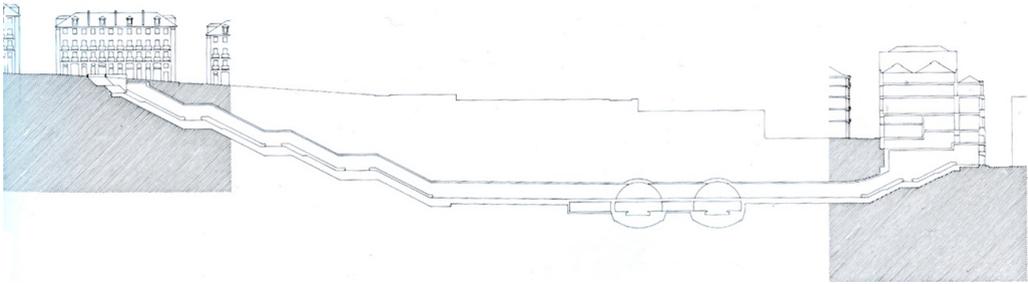


Figura 5: Alvaro Siza Aveiro, *Sección transversal Estación Metropolitana Baixa/Chiado*, 1999 (El Croquis 95).

### ***Percurso pedonal assistido da Baixa ao Castelo de São Jorge (2009 – 2013)***

De la intervención de Siza en *Chiado* surge el proyecto de Joao Pedro Falcao de Campos. La idea de una conexión entre las dos colinas empezó a coger forma a través de *Rúa da Vitoria*, ya que la entrada de la estación *Baixa-Chiado* acentuó la posición central de esta calle en la trama *pombalina*.

La propuesta de Falcao de Campos se divide en tres actuaciones diferenciadas (fig. 6). En primer lugar, la recalificación urbana de *Rúa da Vitoria* como eje del nuevo recorrido peatonal asistido, extendiéndose desde *Rúa do Crucifixo* a *Rúa dos Franqueiros*. En segundo lugar, la conexión desde *Rúa dos Franqueiros* a *Rúa de la Magdalena*, a través de la introducción de tres ascensores en el interior de dos construcciones existentes que daban a ambas calles. Por último, la recalificación del último tramo de ascenso hacia el castillo, el *Largo Adelino Amaro*.

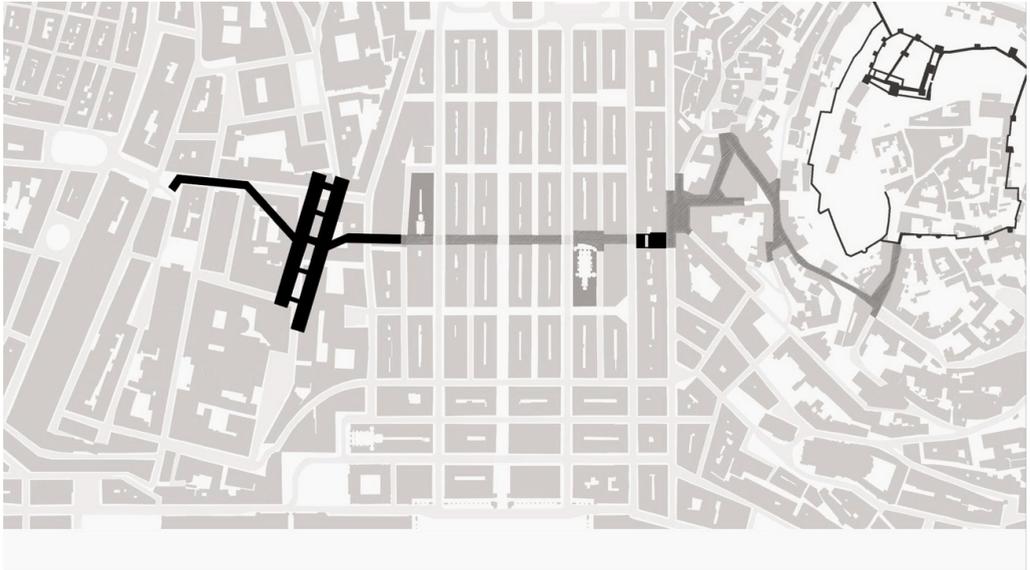


Figura 6: João Pedro Falcão de Campos y Gonçalo Sousa Byrne, *Plano de implantação y estratégia urbana*, 2014 (ON Diseño 344/355: Percurso pedonal assistido da baixa ao Castelo de Sao Jorge).

En el contexto de este artículo, la intervención que más nos interesa es, lógicamente, la de los elevadores. Se trata de una actuación en dos edificios de las calles *Rúa dos Franqueiros* y *Rúa da Magdalena*. La conexión se realiza mediante la introducción en estas construcciones de tres ascensores y un núcleo de escaleras, conformando una caja de vidrio que permite la entrada de luz cenital a modo de foso de luz. La planta baja, a doble altura, tiene como función principal recibir e informar a los visitantes, dando inicio al recorrido hasta el castillo. Los ascensores, salvan la altura de los edificios de *Rúa dos Franqueiros*, y desde allí, mediante una pasarela, se atraviesa hacia el edificio superior de *Rúa da Magdalena* para salir de nuevo a la calle (fig. 7).

Cabe destacar que los edificios en los que se intervino se encontraban en bastante mal estado y adulterados, convirtiendo el proyecto en una operación de reciclaje urbano. En este caso, se introdujo una nueva estructura metálica en el interior que permitió la colocación de los ascensores, tratando siempre de respetar las fachadas que se rehabilitan según el plan *Baixa*.

De este modo, las intervenciones en lo edificado buscan ser una extensión natural del espacio público, una invitación al disfrute y paso de usuarios que pretenden salvar el desnivel entre la *Baixa Pombalina* y el Castillo. Más allá de que se trate de un edificio con un contenido programático de excepción, la intervención trata de respetar las características globales y los patrones de este conjunto urbano. Al igual que había hecho

Siza en *Chiado*, el edificio se lee como una pieza dentro de un todo, y no como un elemento disonante: “*A Baixa é a protagonista*”<sup>13</sup>.



Figura 7: João Pedro Falcão de Campos y Gonçalo Sousa Byrne, *Sección Elevador do Castelo – Estrategia vertical*, 2014 (ON Diseño 344/355: Percurso pedonal assistido da baixa ao Castelo de Sao Jorge).

### Lisboa de los *plug-ins*

En la situación actual los arquitectos nos encontramos ante la responsabilidad de saber localizar las partes inconexas de la ciudad, para dar respuestas desde la planificación y no desde intervenciones posteriores, que en ocasiones resultan faltas de integración. La ciudad tiene vocación de espacio continuo, su arquitectura marca los recorridos, siendo la intervención sobre el espacio público la acción más reconocible en la ciudad consolidada. La imagen de las ciudades empezó a mejorar cuando los arquitectos han entendido estos espacios como áreas de oportunidad, viendo más allá del negocio de la gestión urbanística. Al hilo de esto último, cabe mencionar el problema de la gentrificación, generando un traslado de población unas periferias en ocasiones desconectadas del resto de la ciudad. En casos como Lisboa esta falta de conexión es inherente a su naturaleza, lo cual ha llevado al arquitecto lisboeta a tenerlo siempre muy presente a la hora de intervenir en la ciudad.

<sup>13</sup> Álvaro Siza, *El Chiado, Lisboa: Alvaro Siza, la estrategia de la memoria* (Granada: COAG Granada, 1994).

En 1964, Peter Cook planteaba, en *'Architecture without Architecture'*<sup>14</sup>, una ciudad compuesta por una mega estructura y por *Plug-ins*, donde todo estuviese conectado, con vías de transporte cualificadas por su velocidad, un transporte vertical de mercancías o unas escaleras mecánicas para peatones. El equivalente a día de hoy son las intervenciones capaces de generar los cambios que la ciudad necesita. En búsqueda de la unidad urbana mediante las mejoras de movilidad, junto con el conocimiento del territorio, están las implementaciones en términos medioambientales, capaces de mejorar la salud de la ciudad.

Son los arquitectos quienes tienen que analizar la ciudad antes de cualquier intervención, sabiendo que toda intervención influye en el conjunto, por lo que el carácter general debe prevalecer. Los proyectos tienen que ser elementos vivos capaces de asimilar las sinergias de la ciudad, aglutinando actividades o programas requeridos para su mejor integración: “Se necesita quizá comenzar a proyectar en voz baja, modestamente, yendo de paisano, renunciar a las grandes pretensiones simbólicas que amenazan en cada instante con caer en ridículo e intentar combinar más funciones al construir edificios”<sup>15</sup>.

Las ciudades de hoy tienen otros puntos de evaluación como son las capacidades de movilidad, los tiempos de traslado o la calidad del aire. Con todo ello se plantea una reconfiguración urbana, donde el automóvil será penalizado, surgiendo nuevos medios de transporte que tienen que convivir con los tradicionales. Estamos ante una sociedad que, gracias a los avances médicos, está cada día más envejecida, y que necesita que las ciudades se acondicionen a sus capacidades físicas. Una ciudad más amable, que a su vez responda a las necesidades de las nuevas generaciones.

---

<sup>14</sup> Simon Sadler, *Archigram: Architecture without Architecture* (Cambridge: MIT Press, 2005).

<sup>15</sup> Massimo Cacciari, *La ciudad* (Barcelona: Gustavo Gili, 2010).

El paisaje es hoy un tema crucial en el debate arquitectónico, urbanístico, artístico, territorial, político, ecológico y antropológico. En la pregunta sobre qué es un paisaje se entrecruzan muchas de las grandes cuestiones que tienen que ver con la construcción y con la percepción de nuestro entorno, en un momento determinado por una crisis global que convierte a la mirada sobre nuestro hábitat en un asunto marcado por la urgencia. La centralidad del paisaje en la cultura contemporánea es un fenómeno tan reconocido que ha dado lugar a elaboraciones teóricas específicas tendentes a dar cuenta del mismo. Está claro que hoy las cuestiones relacionadas con el paisaje, en su sentido más amplio, constituyen uno de los núcleos conceptuales en los que en mayor medida se entrecruzan naturaleza, cultura, historia y contemporaneidad.

La complejidad y variedad de temas que el paisaje convoca solo puede abordarse desde una mirada transversal y desde la complementariedad de diferentes saberes y disciplinas. Tal fue el objetivo que se propuso el Congreso Internacional *Arquitectura y paisaje: transferencias históricas, retos contemporáneos*, celebrado en Granada del 26 al 28 de enero de 2022, cuyas aportaciones se recogen en el presente volumen.



UNIVERSIDAD DE GRANADA