

ESTRATEGIAS DE INVESTIGACIÓN URBANA. CIUDAD CONTINUA, LA UNIDAD VERDE

Luisa Alarcón González
Francisco Montero-Fernández

Departamento de Proyectos Arquitectónicos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla.

Resumen

Entender la ciudad como un territorio nos conduce a la definición de la línea de investigación: *Territorios Urbanos* cuyo objetivo es reflexionar sobre el lugar de la Arquitectura para intentar establecer un espacio de pensamiento donde avanzar en el conocimiento y la definición de estrategias de investigación urbana. En la confrontación entre naturaleza y arquitectura, surge un lugar propio y específico como es la ciudad, de tal manera que las acciones que conducen al conocimiento del territorio habitualmente se vuelven específicas al aplicarlas al hecho urbano, a su conocimiento e investigación.

Cartografiar el territorio urbano desde parámetros no formales nos permitirá conocer y acercarnos al espacio urbano con componentes inéditas, con nuevas estrategias sobre el acontecer de nuestras ciudades como sucede al pensar en ellas como lugares verdes, llenos de sombras y bajo un control climático sostenible. Pensar en las infraestructuras urbanas como infraestructuras territoriales consigue convertirlas en protagonistas de nuestros escenarios cotidianos de vida, más allá de las megalómanas obras de ingeniería en las que la técnica se vuelve áspera. De esta manera surge el estudio del territorio en base a la característica fundamental de estar habitado, convertido en un lugar de convivencia, lleno de emociones, expectativas y deseos y en base a estos conceptos, poco a poco ir definiendo la ciudad bajo los conceptos de territorio, espesor, heterogeneidad, continuidad y movilidad.

Palabras clave: Ciudad, continuidad, parque, naturaleza, movilidad, paseo

Abstract

Understanding the city as a territory leads to the definition of the research project: Urban Territories which aims to think about the own place of architecture to try to define a space for thinking where advance knowledge and defining strategies of urban research. In comparison territory-city, understood as nature versus architecture, it emerges its own specific territory of architecture that is the city, so that actions that lead to knowledge of the territory usually become specific applied to urban reality, knowledge and urban research.

Mapping the urban territory since no formal parameters allows us to know and approach the urban space filled with unprecedented components which make filled of interest the new strategies on the events of our cities and think of them as green places, full of shadows and sustainable climate control. Think of as territorial infrastructure and urban infrastructure gets turn them into protagonists of our everyday life scenarys beyond megalomaniac engineering works. Thus the study of a territory whose main characteristic is that it is inhabited, become a convivial place, full of emotions, expectations and desires, step by step we are defining a city under the concepts of territory, thickness, heterogeneity, continuity emerges and mobility.

Key words: City, continuity, park, nature, mobility, walk



Fig.1 . Vista aérea de Monteriggioni. La ciudad frente al territorio

El estudio de los conceptos ciudad-territorio, continuidad, movilidad sostenible y naturalización se establecen como ítems fundamentales de una actividad investigadora que arranca con la línea de investigación: *Territorio Urbano* que se ha mantenido vigente durante más de 10 años. Una de las actividades realizadas en el año 2015 dentro de esta línea de investigación ha sido un seminario internacional que ha servido de marco de intercambio con especialistas de distintos campos que han aportado una serie de conocimientos específicos con los cuales hemos enriquecido y alimentado nuestro saber, ayudándonos a continuar el desarrollo de estas investigaciones.

El territorio específico de la arquitectura es la ciudad, de ahí que el término “Territorio Urbano” permite encontrar un nuevo marco de enfoque para avanzar desde otros campos, con diferentes puntos de vista que sean capaces de ofrecernos nuevos planteamientos de intervención. El principio básico de la ciudad moderna es la continuidad, desde el momento en el que la ciudad se hace extensa y como dice Massimo Cacciari (2010) ya no se enfrenta al entorno, al territorio, a la naturaleza, como algo opuesto a ella, sino que ella misma se ha convertido en territorio, por lo que necesita de nuevas maneras de entenderla. Es necesario renovar los instrumentos de intervención para poder trabajar con la actual dimensión de ciudad-región, especialmente si valoramos que en un futuro próximo la mayor parte de la población vivirá en ellas¹. En un planeta lleno de ciudades-territorio conceptos como el patrimonio, la movilidad, las infraestructuras, el abastecimiento o los espacios libres deben encontrar nuevas definiciones desde la investigación y el trabajo de grupos multidisciplinares capaces de construir un nuevo mapa conceptual del territorio. Un mapa que, definido desde la transversalidad, pueda aportar visiones afines a la arquitectura, el urbanismo, la geografía, la antropología, la sociología, el análisis del big-data, los sistemas de georreferenciación o la teoría de grafos matemáticos. Visiones todas ellas, tanto objetivas como subjetivas, que pueden y deben ser incorporadas, superpuestas y mezcladas para representar un mapa de información urbano-territorial en el que vislumbrar la nueva realidad de la ciudad contemporánea y su desarrollo futuro.

La arquitectura debe adoptar un papel integrador interdisciplinar para acometer la definición de la ciudad futura, que será intrínsecamente aglomeración, tránsito, flujo, movilidad, hasta ser entendida como un sistema en continuo movimiento. Si el tejido edificado construye el escenario, la ciudad es el movimiento, la vida que en ella se desarrolla; por tanto la definición de una nueva movilidad, determinará la esencia de la ciudad futura. En este nuevo marco de grandes ciudades extensas y diluidas en el territorio, el espacio público entendido como elemento de conexión y continuidad, debe ser el principal argumento de la transformación urbana, focalizándolo en la escala humana. Ello nos lleva a prestar una máxima atención a la recuperación de la calle como lugar para el ciudadano, un elemento que favorezca la movilidad peatonal y ciclista, las actividades lúdicas y el encuentro social.

[1] Según datos del Banco Mundial desde 2008 la mitad de la población vive en áreas urbanas y además son estas las que absorben el crecimiento de la población mundial, ya que en las áreas rurales, donde la población ha ido creciendo muy lentamente en las últimas décadas, a partir de aproximadamente la misma fecha (2008) empezará a decrecer según sus estimaciones. (Alarcón, 2009).

Las discontinuidades urbanas han sido la causa del establecimiento de rupturas físicas y conflictos sociales. En cualquiera de nuestras ciudades podemos observar cómo los trazados ferroviarios, las vías rápidas de circunvalación e interconexión metropolitana o las vallas urbanas establecen rupturas que producen sombras en la sociedad, facilitando la existencia de *ghettos*, lugares marginales u olvidados, que físicamente se encuentran dentro de la ciudad pero que realmente no le pertenecen, convirtiéndose en una heterotopía urbana según definía Foucault (1967)².

Los espacios libres y zonas verdes de las ciudades están concebidos como una secuencia de elementos aislados, los parques se diseñan como pulmones de la ciudad para la práctica de actividades de ocio en un medio pseudo-natural, sin que estén pensados como un sistema continuo e integrador. Siguen siendo esa recreación decimonónica de la naturaleza en el interior de la ciudad, el simulacro de esa naturaleza perdida y añorada que el desarrollo extensivo urbano de la Revolución Industrial produjo³. Actualmente, estas áreas libres se definen según parámetros urbanísticos que establecen un número y una superficie de estas dotaciones en función del tamaño de la ciudad y su población, sin una reflexión urbana global que los vertebre y comunique.



Fig. 2. Calle Argote de Molina, Sevilla conformada por la ocupación de veladores, disminuyendo el espacio libre disponible para los ciudadanos

[2] Las heterotopías son lugares que se establecen ajenos al territorio creando un mundo endogámico y propio, ya sea físico o temporal. (Foucault, 1967)

[3] “Se podría decir que a mediados del siglo XVIII la naturaleza, imagen y concepto, nostalgia y esperanza, emerge contra la ciudad y aparece en el horizonte” (Lefebvre, 1972: 113).

La ciudad habitable. Estrategias informales de lo público

Con la edad desarrollamos un cierto sentido para hacernos preguntas o mejor dicho, desarrollamos un especial empeño en contestárnoslas. Nuestro oídos se vuelven maravillosamente sordos a lo que nos preguntan y solo son realmente contestadas aquellas cuestiones que hacemos nuestras. Este texto comienza con una pregunta que vamos construyendo año a año, preguntándonos sobre la realidad compleja que nos rodea, sobre nuestro hábitat, pensado de una manera alejada a cualquier cuestión de orden técnico, objetivo o científico, optando por el camino de la subjetividad como opción personal de conocimiento.

Quizás el dato que aportemos sea el de la experiencia narrada, analizada y puesta en valor, propia y ajena, que no es otro argumento que el histórico esencialmente. Cada uno de nosotros aporta las trazas propias de su historia y desde esos análisis biográficos podemos aportar un conocimiento válido de la realidad. Este conocimiento subjetivo nos hace a todos y cada uno de nosotros protagonistas de nuestras narraciones, de nuestros pensamientos y en ese sentido cada uno de nosotros aportamos enormes dosis biográficas a todo lo que pensamos. inevitablemente, cada vez que hablamos desde esta posición abrimos el discurso de la discusión más creativa, de la confrontación de experiencias, y en conclusión de la maduración de cada uno de nuestros puntos de vista, atentos a lo que cada uno es capaz de ofrecernos. Este discurso habla más de tertulia que de clase o conferencia.

La ciudad contemporánea necesita ser pensada desde estrategias informales de lo público para lo que podemos atender a conceptos que nos permitan identificarla como un territorio, asumir que la dimensión de crecimiento de la ciudad contemporánea es el espesor y no la altura, admitir que la ciudad contemporánea es heterogénea, que debe ser continua y que la ciudad contemporánea es un territorio en movimiento.

Una de las características de todo medio urbano es su alta entalpía, que determina el que podamos reconocer que sus habitantes estén en continuo movimiento, hasta el extremo que una de las maneras de identificar la vida en una ciudad es asumir el ritmo propio que la define. En distancias grandes nos desplazamos de una manera pausada, con cadencias y ritmos distantes. Viajar no es lo que hacemos en la ciudad. El viaje es el desplazamiento en el territorio, frente al paseo (caminar o en bicicleta apoyados en los medios de transportes) que sería el desplazamiento urbano. Los movimientos diarios tienen que ver con esa entalpía que caracteriza cada ciudad, con ese constante movimiento que forma parte de nuestros quehaceres diarios.

En ese sentido podemos mirar a la ciudad desde el movimiento y plantear desde la perspectiva de la continuidad la posibilidad de que las zonas verdes se conviertan en un sistema que dote de una continuidad cualificada a la ciudad apta para soportar los desplazamientos urbanos de sus habitantes.

La ciudad habitable. Identidades

Para empezar a comprender cuáles son las condiciones a las que deben aspirar las ciudades contemporáneas quizás nos baste con recordar cuales son nuestras ciudades soñadas, posiblemente aquellas ciudades que reconocemos habitadas por gentes que se identifican con su entorno urbano y territorial, en las que habitante y hábitat se confunden. Es posible que estas ciudades nos atraigan por su singularidad, por su diferencia, por representar una heterogeneidad en un mundo cada vez más homogéneo y global. Un hecho que quizás se explica en el siguiente texto de Coderch (1961) que nos aproxima al hecho urbano identitario y a la labor del arquitecto respecto a él:

“Las pequeñas ciudades crecían como plantas, en formas diferentes, pero con lentitud y colmándose de vida colectiva. Rara vez existía ligereza, improvisación o irresponsabilidad. Se realizaban obras de todas clases que tenían un valor humano que se da hoy muy excepcionalmente. A veces, pero no con frecuencia, se planteaban problemas de crecimiento, pero afortunadamente sin esa sensación, que hoy no podemos evitar, de que la evolución de la sociedad es muy difícil de prever como no sea a muy corto plazo.

No, no creo que sean genios lo que necesitamos ahora. Creo que los genios son acontecimientos, no metas o fines. Tampoco creo que necesitemos pontífices de la Arquitectura, ni grandes doctrinarios, ni profetas, siempre dudosos. Algo de tradición viva está todavía a nuestro alcance, y muchas viejas doctrinas morales en relación con nosotros mismos y con nuestro oficio o profesión de arquitectos (y empleo estos términos en su mejor sentido tradicional). Necesitamos aprovechar lo poco que de tradición constructiva y, sobre todo, moral ha quedado en esta época en que las más hermosas palabras han perdido prácticamente su real y verdadera significación.

Necesitamos que miles y miles de arquitectos que andan por el mundo piensen menos en Arquitectura (en mayúscula), en dinero o en las ciudades del año 2000, y más en su oficio de arquitecto. Que trabajen con una cuerda atada al pie, para que no puedan ir demasiado lejos de la tierra en la que tienen raíces, y de los hombres que mejor conocen, siempre apoyándose en una base firme de dedicación, de buena voluntad y de honradez”.

Para dotar a la ciudad contemporánea de una mayor habitabilidad tendremos que proyectar lo colectivo, el espacio público, frente al espacio privado, dotándolo de una identidad propia que haga que los ciudadanos se apropien de él. En el mundo rural andaluz, hasta hace no muchos años era frecuente ver a las mujeres barriendo y limpiando el trozo de calle que tenían frente a su puerta o sentadas en una silla charlando y tomando el fresco en las noches de verano, estos hechos demuestran claramente el sentido de apropiación que tenían de ese trozo de calle que era realmente una expansión de la vivienda, un punto intermedio entre lo público y lo privado. Esta área exterior próxima y el zaguán de puertas siempre abiertas servían para borrar la frontera de lo privado, haciendo que la calle se identificara como propia y se llenara de vida, sirviendo para el desarrollo de múltiples actividades cotidianas.

Estas imágenes que están grabadas en la memoria de muchos de nosotros forman parte de un patrimonio inmaterial urbano que aunque alejado de los monumentos históricos que caracterizan a las grandes capitales, es posiblemente más interesante



Fig. 3. Calle Villa Alta desde la calle Cocas, Tolox (Málaga). Primeros años de la década de los sesenta del siglo XX

para pensar en las transformaciones que necesita la ciudad contemporánea para ser más habitable, ya que inscrito en lo cotidiano nos pertenece a todos.

La tendencia actual de peatonalización urbana no busca recuperar estos lugares de estancia cotidianos, sino que se limita a eliminar el tráfico de las principales vías urbanas comerciales o turísticas para favorecer un uso multitudinario asociado al consumo. Las calles se llenan de acontecimientos escenificados y planificados para atraer a la población periférica de la ciudad o a los turistas que la visitan, pero esta población sólo ejerce de espectadora, sin capacidad para implicarse en unos actos que sobrepasan la cotidianeidad. Por otro lado, bares y restaurantes se expanden por las aceras de las calles ocupándolas, los edificios monumentales se cierran para ser visitados sólo previo pago de una tarifa o se ocupan por instituciones que no permiten su visita, unos hechos que nos llevan a plantearnos la situación de privatización del espacio público que estamos viviendo en la actualidad, ya que si dibujáramos una cartografía del espacio real que disponen los ciudadanos para un uso gratuito y libre posiblemente viéramos que es muy reducido, especialmente en las áreas urbanas centrales.

Sevilla es una ciudad actualmente explotada por la mayor empresa turística existente, su propia administración local, que apuesta por la implantación de criterios de explotación que atentan día a día con la identidad de la propia ciudad. Calle a calle, la ciudad cede su espacio a la especulación turística articulada por la iniciativa pública en favor de los intereses privados. Cuando la ciudad turística asume la condición de ciudad monumental vendida al turismo es necesario mirar a otros estratos urbanos de identidad donde la ciudad habitada se muestre. El mayor espacio libre de nuestras ciudades son los parques pero las manchas verdes de la ciudad cumplen una función específica enunciada bajo la denominación de

pulmones de la ciudad y parece que no poseen ninguna función vinculada al uso cotidiano más allá de las relacionadas con el ocio y a la desocupación. En cambio se trata de lugares potenciales capaces de ser integrados a la cotidianeidad.

A partir de proyectar, de pensar, de construir lo público como algo colectivo, y no como actualmente ocurre, que se piensa en la ciudad desde el mismo punto de vista que lo privado (bajo la perspectiva de la rentabilidad económica, de la explotación turística de las ciudades o desde el espectáculo) podremos plantear nuevos lugares colectivos, habitables e identitarios que sirvan para un uso ciudadano libre, continuo y cotidiano. Nuestras calles se han convertido en un espectáculo que no se puede habitar, no hay habitantes sino espectadores. Las calles se han privatizado con aparcamientos y mesas de restaurantes.

El espacio libre urbano debería estar lleno de lugares pensados como espacios llenos de vida de manera constante, el equivalente por su escala a los lugares colectivos cuando la ciudad tenían una escala menor, donde el convivir pase a formar parte de la cotidianeidad porque la gente encuentra identidad en ellos al paso y sin la necesidad de grandes eventos o hechos puntuales de grandes masas que los atraigan. Vivimos en ciudades constantemente bloqueadas los fines de semanas con eventos deportivos, carreras conmemorativas, maratones y medias maratones, acontecimientos que inundan las grandes avenidas, los espacios del movimiento, para hacernos pensar que la ciudad se humaniza, mientras que los que no vemos una alternativa en el deporte, las procesiones, cabalgatas varias o acontecimientos comerciales, como las rebajas o los periodos de compras compulsivas (por ejemplo las navidades), asistimos al bloqueo absoluto de una ciudad saturada por hechos circunstanciales. La ciudad continua podría atender a los flujos de una manera natural diversificando su condición a los distintos intereses simultáneos que concurren.

Simultaneidad, desplazamiento y continuidad pueden converger en situaciones que aumentan la cotidianeidad de las ciudades y por tanto su habitabilidad. Como dice Marta Llorente (2015: 405), *“los vínculos entre quienes habitan el espacio compartido están en realidad desestructurados”*. Cuando pensamos en nuevas interpretaciones de un lugar, en nuevas maneras de proyectar lo público, suelen surgir proyectos vacíos, escenarios deshabitados pero finalizados, terminados y perfectamente dotados para ser utilizados pero sin haber soportado ningún uso. Pero cabe la posibilidad de pensar en espacios habitados en la ciudad cotidiana, en esa ciudad no descrita que pasa invisible frente a sus acontecimientos, la ciudad del transeúnte, del individuo.

Aprender o Recordar cómo una ciudad es habitada es la cuestión de fondo.

“Una ciudad no es una ciudad a menos que sea también una casa inmensa. Una casa es una casa solo si es también una pequeña ciudad” (Van Eyck, 1962).

Como ejemplo de proyectos de recuperación urbana podemos recordar el conjunto de espacios públicos que Aldo van Eyck diseñó para la ciudad de Amsterdam, después de instalarse allí al finalizar la Segunda Guerra Mundial, en 1946. Cornelius Van Eesteren le contrata como proyectista para la sección de Planeamiento Urbano del

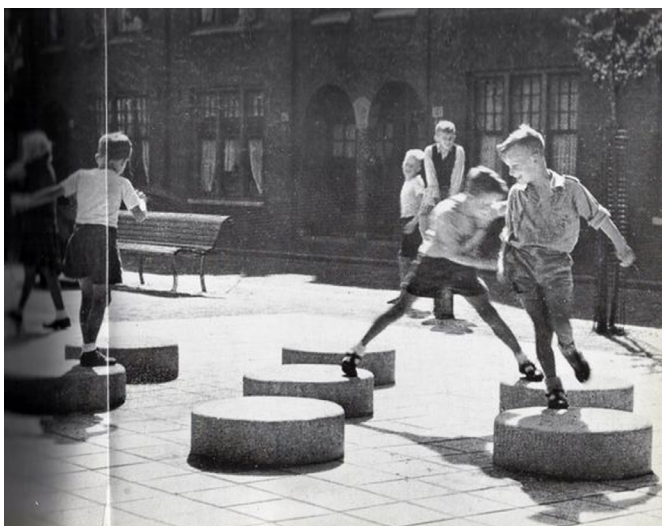


Fig. 4. Playground Zaanhof, Aldo Van Eyck, 1950, Amsterdam City Archive

departamento de Obras Públicas entre 1946 y 1951, encargándole en este periodo el diseño una serie de zonas de juego públicas, que le permitieron iniciar el desarrollo experimental de sus ideas respecto a la ciudad y la arquitectura, su habitabilidad y su relación con el hombre, puntos que desarrolló en el Team X como renovación de los principios del primer Movimiento Moderno. En paralelo con su práctica profesional independiente desde 1951, Aldo van Eyck diseñó unas 700 zonas de juego durante los 25 años siguientes, desarrollando un entramado de espacios públicos que renovaron y transformaron el tejido urbano dañado con la guerra.

Estas reconstrucciones urbanas de postguerra de Van Eyck son pequeñas estrategias de colectivización del espacio público, pequeños solares y zonas baldías son introducidas en la trama urbana colectiva para un uso informal y abierto, sin reglas, horarios ni normativas que los niños ocupan con sus juegos, llenando de nuevo las calles de vida.

La dimensión de la ciudad contemporánea

La dimensión de crecimiento de la ciudad contemporánea es el espesor. Frente a la posibilidad de extenderse de manera infinita, la ciudad actual se nos muestra como una entidad gruesa que no se limita a una fina capa superpuesta al territorio. En base a este principio la ciudad solo puede ser conocida a través de la sección, a través de los recorridos. El modelo de ciudad homogénea, discontinua y extensamente definida está agotado. La ciudad se observa, se aprende, se reconoce en movimiento. El paseante siempre tiene una actitud creativa ya que establece una sección de la ciudad en la que emergen protagonistas de una secuencia que es capaz de contarnos un lugar, una ciudad en un tiempo y en un espacio. El único recurso posible para conocer un territorio es desarrollar una sección, un paseo. La ciudad es un territorio necesitado de ser seccionado para ser conocido.

Desde el primer Movimiento Moderno la ciudad empieza a ser entendida en diferentes planos superpuestos. La introducción del tráfico rodado produce una reflexión sobre el espacio compartido por coches y peatones como se refleja en las propuestas urbanas de Le Corbusier o Hilberseimer y su traslado al conocimiento del público general se produce en exposiciones internacionales como la *Futurama* de General Motors en Nueva York en 1939, en las que el público muestra cierto asombro al comprobar en una gran maqueta urbana los diferentes estratos de la ciudad superpuestos.

Esta realidad de una ciudad con diferentes planos superpuestos sigue siendo objeto de reflexión años más tarde como demuestran Alison y Peter Smithson en su propuesta para la reconstrucción del centro de Berlín en 1957 destruido años antes por la guerra. Una de las intenciones del concurso era conseguir la unión de los sectores ocupados por las fuerzas soviéticas y la zona ocupado por los aliados. Lo interesante de la propuesta de los Smithson es la presencia de elementos como la movilidad y las infraestructuras; factores físicos y sociales derivados de las nuevas formas de vida emergentes en la Europa de aquellos años. Los dibujos presentados mostraban un nuevo modelo de ciudad que partía de la definición de nuevas estructuras de comunicación. El elemento más característico era una gran plataforma peatonal que se elevaba sobre la ciudad barroca, separando la movilidad motorizada de la peatonal que se establecía como una gran red con diferentes anchos y conexiones con la cota inferior preexistente a través de edificios torres y escaleras mecánicas.

La estrategia principal es la superposición de una nueva geometría respetando lo preexistente, una superposición de tramas opuestas que diferenciaban claramente las dos movilidades que sitúan esta propuesta muy alejada de la ciudad construida en la actualidad.

Continuidades y discontinuidades en la ciudad contemporánea

La ciudad contemporánea actual no es continua, presenta múltiples barreras, lugares cerrados y segregados, interrupciones, manchas, sombras que establecen distinciones entre sus habitantes. Nadie construye un muro para unir, su erección siempre supone la división y separación de dos entidades. Quizá uno de los ejemplos más descriptivos en la actualidad lo supone, por su dimensión, la barrera israelí de Cisjordania, un proyecto no finalizado que tendrá una longitud total de 721 kilómetros, separando los asentamientos israelitas de los territorios palestinos. Consiste en un sistema de vallas y alambradas a lo largo de aproximadamente el 90% de su trazado, mientras que en el 10% restante es un muro de hormigón prefabricado de hasta siete metros de altura, con torretas para el control militar cada cierto intervalo y puertas para el paso controlado de la población, una muralla defensiva equivalente a las construidas en la antigüedad pero que se nos muestra desnaturalizada al insertarse en un continuo urbano y no como límite de lo construido frente al territorio.

Quizás el ejemplo más simbólico del siglo XX lo constituya en muro de Berlín, construido en 1961 fue la frontera física que separaba en dos partes la capital



Fig. 5. Muro de Cisjordania

alemana en la Guerra Fría, era el símbolo de la división de un país y del mundo en dos bloques denominados por su situación geográfica respecto a esta línea, Este y Oeste. Su demolición en 1989 supuso un hito que sirve de ejemplo y horizonte a todas las personas que de una forma u otra se sienten segregadas y aisladas. Incluso antes de su demolición la realización de conciertos a sus pies sirvió para unir, gracias a la continuidad del sonido por el aire, a las personas que se encontraban a ambos lados. Una estrategia que nos permite visualizar continuidades inmateriales que pueden servir para establecer puentes en lugares especialmente conflictivos.

Frente a las fronteras políticas o naturales el hombre siempre ha buscado formas de comunicación que permitan salvarlas, en la frontera de España con Portugal, en su tramo más sur, el río Guadiana hace de límite físico y político, en sus dos márgenes pequeñas poblaciones se asientan como control, incluso enfrentadas entre sí como sucede con Ayamonte y Villa Real de Santo Antonio en la desembocadura o con Alcoutim y Sanlúcar de Guadiana cuando el río empieza a perder su condición de navegable. Entre estas dos poblaciones durante años, antes de que el teléfono nos conectase virtualmente a todos se estableció un lenguaje de pañuelos para comunicarse sin tener que cruzar el río, un simple gesto que servía para disolver esa importante barrera geográfica.

Los grandes muros territoriales no son las únicas fronteras que existen en las ciudades actuales, ya que en su interior, en sus lugares más emblemáticos, existen barreras que impiden el libre tránsito de los ciudadanos por ellas. Generando segregaciones y límites que enfrenten grupos sociales definidos en parámetros de gestión política y administrativas. Si la religión marcó diferencias, ahora son cuestiones económicas o filiaciones políticas las que determinan diferencias insalvables en unos marcos físicos que las fomentan.

También existe una memoria viva. Una memoria de la vida, que no mira al pasado tanto como a su presente y que produce una continuidad social. Eso es lo que busca el proyecto “Cáceres hace Cáceres” de PKMN (2008), es el segundo proyecto que ha



Fig. 6. El Muro de Berlín custodiado por policías poco antes de su caída

Fig. 7. Proyecto "Cáceres crea Cáceres" PKMN, 2008. 2 siluetas a tamaño real fotografiadas con sus originales

realizado este estudio dentro la línea de acción «Ciudad crea Ciudad», a través de la cual pretenden vincular al ciudadano con su ciudad en torno a dos temas, acción y arquitectura. Su propuesta busca que los ciudadanos puedan convertirse en actores y constructores reales de su ciudad, desarrollando su capacidad crítica-creativa y consiguiendo que se transformen parcialmente en arquitectos, y con ello a su vez también nos transformen a los arquitectos un poco más en ciudadanos.

“Cáceres crea Cáceres” toma como ejes de acción la identidad de la ciudad y de sus habitantes, mediante la conversión del ciudadano en protagonista del programa cultural de la ciudad, como forma de reactivación del centro histórico de Cáceres que hoy día se encuentra al margen de la vida real de la ciudad y sólo se utiliza como escenario turístico. La ejecución del programa comienza con un registro de 2016 cacereños, un número que se asocia a la aspiración de la ciudad como Capital Cultural Europea 2016 y al reconocimiento de la ciudadanía como principal patrimonio de Cáceres, posteriormente se reprodujeron 2016 objetos-representaciones a partir de la imagen de estas personas, registradas con distintas escalas y formatos (megaescala, escala real y pequeña escala) con la siguiente estructura [1 megacacereño +111 siluetas tamaño real +55 vinilos tamaño real +500 camisetas +1500 chapas +2000 globos], que fueron reinsertados en la plaza de San Jorge del 22 al 26 Octubre de 2008 llenando de vida el Casco de Cáceres mediante imágenes fija/audiovisual e imágenes-expo ambulante (merchandising), configurando una macroinstalación urbana-humana.

La continuidad verde

Si observáramos un plano de Sevilla donde estuviesen sombreados los espacios verdes, veríamos que estos aparecen aislados, como manchas inconexas dispersas en el tejido urbano. Por otro lado, la ciudad de Sevilla posee una extensa red de carriles-bici, aunque discurre mayoritariamente paralela a los carriles de tráfico rodado, ofreciéndose como una alternativa al automóvil, no como una nueva red de movilidad diseñada en base a sus requerimientos propios. El trazado actual no es capaz de apoyarse en los espacios verdes como espacios de identidad reconociendo sus condiciones ambientales.

La continuidad verde que proponemos aportará transparencia y accesibilidad a todas las partes del territorio urbano entendido como público, como el lugar de todos. Esta malla de zonas verdes se debe establecer como una red difusa⁴ de recorridos y corredores verdes donde decidir nuestros itinerarios de una manera cómoda, eficaz y alternativa a la situación actual, que simplemente aporta un sistema superpuesto o anexo a la red viaria rodada de nuestras ciudades. Esta continuidad no sólo debe darse dentro del recinto de la ciudad sino que tiene que integrarse y dispersarse en el entorno metropolitano entendiendo las zonas verdes intra-urbanas, metropolitanas y rurales como un único conjunto, donde medioambiente y naturaleza confluyen con lo artificial de las estructuras construidas por el hombre. Esta condición es la que nos permite pensar que en un horizonte cercano, la peatonalización o los recorridos en bicicletas serán concebidos como un sistema integrado dentro de un parque urbano continuo como alternativa a la estructura automovilística del presente.

En la actualidad existen ciudades europeas que llegan a tener casi un 40% de su superficie como áreas verdes y que ya están incorporando medidas en aras de conseguir un espacio libre ininterrumpido y de calidad. Un ejemplo de ello es el caso de Hamburgo, ciudad de marcado carácter industrial, en la que se plantea como horizonte conseguir a través del ‘Green Network Plan’ que en los próximos 20 años sus habitantes se puedan mover sin la necesidad de usar automóviles. Para ello se pretende crear un sistema integral de zonas verdes que a través de corredores verdes conecten las grandes áreas naturales que se encuentran en el borde urbano atravesando toda la ciudad y trabándola con las zonas verdes interiores existentes y otras nuevas proyectadas. Esta iniciativa busca también reducir los niveles de CO₂ y contener las inundaciones en una ciudad llena de canales, contribuyendo al desarrollo sostenible del municipio. Con un concepto similar de continuidad verde otras ciudades, como Copenhague, están planteando una red de autopistas para bicicletas que conectará todos los municipios del área metropolitana además de recorrer el interior de la ciudad, un ambicioso plan de movilidad denominado ‘Circuito Verde’ que ha sido puesto en marcha en la capital danesa en el año 2009. Medida que le ha llevado, entre otras distinciones, a ostentar el título de “Capital Verde Europea (2014)” que otorga la Comisión Europea. También Londres se ha sumado a esta estrategia de proyectos que combinan las mejoras medioambientales y de salud de sus habitantes a través de potenciar la movilidad no contaminante con proyectos de implantación de carriles suspendidos para bicicletas que recorran la ciudad de forma continua, la reutilización de túneles abandonados del metro como carriles bici o la construcción de una pasarela lineal sobre el río Támesis de uso peatonal y ciclista para aprovechar su condición de espacio libre y limpio.

[4] *“La retícula y la red, que podrían confundirse en algunas situaciones, también pueden considerarse como modos antagónicos de organización. Contra la rigidez y regularidad de la primera, la flexibilidad e irregularidad de la red busca una mayor adaptación a las condiciones cambiantes del entorno y de los propios flujos de movimiento o de servicios que se conducen a su través, y, cuando se trata de redes urbanas, incluso físicamente sus hilos cambiarán de espesor o los huecos de la dimensión en función de esta exigida variabilidad. En el límite, la red debería ser capaz de acomodar en cualquier momento su densidad, su resistencia y su capacidad a las necesidades de los flujos urbanos cambiantes, mientras que los vacíos de la red serían ocupados por elementos más estables, fijos, e incluso inertes, cuya vitalidad dependería de la eficiencia de su funcionamiento. Esta concepción de la ciudad, como un conjunto de redes que conducen el movimiento y las relaciones entre los habitantes, otorga un papel activo al espacio público mientras que los edificios, el dominio de los privados, serían las partes inactivas y dependientes de la propia ciudad”* (Muñoz, 2013: 196-197).

Estos ejemplos sirven para analizar la capacidad de la ciudad contemporánea en la generación de una red continua de espacios verdes, enlazando los ya existentes a través de nuevos elementos, que a su vez servirán para mejorar la calidad ambiental de la red viaria y del conjunto de la ciudad. Estos planteamientos se inscriben y sirven de apoyo para una investigación innovadora en la transformación de los espacios libres y las infraestructuras de la ciudad, ayudando a mejorar la movilidad de las mismas, su integración social y su calidad medioambiental. El entendimiento de la necesidad de intervención en el actual espacio público para transformarlo en el lugar de la colectividad, apoyado en la mejora de la movilidad sostenible y de la calidad del espacio urbano, propiciando una ordenación social y medioambiental más racional de los espacios libres, otorgando mayor protagonismo, seguridad y comodidad al peatón y al ciclista es un punto de partida para los estudios encaminados a desarrollar un nuevo hábitat urbano, donde también se pueden incorporar conceptos emergentes como la producción alimentaria en el interior de las ciudades (*Food cities*) o la actividad física y la salud urbana.

Bibliografía

- ALARCÓN, L., (2009) *La continuidad y el territorio. Reflexiones híbridas*. Trabajo de investigación para la obtención del DEA. Sevilla, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, Universidad de Sevilla.
- CACCIARI, Massimo: *La ciudad*. Barcelona, Gustavo Gili, 2010.
- CODERCH, J. A., (1961) "No son genios lo que necesitamos ahora" en *Domus*, Noviembre 1961.
- FOUCAULT, M. (1967) "De los espacios otros". Conferencia dictada en el Cercle des études architecturales, 14 de marzo de 1967 en *Architecture, Mouvement, Continuité*, nº 5, octubre de 1984 y en (Inter)sección: Grupo de Investigación de Filosofía y arquitectura. http://www.interseccion.es/01_de_los_espacios_otros.htm. [Consulta: 04 de febrero de 2009]
- LEFEVBRE, H., (1972) *La revolución urbana*, Madrid, Alianza.
- LLORENTE, M., (2015) *La Ciudad: huellas en el espacio habitado*, Barcelona, Acantilado.
- MUÑOZ, M. T., (2013) *Jaulas y Trampas*. Escritos sobre arquitectura y arte 2000-2012, Madrid, Lampreave.
- PKMN (2008), *Cáceres crea Cáceres 2016: tú eres el protagonista*. En <http://www.cacerescreacaceres.blogspot.com> [Consulta: 04 de septiembre de 2016]
- VAN EYCK, A. (1962) *Diagrama hoja-árbol* en Ligtelijn, V., (1999) *Aldo van Eyck. Works*. Basel, Birkhäuser publishers.



Fig. 8. Plano de áreas verdes de la ciudad de Sevilla. Dibujado por Luis Miguel Cortés Sánchez, alumno de la asignatura Proyectos 6 grupo 3.03, curso 2014-15