

ÁREAS DE MARGEN:
DE-LIRIOS URBANOS DE LA
CIUDAD CONTEMPORÁNEA

Giuseppe Parità

20 años de Ci[ur]

JULIO – AGOSTO 2013

ÁREAS DE MARGEN: DE-LIRIOS URBANOS DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA

GIUSEPPE PARITÀ
Doctor Arquitecto

20 años de Ci[ur]

Este documento es un resumen de la tesis doctoral "Aree di Margine. De-liri urbani della città contemporanea", dirigida por la profesora Roberta Amirante de la Universidad de Nápoles "Federico II" (UNINA), codirigida por el profesor Darío Gazapo de Aguilera (ETSAM) y la profesora María Madalena Ferreira Pinto da Silva de la Faculdade de Arquitectura do Porto (FAUP), y leída por su autor el 20 de Enero de 2012, en la Facultad de Arquitectura de Nápoles.

Julio / Agosto 2013

20 AÑOS DE Ci[ur]

A finales de 1992, el departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio apenas empezaba su andadura como institución de investigación. Una parte de los profesores del departamento estaban agrupados en el Seminario de Planeamiento y Ordenación del Territorio (SPyOT) que había empezado su labor en el año 1977 y que era, independientemente de los profesores que investigaban a título personal, la única institución dedicada a la investigación aunque también realizaba trabajos de consultoría. Tampoco disponía de mecanismos propios de difusión de los trabajos realizados ni instrumentos para poder publicar las escasas tesis doctorales que se leían por entonces. Ya vencido el año 1992, dos profesores del departamento José Fariña y Julio Pozueta propusieron al Consejo de Departamento la creación de un sistema barato, sencillo y flexible de difusión de esta labor mediante números dedicados a un único trabajo. La propuesta fue bien acogida y en abril de 1993 se publicaron los dos primeros.

Desde entonces el sistema ha ido evolucionando y perfeccionándose. Al terminar 2013 se habrán publicado cerca de noventa números en los que han colaborado más de ciento cincuenta autores. Se ha constituido una Red de Cuadernos de Investigación Urbanística a la que se sumaron algunas universidades latinoamericanas y que fue creciendo hasta llegar a las casi treinta que constituyen la red en el momento actual. Ha evolucionado desde un primer planteamiento como libros independientes, hasta convertirse en una revista periódica con ISSN. Los artículos que no sean tesis doctorales leídas en la Red de Cuadernos, se someten a arbitraje mediante el sistema de evaluación ciego por pares, y forma parte de los principales índices de indexación de revistas académicas. Cuando empezó Ci[ur] las tiradas eran de pocos ejemplares y se hacían mediante fotocopias a las que se añadían unas tapas grapadas. Luego se encuadernaron de una forma muy elemental y se aumentó la tirada. En el momento actual se ha reducido la edición en papel a la cobertura de las necesidades imprescindibles de depósito y para aquellas bibliotecas que lo demandan, y se ha pasado a su difusión en formato digital. Todos los números son de acceso gratuito en formato pdf y están alojados en el servidor de POLI-RED. Esto ha hecho posible el uso del color, vetado por su coste cuando la edición era en papel.

Desde el primer momento, la publicación se ha caracterizado por su austeridad, lo que ha permitido mantener la actividad independiente de los ciclos económicos, sin requerir ayudas externas. De cara al futuro se están ensayando algunas mejoras que hagan posible otros veinte años más de Ci[ur], tales como la publicación en idioma original de los países correspondientes a la Red de Cuadernos y en inglés. Pero esto trae consigo otros cambios como la necesidad de que los números puedan consultarse tanto en PDF como en HTML, con objeto de tener acceso a los traductores automáticos y a los intercambios de información entre máquinas. Esto permitirá una difusión todavía mayor y que la repercusión para los investigadores que publiquen en Ci[ur] sea más importante. Seguirá el formato actual con una extensión entre el artículo de una revista y un libro, que parece el más adecuado para la comprensión en profundidad de la metodología y las técnicas de investigación, sobre todo para los jóvenes investigadores que se enfrentan a un trabajo de este tipo.

Estos veinte años de Ci[ur] no habrían sido posibles sin el apoyo del Seminario de Planeamiento y Ordenación del Territorio y de todos los profesores del Departamento. Tampoco sin la ayuda inestimable del Consejo Asesor y del Comité Científico que, de forma desinteresada, han trabajado para que la revista pudiera salir adelante. También habría que destacar la labor de los alumnos encargados de la realización y maquetación, que se han ido sucediendo en el tiempo, y que ahora, en muchos casos, son destacados profesionales de la arquitectura y el urbanismo. Ci[ur] ha sido, por tanto, no sólo un medio de difusión de la investigación sino también un sistema de enseñanza y de apoyo a la docencia. Estamos orgullosos de formar parte de una revista que tiene tras de sí una importante historia de dedicación a la investigación urbanística y que ha ayudado a tantos jóvenes a publicar sus primeros trabajos. Esperemos que las generaciones futuras vayan tomando el relevo, como ya lo están haciendo, para que en el año 2033 se puedan celebrar los cuarenta años de Ci[ur].

EL CONSEJO DE REDACCIÓN

Director:	José Fariña Tojo
Consejo de Redacción:	
<i>Director</i>	Ester Higuera García
<i>Jefe de redacción</i>	María Emilia Román López
<i>Vocales</i>	Julio Alguacil Gómez (Univ. Carlos III de Madrid), Pilar Chías Navarro (Univ. Alcalá de Henares, Madrid), José Antonio Corraliza Rodríguez (Univ. Autónoma de Madrid), Alberto Cuchí Burgos (Univ. Politécnica de Cataluña), José Fariña Tojo (Univ. Politécnica de Madrid), Agustín Hernández Aja (Univ. Politécnica de Madrid), Mariam Leboreiro Amaro (Univ. Politécnica de Madrid), Rafael Mata Olmo (Univ. Autónoma de Madrid), Fernando Roch Peña (Univ. Politécnica de Madrid), Carlos Manuel Valdés (Univ. Carlos III de Madrid)
Consejo Asesor:	Ma Teresa Arredondo (Directora de Relaciones con Latinoamérica, Univ. Politécnica de Madrid), Luis Maldonado (Director de la Escuela Superior de Arquitectura, Univ. Politécnica de Madrid), Antonio Elizalde, Julio García Lanza, Josefina Gómez de Mendoza, José Manuel Naredo, Julián Salas, Fernando de Terán
Comité Científico:	Antonio Acierno (Univ. Federico II di Napoli, Nápoles, ITALIA), Miguel Ángel Barreto (Univ. N ^{al} . del Nordeste, Resistencia, ARGENTINA), Luz Alicia Cárdenas Jirón (Univ. de Chile, Santiago de Chile, CHILE), José Luis Carrillo (Univ. Veracruzana, Xalapa, MÉXICO), Marta Casares (Univ. N ^{al} . de Tucumán, ARGENTINA), María Castrillo (Univ. de Valladolid, ESPAÑA), Mercedes Ferrer (Univ. del Zulia, Maracaibo, VENEZUELA), Fernando Gaja (Univ. Politécnica de Valencia, ESPAÑA), Alberto Gurovich (Univ. de Chile, Santiago de Chile, CHILE), Josué Llanque (Univ. N ^{al} . S. Agustín Arequipa, PERÚ), Angelo Mazza (Univ. Federico II di Napoli, Nápoles, ITALIA), Luis Moya (Univ. Politécnica de Madrid, ESPAÑA), Joan Olmos (U. Politécnica de Valencia, ESPAÑA), Ignazia Pinzello (Univ. degli Studi di Palermo, Palermo, ITALIA), Julio Pozueta (Univ. Politécnica de Madrid, ESPAÑA), Alfonso Rivas (UAM Azcapotzalco, Ciudad de México, MÉXICO), Silvia Rossi (Univ. N ^{al} . de Tucumán, ARGENTINA), Adalberto da Silva (Univ. Estadual Paulista, Sao Paulo, BRASIL), Carlos Soberanis (Univ. Francisco Marroquín, Guatemala, GUATEMALA), Carlos A. Torres (Univ. N ^{al} . de Colombia, Bogotá, COLOMBIA), Carlos F. Valverde (Univ. Iberoamericana de Puebla, MÉXICO), Paz Walker (Univ. de la Serena, Santiago de Chile, CHILE), Fernando N. Winfield (Univ. Veracruzana, Xalapa, MÉXICO)

Maquetación: Antonio Jesús Antequera Delgado: ciur.urbanismo.arquitectura@upm.es

Distribución: Mairia Libros: distribucion@mairia-libros.com

© **COPYRIGHT 2013**

GIUSEPPE PARITÀ

I.S.S.N. (edición impresa): 1886-6654

I.S.S.N. (edición digital): 2174-5099

Año VI, Núm. 89, julio-agosto 2013, 80 págs.

Edita: Instituto Juan de Herrera

Imprime: FASTER, San Francisco de Sales 1, Madrid

DESCRIPTORES:

Composición urbana / Márgenes / Territorios laminares / Riberas / Franja urbano-portuaria

KEY WORDS:

Urban composition / Margins / Liminal territories / Waterfronts / Urban port-fringe

RESUMEN:

Distintas formas de organización espacial han dado forma, en el curso del tiempo, a las ciudades que habitamos. De aquellas *formae urbis*, sabemos hoy nombrar las distintas partes, reconocer las lógicas que han estado en la base de su transformación, identificar las relaciones que dan forma a sus figuras. De la ciudad del tiempo contemporáneo, a menudo sólo logramos hablar en términos negativos, o a definirla por *différance*: ya no es una ciudad histórica, ya no es una metrópolis, ya no está (para esta tesis) basada en las tradicionales lógicas de oposición centro/periferia, ambiente natural/construido, ya no es (a veces) una ciudad "sólida", ya no es (para algunos) ni siquiera ciudad. Partiendo de la consideración de que, por contra, la ciudad es todavía, y es, sobre todo, un hecho físico, se ha afrontado la cuestión de la existencia de una tercera especie, de aquellos territorios que actualmente "de-liran", saliéndose de los límites de sus partes ya consolidadas, en espera de ser devueltos al interior de un atlas de formas de ciudades como lugares de nuestro tiempo. A través de los casos de Oporto, Marsella y Nápoles, el presente trabajo se concentra en las áreas aledañas al puerto, dotadas de un especial carácter recursivo en distintas condiciones urbanas.

ABSTRACT:

Over the centuries, several kind of spatial organizations gave form to our cities. Nowadays we are able to call the different parts of those *formae urbis*, recognizing their origins, transformations and the relations among them. On the contrary, we speak about contemporary city just in a "negative" way: it is not an historical city anymore, it is not a metropolis, it is not founded on the already tested relations "city center/suburbs", "continuous city/urban sprawl", sometimes it is not a solid city, someone thinks it is not even a city. On the other hand, considering that contemporary city still physically exists, this work try to explore a kind of "third species", those territories that are nowadays in a literally "de-lirious" condition, as they were "cut out" of well-established centers, waiting for a place within the atlas of contemporary spaces. Through the cases of Porto, Marseille and Naples, this research focuses on the back-port areas, with a special recurrent nature in different urban conditions.

"A Olinda bisogna arrivare con la lente d'ingrandimento e cercare l'infinito e minuscolo universo che racchiude"

Italo Calvino. *Le città invisibili*.



Figura 0. *Olinda*. (Pedro Cano. Óleo sobre lienzo, 1984)

Fuente: Pedro Cano (2005). *Le Città invisibili*. Catálogo de la exposición. Firenze: Galleria Falteri

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES/ACCESS TO PREVIOUS WORKS:

La presente publicación se puede consultar en color en formato pdf en la dirección:

This document is available in pdf format and full colour in the following web page:

<http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/publicaciones/ciurnumeros.html>

ÍNDICE

1	Presentación <i>por Roberta Amirante</i>	06
2	Premisas	08
3	Áreas de margen y ciudad contemporánea.....	13
	3.1 “De-lirios” urbanos: ideas de ciudad y nuevos tipos de espacialidad.....	13
	3.2 La identificación de las áreas de margen en la ciudad contemporánea: pequeño vocabulario del margen.....	18
	3.3 El “marginal” de la ciudad de Oporto: escala y medida del margen.....	28
4	Especies de márgenes: especificidades de posibles espacios urbanos.....	37
	4.1 En los márgenes de los paisajes urbanos: un zoom de las áreas entre la ciudad y el mar.....	38
	4.2 Marsella: de frente costero a franja urbano-portuaria.....	44
5	Paisajes de margen: metodologías de lectura y reescritura.....	51
	5.1 Metodología, instrumentos y técnicas para una lectura de proyecto.....	51
	5.2 Nápoles: una historia del margen	57
6	Conclusiones	69
7	Referencias bibliográficas.....	71

1 PRESENTACIÓN

El intento de revelar el carácter de algunas partes de la ciudad contemporánea para sustraerlos de su supuesta generalidad aglutina desde hace unos años buena parte de las tesis elaboradas en el contexto del doctorado en Diseño Urbano de la Universidad Federico II de Nápoles. El trabajo de Giuseppe Parità sobre el tema de las áreas de margen se encuadra con naturalidad en esta línea de investigación ofreciendo una aportación interesante e innovadora que, partiendo de su definición en términos ontológicos de las áreas de margen, se aventura a reflexionar sobre su posible destino.

La ciudad contemporánea "de-lira" (es decir, se expande más allá de sus propios límites) de muchas maneras, como explica Parità en la primera parte de la tesis, creando espacios heterogéneos caracterizados por una gran *varietas*, y por una evidente *différance* (en términos de Derrida) cuya identidad, sin embargo, no resulta sencillo reconocer, y a la que, por tanto, tampoco es fácil dar nombre.

Es esa la razón por la que en este caso, y para identificar la identidad misma de la materia de la tesis, se hace necesario trabajar en un pequeño vocabulario del margen. Parità lo hace cuestionando, como punto de partida, la interpretación de origen *lynchiano* del término borde (y en particular su interpretación como elemento lineal que señala una interrupción, una discontinuidad) y verificando por *différance* —con demostraciones en campo, es decir, mediante el análisis de una serie de proyectos— la distancia entre el concepto de margen, y de su manifestación material, y muchos de sus sinónimos más habituales: límite, margen, frontera. De ese pequeño vocabulario forma parte el pasaje —típico de este tipo de instrumento— sobre los distintos significados que la misma palabra asume en otros contextos, en este caso en relación con el soporte tradicional de la escritura: la comparación con el modo de ser del margen en la página de papel se revela en este caso bastante útil para aclarar el punto de vista de la investigación. La lectura inmediata de esta imagen plantea el margen como una superficie, más que como una línea, y define su carácter en relación con la posición: el margen es tradicionalmente exterior al contenido de la página, pero cuando la página se abre, uno de los márgenes —desdoblado— se encuentra entonces en el interior, entre dos "contenidos" distintos.

La interpretación del margen como superficie, y su *différance* en función de la posición, representa el tramo central en el desarrollo de la tesis. Precisamente a partir de esta interpretación específica, el trabajo de Parità puede demostrar su validez descriptiva y su utilidad como proyecto: una utilidad que se completa con un pasaje adicional que apunta a señalar la existencia de distintas especies entre las áreas de margen. La mirada se concentra así en las áreas aledañas al puerto, dotadas, como en el tema del frente costero, de un especial carácter recursivo en distintas condiciones urbanas. Identificar estas áreas, subraya Parità, significa precisamente extender la cuestión del frente costero, del plano vertical del frente marítimo al plano horizontal de las áreas que señalan, en muchos contextos urbanos, la no-recomposición entre la ciudad histórica, asomada al mar, y la ciudad contemporánea, a menudo contenida tras los nuevos territorios portuarios.

Al reconocer su condición de "áreas de margen" se abre la posibilidad de tratar de restituir a las áreas aledañas al puerto, que a menudo viven en un estado incompleto, de suspensión, de degradación, una identidad e incluso un carácter. De esta restitución, o por mejor decir, de varias restituciones distintas, que son restituciones de sentido, hablan los casos-estudio de Oporto y de Marsella, identificados y comentados también a través de las sugerencias de los dos tutores "externos", Darío Gazapo de Aguilera y María Madalena Pinto da Silva.

Cierra la tesis, como a menudo ocurre con las investigaciones efectuadas en el marco del Doctorado en Diseño Urbano, la experimentación que le ha dado origen (como tema elegido por Parità en los seminarios de descripción y de proyecto que han pautado la actividad de los doctorandos en el primer año de la investigación): la identificación en calidad de "área de margen" de uno de los lugares napolitanos más difíciles de leer y de interpretar. La denominada área del *Ponte della Maddalena*, una especie de cuña simétrica entre la ciudad histórica y el mar en la parte oriental de Nápoles, una zona que aglutina, en un entramado aparentemente indescifrable, casi todas las contradicciones posibles de estos territorios. Una abigarrada realidad que la investigación afronta con naturalidad, primero con una propuesta de lectura de la misma y luego ofreciendo una hipótesis de reescritura. En este doble proceso, la voluntad de señalar la presencia de la superficie como elemento que caracteriza la condición de marginalidad estudiada, se traduce, en la lectura, en una innovadora *perimetración* del área, vinculada a la posición y la naturaleza de las "piezas especiales" que la habitan en forma de fragmentos. La misma voluntad da lugar, en la reescritura, a una interesante reflexión proyectual sobre el valor arquitectónico del confín y sobre los esquemas que permiten hacer legible el carácter potencialmente unitario de un espacio vacío fragmentado.

Centrada en un tema de seguro interés, desarrollada con competencia y rigor, traducida en un elaboración sintética y completa, disponible a "dejarse continuar" abriendo nuevos horizontes de reflexión, la investigación efectuada por Giuseppe Parità es un elemento significativo de la reflexión sobre las características y los materiales de la ciudad contemporánea y un producto ejemplar del Doctorado de Investigación en Diseño Urbano.

Roberta Amirante

2 PREMISAS

¿Desde DÓNDE...se construye el paisaje?

*Desde la incertidumbre...
 Desde la ingenuidad...
 Desde el miedo...
 Desde la inmovilidad...
 Desde la belleza...
 Desde la seguridad...
 Desde la convención... o desde el reglamento...
 Desde el pragmatismo...
 Desde la utopía...
 Desde la entropía...
 Desde la transgresión...
 Desde el pasado...
 Desde el futuro...
 Desde la soledad...
 Desde la amenaza...
 Desde el cinismo...
 Desde lo próximo...
 Desde la historia...*

¿Desde dónde construyes tu paisaje?¹

Se abría así la petición de ponencias para la cuarta edición de EURAU, las Jornadas Europeas de Investigación Arquitectónica y Urbana, que tuvo lugar en enero de 2008 en Madrid y cuyo tema fue el debate sobre los paisajes culturales. El congreso representaba, el inconsciente comienzo del interés por la investigación, que ha visto el intento de responder a esta pregunta durante los años de doctorado y en el marco de una especificidad disciplinar que contempla el estudio del paisaje, en su nueva acepción, en la escala intermedia del proyecto urbano. Superada ya desde hace tiempo la idea de paisaje como contexto de la arquitectura, y convertido el paisaje mismo en objeto del proyecto de modificación por ella inducida, actualmente se le considera elemento transversal a las distintas escalas, llegando a tener derecho a su propio estatuto incluso en la escala más reducida, la del “tercer paisaje”, si lo expresamos con Gilles Clement. ¿Cuáles pueden ser entonces las aportaciones teóricas, las metodologías, las técnicas y los instrumentos de representación para interpretar y construir el paisaje en la escala intermedia del proyecto urbano?

La primera cuestión ha sido la identificación del tema. Introducir hoy el objeto de un estudio arquitectónico —en el marco de un panorama contemporáneo que tan genérico y confuso puede parecer— comportaba el riesgo de resultar aleatorio, si no se hubiera propuesto como objetivo el intento de realizar un razonamiento concreto sobre las relaciones entre arquitectura y ciudad, basado en el estudio de una cuestión específica. Una cuestión a través de la cual lograr que el discurso pasase

¹ Gazapo de Aguilera D., texto escrito con ocasión del lanzamiento de la petición de ponencias para el Congreso “EURAU08, Paisajes Culturales”, ahora en Gazapo D; Lapayese C; (2009). *La construcción del paisaje...entre la interioridad y la exterioridad*. Pamplona: DAPP Publicaciones Jurídicas. p.14.

por las cuestiones en relación con la especificidad disciplinar de la composición urbana y, al mismo tiempo, identificase un campo de investigación específico. Dentro de la ciudad contemporánea, la proximidad casual de sus partes produce fricciones a menudo violentas que dejan como producto espacios indefinidos: la investigación interpreta de ese modo las áreas de margen y las ve como un posible campo de estudio desde donde recomenzar a formular de nuevo la relación entre la actividad de investigación y el momento proyectual, tomado como ocasión para superar las ya experimentadas relaciones ciudad/periferia, ciudad continua/ciudad difusa, identificando en las mismas un nuevo posible territorio de la arquitectura. Además, la posibilidad de avanzar en un estudio metodológico ya comenzado dentro del doctorado de Diseño Urbano, constituye el intento de reflexionar en la naturaleza contemporánea del proyecto de modificación a partir de la práctica descriptiva de estas áreas. Es importante subrayar la especificidad disciplinar, puesto que en la escala más amplia de la urbanística algunos estudios en curso han identificado ya dichas áreas como "una de las categorías interpretativas de la contemporaneidad" y como "espacio posible del proyecto"².

El proyecto urbano se considera, entonces, como un momento de intercambio entre escalas distintas, con la finalidad de definir la construcción del proyecto planteado a escala arquitectónica a través de los instrumentos de la descripción y de su consiguiente prescripción: allí donde estas áreas de margen permiten repensar las indicaciones organizativas de la programación urbanística, en escala urbana se estudian, en el marco de esta tesis, para comenzar a "dar un nombre" a los materiales de que están compuestas, identificando en su historia el origen de su condición de margen y pensando en las indicaciones para una posible puesta en forma de las mismas, en una figura compuesta con ingredientes de la historia, pero de sabor contemporáneo.

Una vez identificado el tema, el tiempo de investigación atraviesa distintas fases. La primera ha sido la del Seminario de lectura del área-proyecto organizado por el Doctorado en Diseño Urbano de la Escuela de Arquitectura de Nápoles durante el primer año de los cursos: la elección del área del *Ponte della Maddalena*, en el margen sur del área oriental de Nápoles, ha permitido focalizar el interés de la investigación y una posible lectura y reescritura de la misma. La finalidad de este tipo de experimentación es doble: por un lado, lleva por inducción a la verificación y desarrollo del tema de investigación, por otro intenta entender de qué manera la composición urbana puede aportar calidades dentro de los instrumentos de planificación e implementación del proyecto. El resultado del seminario conduce, además, a reconocer que el área elegida, identificada inicialmente en relación con el tema del margen, presenta características propias incluso en cuanto a área aledaña al puerto. Conforme a esto, en la segunda fase de la investigación la atención se ha concentrado en la construcción de una bibliografía de referencia efectuada por palabras-clave, con la función de aclarar la existencia de puntos de contacto, pero sobre todo, de diferencia, entre algunos términos afines y sobre su posible

² Se hace referencia a los resultados de un estudio PRIN de 2002, *il progetto ambientale in aree di bordo. Laboratorio internazionale sul progetto ambientale*, que ha tenido como responsable al prof. Maciocco de la Universidad de Sassari, de la que se han extraído diversos artículos y ensayos. De entre ellos, los más pertinentes para el avance de la investigación hacen referencia al trabajo de la Unidad de investigación del Politécnico de Milán (resp. Prof. M.C. Treu).

significado en clave arquitectónica y urbana. De este estudio ha surgido la consciencia de que, entre los muchos ejemplos estudiados, la selección de dos de ellos en particular habría podido aclarar y verificar algunas hipótesis iniciales: durante la fase de investigación en el exterior se ha ido fraguando, a la par que una apertura de la investigación a la cuestión de la construcción del paisaje contemporáneo, una focalización sobre dos determinados tipos de paisajes de margen. El primero, el de la ciudad de Oporto, interesante por su conjuntar los distintos modos y los varios elementos de la ciudad contemporánea que constituyen el "hacer margen", mostrándose enseguida como una apropiada conclusión del trabajo de definición ontológica de algunos términos. El segundo, el de Marsella, comprueba que algunos caracteres de las áreas de margen estén vinculados específicamente a la cuestión de aquellas que, hasta ahora, han sido consideradas como áreas aledañas al puerto y que un posible proyecto, como el que está en vías de realización para *Euromediterráneo 2013*, puedan devolver una identidad específica a estos territorios. Es importante subrayar que la elección de los casos de estudio se ha efectuado solo después de la investigación bibliográfica, pero también, y sobre todo, después de las operaciones del Seminario de Lectura Proyectual, que habían construido ya un punto de vista específico con respecto a la cuestión: una mirada que se orienta hacia esos dos casos con la consciencia de que deberían ser los caracteres de área del margen considerado como superficie, su prevalente direccionalidad longitudinal con respecto a la costa, sus objetos como notas al margen de otras partes, los que sostuvieran una cuestión que sólo en un segundo nivel de lectura se especifica en el caso de Oporto en su relación con el río o con el mar, o en el caso de Marsella en su estar detrás de un puerto industrial.

El tiempo de la presentación en cambio, contempla una organización distinta para estas fases, según la construcción de una estructura que pueda permitir aportar una contribución lo más clara y lógica posible. La tesis se estructura, por tanto, tratando de hacer emerger el progreso de la investigación tanto con respecto al tema mismo, como respecto a las cuestiones teóricas más generales afrontadas en los años de doctorado. De ese modo, cada capítulo se organiza de manera que se presta a varios niveles de lectura: un primer nivel que siempre trata de vincular la especificidad del tema tratado a reflexiones más generales (la ciudad contemporánea, las áreas entre la ciudad y el mar, las prácticas descriptivas del territorio, los enfoques teórico-proyectuales); un segundo nivel que trata de afrontar en modo científico el tema de estudio (identificación y actualidad de las áreas de margen, especificación dentro de la disciplina, necesidad/urgencia de su consideración dentro de los territorios donde habitamos); un tercer nivel vinculado a la divulgación de ejemplos y casos de estudio, identificados no tanto por proponer todas las posibles soluciones para su redefinición, como por establecer una clave de lectura de la que emerja la complejidad, pero también la posibilidad del trabajo de reconfiguración de estas áreas, y las potencialidades que pueden asumir en relación con grandes porciones de territorio.

La primera parte de la tesis explora el campo de investigación, tratando de entender dentro de qué idea de ciudad y de qué tipo de espacialidad se pueden identificar y reconocer las zonas de margen. Partiendo del argumento de que la ciudad tenga como carácter propio el de la expansión, Cacciari afirma que la ciudad tiende siempre a "des-lirar" (salirse de la "lira", superar los confines): si al terminar

el siglo pasado se había pasado del concepto de metrópolis al de megalópolis, actualmente se asiste cada vez más a una tendencia en que la ciudad, creciendo, se dispersa, hasta llegar a perder su identidad. Por contra, el intento consiste en demostrar que, si bien la ciudad crece, llevando a una progresiva desaparición de la diferencia entre las partes y al nacimiento de un nuevo tipo de espacialidad, se pueda prestar todavía atención al aspecto físico de la arquitectura, identificando los caracteres y revelando las posibles identidades de los lugares externos a los núcleos consolidados.

Al retomarse la cuestión se abandona la idea de que hablar de márgenes signifique hacerlos equivalentes a confines, sino que los nuevos límites se configuran actualmente dejando aparte esos nuevos tipos de espacios, que ya no pueden confundirse con elementos lineales, sino que pueden identificarse y distinguirse como superficies. El intento de definir en clave arquitectónica términos a menudo confusos (límite, borde, confín, margen), se explicita en la construcción de un pequeño vocabulario donde se hace que las palabras coincidan con las imágenes de algunos proyectos, que muestran el significado en clave arquitectónica de estos conceptos. La cuestión de la identificación del tema va acompañado del caso de estudio del "Marginal" de la ciudad de Oporto, un espacio donde se puede comprobar una continuidad de estas figuras; pero a través de la heterogeneidad de los proyectos identificados como expresión de las distintas formas de "hacer margen".

La segunda parte se concentra en la especificación de la cuestión, e intenta trazar analogías y poner en relación distintas declinaciones de algunos términos ligados a la palabra "margen" en ámbito urbano: periferia geográfica/periferia de la historia, zonas *buffer*, zona tampón, franja urbana. A partir de estos términos, se identifican las áreas aledañas al puerto como una de las posibles "especies" de márgenes, áreas cuyo papel está todavía por definir para las ciudades portuarias que, incluso cuando no consideran la eliminación o deslocalización de la infraestructura, necesitan, sin embargo, la re-asimilación de un puerto que va cambiando continuamente su organización y su forma. Como en el primer capítulo, aquí también las cuestiones que se plantean con respecto a las áreas entre la ciudad y el mar se explicitan en la referencia a un caso específico, la ciudad de Marsella. La comparación entre los proyectos para el área portuaria de los años 1990 y el proyecto en vías de realización para *Euromediterrané*, permite sacar a la luz algunas cuestiones: por un lado, una reflexión sobre la resolución compositiva a raíz de la proximidad entre la parte de infraestructuras y la parte urbana, conforme a distintas lógicas y modalidades en los años 1990; por otra, la consciencia de la existencia de la que actualmente se define como "franja urbano-portuaria" y la diferente modalidad de enfoque en relación con este espacio, cuya alteridad se reconoce. El enfoque vuelca la cuestión del frente costero, del "plano vertical" al "plano horizontal", una distancia que ya no corresponde exclusivamente al puerto o al tejido urbano, sino que presenta una especificidad tal como para considerarla incluso una "ciudad en la ciudad".

La tercera parte desarrolla las hipótesis de lectura y reescritura del caso napolitano, realizadas dentro del doctorado, acompañándolas con aportaciones que se están elaborando dentro de las investigaciones de la escuela madrileña del Grupo

de Investigación Paisajes Culturales³. La experimentación permite enriquecer una práctica descriptiva que ve como última finalidad la construcción de nuevos paisajes y utiliza como instrumento la construcción de mapas con varios niveles de lectura. "Ver ruinas, imaginar figuras, construir paisajes"⁴ constituyen las fases para la investigación de las relaciones entre las cosas capaces de orientar las operaciones que se realizan, identificando en su carácter de figura la naturaleza misma de la estructura proyectual. La idea de un paisaje como ente en continua evolución, atravesado por distintos tiempos, lleva a la explicitación de las co-presencias temporales dentro de los mapas elaborados. La crono-morfología explicita el grado intrínseco de conexión de las relaciones temporales y espaciales.

El objetivo es la formulación del planteamiento de proyecto que se explicita en la elaboración de un mapa, en que las piezas pertenecientes a distintas épocas restituyen la complejidad de una realidad donde se apela a lo "no-contemporáneo" (el pasado) para identificar una figura urbana "contemporánea" (simultánea)⁵. La enunciación de los temas de proyecto y su formalización constituyen el acto de fundación para la definición de un diseño que precede y organiza el trabajo proyectual de las fases siguientes. La finalidad de este tipo de experimentación es doble: por un lado, lleva por inducción a la verificación y desarrollo del tema de investigación, por otro intenta entender de qué manera la composición urbana puede aportar calidades dentro de los instrumentos de planificación e implementación del proyecto.

³ Se hace referencia a la fase personal de investigación llevada a efecto en la ETSAM de Madrid, en particular en el marco del Doctorado asociado al itinerario de investigación en Proyectos Arquitectónicos Avanzados, con participación en el Laboratorio Gran Escala y Paisaje, dirigido por Darío Gazapo, así como en las actividades de investigación que se desarrollan en el Grupo de Investigación Paisaje Cultural.

⁴ Spirito F. en Ferrara F., Scala P. (bajo la dirección de) Ferrara F., Scala P. (bajo la dirección de), (2006). "Il sopralluogo" colección *I materiali di ricerca* dirigida por F.Spirito. Nápoles: CUEN.

⁵ Cfr. Bloch E. (1992). *Eredità del nostro tempo*. Milano: il Saggiatore.

3 ÁREAS DE MARGEN Y CIUDAD CONTEMPORÁNEA

El primer capítulo de la tesis se propone estudiar el campo en que se efectúa la investigación, tratando de entender en qué idea de ciudad y en qué tipo de espacialidad se pueden identificar y reconocer las áreas de margen. Su lectura quiere ser un modo de poner en marcha, por un lado, una reflexión más general sobre las lógicas de asentamiento de los lugares contemporáneos, aquellos que todavía parecen escaparse de una *ratio* precisa de organización espacial, y por otro, identificar algunos de los temas de proyecto más actuales para su posible reconfiguración.

Se intenta elaborar un atlas que revele la forma de una particular especie de partes de ciudad que todavía no tienen ni forma, ni nombre (Calvino, 1993). Allí donde Calvino terminaba su atlas de las ciudades invisibles, poniendo el acento sobre la innumerable cantidad de elementos internos del repertorio morfológico e identificando, en la ausencia de formas, el indicio de una disolución de la ciudad, Perulli, en su ensayo *Visioni di città* da comienzo a una investigación sobre la nueva manera de producción de formas dentro de la ciudad contemporánea. Se reafirma así la naturaleza distintiva de la ciudad contemporánea y su capacidad de adoptar formas —a veces en todo singulares— de algunos espacios de más reciente formación y menos fáciles de clasificar, como pueden definirse las áreas objeto de esta investigación. Una ciudad que produce formas, incluso si no tiene una forma propia, y en la que las lógicas de oposición "dentro/fuera", "inclusión/exclusión", "centro/extremos", constituyen la nueva manera de contemplar esos espacios, invitando a reflexionar sobre la trans-escalaridad de este tipo de relaciones y basando en ellas la construcción de nuevos escenarios (Perulli, 2009). La ciudad no se dispersa, entonces, según las lógicas de una ciudad infinita, pero pese a ello sigue creciendo, reafirmando la necesidad de una identidad y morfología específicas de algunas de sus partes. Partiendo del argumento de que la ciudad tenga como su propio carácter el de la expansión, Cacciari afirma que la ciudad siempre tiende a "des-lirar" (salirse de la "lira", superar sus propios límites).⁶

3.1 "De-lirios" urbanos: ideas de ciudad y nuevos tipos de espacialidad

Son numerosos y de distintas naturalezas los límites de la ciudad contemporánea, ciudad que, tras superar hace ya tiempo el recinto de las antiguas murallas, crece continuamente: precisamente en esa voluntad de crecimiento identifica Perulli su raíz como "móvil". La ciudad se sale de sus confines tradicionales para moverse hacia otros tipos de asentamiento, y al hacerlo recorre una distancia que, una vez olvidada, queda allí como zona de paso no bien definida, más allá de los límites de la ciudad consolidada. Son muchos los que insisten en la fuerza que estos espacios tienen a la hora de hacernos conscientes del final de un sistema y del comienzo de

⁶ "No hay civitas que no sea augescens, que no se dilate, que no delire (la lira es el surco, el signo que delimitaba la ciudad, delirio quiere decir salirse de la lira, superar los límites de la ciudad)" en Cacciari M., *Introducción* a Perulli P. y Vegetti M. (dirigida por) (2004). *La città. Note per un lessico socio-filosofico*. Academia de Architettura de Mendrisio.

un nuevo territorio, insistiendo en su potencial perceptivo o psicológico: sin embargo, lo que aquí nos interesa es comprender cuáles son las condiciones del contorno que nos permiten identificarlas como objeto de un estudio de composición urbana, que tienda a leer sus caracteres morfológicos para poder, en su caso, identificar su potencial de transformación en un elemento propio de la ciudad que crece.

La consciencia de que existen algunos márgenes de la ciudad que se redescubren como espacios y lugares posibles del proyecto es, además, el punto de llegada de un proceso de transformación de un signo que acompaña la evolución de la forma *urbis*: la transformación del signo de delimitación de las ciudades. Con el delinearse de la caída de los límites físicos que en el pasado separaban las ciudades de su entorno, poco a poco subsigue su expansión a través de nuevas construcciones o agregación de burgos *extra-moenia* preexistentes. En la lógica de la ampliación de las murallas, allí donde el límite asumía un carácter de frontera que avanzaba de la mano del crecimiento de la ciudad, las áreas que antes estaban fuera de las murallas se readaptaban en la lógica de reabsorción. En cambio, allí donde el derribo de las viejas murallas no presupone la construcción de un nuevo trazado de las mismas, ese ausente rediseño del espacio en inmediato contacto con las murallas y con sus fortificaciones, hace que surjan algunos espacios que se encontraban entre la parte de ciudad que más tarde se definirá como antigua o histórica y las posteriores anexiones. El momento histórico del derribo de las murallas hace que las ciudades se abran al territorio y se dé comienzo al progresivo y gradual paso del concepto más definido de límite al más impreciso, también morfológicamente, de margen urbano (Palazzo, 2006) .

La eliminación de un límite no siempre significa el espontáneo nacimiento de un área de margen propiamente dicha: si existe un proyecto, las áreas del borde de la ciudad asumen inmediatamente un valor y un papel dentro de la expansión. La ciudad decimonónica había dado respuesta al problema con la configuración de espacios públicos dispuestos en anillo en torno a la ciudad histórica, retomando, a menudo, el trazado de las antiguas murallas, de modo que la dicotomía campo-ciudad se neutralizaba y al mismo tiempo se evitaba una fuerte conurbación: consideremos el caso del *Ring* de Viena o el origen del concepto de cinturón verde en área británica. El proyecto de estas áreas se hace así para la ciudad decimonónica un instrumento para el control, ya no solo de la forma, sino también de la medida de la ciudad. En la realidad a la que tienden nuestras ciudades, en cambio, la identificación y la medición de estas "pausas" dentro del tejido resulta mucho más compleja a causa de la fuerte expansión urbana que, en muchos casos, las aleja cada vez más del centro de la ciudad tal y como se ha concebido tradicionalmente; lo que, sin embargo, nos apremia es, en primer lugar detectar su existencia en relación con elementos de límite (que, con distintas formas y naturalezas, no pueden dejar de estar presentes en un territorio), comprobar su condición tangencial en relación con las partes de la ciudad consolidada e identificar su naturaleza espacial distinta. La urgencia de la reconfiguración de estas áreas se plantea, por tanto, en el contexto de una contemporaneidad en que las ciudades han visto el subseguirse y la superposición de otras lógicas: en el próximo apartado se intentará hacer luz sobre la idea de ciudad a la que hacemos referencia cuando

hablamos de márgenes, y la particular lógica espacial que domina la formación de esos espacios.

Espacialidad líquida VS ciudad líquida

En la continua voluntad de crecimiento de las ciudades, Secchi identifica las "dos angustias" que constreñían la idea de ciudad en el siglo XX y probablemente todavía hoy: la pérdida de medida y la completa disolución de la idea de ciudad. La primera ve el paso del concepto de metrópolis al de megalópolis, la pérdida de una medida que permita un conocimiento y una interpretación adecuadas a su posible transformación; la segunda ve la ciudad disolverse en formas de asentamiento dispersas, entre las cuales se lee el temor de un posible desvanecerse del concepto mismo de ciudad (Secchi, 2005). El tema propuesto no puede prescindir de algunas consideraciones al respecto, ya que las áreas de margen comienzan a aparecer en el territorio precisamente cuando la ciudad "de-lira" y se orienta hacia su dispersión: más allá del límite, antes del *sprawl*.

Actualmente, muchas teorías urbanas tienden a demostrar que la ciudad, al crecer, se dispersa hasta perder su identidad, identificando en la *genericidad* su propio carácter, como en el caso de la Ciudad Genérica (Koolhaas, 2006), o a incluso la materialidad, como en el caso de la ciudad líquida (Novak, 1992). Se trata de ideas de ciudad en que la construcción de la misma arquitectura se está convirtiendo en un hecho vinculado a la conceptualización abstracta de una posible "no-ciudad" (Duque, 2004).

Con todo, incluso frente a este temor, dentro de las mismas provocaciones lanzadas con las teorizaciones de esta ciudad inmaterial, siempre se puede recordar que la construcción física de la arquitectura se hace necesaria para la evolución de la ciudad. Esto es válido también en su era de dispersión. Se trata de demostrar, en efecto, que, si bien la ciudad crece, todavía se pueden identificar los caracteres y revelar las posibles identidades de los espacios que quedan fuera de los núcleos consolidados y olvidados por la expansión urbana, de modo que estos puedan recuperar en la escala del proyecto urbano la atención a la fisicidad de la arquitectura, a la memoria de los lugares, a la caracterización de sus partes. Para re-encontrar sus propias formas dentro de sus diversas geografías, de sus historias, de sus espacios y de sus tiempos.

Con referencia a la formación de las áreas objeto de investigación en relación con los fenómenos evolucionistas de las ciudades, encontramos una vez más en Secchi una lúcida observación. "*Quisiera describir el cambio*⁷": la cuestión del cambio de las ciudades se relaciona con el de la sociedad contemporánea, más genérico, pero conserva un sólido vínculo con la realidad física del ambiente urbano que ayuda a identificar los posibles espacios del proyecto. Entre algunos de estos cambios que identificaba, ya a comienzo de los años 1980, capta la disolución de la oposición entre ciudad y campo, entre centro y suburbio, la formación de los llamados "*suburbios internos*" (C. Aymonino, 1978), la más compleja

⁷ Secchi B., "Le condizioni sono cambiate" en *Casabella* n.498/9, "Architettura come modificazione", enero-febrero 1984, Electa Periodici, pág. 8-13.

heterogeneidad del paisaje urbano, constituido entonces como ahora por suburbios metropolitanos y campos urbanizados. Y es precisamente dentro de esa enorme complejidad donde el urbanista selecciona una relación que define como simple, pero en cuyo interior reconoce una primera aproximación al carácter de las áreas de que se trata en esta tesis: "*distinguir en modo realista lo que en la ciudad y en el territorio es duro, de lo que es maleable, modificable en sus propiedades, en su constitución física, en sus funciones, en las relaciones con los demás objetos, en su sentido conjunto*" (Secchi, 1984)⁸.

Por este motivo, a nivel urbano, su investigación sobre la "arquitectura como modificación" apunta al reconocimiento de las áreas intermedias y de los intersticios como espacios de la modificación posible, y localiza en las comisuras entre las "partes duras", en la reinterpretación de las "partes maleables" y en las nuevas ligaduras —"*coágulos físicos, funcionales y sociales*" entre unas y otras— la estrategia de intervención de un método distinto de elaboración de proyectos. Por muy arraigada que todavía esté a una idea vinculada a la ciudad constituida por partes, esta reflexión ayuda no solo a reafirmar la idea de una ciudad construida para hechos materiales, y que por tanto va más allá de la "liquidez" y la "inmaterialidad" antes mencionadas, sino también la comprensión de que puedan existir componentes urbanos de una naturaleza distinta con respecto a las tradicionales "partes duras", a las que preferimos referirnos como áreas de la ciudad consolidada y susceptibles a criterios de modificación distintos de aquellos que se pretende tratar. Son en cambio las áreas que se definen como "maleables" las que pueden representar, en nuestro caso, el tejido conectivo de la ciudad y al mismo tiempo proponerse expresamente como márgenes de partes urbanas ya definidas.

Su maleabilidad es tal vez consecuencia directa de su diferente naturaleza espacial, una "*espacialidad líquida*" que, esta vez en su existir físico, se reconoce como una fase distinta presente en los bordes de la ciudad compacta. Si, en efecto, la misma megalópolis mantenía unos rasgos jerárquicos en su ser un conjunto de trazados y tejidos urbanos, la diferencia entre las partes desaparece en la actual configuración de los agregados urbanos para disolverse en una "*espacialidad líquida, que tiende a homologar las partes y a hacer de ellas objetos que flotan en un fluido continuo*".⁹ (Anselmi, 1996). Se reconoce un estado del espacio urbano muy apropiado para el razonamiento que se está tratando de desarrollar en las áreas de margen como espacios especiales de la ciudad contemporánea: si bien reconociendo, de hecho, la existencia de una lógica de una ciudad hecha por partes, así como afirma la generación italiana de los años 1960, se afirma que estas partes tienden actualmente a diluirse a causa de una espacialidad manifestada que penetra dentro de la estructura urbana preexistente, modificando en parte su morfología, sin embargo encontrar una propia. Son sobre todo los bordes de estas partes los que se resienten, allí donde el tejido urbano comienza a resquebrajarse y a fluctuar en el espacio externo en su parte. La ciudad en expansión resulta un organismo líquido en este sentido, en que los márgenes y los bordes son parte integrante de la estructura urbana (Treu, 2006).

⁸ Secchi B., *Le condizioni sono cambiate*, cit.

⁹ Anselmi A., "La galassia urbana e il primato dell'architettura" en *Area* n. 26, mayo-junio 1996

Áreas de margen: los espacios de la *varietas* y de la *différance*

Los caracteres heterogéneos y discontinuos de la ciudad contemporánea, sobre todo si se comparan con los de la ciudad histórica, pueden llevar a determinar que sus elementos no contribuyan a darle identidad, y que en lugar de ello comporten una pérdida de valores. Rem Koolhaas, citando al escritor ruso Gorki, habla de "*aburrimiento variado*". Con todo, allí donde él encuentra en la repetición, entendida como banalización de la variedad, el punto de partida para la reconfiguración de una ciudad que sigue su curso hacia la *genericidad* (Koolhaas, 2006), y que se repite en la realidad globalizada contemporánea con motivos recurrentes, definidos como "*songlines*" (Koolhaas, 2010), muchos se detienen en el valor de la variedad, entendida como lugar de las diferencias. Cacciari, en su escrito *la ciudad* afirma que es en la *varietas* donde se debe buscar el operador proyectual para la construcción de una nueva belleza (Cacciari, 2009). Es la co-presencia de una multiplicidad de caracteres, en efecto, la que da lugar a la identidad de muchos de nuestros espacios, cuyo carácter a menudo viene de la multiplicidad de las diferencias que estos presentan. La multiplicidad de objetos y la variedad de situaciones que se pueden encontrar en las áreas de margen hace pensar en las diferencias como una nueva riqueza para el proyecto: no solo porque diferencian estas superficies de la partes de la ciudad inmediatamente limítrofes, sino también porque nos evitan el pensamiento de que estén hechas sustancialmente de "vacíos", aunque es propio la *varietas* de que están formadas la que, si por un lado nos permite reconocer su ausencia de composición urbana, por otro abre espacio a una configuración más compleja de la misma. Los márgenes son "amnesias urbanas" que hay que llenar de significados, y más una no-ciudad son una ciudad paralela con dinámicas y estructuras propias que es necesario comprender todavía (Careri, 2006).

La *varietas* de estos lugares nos permite, por tanto, afirmar que las cosas ya están en su interior, sólo se trata de re-significarlas. Manuel de Solà Morales vuelve al concepto de "riqueza" de las diferencias para la reinención de un nuevo catálogo de espacios a partir de las formas urbanas que la arquitectura actual produce frenéticamente "*si bien sin nombre*", pero donde las diferencias puedan constituir los ingredientes en la base de la calidad de una propuesta urbana. (M. De Solà Morales, 2006)¹⁰. Dentro de nuestras ciudades, son muchos los elementos arquitectónicos y urbanos todavía "sin nombre", y son también muchas las áreas que todavía no han tenido modo de ser "nombradas". Pensemos, por ejemplo, al

¹⁰ "*La ciudad contemporánea no es más fea cada día: es cada día más rica. La pérdida de imaginación que tanto se lamenta, quizá no sea limitación objetiva, sino consecuencia de un gran defecto de información. Si para interpretar la forma de la ciudad contemporánea pretendemos reinventar un nuevo catálogo de espacios, los prototipos que creemos descubrir desaparecen al día siguiente. La cohesión formal propia de los buenos espacios convencionales o la relación biunívoca entre forma y materiales se produce hoy cada vez menos. Esto hace repetir a muchos que la ciudad se aleja, que es ya un artefacto agotado históricamente. Y, a veces, se llega a decir que se ha convertido en un territorio virtual, informático y dinámico, pero sin lugar. Al contrario: cada día hay más lugares. La extensión y la ocupación crecen exponencialmente. También hay cada vez más contactos. Y cada vez más actividades, usos, construcciones, movimientos, áreas e imágenes urbanas. El número de objetos urbanos se multiplica, y acostumbrarnos a habituarnos a esta multiplicidad exige abrir otras perspectivas*" De Solà Morales M., "La ciudad es cuestión de cosas" en De Solà Morales (2006). *De cosas urbanas*. Barcelona: Gili. p. 28.

área del Fórum de las Culturas 2004 de Barcelona, un área de 30 hectáreas en el extremo oriental de la ciudad, incluida entre el puerto olímpico, la línea de costa, el final de las macro-manzanas del plan Cerdà y el estuario del río Besòs. La propia Avinguda Diagonal, que atraviesa la ciudad en diagonal de Noroeste a Sureste y cuyo trazado ya en las previsiones del plan decimonónico tendría que haber llegado al mar, se quedó con el último tramo todavía sin realizar hasta la actual urbanización del área del Fórum. Una visita a la ciudad permite reconocer fácilmente que nos encontramos en un área que, independientemente del proyecto, adopta otro carácter: no es la parte terminal de la ciudad decimonónica, ni un área que surge al amparo del río, y ni siquiera representa una continuidad de identidad con el borde de la Barceloneta. Se percibe, por tanto, que nos encontramos más allá de esos lugares, pero la dificultad de reconocer un carácter sea tal vez la dominante que permite identificarla como un área *différent*.

Se introduce aquí el concepto derridiano de "*différance*"¹¹, según el cual el significado completo de una cosa se propone siempre en el lenguaje, y probablemente esto ocurre también en estas áreas que sólo una vez confrontadas con las áreas de las que son margen y resueltas a través del proyecto, adoptan un carácter dependiente de su propia naturaleza de margen (como demuestra la heterogeneidad de actuaciones para la misma área del Fórum de Barcelona que se vinculan a las distintas partes del ciudad más que en su conjunto). La identificación de estas áreas se realiza entonces, en primer lugar por diferencia con otras que nos resulta más fácil denominar. La identidad para Derrida no es algo dado, sino algo que se determina en realización con otra cosa, en el ser diferente de sí, y en esto no deja de producir efectos perturbadores. El término, en francés, ha sido acuñado por el mismo filósofo como homófono de la palabra *différence* (diferencia), jugando con el hecho de que ambas deriven del verbo *différer* pueda significar tanto "diferir, retrasar, posponer" como "ser distinto": el término *différance*, por tanto, indica un número de situaciones heterogéneas que rigen la producción de significados. El primero (relativo al diferir) es la noción de que palabra y signo no pueden asociarse según lo que significan, sino que sólo pueden definirse recurriendo a otras palabras de las que se diferencian. Por este motivo, por ejemplo, el término "margen" se definirá seguidamente por diferencia con los términos "límite", "borde", "confín", "intersticio".

3.2 La identificación de las áreas de margen en la ciudad contemporánea: pequeño vocabulario del margen

Aquí se tratará de aclarar la naturaleza de los espacios que anteriormente se ha declarado que serán objetos de estudio. Durante un largo período ha prevalecido la opinión de que hablar de márgenes en ámbito urbano significase referirse, en resumidas cuentas, a los valores perceptivos de la definición *lynchiana* según la cual estos se identificaban con elementos líneas en el límite entre dos fases distintas (K. Lynch, 1960). La reactualización de la cuestión del margen ha abandonado la idea de que hablar de márgenes signifique hacerlos equivaler a confines, sino que es precisamente desde el momento en que las ciudades han eliminado sus propios

¹¹ Cfr. "Differànce" en Derrida J; (1993). *Márgenes de la filosofía*. Madrid: Cátedra.

confines construidos (las murallas), que separaban la ciudad de los campos, cuando comienza a nacer dicho concepto, con la idea de un espacio que pueda existir entre dos sistemas diferentes. Si bien no es tan evidente como en el caso de las antiguas murallas, hoy en día se configuran nuevos límites como barreras y confines que dejan estos nuevos tipos de espacios que ya no pueden confundirse con elementos lineales, sino que se identifican y distinguen como superficies, fuera de las partes de ciudad ya conformadas. Con este objeto se hará una rápida reseña de algunas definiciones y ejemplos a través de los cuales hacer emerger, precisamente por *différance*, el significado arquitectónico y urbano del término "margen" en relación con otros términos utilizados en la disciplina.

Límite

El elemento "límite", por ejemplo, es un primer término con el que tiene que ver el margen; no puede equipararse al mismo, a la luz de algunos estudios y propuestas de proyecto que trabajan sobre la configuración del límite a distintas escalas y con distintas modalidades, pero siempre considerándolo, con todo derecho, como un elemento lineal.

La noción de límite está en la base del hacer arquitectónico y puede interpretarse siempre como un elemento de naturaleza ambivalente. Ya los romanos distinguían entre los conceptos de "*limes*" y "*limen*", no tanto buscando especificar una acepción limitativa frente a una propositiva, sino más bien subrayando las diversas modalidades de uso y morfológicas del límite. En efecto, mientras el *limes* se considera una línea de separación entre distintas situaciones y puede adoptar la forma de un sendero, de una calle, así como de un confín, una frontera o incluso un baluarte defensivo, el *limen* se hace umbral y entrada, la línea que circunda y contiene una forma, un perímetro que puede llegar a identificarse con el recinto de una casa. Cuando se ha tratado de afrontar el tema del límite en la arquitectura contemporánea, siempre se ha tratado de sustraerlo a su función de barrera y transformarlo en una conexión que pusiera en relación las dos identidades con respecto a las cuales se constituía, precisamente, en límite, intentando así el paso, a través de la arquitectura, de *limes* a *limen*¹².

Muchas, y algunas significativas, son las operaciones de "mayéutica del límite" en el panorama de la arquitectura contemporánea, en que se intenta precisamente cambiar el significado por un signo que de lo contrario se percibiría en la acepción negativa de ser una barrera, elemento incómodo que hay que superar o eliminar. Esta filosofía está en la base, por ejemplo, de la compleja operación llevada a cabo por la *High Line* de Nueva York, la antigua vía de tren elevada abandonada y re-proyectada por *James Corner Field Operation* con *Diller&Scofidio+Renfro* como parque lineal¹³. La oposición a la demolición de todos aquellos que lo consideraban un límite, no sólo a la hora de atravesar muchas grandes áreas, sino también a la

¹² Cfr. voz "límite" en De Poli A., (bajo la dirección de) (2008). *Enciclopedia dell'Architettura*. Milano: Motta (Voz "límite").

¹³ Entre las muchas publicaciones de este proyecto, se aconseja: C. Gasparrini, V. Sassanelli-"Nueva York, Manhattan. El parque lineal de la High Line" en *Monograph.it*, n.2, Mayo 2010, Barcelona: LIST Lab-Laboratorio Internacional Editorial.

adicional *cementificación* de grandes sectores de la rejilla de la Gran Manzana, se llevó a cabo con éxito y actualmente permite reconsiderar las categorías y los materiales del diseño urbano, capaz de reabrir la discusión sobre los modos de recomponer la fragmentación de la ciudad contemporánea, superando rigideces y jerarquías de antigua naturaleza. Y, en efecto, el signo de la línea de ferrocarril atraviesa los distritos de *Meatpacking*, *West Chelsea* y *Hell's Kitchen*, a caballo de la calle diez y segregando del barrio la parte de ciudad situada hacia el río Hudson, también está *infraestructurada* con muelles para el atraque de las naves. En este caso, no es su carácter insuperable lo que representa su naturaleza esencial de límite, aunque se trate de una estructura que se eleva a unos diez metros, sino la sensación de que este signo hace de freno a la habitual posibilidad de sacar partido perceptivo de las transversales de la rejilla urbana e impide fenómenos de modificación y evolución del barrio.

En su desarrollo, el límite se hace proyecto urbano y arquitectónico, conectándose de vez en vez a las distintas situaciones que encuentra y volviendo así a hacerse infraestructura, esta vez con un nuevo significado: la enorme cinta ferroviaria infraestructura actualmente el espacio público de *West Chelsea*, permitiendo la continuidad del recorrido norte-sur del barrio con un aprovechamiento mejor que el ofrecido por los grandes ejes viales paralelos al mismo y permitiendo al mismo tiempo una lógica de unión transversal entre los distintos elementos puntuales que salpican los distritos que atraviesa. El *limes* se hace *limen* interpretando en una nueva y avanzadísima lógica la línea de la rejilla de equipamiento de la isla de *Manhattan*, contribuyendo a reforzar la tesis de la potencialidad de determinados elementos que hasta hoy se consideraban un obstáculo a la transformación de las ciudades.

En calidad de contribución a la configuración del límite como material de arquitectura, consideraremos ahora el proyecto para el *Plan Regulador de Lauro* (Avellino, Italia), de Francesco Venezia, en 1981. El proyecto, en efecto, resulta particularmente significativo, ya que no lleva a la resolución de un problema específicamente ligado a la presencia de una barrera o de un elemento considerado incómodo para la correcta evolución del Plan, como en el caso anterior, sino que busca una solución a una cuestión arquitectónica y urbana a través de la precisa voluntad de querer proyectar un elemento arquitectónico que marca, en cuanto límite, el paso de la ciudad al campo. Además de que resulta interesante por sí sola, ya que la idea de plan se concreta inmediatamente en una clara forma arquitectónica, como la de una pared-edificio continuo, el proyecto se propone reequilibrar a través de este elemento la delicada relación entre núcleo habitado y naturaleza de los lugares, que se había trastornado a causa de la infiltración en el campo de una desordenada periferia. La idea que da un giro completo al sentido de la operación es precisamente la de crear, a través de la forma arquitectónica del límite, una doble función: por un lado separar con muros el centro habitado en relación con el campo y, al mismo tiempo, crear un puente entre este y los núcleos rurales. Un largo y estrecho edificio se planta siguiendo el límite entre campo y ciudad, y se flexiona para ceder a la naturaleza de los lugares. Así, si por un lado cierra y engloba el centro habitado, por otro se deja penetrar en varios puntos por las calles que lo conectan a los demás núcleos, las vías acuáticas y la mirada de quien se desplaza por el campo al aire libre. El carácter del límite se presenta

además bifronte, asumiendo por un lado un carácter urbano que luego se cierra hacia el campo, revelando por el otro su naturaleza doméstica, rica en variaciones hacia el núcleo habitado¹⁴.

A partir del carácter bifronte de un límite como este, podemos efectuar un razonamiento que nos lleva a la conclusión de que las áreas de margen objeto de este estudio no coinciden con los límites, sino que están relacionadas con ellas en razón de las circunstancias. El filósofo español Eugenio Trías subraya que el límite es siempre un término relativo con respecto a dos y que precisamente por esto, cualquier límite es de hecho un "doble límite". A partir de esta consideración, Trías explicita entonces que entre los dos términos que se encuentran relacionados en la figura del límite, existe una asimetría, ya que uno es considerado aquel del cual el límite es propiamente límite (el límite del solar, el límite de la línea férrea, el límite del casco antiguo), el otro término, en cambio, se considera una necesaria referencia, un "más allá del límite" que su propia naturaleza impone¹⁵. Y es este segundo término el que pone en juego lo que hay "más allá" (más allá del solar, más allá de la línea férrea, más allá del casco antiguo), el margen que nace como en relación a otra cosa, a algo que se encuentra más allá de los elementos de los que se genera, y que después prueba a asumir otros significados.

Borde

Otro lema dentro de esta argumentación es el correspondiente al término "borde", a través del cual nos apartamos ligeramente del carácter lineal del límite, pero distinguiéndolo, una vez más, de nuestra área de margen. Canónicamente, en efecto, la palabra "borde" deriva del lenguaje marítimo, ya que se refiere al lateral de la embarcación "y más precisamente a la parte que está por encima de la línea de flotación"¹⁶, cosa que nos lleva a pensar en el hecho de que no sea solamente una línea, sino tal vez algo que, con respecto a ella, adopte ya un espesor propio, a veces variable (hasta el punto de que otras definiciones lo califican siempre en su doble acepción de línea de confín o zona inmediatamente al interior). Y, en efecto, la idea de configurar un borde nace precisamente de la ausencia de un límite fácilmente identificable y de la adyacencia de dos sistemas distintos, entre los cuales no está bien configurada la idea de paso, precisamente porque no existe una distancia que haga de margen a un sistema y a otro. En Francia, por ejemplo, numerosos estudios de distintas disciplinas reflejan el problema de gestionar los bordes, sobre todo en los casos en que se trata de mediar en el paso del sistema urbano al sistema rural, hasta el punto de llegar a identificar en algunos casos la *lisière idéal*, un espacio que pueda ser, precisamente, favorable al paso entre la *lisière urbaine* y la *lisière forestière* y en el que se superponen los dos sistemas.

Con esa finalidad, el paisajista Michel Desvigne subraya que, a partir de la *Ley para la protección de los espacios agrícolas y naturales periurbanos*, se debería configurar una *loi lisière* especial que reglamentase la manera de configurarse de

¹⁴ Cfr. F. Venezia, "La costruzione del limite: un piano per Lauro" en *Casabella* 498/99, Enero-Febrero 1984, Electa Milano, p. 103.

¹⁵ Cfr. E. Trías (1999). *La razón fronteriza*, Barcelona: Ediciones Destino, p. 48-49.

¹⁶ Devoto – Oli, (1971). *Vocabolario illustrato della lingua italiana*. Le Monnier, voz "bordo".

algunos tipos de bordes. Dicha propuesta nace a raíz de una serie de reflexiones¹⁷ derivadas del trabajo realizado por el estudio Nouvel para el proyecto del Grand Paris. *Engrosar los bordes* no es solamente el título de este escrito, sino un auténtico objetivo que se concreta en el proyecto de Nouvel como único remedio para el diálogo entre dos mundos que se ignoran mutuamente: el mundo rural y el urbano, constituido esta vez por lo que se ha definido como la "*periferia de la periferia*", la etapa más reciente de la ciudad, caracterizada por zonas residenciales, zonas comerciales y actividades terciarias que dan la espalda al campo pero que al mismo tiempo están alejadas del mundo urbano por la ausencia de espacios públicos compartidos y practicados. Entre estos dos mundos aparentemente irreconciliables, toma forma una orilla con el "*aspecto de un desastre ordinario*" (Desvigne, 2010) con recintos que por ambos lados denotan una actitud de cierre. Tender hacia un modelo que restablezca el status de un mundo o de otro parece pretencioso: restablecer el paisaje consolidado por los terrenos agrícolas resultaría un anacronismo, mientras que crear espacio público al modo de la ciudad consolidada equivaldría únicamente a desplazar el límite con respecto a ese borde, sin aprovechar de la especificidad de una situación en muchos sentidos excepcional. Desvigne declara entonces la necesidad de un nuevo dispositivo, un espacio específico que dé al borde un espesor autónomo y que tome prestadas las cualidades de los dos sistemas que une. Se abre así un amplio repertorio de prácticas en las que la variedad de situaciones geográficas, urbanas y sociales se declina en la riqueza de la que ya no es considerada una línea, sino una franja continua que se expande y que requiere términos de un vocabulario autónomo. Vemos entonces que el proyecto urbano encauza el no detenerse de la ciudad, dirigiendo, según una lógica opuesta a la del límite, esta vez inexistente, la expansión de la ciudad. Las pistas para bicicletas que siguen el borde se alternan con las transversales ciudad-campo, huertos urbanos y jardines aparecen alternándose con los invernaderos, caracterizando una franja de cien metros de ancho que introduce de nuevo los términos de la cuestión urbana, y no se trata tanto de los materiales utilizados, sino de la nueva manera de componerlos: no estamos hablando del clásico cinturón verde, ni de los parques agrícolas todavía en boga, sino de crear una auténtica *infraestructuración* del espacio del borde capaz de dar forma a la solución de un problema que hasta ahora no ha recibido soluciones duraderas y convincentes.

Confín

El confín se asimila a veces a la idea de límite, pero no hay que olvidar que, más que el límite, el confín de-limita algo para generar relaciones de inclusión/exclusión. Para evitar la acepción negativa que se tiene del *términos*, distintos estudios contemporáneos han comenzado a contemplar el confín, ya no como una línea, sino como un espacio, dotado de su propia medida y su propia dimensión (Zanini, 2000), en cuya modificación se interviene para crear un espacio uniforme y continuo a partir de un elemento de fractura generador de discontinuidad (Perulli, 2009).

¹⁷ M. Desvigne, "èpaissir les lisières" en AJN – JEAN NOUVEL AREP – JEAN-MARIE DUTHILLEUL MICHEL CANTAL-DUPART. *Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens*, Informe de proyecto disponible en el sitio: <http://www.legrandparis.net>. (consultado en octubre de 2011)

También la disciplina urbanística parece haber tomado en préstamo de la socio-antropológica la idea de que el confín lleve consigo el sentido de un espacio inmediato a algo, del espacio del "entre", entre situaciones distintas, capaz de identificar el "dónde del comienzo de otra forma de antropización" (Treu, 2006).

Lo que se quiere demostrar, por contra, es que el confín, en cuanto declinación del límite, sigue siendo un elemento lineal que a veces puede adoptar también una clave arquitectónica, mientras que es el margen, en cuanto distancia, lo que constituye una superficie, ya no una línea, que lleva consigo los presupuestos de la transformación urbana. Para demostrar que en confín puede adoptar un valor arquitectónico, incluso en los casos más trágicos, acude en nuestra ayuda Rem Koolhaas, quien en *The Berlin Wall as Architecture*¹⁸ explica los motivos por los que el muro de Berlín puede ser considerado una auténtica construcción arquitectónica, recogiendo en el texto las impresiones de una visita presencial de 1971 cuando, todavía estudiante, había visitado la ciudad. Algunas intuiciones, de carácter genial, nos ayudan a comprender cómo también con confín tan duro y pesado, concebido con una función meramente militar con la sola finalidad de impedir la libre circulación entre las dos partes de la ciudad, cede a lo espontáneo de las situaciones y al carácter de los lugares incluso en una situación tan marcadamente dramática. Y, en efecto, la primera observación es que el muro no atraviesa simplemente la ciudad como un separador en sentido norte-sur, sino que rodea Berlín Oeste y, en sus 165 km de desarrollo, entra en contacto con toda una variedad de situaciones y con distintas partes de ciudad.

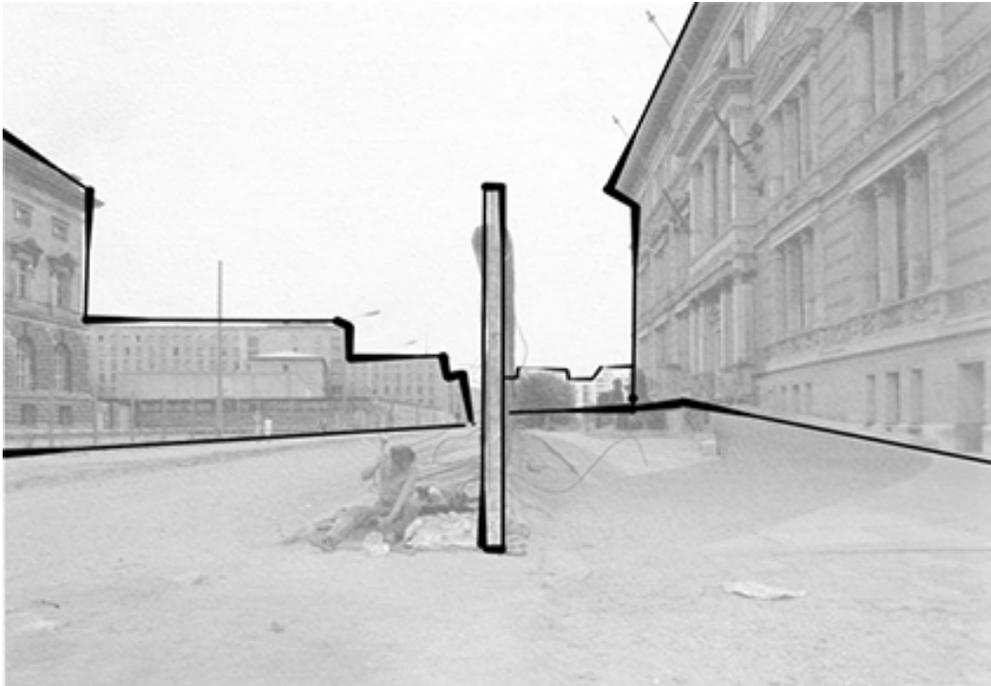


Figura 1. Más allá del confín: Berlín después de la caída del muro.

Fuente: Reelaboración del autor de la imagen de cubierta del nº 595 de 1992 de la revista *Casabella*

¹⁸ *The Berlin Wall as Architecture* era en efecto el título que tenía en mente en el momento de su viaje a Berlín en 1971 para documentar su misión, publicado solo en un segundo momento con el título "Field Trip" en Koolhaas R., Mau B. (1995). *S, M, L, XL*. New York: The Monacelli Press.

Una vez delineado el perfil esquemático de la arquitectura del muro, una arquitectura compuesta por un doble muro que a veces se separa para acoger otros elementos en su interior, Koolhaas observa que el muro no se ha impuesto a la ciudad con una fórmula coherente: en más de la mitad de su longitud, renuncia a su propia regularidad para adaptarse a las condiciones del lugar. Y es precisamente esta interdependencia entre arquitectura y lugar la que permite a un Koolhaas todavía estudiante, leer el más brutal confín contemporáneo como un elemento de valor arquitectónico y urbano de una *"belleza asombrosa en su persistente duplicidad"*, un elemento cuyo valor puede parangonarse con la ruinas de Pompeya y Herculano, o con el Foro Romano.

Margen

Si hacemos una reseña de las definiciones y los ejemplos anteriores, se ha probado a explicitar la idea de que el límite y el confín deben entenderse como elementos lineales, que estas líneas tengan carácter bifronte y puedan caracterizarse como elementos arquitectónicos y urbanos. Uno de los objetivos de este trabajo se dirige principalmente a entender qué se encuentra más allá de estas líneas de demarcación —en un después espacial o temporal— y como lo que está más allá se relaciona o no con la línea misma y con lo que está "más acá". Se ha visto también cómo, allí donde no existen límites precisos entre un sistema y otro se intenta construir un espesor de borde, que se percibe, sin embargo, como un elemento nuevo: con respecto al borde, las áreas objeto del estudio utilizan, por contra, algunos elementos ya existentes como "márgenes de" algo, para poder encontrar nuevas relaciones también en relación con la superficie sobre la que se encuentran.

Con esa finalidad, podemos pensar en una metáfora, precisamente la de la página de papel, cuyos márgenes están marcados por las líneas de confín —denominadas precisamente de "margen" en ese caso— y que representan el momento de paso de un estado a otro: la parte de la página donde se permite escribir y la parte en que no se permitiría, pero en la que ocurre otra cosa: se identifica así una superficie y se la de-limita, y de esa definición se comprende que —si bien es periférica— el margen es una parte con especificidad propia. Y es una parte donde, por su naturaleza, puede ocurrir que la escritura del texto supere los bordes, pero en la que nadie pensaría nunca en seguir escribiendo hasta el final como si la línea de demarcación no existiera. Ocurre así que esos espacios quedan vacíos o —mucho más a menudo— se hacen lugar para anotaciones, referencias y partes de texto que sirven para aclarar un escrito o poner orden en sus partes. Así, también en la construcción de un texto editado entran en contacto dos entidades distintas, el *corpus* del escrito y las notas que lo acompañan, que completan y aclaran su significado: dentro del margen, por tanto, se puede reconocer una *"gramática constituida por la suma de muchos pequeños enunciados, y no por proposiciones articuladas e identificables por género"* (Boeri, 2003).

Haciendo un repaso de las distintas definiciones de margen, se puede afirmar que el margen está constituido por una cantidad y, no solo eso, sino que esa cantidad es todo lo que existe de más con respecto a una referencia, aquello que está después: pero esta referencia, que en la definición genérica asume la connotación de límite, puede estar en la ciudad, si bien por fuera del área de la

misma, ya no una simple línea de demarcación entre un "dentro" y un "fuera", sino que está constituida por una serie de elementos que de vez en vez asumen declinaciones distintas según lo específico de los casos. Además de la línea de confín, no se excluye que el margen pueda delimitarse con elementos puntuales o con algunas estructuras de carácter unitario que se reconocen como partes dentro de la ciudad.

Pero la idea de margen como superficie da pie también a otra definición del término que lo considera una parte extrema, en los lados o alrededor, de una determinada superficie. En este caso, ya no se habla de superficie, sino de "parte", y de una parte que hace de recinto a otra, delimitándola por uno o más lados. Esta idea, que lo asimila más a un marco de otra entidad, debe verificarse con respecto a los valores de posición del área. En efecto, si abordamos la metáfora de la página, podemos pensar que, una vez abierta, se identifican los márgenes presentes en los cuatro lados de la misma (superior, inferior, laterales), que satisfacen la definición antes dada. Si, por contra, observamos cada una de las caras, nos damos cuenta de que el margen derecho de la cara izquierda y el izquierdo de la cara derecha delimitan una cantidad de margen que, no solo se duplica, sino que pasa a ser central con respecto a las demás partes del folio. Esa característica central del margen permite captar su especificidad, sin por ello hacerlo autónomo de las partes de las que es margen, ya que entonces dejaría de serlo. La cuestión, en absoluto abstracta o conceptual cuando se refiere a la ciudad, es si contemplar esas áreas dando un giro a su condición, considerándolas así como áreas que se han originado como márgenes de una o varias partes pero que ahora han pasado ellas mismas a ser nuevas superficies entre cosas distintas, o si, una vez reconocido su origen y potencial, pensar en un proyecto para estas áreas, que mostrando su propio carácter, pueda construir los márgenes de las distintas partes de ciudad contemporánea.

Para dejar más claras algunas de estas ideas, a menudo en esta investigación se ha utilizado un caso tan ejemplar como paradójico, que se vincula al ejemplo de la descripción del muro de Berlín de Koolhaas utilizado para el término "confín" y que muestra, exactamente, qué existe más allá de este límite. La permanencia en la ciudad de Berlín de dicho confín, ha hecho que, en torno a él, se hayan creado condiciones urbanas periféricas que en muchos elementos terminaban indefinidamente antes de adosarse al muro. La eliminación de este último ha hecho improvisamente de estos elementos y del vacío en que "flotaban", ya no los márgenes hacia el muro de dos partes de ciudad, sino un área imprevistamente central en la que un doble margen cercano necesitaba recuperar urgentemente un papel dentro de la ciudad: es conocido el caso de las áreas inmediatas a la *Postdamer Platz*, que el muro atravesaba separando el área del *Tiergarten* y de la ciudad decimonónica al Oeste, de la barroca *Friedrichstadt* al Este. Durante los casi treinta años de presencia del muro, en efecto, el barrio de la *Friedrichstadt* había ido perdiendo sus elementos de cabecera más allá de la *Wihelmstrasse*, los grandes bloques del burgo del siglo XVII y la propia *Leipzigerplatz*, la plaza que bloqueaba hacia occidente la malla estrictamente ortogonal del barrio, pasando así a configurar los elementos del margen interno de la ciudad al Este; al mismo tiempo, de la estructura decimonónica que iba más allá del *Spree*, ya solo quedaban algunos

fragmentos, esta vez márgenes orientales de la ciudad al Oeste, más allá de los cuales surge el área del *Kulturforum*.

Con la caída del muro, los márgenes de las dos ciudades, que ahora quedaban en posición nuevamente central, tomaban su sitio en torno a un gran vacío, que había aparecido rodeando la *Pariser Platz* y la puerta de Brandeburgo, que habría constituido la superficie sobre la cual trabajar para su redefinición. La finalidad del proyecto para la reconfiguración de esa área de margen habría sido, por tanto, el poner en comunicación dos partes de ciudad profundamente distintas, casi hostiles entre sí: los distintos proyectos de los años 1990 optan por soluciones que prefieren la anexión del vacío central a una o a otra parte, mientras sólo en algunos de ellos se puede leer una tercera vía que deje a la parte su propia autonomía y resuelva en figura el contenido del margen

Intersticio vs margen

A menudo se hace referencia a las áreas de margen como espacios *in-between*, lo cual lleva a una clasificación genérica en que entran elementos residuales de distinta naturaleza: el carácter diferente del "margen", en efecto, consiste, más que en estar "en medio" de otras partes, al "margen" de una parte. Este carácter lo distingue del intersticio y lo lleva a una lectura y a una reconfiguración distintas. La idea del *in-between* es, en efecto, más propia del intersticio que del margen, ya que por naturaleza es de tamaño mucho más pequeño, y porque prolifera mucho más dentro de una sola parte de ciudad que siguiendo sus bordes y más allá de ellos. Probablemente, si se observan en conjunto, los intersticios podrían llegar a ser considerados un fondo del que emergen los distintos elementos de la ciudad. Pero, allí donde el intersticio bulle dentro de una parte, el margen es externo a las partes y se aproxima a una condición más parecida a lo que Koolhaas define como "liminal"¹⁹. El margen toma su origen de una o más partes a las que está unido e, incluso si a veces tiene un carácter de residuo, aspira a tener su propia autonomía, también de figura, que puede o no derivarse de las partes de ciudad a las que se refiere. Dicha consideración está ligada a las teorías sobre las relaciones figura/fondo de la *Collage City* de Rowe (Rowe, Koetter, 1983), según la cual también dentro de la ciudad contemporánea se puede encontrar la coexistencia de partes donde dichas relaciones cambian, con respecto a la medida de sus espacios blancos y negros (vacío/lleño, pero sin limitarse a ello...). Aplicado a nuestro caso, el conjunto de los intersticios constituye una especie de fondo de la ciudad sobre el que se apoyan los objetos, mientras que, para las áreas de margen, son las partes de una ciudad preexistente las que constituyen el fondo sobre el cual se introduce una nueva figura. Dicho giro se efectúa en relación con el hecho de en ambos casos —margen e intersticio— estamos hablando de espacios y no de objetos, pero en un caso se puede reconocer una figura, lo cual no es posible en el otro.

A fin de aclarar la diferencia entre estos dos tipos distintos de "residuos" se citan como ejemplos dos arquitecturas que se prestan a este tipo de lectura. La

¹⁹ *Liminal* = "el tiempo y el espacio entre un estado de significado y otro. Es cuando lo iniciado no es ni lo que ha sido ni lo que será". En Koolhaas R., Mau B. (1995). *S, M, L, XL*. New York: The Monacelli Press, voz "Liminal".

primera es el *Wexner Center for the visual arts*, donde el arquitecto Peter Eisenman identifica y construye el espacio del *between*. La idea del espacio "entre" las cosas se convierte en estrategia de proyecto y es la base de una futura teorización que aparecerá en sus posteriores escritos, hasta la teorización del proyecto de arquitectura como posible "*texto entre*"²⁰. Más allá de la solución compositiva adoptada, es aquí donde la identificación del espacio que queda libre lo que permite al arquitecto comenzar a pensar en el proyecto. En sus bocetos se nota en secuencia cómo primero se comienza por cubrir todo el espacio entre las cosas para después seleccionar las porciones de ese nuevo fondo que se utilizarán en el proyecto.

En el otro ejemplo, la *Santa Monica House* de Gehry, la expansión de la casa supone el uso del espacio al margen del núcleo originario. Juan Miguel Hernández León²¹ detiene su atención en este espacio a partir de la lectura del filósofo contemporáneo Slavoj Žižek, según el cual este espacio representaría en arquitectura la "brecha", el *gap* que existe entre el verdadero *heim* (la casa) y lo *unheimlich* (perturbador) que está en este vacío inconmensurable. El concepto de brecha, el filósofo lo traduce como espacio intersticial, creado por la relación entre las dos edificaciones, capaz de producir una nueva manera de experimentar el espacio. Dentro de la variedad de usos que se hace del término "intersticio", podemos hacer una distinción. Si, en efecto, Eisenman ha sabido delinear expertamente una teoría a partir del reconocimiento de un espacio que definía "*intersticial*" porque es su naturaleza estar entre cosas diferentes, el espacio de la casa de Gehry probablemente puede re-denominarse con una palabra distinta: el espacio que se dilata por el perímetro de la casa es un espacio más fácilmente interpretable en arquitectura como el "margen" de la casa. Entre otras cosas, la voluntad de dejarlo como espacio híbrido entre la solidez del volumen originario y la bidimensionalidad del nuevo plano vertical, reafirma la tesis de que no se ha querido construir otro elemento "entre" las cosas (como en el caso del elemento travesero del *Wexner Center*) sino que se ha querido más bien dar un sentido distinto al espacio en torno al núcleo primitivo.

En primer lugar tenemos la afirmación de la idea de un "tercer espacio", en segundo lugar, ese tercer espacio se reconoce con mayor claridad porque en el proyecto existe entre un núcleo compacto, que se asimila al plano horizontal, y el plano vertical que define su borde. Además, no es un espacio que se llena de cosas, sino que se conforma en función de la finalidad de ser percibido como distancia entre los dos elementos de composición. Y tomar nota de esto en el proyecto urbano significa entender cuáles pueden ser los modos de perimetrar el margen de una parte y si pueden existir materiales adecuados para hacer percibir su naturaleza y proyectar la "distancia".

²⁰ Cfr. P. Eisenman, "Architecture as a second language: the text of between", Chicago 1988 en P. Ciorra, *Peter Eisenman*.

²¹ Cfr. J.M. Hernández León, "Paralaje y lucha de clases" en *Iluminaciones*, n.3, diciembre 2010, Guerrero Edición.

3.3 El "marginal" de la ciudad de Oporto: escala y medida del margen

El caso de estudio que se propone es el del Marginal de la ciudad metropolitana de Oporto, un término con el que se indica una parte de territorio entre el río Duero o el océano Atlántico y los asentamientos urbanos de las ciudades de Oporto, Matosinhos y Vila Nova de Gaia. La investigación encuentra aquí un caso particularmente significativo, no solo por la identificación de algunas posibles referencias proyectuales, sino también para explicitar algunas cuestiones planteadas hasta ahora: la referencia a los proyectos no tiene por objeto la identificación de las mejores prácticas para estas áreas, sino una lectura que ayude a aclarar la naturaleza de esta "especie de espacios".

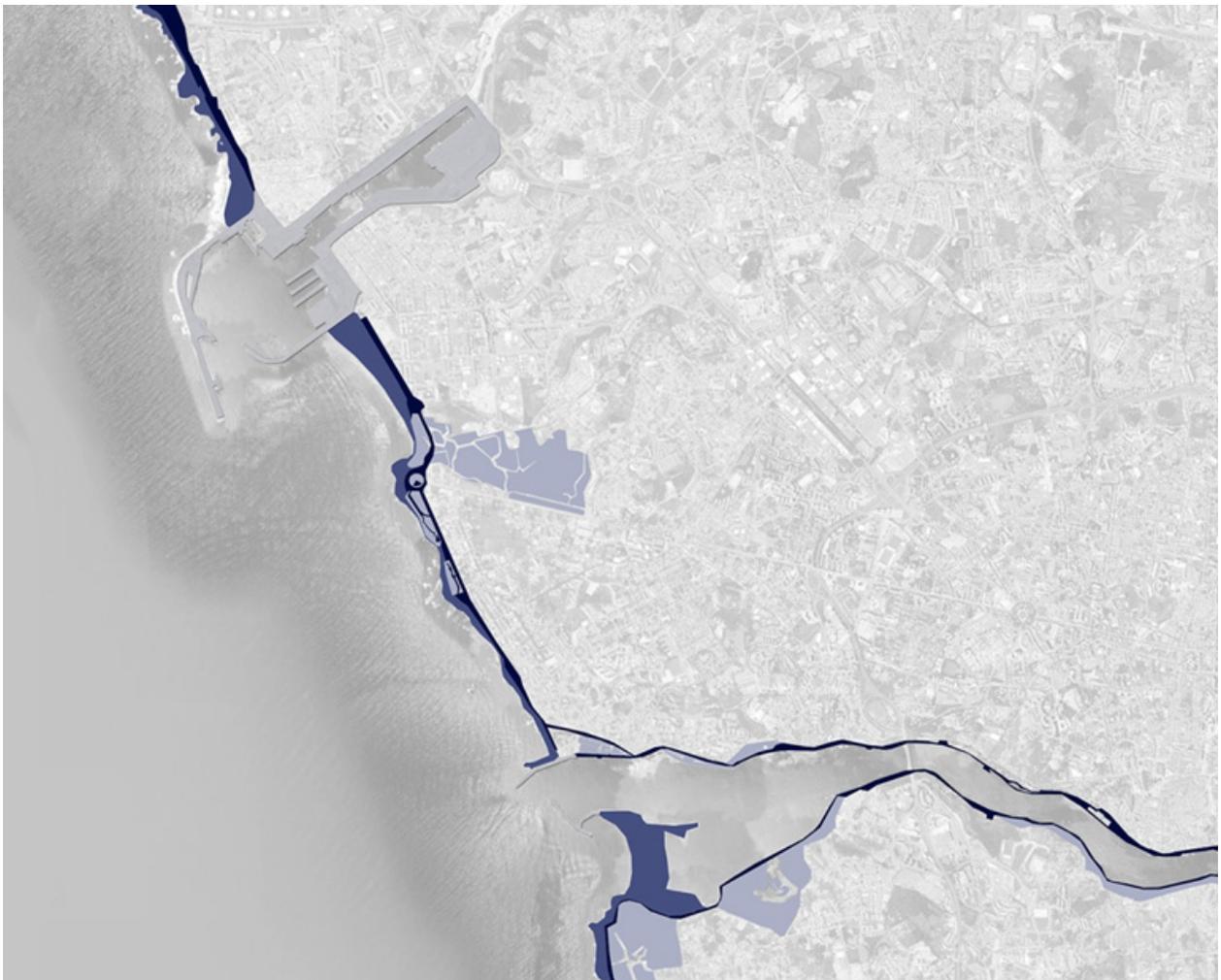


Figura 2. Marginal de las ciudades de Vila Nova de Gaia, Oporto y Matosinhos (Portugal).

Fuente: Elaboración gráfica del autor

Resulta ya de por sí significativo que en lengua portuguesa la palabra "*marginal*" no sea únicamente un adjetivo con el que indicar algo que esté "al margen de", sino que se eleve al rango de sustantivo para indicar un camino, una calle o un paseo

que costea longitudinalmente una superficie de agua, con un significado más o menos análogo al concepto italiano de calle litoral o al español de paseo marítimo. Sin embargo, a diferencia de este último concepto, el término pasa a indicar con el tiempo y el uso común ya no solo la calle, sino más precisamente el espacio que hace de margen al mar y que se detiene al lado de un límite que, según los casos, puede resultar de naturaleza orográfica, infraestructural o de asentamiento, y que resulta ser además el mismo por cuyo otro lado se ha detenido la expansión de la ciudad.

Este espacio, que se extiende por unos 15 km siguiendo el río Duero y la costa atlántica, forma distintos tramos dependiendo, en primer lugar, de las condiciones geográficas que encuentra y que le hacen asumir, de vez en vez, una medida diferente: es el motivo por el cual, por ejemplo, algunos proyectos se califican como *passeio* (paseo), otros son considerados *faixa* (franja), mientras hay otros que constituyen esencialmente la recalificación de una avenida, cuando el proyecto ha vuelto su atención exclusivamente a la re-semantización del límite infraestructural. Obviamente, la distinta relación con la ciudad y sus transversales hacia el mar, contribuye a definir el carácter de los diversos tramos y a establecer cuáles y por qué pueden considerarse áreas de margen por naturaleza: ¿constituye el Marginal en su conjunto un área de margen, o la caracterización de sus distintos tramos lleva a una distinción por la que sólo algunas áreas pueden definirse "margen" en el sentido que se desea atribuirles? ¿Y por qué?

En el margen: transformaciones de uso y significado del "marginal" en relación con la evolución de la ciudad metropolitana de Oporto

La particular naturaleza de la geografía de este territorio ha determinado también las peculiaridades del área que vamos a examinar. La posición junto al estuario del Duero fue, en efecto, determinante para la localización de un puerto bien protegido y vigilado que casi inmediatamente se ha ido configurando como la principal puerta atlántica de la Región, nudo de intercambio para toda la cuenca hidrográfica. La ciudad se funda sobre dos núcleos principales situados uno en la parte alta (Penaventosa) y otro que sigue la playa fluvial, donde se consolidará la *Ribeira*, lugar de atraque de las naves, al que los documentos se refieren como *la ciudad baja*: entre las dos un recinto amurallado que se abría en diecisiete puntos, diez de los cuales se relacionaban directamente con el río.

Desde la *Ribeira*, a partir de 1395, comienza la construcción de la *rua Nova*, la calle paralela al río, amplia y regular, y siguiendo la cual ya entonces las casas tenían que respetar algunos modelos formales (en piedra, con entresuelos, bíforas y chimeneas). Pese a ello, las áreas a lo largo del río nunca adoptaron un carácter residencial, ya que la *infraestructuración* de la vía fluvial las ligaba cada vez más a las actividades de transporte y comercio, dando lugar en las márgenes del río a un paisaje formado por las relaciones entre las distintas geografías de los lugares y las actividades a ellos vinculados. Hasta ese momento, por tanto, la imagen del río estaba asociada a su infraestructura: después, con las obras de mejora y ampliación del puerto, emprendidas a partir de 1787 por la *Companhia de Agricultura das Vinhas do Alto Douro*, comienza el proceso de estetización del río, que más tarde prosigue en relación con los ideales románticos del siglo XIX y la concepción en

términos paisajísticos y simbólicos de la *promenade* a orillas del río. Seguidamente adquirirá un notable desarrollo toda la franja edificada siguiendo el litoral marino, el barrio de Foz, entre el estuario del río y Matosinhos: a partir de 1854 se comenzará a trabajar de nuevo en la apertura del eje de *Boavista* hasta el cruce con la carretera hacia Matosinhos, que precisamente buscaba orientar la expansión de la ciudad hacia el oeste y a establecer la unión de Oporto con el mar. La deslocalización del puerto comercial a *Leixoes* (Matosinhos) y la posterior construcción de la línea férrea determinarán un progresivo abandono de la relación directa de las áreas del Marginal tanto con la ciudad como con el mar. Solo con la atención europea, a mediados de los años 1990, al tema de los frentes costeros y las distintas ocasiones que se le presentaron a la ciudad (festivales, eventos, programas europeos) comienza el proceso de recuperación de estas áreas.

Dicha recuperación marca el comienzo de un redescubrimiento del espacio público en la ciudad de Oporto. Un estudio sobre la forma de los espacios públicos (Cannatà; Fernandes, 2002) subraya que la degradación de muchas áreas de las ciudades portuguesas se debe a la discrepancia entre la historia y el estado de hecho, entre el proyecto arquitectónico y el diseño urbano, que está, con otras razones, en la base del contraste entre la franja costera de Oporto y su interior. La causa de esto se halla en un modo distinto de entender la arquitectura en relación con sus espacios públicos en el pasado. Mientras en muchas ciudades europeas, plazas, calles, ensanches, parques y bulevares ya eran considerados elementos estructurantes para la configuración del espacio urbano, una planimetría de la ciudad de Oporto testimonia todavía hoy, a través de su morfología, que el espacio vacío surge sobre todo como espacio residual, subproducto de la construcción con la función de permitir la accesibilidad y la movilidad entre volúmenes edificados. Sólo en años recientes han comenzado las autoridades portuguesas a pensar en esos espacios como un recurso que restituir a la colectividad. Y en esto, el "descubrimiento" del espacio vacío como espacio público ha considerado una serie de ensanches, plazas, jardines, paseos por dentro de los tejidos ya consolidados, en especial en el casco antiguo, pero también la consciencia de una posible reapropiación de la distancia entre la ciudad y el elemento agua.

La distinción que se hace, en este caso, se refiere a la relación que estos espacios sostienen con las cosas: una gran distinción, por ejemplo, lleva a asociar esos dos tipos distintos de "residuos" en relación con la mencionada relación figura/fondo tomada en préstamo de los estudios de Rowe²². Si, en efecto, hemos dicho que el intersticio es un espacio *in-between* que surge, a menor escala, dentro de una misma parte de ciudad, y que el conjunto de estos espacios podría constituir una especie de nuevo fondo para la ciudad, en el caso de Oporto todas esas pequeñas lagunas, elementos residuales y vacíos urbanos podrían ser reinterpretados ya no como lo negativo de la ciudad, sino como un fondo contemporáneo de donde se separan los espacios plenos de lo construido. Esto no es válido, en cambio, para el Marginal, allí donde el "espacio blanco" identifica esta vez una figura autónoma. En primer lugar abarca espacios que, además de estar comprendidos entre la ciudad y el mar, están ante todo fuera de los núcleos consolidados, a menudo limitados por condiciones orográficas que hacen de margen

²² Cfr. Apdo. 3.2. de este trabajo, epígrafe "intersticio VS margen".

para las partes inmediatas: son, por tanto, todas ellas, áreas que, si bien son distintas entre sí, están agrupadas por una condición de relación.



Figura 3. Relación figura/fondo: Marginal/Centro histórico de la ciudad de Oporto (Portugal)

Fuente: Elaboración gráfica y fotografía del autor

En segundo lugar, la continuidad que, de todos modos, se logra tener entre los distintos tramos permite leerlos en una escala más amplia como un *unicum* con respecto al cual "marginar" la ciudad. Se entiende entonces por qué en lugar de referirse a ellas como las áreas del Marginal, en el uso común se convierten en "la Marginal", como queriendo señalar una nueva figura urbana que se ha ido dibujando —más allá del papel— también en el imaginario colectivo. Y, en efecto, precisamente a partir de la diferente media de esta distancia y del distinto tipo de relación que las diversas partes geográficas (mar, río, orografía) instituyen o no con la ciudad, se han examinado los varios tramos del Marginal.

¿"Hacer margen"? Las formas del espacio público del "Marginal"

Según las condiciones históricas y geográficas, los proyectos objeto de escrutinio no toman en consideración únicamente la costa, sino también la idea de que esta línea pueda también crecer en espesor, llegando a ser en algunos casos una superficie de conexión entre la ciudad y el mar. Estos caracteres no han sido establecidos por una precisa estrategia de planificación, sino por la voluntad de cada proyectista de restituir a la colectividad el máximo posible de espacio público. También la continuidad entre los proyectos resulta ser más resultado de una proximidad espacial espontánea que de un plan de intervención propiamente dicho. De ese modo, el estudio demuestra claramente que no todo lo que "margina" la ciudad hacia el mar puede ser considerado un margen, y lo hace a través de proyectos que trabajan de vez en vez con el límite, el borde o las áreas de margen como materiales del proyecto urbano.

LÍMITE / LÍNEA: MARGINAL do DOURO entre Alfandega e Passeio Alegre.

Antes de que comience el Marginal propiamente dicho, encontramos un breve tramo de litoral fluvial denominado *Ribeira*. El elemento arquitectónico del muro *dos Bachalhoeiros* muestra la relación entre la ciudad y el río. Es un testimonio de la transformación de *limes* (cuando las viejas murallas separaban la ciudad de lo que estaba en su exterior) a *limen*, cuando la muralla se hace paso para las mercancías y seguidamente un umbral habitado entre el tejido urbano y su espacio público. El proyecto de Manuel Fernandes de Sà confiere mayor valor a la muralla a través de la reconfiguración del espacio que lo une al río con nuevas bajadas y al puente *Dom Luis* con un sistema de rampas. Por un lado, la muralla misma reconfigura a nivel urbano tanto el tema del cruce como el de la unión con el suelo, constituyendo una especie de nueva base para las edificaciones de la *Ribeira*; por otro, la distancia entre la muralla y el agua deja de percibirse como algo "fuera" de la ciudad, pero gracias a una intervención análoga efectuada en los espacios del frente fluvial en Vila Nova de Gaia, es como si formase parte de un único gran espacio público que engloba el río. De Alfandega a *rua da Ouro*, el proyecto para el Marginal se caracteriza esencialmente por la reconfiguración de la sección de la calle, que engloba la calzada, el tranvía y el paseo peatonal. El espacio construido, avanzando o retrocediendo con respecto al río, permite a la línea del Marginal articularse, a veces pasando por alto algunos elementos, a veces desdoblándose: ocurre así también que allí donde las casas están demasiado cerca del agua, la línea del tranvía y el paseo peatonal prosiguen por el espacio construido, mientras la carretera se separa, encontrando espacio sobre el agua.

Del observatorio al estuario, en cambio, la calle está flanqueada por una serie de parques y jardines. Podría ser considerada como una línea a la que se conectan de distintas maneras los distintos sistemas en contacto con el río. La calle pierde el contacto directo con el agua, distinguiendo las zonas de paso rápido de las zonas de estar. Pese al distinto carácter de los tramos de la ribera fluvial, lo que aquí interesa es subrayar que en cada uno de estos casos, el límite del espacio edificado se reconcibe de vez en vez siempre en relación con la calle, que se hace conexión y recorrido entre los elementos del sistema fluvial. Todavía no estamos en situaciones de borde, ni de margen, sino de un límite que, aun manteniendo juntos entre sí

elementos y espacios distintos, se rediseña para ser leído como una línea a la que se acoplan elementos de distinta naturaleza.



Figura 4. Límite/Línea: la Ribeira de Oporto (Portugal)

Fuente: Elaboración gráfica y fotografía del autor

BORDE/FRANJA: recalificación del Marginal de Matosinhos Sud y de Leça da Palmeira.

Si los casos anteriores examinaban el Marginal configurado como una línea, en lo tocante a la *Faixa Marginal de Matosinhos Sud* y el análogo de *Leça de Palmeira* quieren aclarar ante todo el por qué en estos tramos se habla de "franja marginal" y no de simple "marginal". La diferencia sustancial, con respecto a los anteriores proyectos, es que no se trata ya de la línea que flanquea, con un procedimiento de suma, los elementos que de vez en vez de-limita, sino que se asiste a la creación de aquella famosa "*lisièr ideal*"²³ que intermedia la relación entre los dos sistemas, en este caso la playa y el frente construido. Se identifican, simultáneamente, un dispositivo y otro tipo de figura, una especie de primera y elemental forma de la distancia, de la que tal vez el margen es una derivada más compleja. En el caso de *Leça da Palmeira*, el proyecto de Álvaro Siza resuelve la recalificación de la *Avenida*

²³ Cfr. Apdo. 3.2 de este trabajo, epígrafe "borde".

da Libertade con un proyecto que contempla una franja de espacio verde y un paseo peatonal, que discurren paralelos a la línea de costa, y que se superponen en algunos puntos para permitir atravesar las zonas verdes y la conexión con dos elementos de cabecera del recorrido, obras previas del mismo arquitecto: las conocidas piscinas naturales de 1966 y la *Casa de Chà da Boa Nova* de 1963.

En el caso de Matosinhos, la intervención de Souto de Moura se concreta en la que se define como “*una nueva plataforma marginal junto a la playa*”²⁴, en la que se incluyen las funciones de aparcamiento subterráneo y un centro de monitorización e interpretación del medio ambiente. Además de la más amplia medida de la sección de proyecto, esta vez lo que determina un cambio de significado, haciéndole asumir un significado de franja es su *perimetración*: en efecto, el proyecto habría podido resolverse también en este caso con el rediseño de la calle costera, mientras aquí su sección queda englobada en la más amplia de proyecto, incluyéndose en un dispositivo que permite el paso del final del sistema urbano a la playa.



Figura 5. Borde/Franja: recalificación del Marginal de Matosinhos Sud por Souto de Moura

Fuente: Elaboración gráfica y fotografía del autor

²⁴ A. J. Guedes Marques, “Intervenção em Matosinhos” en AA.VV. (2004). *Intervenção do Programa Polis em Matosinhos*. Matosinhos (Portugal): Edição POLISMATOSINHOS, SA.

MARGEN/SUPERFICIE: El passeio atlántico

El espacio urbano que se extiende entre la *playa do Molhe*, en el extremo sur de la *Avenida Montevideu di Porto*, y el comienzo, hacia el norte, del Marginal de Matosinhos, es muy complejo y diversificado. Esta área, debido a encontrarse entre sistemas diferentes, ha sido a lo largo de los años escenario de diversas actividades y actualmente constituye un parterre de diversidad, margen de distintos sistemas: el final del barrio Foz, que se asoma a la costa rocosa; el *Parque da Cidade*, que hace de desembocadura al *valle de Galhineiras* hacia el océano; el comienzo del sistema de asentamientos de *Matosinhos Sud*, que se asoma como un escenario sobre la arenosa playa. A estos lugares se superpone la estrategia de proyecto de Manuel de Solà Morales, que se propone interrumpir la interpretación unitaria y monolítica de la calle local, introduciendo una escala menor, que busca experimentar la ciudad y la costa y producir, al mismo tiempo, un conjunto de espacios públicos como producto cultural de la contemporaneidad (M. De Solà Morales, 2008). El proyecto propone un primer tramo todavía de naturaleza "lineal" que re-desciende a través de los recorridos hacia la escollera (*Passeio Geologico de Foz*), mientras en un segundo tramo ensancha el espesor de la línea costera hasta el punto de crear una composición hecha de superficies diferentes, capaces de mantener unidos los márgenes de diferentes sistemas.

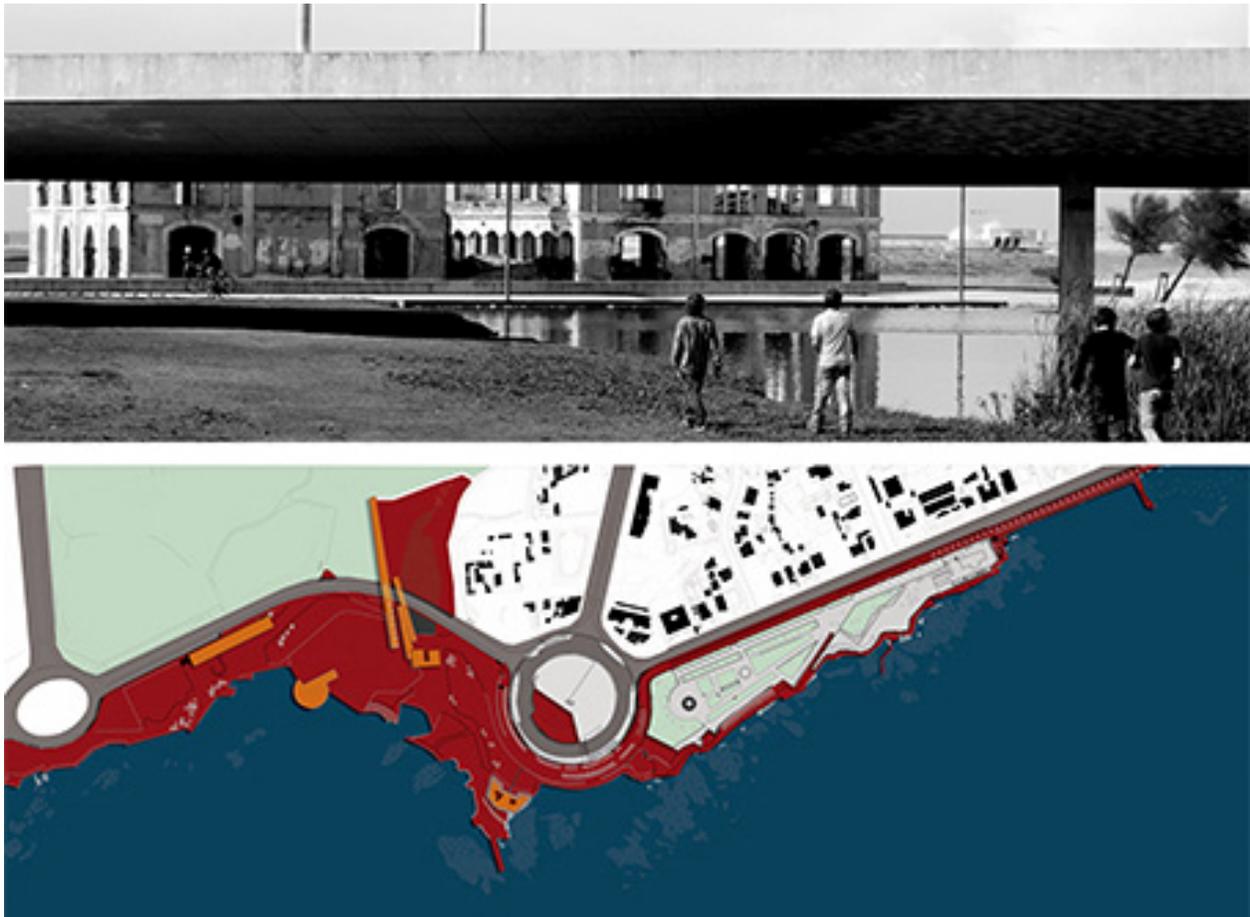


Figura 6. Margen/Superficie: El *Passeio Atlantico* después de la intervención de M. de Solá Morales

Fuente: Elaboración gráfica y fotografía del autor

La redefinición del área comienza con la construcción del viaducto, que conecta el área de entrada al parque de la ciudad con la playa atlántica. El confín que separaba estas dos áreas —la calle— asciende, permitiendo así el acercamiento de dos superficies, una de arena, otra de espacio verde. Sobre estos, se apoyan objetos a distintas escalas: el preexistente *Castelo do Queijo*, punto nodal para la conexión del área con el paseo lineal procedente del sur; el preexistente edificio del *Colegio Luso-Internacional* que, pese a ser solamente una ruina, ejerce un papel central dentro del área como fuga de perspectiva desde los distintos puntos del paseo; el paso del parque; la plataforma al mar; los asientos; el "edificio transparente" que reconecta con la altura de la calle y con el paseo de *Matosinhos Sud*. En algunos puntos, la superficie natural se mezcla con la artificial de proyecto y da lugar a elevaciones que —además de ser puntos panorámicos— permiten un completo aprovechamiento peatonal del espacio sin invadir la naturaleza casi virgen del lugar.

El estudio de estos proyectos conduce a una primera reflexión, tanto sobre la explicitación de la naturaleza de estos espacios, como sobre las técnicas de composición de su rediseño. El estudio deja claro que no todo lo que "margina" la ciudad hacia el mar es margen propiamente dicho: está el proyecto del límite, a través del re-diseño de su propia línea, que puede ser, según los casos, un muro o una calle cuya sección es objeto de un replanteamiento; también existen los tramos de *faixa marginal*, en los que el proyecto de borde, entendido como dispositivo autónomo entre la ciudad y el mar, se deja guiar por la identificación de una medida distinta; existen, por último, nuestras áreas de margen, en las que la consciencia del acercamiento de distintas superficies es la que genera lógicas de proyecto diferentes. Aplicado a menor escala, es como si el proyecto de Solà Morales retomase las teorías de la *Collage City* de Rowe y Koetter, en las que elementos que chocan entre sí no son sometidos a un procedimiento selectivo, sino que encuentran un compromiso en su misma convivencia, a través de un método capaz de estimular una realidad de cambio (Rowe - Koetter, 1983).

4 ESPECIES DE MÁRGENES: ESPECIFICIDADES DE POSIBLES ESPACIOS URBANOS

Cuestión central de esta parte de la investigación es la especificación de los tipos de margen, o por decir, las diversas "especies", que se identifican dentro de la ciudad contemporánea. La pluralidad del término hace a menudo referencia a todas las distintas declinaciones que un margen puede asumir: márgenes naturales en los límites de los asentamientos urbanos, fajas de aislamiento, zonas de proximidad a los centros urbanos, áreas a lo largo de las infraestructuras de transporte, pero también áreas internas a los centros urbanos que delimitan un barrio, una zona abandonada, un espacio abierto dedicado al aprovechamiento de una obra histórica, una zona verde (Treu, 2006). Un conjunto de lugares altamente heterogéneos, que tienen en común también su configurarse como situaciones de paso entre un sistema y otro, cuya reutilización requiere que puedan llegar a formar parte de un nuevo texto urbano para la ciudad de extensión.

Entre los distintos tipos de margen que se pueden reconocer dentro de la ciudad contemporánea, las áreas de la ciudad que "marginan" el mar revisten hoy particular interés por diversos motivos. El primero, con respecto a la investigación, es que, como se ha dicho, el margen incluso antes de estar comprendido entre cosas, es la propagación de una parte de ciudad: mientras en otros casos el margen se encuentra, en razón de las circunstancias, entre dos sistemas distintos, más o menos antropizados, en los cuales, de todos modos la mano del hombre ha intervenido en cierta medida, mientras que en el caso de estos espacios es emblemático el hecho de que la ciudad deba relacionarse por fuerza con su "final" y el principio de un elemento natural, como el agua, por ejemplo. Según los casos, las ciudades están más o menos separadas del mar, dejando la playa o parte de la misma como franja de afección y al mismo tiempo como protección. Con el gran potenciamiento de las infraestructuras portuarias que tuvo lugar en la primera mitad del siglo pasado, es como si la ciudad se hubiera anexionado del mar una parte nueva, impidiendo el uso de gran parte de las áreas adyacentes a ella. Su no-reabsorción dentro de la ciudad, favorece su condición de margen de la ciudad, y en su interior recaen elementos que en su día tuvieron su propio valor funcional, de posición y de relación y que —segregados de hecho de una y de otra parte— no consiguen recuperar. Si a esto se añade la reciente tendencia a des-localizar gran parte de los equipamientos portuarios a fin de favorecer la recuperación de la relación con el mar y el carácter invasivo de dichas estructuras, pronto nos encontraremos en una condición en que estas áreas de margen de la ciudad sobre el mar deberán reencontrar su propio valor específico. Será un problema de composición urbana el entender cómo la cuestión de los frentes costeros se planteará ya no solamente con respecto al "plano vertical" del frente marítimo, sino sobre una superficie que, con su medida, deberá resolver la no-configuración de un plano horizontal comprendido entre la ciudad y el mar.

Esta parte de la disertación se estructura no sólo en la especificación de las áreas aledañas a los puertos, sino que busca también vincular las áreas objeto de esta investigación, que se han definido en el capítulo anterior, a cuestiones más específicas en relación con la organización y la gestión del territorio. Con ese objeto, el paso puede garantizarse si tomamos en préstamo una ulterior definición del

término. En el vocabulario *Espace Urbain. Vocabulaire et morphologie*, en la sección dedicada a las nociones preliminares sobre morfología urbana, encontramos una definición de margen²⁵, que, traducida en términos físicos, se convierte aquí en una franja urbana, un intervalo entre dos sistemas urbanos distintos que puede asociarse al concepto de "umbral". Lo interesante es la referencia a los términos similares, entre los que se indican las voces "*parada de la ciudad*", "*contacto urbano-rural*" (que hemos visto que actualmente son discutibles) pero, sobre todo, "*zona tampón*". Dicho término es sinónimo, a su vez, de "*buffer zone*", que, a nivel más general, indica un área comprendida entre dos o más áreas con reglas o estatutos bien determinados, como por ejemplo dos estados gubernativos entre los cuales se introducen como zonas neutras o en tiempos de guerra, desmilitarizadas, disponiendo en algunos casos para ellas su propio estatuto de autonomía. Lejos de querer instituir un posible "estatuto" para estas áreas, se tratará aquí de comprender en qué medida es o no posible, también en las prácticas institucionales, una "legitimación" de las mismas. Haremos una breve reseña del concepto puesto a punto por Manuel de Solà Morales de "*periferias de la historia*" y del papel que tienen las *buffer zones* en la conservación de las áreas que son patrimonio de la humanidad, en el intento de entender el posible papel de estas áreas en relación con la parte de la que son margen, pero al mismo tiempo procurando no enjaular esa relación en términos de pares opuestos.

4.1 En los márgenes de los paisajes urbanos: un zoom sobre las áreas entre la ciudad y el mar

Periferias de la historia

Con respecto a cuanto hasta aquí se ha dicho hay algunas cuestiones que es necesario especificar mejor para estas áreas. La primera es que dichas áreas, como se ha dicho, incluso antes de estar comprendidas entre la ciudad y el mar, representan los márgenes de la ciudad consolidada y, como tales, son históricamente periféricas con respecto a ella. Así, De Solà Morales, en la descripción para el proyecto de las áreas aledañas al puerto de *Saint-Nazaire*, introduce el concepto de "*periferias de la historia*", definiéndolas como aquellos lugares que, en contraposición con las periferias geográficas, pueden también ser centrales desde el punto de vista topográfico, pero que, pese a no haber sido formadas por la historia, han sido consideradas a lo largo del tiempo como "*no centrales*", "*no vacías*", "*no precisas*". Un "*material urbano inerte y altamente deflagrante*" de una ciudad menor pero en el que la presencia de notables hechos urbanos requiere su próximo rescate (M. De Solà Morales, 2008).

²⁵ "Espacio de frontera en torno a una aglomeración o a un barrio, generalmente considerado en posición subordinada. La franja urbana es la traducción física de intervalos de las ampliaciones urbanas escasas o nulas en el límite de áreas urbanizadas, situadas más allá de una barrera de crecimiento favorable para la formación de grandes influencias. El umbral es el espacio a partir del cual se entra en otra condición, sistema a compartimento urbano, entre dos barrios o tejidos distintos" (Gauthiez B. 2006, *Espace Urbain. Vocabulaire et morphologie*; p. 119).

Dicha definición es particularmente importante por dos motivos. El primero porque, como se ha dicho, el estudio de estas áreas tiende a superar algunas dicotomías, una de ellas representada precisamente por la relación centro/periferia. El término periférico, en efecto, toma su sentido etimológico de los términos del griego antiguo *περι* (alrededor) y *φέρω* (llevar), representando inicialmente el perímetro de la línea curva que volviendo sobre sí misma encierra un espacio y forma una figura, normalmente llamada circunferencia. Por tanto, con este término se hace referencia en sentido estricto a una corona de lugares que rodea el casco antiguo, pero que hoy parece haberse ampliado enormemente, hasta llegar a cubrir una escala provincial, cuando no incluso regional. Este conjunto de lugares, en las inmediaciones de la parte consolidada de los centros urbanos, entra por pleno derecho en las áreas objeto de esta investigación.

En un segundo momento, por tanto, la acepción que mejor parece definir la forma periférica de estas áreas, no obstante hoy tenga sin duda carácter central, es la definición de Solà Morales, precisamente porque, al término periferia, del que a menudo se ha abusado, se asocia el hecho de que son áreas conformadas por la historia y la memoria, distinguiéndose así de la periferia más genérica, más alejada de la ciudad consolidada, en el espacio, pero también en el tiempo, ya que estos ámbitos urbanos se han formado en tiempos menos recientes, estableciendo desde siempre relaciones limítrofes con la ciudad propiamente dicha. La voluntad de afrontar la cuestión del margen teniendo presente también la problemática de las áreas portuarias significa reconocer a veces la naturaleza híbrida de estos espacios, pues en algunos casos han sido los puertos mismos los que han contribuido a crear su margen: se tratará de entender entonces si algunas de estas áreas pueden ser consideradas como un doble margen, uno de la ciudad, otro del puerto.

Las *Buffer Zones* de la UNESCO: una posibilidad para las áreas de margen

El concepto anteriormente introducido de "periferia histórica" y la nueva manera de verlas como una "distancia" a proyectar como tal, nos lleva a reflexionar en el posible papel que estas áreas podrían tener entre plan y proyecto. Contemplar hoy las áreas de margen en relación con los cascos antiguos significa activar nuevos mecanismos para su posible valorización y conexión con las demás partes de la ciudad, imaginando el papel que pueden tener en la tutela e implementación de proyectos destinados a la formación de las "*vistas de borde de la ciudad histórica*", entendidas como pausas arquitectónicas de un discurso figurativo externo que hace más hincapié en las distinciones que en las grandes continuidades de la ciudad contemporánea, signos propiamente dichos de riqueza (Samonà, 1971). La importancia que dichas áreas tienen en la tutela y valorización, no sólo de ellas, sino también, y sobre todo, de lo que a ellas "se asoma", ha sido identificado en las Directrices Operativas para la implementación de la Convención sobre el Patrimonio Mundial, dentro de las cuales se definen las *buffer zones* de áreas enteras con un valor de patrimonio reconocido. En términos de protección de estas áreas se reconoce importancia estratégica a la valorización de las *buffer zones*, es decir, de aquellas zonas que rodean las mencionadas propiedades y que pueden proporcionar

niveles adicionales de protección al bien protegido, tal y como se recoge en las directrices²⁶.

A esta definición se llegó en 2008, pero tal como han subrayado diversas aportaciones al tema, el concepto de *buffer zones* ha sido tocado en todas las versiones de las *Operational Guidelines* redactadas por la UNESCO, desde su primera versión de 1977. Una aportación del ICOMOS repasa las distintas versiones de esta definición, subrayando cómo la cuestión de las *buffer* con el tiempo se ha ido haciendo menos opcional y más un requisito previo para la identificación de las áreas a declarar patrimonio mundial: en su estado actual, para que la propuesta de candidatura de un área como patrimonio mundial UNESCO pueda completarse, obligatoriamente debe identificarse también el perímetro de las *buffer zones* (desde 2005), mientras que en su primera versión de 1977 establecía únicamente que pudieran considerarse dichas zonas. Esto pone de relieve que la importancia y la atención dada a estas áreas parece ser la nueva frontera, no sólo en lo tocante a la salvaguarda de las áreas que ya en la práctica común estamos habituados a considerar merecedoras de interés, sino también para una valoración más específica de algunos territorios que estamos aprendiendo a reconocer como portadores de nuevos valores.

De ese modo, la cuestión de su *perimetración* se hace cada vez más específica. Algunas aportaciones insisten en que se defina para esas áreas una "medida" adecuada para la protección y salvaguardia de las áreas de las que son *buffer* y con las cuales establecer relaciones funcionales, visuales y estructurales: esto parece estar en la base de un no-reconocimiento de su valor autónomo, que siempre está en relación con aquello de lo que son margen. Pese a ello, la apropiación de su existencia dentro de las medidas de salvaguardia del patrimonio nos permitirá trabajar cada vez con mayores más medios (y fondos) en las mismas. Pero no es solo esto. Ya una serie de primeros escritos que siguieron a la redacción de las directrices y a la identificación de las primeras *buffer-zones*, nos permite constatar el comienzo de las reflexiones teóricas al respecto, dando lugar a una serie de interrogantes sobre el sentido de estos nuevos espacios y a la constatación de que representan un dato que un posible proyecto de salvaguardia y valorización está destinado a tener en cuenta. Se llega así a identificar estas áreas por sus valores de integridad social y funcional, por la identificación espacial de elementos que dan testimonio de la importancia de los lugares y contribuyen a proporcionar respuestas creativas para la definición del sentido de toda el área, y por la garantía que pueden ofrecer de integridad en el aprovechamiento estético del patrimonio (Turner 2009). El área *buffer* cambia su carácter para convertirse en una especie de "espacio del *aura*", entendido como un tipo de prosecución de otra naturaleza del núcleo al que se hace referencia: podríamos casi decir que las relaciones que se establecen ya no son de subordinación, sino que ella misma pasa a ser parte del sistema. Una

²⁶ "Una *buffer zone* (zona tampón) es un área que circunda un patrimonio y que tiene restricciones legales o de servicio complementarias, aplicadas a su propio uso y desarrollo para proporcionar un nivel de protección adicional al bien protegido. Esto debería incluir la configuración inmediata del patrimonio, de vistas importantes y de otras áreas o elementos que son funcionalmente importantes como soporte al patrimonio y a su protección" en *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention 2008*, UNESCO World Heritage Centre, París, Enero 2008; Chapter II.F, paragraph 104, p. 36. [en línea]. Paris: Enero 2008. <http://whc.unesco.org/en/guidelines> [Consulta: 18 de Mayo de 2011]

interesante analogía en este sentido es la propuesta por el propio Michael Turner con los estudios sobre la armonía y las proporciones presentados en el hombre vitruviano de Leonardo Da Vinci y en *Le Modulor* de Le Corbusier. En ambos casos, en efecto, el espacio virtual del movimiento del hombre se propone como una parte efectiva de las proporciones humanas, poniendo así en relación al hombre con el espacio que lo circunda. Del mismo modo, la tentativa de reflexión a la que Turner nos empuja es el considerar los mismos tipos de relación entre estas nuevas áreas identificadas ahora, una como "core" (el núcleo), la otra como "buffer".

Aclarados los enfoques y el punto de vista desde el cual observar las áreas *buffer*, tenemos que observar que, a menudo, cuando se pide la identificación de un posible "perímetro" del área, se re-propone mecánicamente una línea equidistante del perímetro de la zona considerada patrimonio (una especie de *offset*), que incluye o excluye al azar partes de áreas que pueden entrar o no en un razonamiento más amplio. A veces, un área fácilmente identificable como parte única con su propia identidad es cortada por la mitad por líneas definidas arbitrariamente. Esto nos lleva de nuevo a la necesidad de una definición más específica sobre la manera de identificar su perímetro, tal y como lo ha subrayado la IUCN, la Unión Mundial para la Conservación de la Naturaleza, que indica que la definición espacial de las *buffer zones* debería ser entendida, reconocida y apoyada por todas las organizaciones que se ocupan de la organización del territorio, definiendo confines claramente reconocibles para la comprensión de la existencia y del papel de estas áreas.

Su puesta en sistema, además, tal y como propone el *International Centre for the Study of Preservation and Restoration of Cultural Property* (ICCROM)²⁷, es seguramente un elemento indispensable para la definición de un planteamiento más sistemático de los Paisajes Históricos Urbanos: esta nueva idea de preservar la historia, haciéndola parte de un paisaje urbano más amplio, orienta la manera de operar en nuestros cascos antiguos en relación con sus contextos marginales, sobre los cuales una práctica más libre en relación con las *inscribed properties* daría al sistema paisaje un papel más activo, y no meramente de conservación. Para que pueda existir una real posibilidad de construcción de este nuevo tipo de paisajes, algunos estudios subrayan la necesidad de que las *buffer zones* sean reguladas por una normativa específica a través de un nivel legislativo que pueda institucionalizar las prácticas sobre estas áreas conforme a medidas tradicionales y no sólo según las directrices redactadas por la UNESCO y asignadas directamente a programas especiales de instituciones locales. La hipótesis a sostener es que pueda existir un proyecto urbano para los márgenes de nuestras ciudades, y en particular para las áreas que, de modo tan singular, limitan la ciudad con el mar, un proyecto capaz de delinear una nueva figura que pueda permitir la identificación de estos lugares en su conjunto, pero valorizando sus aspectos específicos y sus diferencias. Más que limitarse a la simple conservación de lo existente, las *buffer zones* son un instrumento que puede y debe continuar el debate sobre la construcción de nuevos escenarios plausibles donde intentar retomar escrituras interrumpidas para la reactivación de estos fragmentos de paisaje.

²⁷ Cfr. ICCROM Position Paper. En UNESCO World Heritage Centre (2009). *World Heritage Papers 25 World Heritage and Buffer Zones. Patrimoine mondial et zones tampons*. Paris.

Áreas aledañas a los puertos: del plano vertical del frente costero al plano horizontal de la franja urbano-portuaria

La especificación de la cuestión de las áreas de margen ha pasado así de la definición de "periferias históricas" de Manuel De Solà Morales a la identificación de una función específica de las mismas cuando se definen como "buffer zones" en el caso de la UNESCO. El caso en el que aquí nos detenemos es bastante emblemático: se trata de las áreas aledañas a los puertos, áreas comprendidas entre el tejido urbano y la infraestructura portuaria, y que al mismo tiempo son márgenes por una y otra parte. A ello hemos llegado en el marco de esta investigación reconociendo a menudo que la mayor parte de los ejemplos estudiados se encontraban en condiciones de borde con respecto al mar y, a veces, al puerto. El breve encuadramiento que sigue no quiere afrontar el tema ya demasiado recurrente del frente costero (*waterfront*), sino que apunta a una superación de las indicaciones al respecto hasta ahora propuestas llevando la mirada de lo que hasta ahora ha parecido ser el objeto de este debate, el plano vertical, la frontal costera, al plano horizontal, que da medida al margen entre la ciudad y el mar y que parece más significativo para redefinir sus relaciones.

El cruce entre el diseño urbano y la evolución histórica de los puertos lo propone Han Meyer en *City and port* (H. Meyer, 1999), asociando la división en períodos económicos de la historia de los puertos a su organización espacial y funcional. De este análisis se derivan algunos datos importantes en la comprensión del origen de algunos fenómenos, espaciales y no espaciales, vinculados al tema de este estudio. Por ejemplo: cuándo y por qué fueron ocupadas o abandonadas estas áreas. Se suele remontar, por ejemplo, a la segunda mitad del siglo XIX la rotura del equilibrio del sistema ciudad-puerto: hasta entonces, al no poseer carácter de infraestructura pesada, el puerto era considerado como algo interno a la ciudad pero, incluso en los casos en que la voluminosa presencia de murallas urbanas hacía pensar en una rotura entre los dos sistemas, se manifestaba un uso de esos espacios como auténticos burgos marineros, más directamente en contacto con las actividades mercantiles. Los puertos están "en" la ciudad hasta que la *infraestructuración* pone en marcha la caracterización en puertos de tránsito, que se hacen así conexiones en una cadena de transporte más amplia que preveía, por tanto, una forma de organización esencialmente lineal. Este cambio de direccionalidad comporta que el puerto deje de ser considerado interno a la cuestión urbana, ya que deja de estar "en" la ciudad para pasar a estar "al lado de" ella.

Dicha evolución del sistema portuario comporta que poco a poco empieza a ser considerado un elemento externo a la ciudad, y lleva al reconocimiento de un límite entre el final del tejido urbano y el comienzo de un nuevo sistema, que se especializaba cada vez más, llevando además a la formación de espacios públicos de notable interés. El puerto adquiere un carácter cada vez más marcado de "distrito", contenedor de numerosas actividades, funciones y personas: en este período es cuando el espacio al margen del puerto se hace tan importante como para desarrollar en su interior una serie de actividades para el tiempo libre: bares, cafés, restaurantes, salas de baile, burdeles, no sólo para quienes se adentran en el mar en el curso de sus tráficos, sino también para una *intelligentia* burguesa que veía en el clima en fermentación y en la mixtura de estos lugares un auténtico museo de

antropología cultural *en plein air*. Las ciudades comienzan a equipar estas áreas también para ser visitadas; de ello da testimonio el nacimiento de las líneas férreas turísticas en Londres y en Liverpool, y el sistema de funicular creado en el confín oeste del puerto de Barcelona. Vemos entonces que en la ciudad decimonónica, las áreas de margen aparecen como un espacio bastante estructurado y esencialmente vinculado al puerto y al mar: es un borde del puerto, vivido como una experiencia distinta a la de los espacios públicos propios de los contextos urbanos.

Sin embargo, a finales del siglo XIX hay dos factores que intervienen en el fenómeno de marginalización de estas áreas: uno, esencialmente social, según el cual el carácter de frontera de estos espacios favoreció el desarrollo de actividades ilícitas o consideradas objeto de condena moral y cultural; otro, esencialmente de naturaleza económica, incidirá más implícitamente en la organización espacial. Y, en efecto, con el aumento de los sistemas de automoción que tuvo lugar entre finales del siglo XIX y la primera mitad del XX, los puertos de tránsito se transforman en auténticos complejos industriales que ven la desaparición de su función de depósito y el predominio de las actividades de transformación de las mercancías, que comenzaba a configurar el naciente paisaje industrial portuario. Es el momento en que se asiste a la separación física entre puerto y ciudad, el momento de una notable expansión del mismo con actividades pesadas dentro de los mismos límites en que, a lo largo de los años, crecía la ciudad en nuevas formas. Como la organización de la industria portuaria era competencia de la ingeniería, en estos años la atención dada a un diseño de los puertos que supusiera algún tipo de uso de sus espacios de confín por parte de la colectividad es prácticamente nula: los puertos se cierran, se especializan, llegando en los años 1980 del siglo pasado a convertirse en *hub* para la gestión de un mercado de amplia escala, que no tiene en modo alguno consideración de las relaciones formales entre la infraestructura y la ciudad.

A finales de los años 1990, decretado para siempre el final de los puertos de tránsito, los grandes puertos se transforman en puertos principales al servicio de intereses de escala internacional y, cada uno conforme a su propio carácter específico, se hace parte de una red global mientras prosiguen rediseñándose en función de su reorganización: después de la ciudad difusa, tal vez hoy estemos asistiendo al nacimiento de la idea de un "puerto difuso", en que las distintas formas de esa dispersión tratan de encontrar su rediseño espacial vinculado a la creciente conciencia de su propio significado cultural. En muchos casos se sigue la lógica del abandono del puerto industrial y su localización en otros lugares y en otras formas; en otros, en cambio, continúa la atormentada convivencia con las ciudades, en las que el recurso a otras lógicas, a otras *perimetraciones*, a un uso distinto de sus materiales y de los de la ciudad confinante no puede faltar.

Se entiende, por tanto, que el éxito o fracaso de algunas brillantes operaciones efectuadas por la configuración de los frentes costeros se haya podido decretar sólo a partir de factores estrechamente ligados al lugar y a la intensidad de la actividad portuaria: ha sido el abandono de las áreas portuarias lo que ha permitido a los *Docklands* constituirse en un nuevo centro de la ciudad de Londres, mientras que la configuración del frente costero de Barcelona ha sido posibilitada por la deslocalización de las actividades pesadas. Así, en muchas ciudades donde la actividad portuaria sigue siendo tan intensa como en el pasado, como por ejemplo

la ciudad de Nápoles, se habla del frente costero en relación con el tramo portuario predominantemente vinculado al tráfico de cruceros y en más directa relación con la ciudad histórica, dejando sin resolver las áreas vinculadas a la actividad portuaria en relación con el comercio. Los elementos de estos tramos portuarios se materializan una vez más en los equipamientos tecnológico-logísticos (grúas, grúas-puente), integrados con varios tipos de infraestructuras (vías férreas, muelles, carreteras, embarcaderos), constituyéndose en un auténtico microcosmos entre la ciudad y el mar. La barrera representada por el confín portuario, en cambio, se encuentra en relación con algunos grandes elementos: el puerto, en efecto, en su proyectarse hacia las actividades de carga y descarga en el mar, vuelve la espalda a la ciudad con algunos grandes elementos cuya función actualmente debe reinventarse por entero (silos, *docks*, edificios de aduanas), pero cuya pertenencia a la autoridad portuaria hace difícil su reapropiación.

Se trataría de hacer que estas "notas", allí donde fuera posible, perteneciesen al margen del puerto, al "proyecto de la distancia", donde hacerlas convivir con los demás elementos típicos de la ciudad extramuros y haciendo también aprovechable como arquitectura gran parte de su barrera. Más que concentrarse en una utópica batalla de apertura del puerto a la ciudad, la identificación y reutilización de esas áreas permitiría desplazar la atención hacia proyectos que consideren la importancia de estos planos horizontales entre el puerto y la ciudad, a través del rediseño de sus secciones, variables por forma y medidas, donde la reurbanización se efectúe de acuerdo con las características morfológicas de los paisajes portuarios.

4.2 Marsella: de frente costero a franja urbano-portuaria

Como en el primer capítulo, también aquí las cuestiones que se plantean en relación con las áreas entre la ciudad y el puerto, se explicitan refiriéndolas al caso práctico de Marsella. El caso de estudio se ha elegido, entre muchos otros, por dos motivos. En primer lugar, porque al tratarse de un puerto del Mediterráneo, ofrece una dimensión comparativa más próxima a la realidad de Nápoles. Las relaciones ciudad-puerto, en efecto, pueden clasificarse a grandes rasgos y en líneas generales, en función del ámbito geográfico al que pertenecen. Muchas de las ciudades portuarias norteamericanas, por ejemplo, son penínsulas con una línea de costa más bien larga, con respecto a la cual se desarrolla ortogonalmente un sistema de muelles en serie que representan, por así decirlo, la continuación en el mar de la trama vial. Los colosales *docks* de las ciudades portuarias inglesas, en cambio, quedan completamente segregados del contexto urbano, al igual que los diques y muros defensivos surgidos sobre el delta de los ríos en el norte de Europa para evitar inundaciones, contribuyendo a crear la distinción entre áreas internas y externas, entre la ciudad y el puerto.

La peculiaridad de los puertos mediterráneos, en cambio, ha sido siempre el formar un *unicum* con su bahía natural, con respecto a la cual se proyectaba el puerto, respetando, en la medida de lo posible, el diseño geográfico y de la ciudad, por lo menos hasta la fase de expansión de la infraestructura que más tarde acabaría englobando esas zonas como "puertos históricos" en que se tienden a preservar actividades ligadas al turismo o al tiempo libre. Ciudades como Barcelona,

Marsella, Génova y Nápoles siempre han representado los ejemplos más brillantes a este respecto.

La ciudad de Marsella, además, vive desde hace años el debate de las relaciones entre su puerto y la ciudad, siendo la agencia de desarrollo urbano *Euromediterranée* el fulcro de coordinación para la promoción y desarrollo de la ciudad de Marsella en relación con sus áreas portuarias. *Euromediterranée* es también el nombre de uno de los más amplios proyectos de renovación urbana del sur de Europa, que está llevando a efecto la recalificación de un área de unas 480 hectáreas en el corazón de la ciudad de Marsella, entre el puerto comercial, el Viejo Puerto y la estación de trenes TGV de alta velocidad.

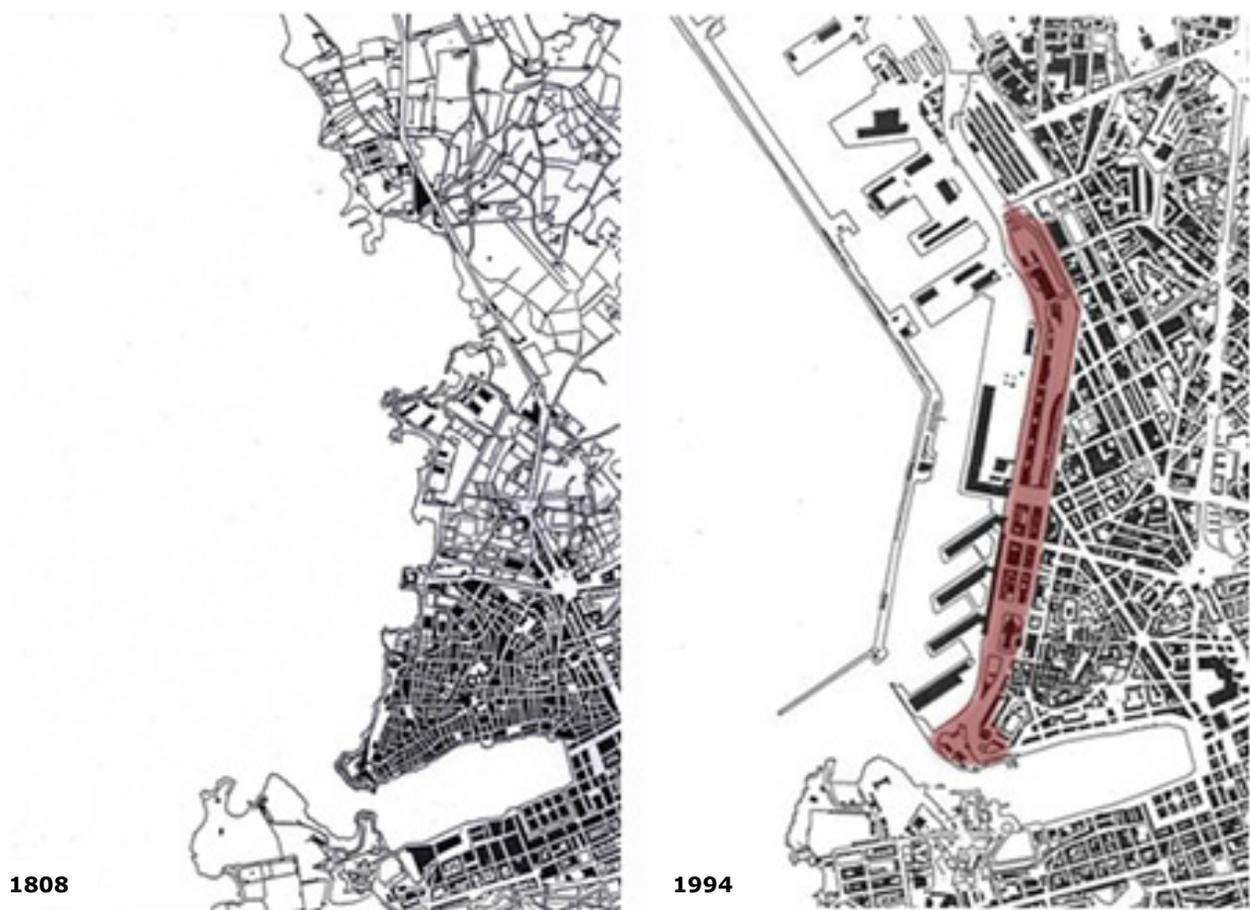


Figura 7. La ciudad de Marsella antes y después de la construcción del puerto nuevo. Detalle del área de *Euromediterranée*, objeto de estudio

Fuente: Elaboración gráfica del autor

La comparación entre los proyectos de *Euromediterranée* para el área portuaria de 1994 y el proyecto que actualmente se está llevando a efecto, permite centrar la atención en algunas cuestiones: por un lado en la resolución compositiva del acercamiento entre la parte infraestructural y la parte urbana conforme a distintas lógicas y modalidades en los años 1990, por otro, en la existencia de lo que actualmente se denomina franja urbano-portuaria y en los diferentes modos de abordar un espacio que se reconoce como otro: un espacio que ya no es de

pertenencia exclusiva del puerto o del tejido urbano, sino que reúne unas características específicas que permiten que pueda reconocerse como una "ciudad en la ciudad". En el primer caso, se hará un repaso de los proyectos presentados bajo invitación para una consulta urbana en 1994 en la que son protagonistas los estudios de arquitectura de Ignaci de Solà Morales, Aldo Rossi, estudio Grumbach y Atelier 9²⁸. Los temas de proyecto identificados hablan una vez más de redefinición del frente marítimo, de reconfiguración del eje litoral, de la construcción de un puerto análogo, resolviendo en sus hipótesis proyectuales la pertenencia de estas áreas ya sea al mar/puerto, ya sea a la ciudad. Son sin lugar a duda casos interesantes en cuanto, pese a no haberse implementado, permiten estudiar las relaciones de algunos elementos entre sí y con las partes a las que están próximas, y, es más, la diversidad de las soluciones propuestas puede hacer emerger algunas invariantes y las diversidades de interpretación específicas. El desplazamiento de la mirada sobre el área efectuado con el proyecto contemporáneo permite, en cambio, además de modificar los temas tratados, comenzar a comprender inmediatamente cuáles son las problemáticas a tratar cuando se identifican dichas áreas asumiendo su propia especificidad: la nueva *perimetración*, la identificación de distintos tramos en relación con la parte de que son margen, su tematización.

Las distintas interpretaciones del margen ciudad-puerto: proyectos del concurso de 1994

- Ignaci de Solà-Morales: la fachada marítima como cabecera de la ciudad.

El proyecto de Ignaci de Solà Morales se centra en la afirmación de las relaciones del puerto con la ciudad a amplia escala, considerando la infraestructura como un polo de la composición urbana moderna, accesible y geométrica, capaz de recomponer los fragmentos de una ciudad sobre la que no se ha trabajado con una idea unitaria a partir de las reconstrucciones de la posguerra. En el marco de una escala más amplia de costuras urbanas, se ofrece mayor atención a la fachada marítima vista como un dispositivo capaz de activar dispositivos de transformación para las partes de ciudad que asoman a la misma: la intervención busca la formación de una gran placa sobre la que distintas soluciones permiten la reconexión de vez en vez con el barrio de *Le Panier*, expansión histórica de la ciudad de fundación greco-romana, con el barrio del siglo XIX y con el área industrial. Se elige así una composición que subdivide la placa en varios tramos. Al sur, una operación de menor densidad dispone edificios de viviendas entre el *Fort Saint-Jacques* y la *Cathédrale de la Major*: la elección ha sido no construir intensamente en el sitio de los primeros *docks*, disponiendo sobre el mismo únicamente espacios complementarios al viejo puerto. Al norte se plantea la realización de la parte de más impacto del proyecto. Aquí, en efecto, encuentran sitio los grandes edificios en peine del centro direccional, dispuestos ortogonalmente con respecto al agua; detrás de ellos se levantan una serie de edificios residenciales más bajos, con la función de favorecer la mediación entre

²⁸ Para más detalle sobre los proyectos de 1994 de los que se hace una lectura en el apartado siguiente, cfr. AA.VV. (1994). *Marseille Euroméditerranée. Un nouvel imaginaire de la ville*. París: Les Editions Ville set Territoires.

la *bigness* de los edificios de lo que se define como el nuevo *World Trade Center* de Marsella y la escala más pequeña del tejido circundante. Haciendo de eje entre las partes sur y norte, el nuevo diseño de la *place de la Joliette*, un espacio cuadrangular que encuentra su "doble" en el mar, una superficie de agua de cuyo perímetro toma forma la estructura de la nueva estación marítima, elemento nodal del proyecto. Interesante para algunas observaciones es también el modo de representación del proyecto: el esquema planimétrico pone en evidencia un gran elemento rectangular que se separa de la ciudad de fondo para hacerlo pertenecer al mar y a la cuenca portuaria. Dentro de ésta, resulta clara la identificación de dos sub-partes examinadas, clara explicitación de dos modalidades de intervención distintas: la primera es el intento de restituir la parte sur de la ciudad, manteniendo la continuidad con los tejidos de asentamiento preexistentes; la segunda, el instituir una nueva regla a través de un cambio de escala y el diseño de una trama distinta del centro de negocio. Un juego en que tienen que encajar dos piezas: una orientada "hacia" la ciudad y una casi empujada fuera "de la ciudad", donde, sin embargo, aparece clara la voluntad de redefinir su relación con el mar, poniendo el acento sobre el tema del escenario.

- Aldo Rossi y Xavier Fabre: el retorno del puerto a la ciudad.

A diferencia de los demás proyectos, el de Aldo Rossi parte de la consideración de que el puerto de Marsella constituye una parte del casco antiguo de la ciudad, que además está todavía activa. Aunque potencia la vida del puerto, el intento es reasumir en la ciudad la parte del puerto del siglo XIX al sur de la *Joliette*, expansión efectuada en función del cambio de las exigencias del puerto pero nunca aceptada por la ciudad. Esta hipótesis responde a un atento conocimiento, no sólo de la historia de la ciudad de Marsella, sino más en general de la historia de los puertos: antes hemos visto como el puerto mediterráneo se concebía y se vivía como una parte activa dentro de la ciudad, por lo que el intento de Rossi en este caso parte de un estudio de operaciones análogas que en aquellos años se efectuaban en otros puertos del Mediterráneo y que trataban de reabsorber una parte de los nuevos puertos comerciales dentro de sus cascos históricos, cuya extensión también se había ampliado al mismo tiempo. La referencia es la ciudad de Venecia, que todavía hoy, con la cuenca de San Marco, conserva, para Rossi, la imagen de lo que podía ser la ciudad cuando era surcada por las naves. La reabsorción de la parte anterior del puerto comercial de Marsella conlleva, por tanto, la anexión al casco antiguo de la parte que llega a la plaza de la *Joliette*, a fin de no construir demasiado siguiendo su borde, disponiendo así una secuencia que se abre con el puerto turístico, auténtica plaza abierta al mar de la ciudad, sigue con la reconstrucción progresiva de las dársenas, *historización* de las formas del imaginario portuario, y cierra con la estación marítima que coincide con la *Joliette*. El puerto se hace así nuevamente interno, evitando el efecto de frente marítimo, tal como se había hecho con la vecina *Croisette* de Niza. Además, la construcción de un largo dique habitado permite crear un tercer lado para la cuenca portuaria donde implementar las actividades ligadas a los negocios, contribuyendo a la comprensión del puerto como parte activa de la ciudad. Al norte de la *Place de la Joliette* se desarrolla la segunda parte del proyecto: un conjunto de oficinas y servicios que compondrán, junto con el

recuperado edificio de los *docks*, una gran malla, a escala infraestructural, hasta la estación de *Arenc*. Las partes quedan así bien definidas: una por el "nuevo" *Vieux Port* con sus distintas piezas que toman forma de la ciudad y sobre el agua, y la otra por las nuevas estructuras de asentamiento vinculadas a la macroescala del puerto comercial, como tampón del barrio industrial. En este caso, la intervención apunta a estructurar las dos partes del puerto de distinta manera, a fin de restituirlas tanto a la ciudad como a la infraestructura.

- Grumbach: una nueva malla entre ciudad y puerto.

Antoine Grumbach afronta la cuestión de la reconexión según un doble enfoque: por un lado la continuidad urbana que se manifiesta en la creación de una nueva malla entre la ciudad y el puerto, por otro la acupuntura urbana, que permite actuar sobre cada uno de los lugares en modo particular e identitario. Además, el carácter del proyecto intermedio se revela en sus bocetos más que en la elaboración del *masterplan*, mostrando cómo a esa escala nada queda realmente fijado, a excepción de los grandes objetos, haciendo de él tal vez, más que un proyecto de arquitectura, una estrategia de barrio. Lo que aquí interesa es subrayar que el estudio y la superposición de tramas de épocas distintas sugiere al proyecto una tercera vía: ya no es sólo la cuestión de las partes a añadir de vez en vez a la ciudad o al puerto, sino la identificación de otro tipo de asentamiento que favorezca el renacimiento de las dos partes, que en él confluyen. No se trata todavía, es cierto, de haber identificado un área que margine tanto el centro de la ciudad como el puerto, sino más bien la creación de un área de confluencia hacia la que tiendan, a modo de cabecera, cada una de las dos partes. Partiendo de la imposibilidad de la costura de las dos partes, debido a factores geográficos y de asentamiento, elige como solución alternativa a la conexión de los muelles a la ciudad, la creación de un sistema de parques urbanos como elemento de caracterización de la llegada del mar a la ciudad. La operación de costura corresponde a la parte interior norte, a través de un sistema de lugares capaces de organizar juntos el plano de lotes del siglo XIX y la estructura ferroviaria, los tejidos de los antiguos barrios al norte y la autopista, entre el *boulevard Leclerc* y el sistema natural de la ciudad. La creación de otra trama de costura entre ciudad y equipamientos portuarios se plantea como primer momento de la consciencia de otra vía posible, capaz de dar dignidad a todo lo que hasta ahora se consideraba aledaños del puerto y parte externa de la ciudad.

- Atelier 9.

La propuesta nace de un conocimiento preciso y analítico del funcionamiento urbano y portuario, y propone una solución que trabaja sobre una lógica axial: acentuar la lógica urbana del eje histórico norte-sur, que en el proyecto se apoya en una estructura verde, y creando al mismo tiempo otros dos elementos de continuidad: el eje marítimo y el eje transversal. Este proyecto, más que los demás, nos ayuda a comprender cómo la lógica decimonónica del paseo litoral no ayuda ni a favorecer una continuidad entre la ciudad y el equipamiento portuario, ni a hacer que exista una parte de ciudad inspirada en lógicas más contemporáneas y en una mixtura de usos y funciones capaces de activar un

mecanismo que haga de este área motor de recalificación también para las partes de ciudad por ellas marginadas.

Euromediterrané 2013: un vuelco a la cuestión

Los proyectos examinados, sin bien no han encontrado una respuesta práctica inmediata, han sido útiles para estimular una discusión que, a partir de entonces, ha visto proponer una imagen nueva para la ciudad de Marsella. La traducción física de la atención al componente cultural por parte de las administraciones locales se explicita en una voluntad de recuperación del patrimonio industrial y portuario, entendido como soporte de diversificación y valorización de la ciudad en el plano internacional. Junto a esto, la ciudad acompaña su promoción con una inversión de tendencia de toda el área aledaña al puerto: la identificación de una cuestión, que es la cuestión principal a resolver para la ciudad de Marsella, es una vez más la relación ciudad-puerto, donde el conjunto de elementos marginales de la ciudad y del puerto, superada la cuestión de la pertenencia de estos materiales a una u otra parte del territorio, tal y como se propone en los proyectos de los años 1990, se hace ocasión para repensar esta parte de ciudad como la que se definirá "*la ville en la ville*" (la ciudad en la ciudad).

La referencia es el área que se extiende por 2,7 km como franja urbano-portuaria desde *Fort Saint-Jacques* hasta la estación de *Arenc*, y se prolonga hacia el interior hasta el *Boulevard de Dunkerque*, y que será parte de un plan más amplio para toda la ciudad, que se prepara para ser Capital Europea de la Cultura en 2013. Los episodios para la identificación del área comienzan ya en 1999, cuando la demolición del hangar J4 permite liberar un terraplén de cuatro hectáreas, preparando la reconfiguración de los muelles J2 y J3 en nuevos atraques polifuncionales. Para ese área, buena parte de los actores implicados en el debate se orientaban hacia una solución que apuntaba en la dirección de las intervenciones que por entonces se estaban efectuando a nivel internacional, como la *Opera House* de Sidney y el *Guggenheim* de Bilbao. El proyecto, sin embargo, habría tenido que convivir con un puerto todavía en actividad, con sus antiguas fábricas y los nuevos esquemas de organización de la cuenca portuaria: se acepta, sin embargo, la idea de relanzarlo a través de los sectores cultural recreativo y, gracias a una compleja gestión administrativa, se decide conciliarlo con la idea de reorganización de todo el área, convirtiéndose así en motor de una operación más grande y ambiciosa, que ve nacer la idea de una *Cité de la Méditerranée*, idea que quiere construir al mismo tiempo un lugar, un programa y un método.

Esta operación supone la renovación de cuatro compartimentos urbanos, tres de ellos identificados por la *Zac*²⁹: la *Zac de la Joliette*, la *Zac* denominada *Cité de la Méditerranée* y la de *Saint-Charles*. La mayor parte del área identificada como caso de estudio, se encuentra en la *Zac de la Joliette*, cuyo rediseño considera temas de proyecto que buscan garantizar la conexión con otras partes de ciudad, pero

²⁹ La ZAC, "*Zone d'Amenagement Concrete*" (Zona de Administración Concertada), es un perímetro de actuación dentro del cual la autoridad competente se asegura el control de los terrenos y dispone de una serie de instrumentos para dirigir, directamente o por intermediación de un promotor público o privado, su edificación.

también el funcionamiento dentro de la misma área: las placas de base que absorben los elementos preexistentes del área (el caso de la catedral de la *Major*); las explanadas que permiten un mejor disfrute estético y de uso del espacio público, tematizadas según los casos (cultural, tiempo libre, salud y bienestar); los pasos pensados a manera de *rue interieur* a escala urbana y que conectan entre sí los distintos elementos de proyecto; la reutilización de lo ya existente (los *Docks*, la nueva sede de la sociedad *Euroméditerranée*).



Figura 8. *Masterplan Euromediterranée*. (Marsella, Francia).

Fuente: *Ateliers Lyon Associés; ILEX Paysage Urbanisme; Kern et associés; Architecture et Urbanisme*

La operación de recalificación recoge en sí toma una variedad de temas de proyecto para las áreas de margen, donde ya no es tanto el diseño del vacío lo que caracteriza el espacio de las conexiones, sino una secuencia de espacios público-privados que toman la forma de placas especializadas: sobre ellas se da la alternancia de llenos y vacíos, de lo construido y del "volumen cero" de la arquitectura, de lo público y de lo privado, para configurar una nueva idea, contemporánea, de ciudad, donde cobra cuerpo la idea de una nueva dimensión local que sea capaz de estructurar una nueva parte, considerada como "ciudad en la ciudad".

5 PAISAJES DE MARGEN: METODOLOGÍAS DE LECTURA Y REESCRITURA

En la primera parte de esta investigación hemos visto como algunos términos tienen un carácter interno a la disciplina y pueden constituir una referencia útil para identificar los espacios que marginan las ciudades contemporáneas. En los siguientes epígrafes, la cuestión ha encontrado su propia especificación en las áreas aledañas a los puertos, estudiadas ya no como planos "frontales" al mar, sino como medida de una distancia a reconfigurar entre la ciudad y la infraestructura portuaria. Esta última parte trata de mantener unidas las dos cuestiones a través de la experimentación realizada durante esta investigación. Una vez más está presente una doble aportación —teórica y práctica— que encuentra sus propios presupuestos en un seminario de lectura de un área napolitana, elegida como caso emblemático en relación con el tema, y que intenta una articulación teórica para la lectura de estas particulares "especies de espacios" con la finalidad de traducirla en paisajes. Dicha aportación se plantea la formulación de los presupuestos teóricos a partir de los cuales se ha efectuado la lectura en el caso napolitano, y la identificación de una metodología y de los instrumentos a través de los cuales se ha realizado. Con ese objeto, resultarán particularmente significativos tanto la descripción de los resultados del seminario de lectura proyectual, realizado dentro de las actividades del Doctorado en Diseño Urbano de Nápoles, como la puesta a punto de un cuadro de referencia que ve avanzar el siguiente nivel de la técnica con respecto a algunos estudios que está efectuando el Grupo de investigación del Paisaje Cultural de la Universidad Politécnica de Madrid.

5.1 Metodología, instrumentos y técnicas para una lectura de proyecto

Se propone a continuación la descripción de criterios, metodologías e instrumentos utilizados en la investigación dentro de la experiencia del doctorado. Con ese objeto, resulta central la cuestión de la lectura morfológica: el soporte teórico se basa en presupuestos culturales propios del diseño urbano italiano de los años 1970 y 1980. La experimentación dentro de las actividades de doctorado permite la identificación y el enriquecimiento de una práctica descriptiva que tiene como finalidad última la configuración de nuevos paisajes y utiliza como instrumento la construcción, como veremos seguidamente, de mapas con varios niveles de lectura. En la base de esta operación están algunas posiciones propuestas en los cursos de doctorado en Diseño Urbano de la Universidad Federico II de Nápoles, según las cuales un proyecto de modificación no puede prescindir de la descripción del contexto, entendida como operación paralela a la construcción del texto. La investigación propuesta es también un intento de promover hipótesis disciplinares de las que se ha reconstruido, para mayor claridad, el nivel de la técnica, presupuesto imprescindible de las operaciones seguidamente desarrolladas. A continuación se proponen, por tanto, los pasos que se consideran fundamentales para la construcción del punto de vista particular con que se han leído y reinterpretado en clave proyectual las áreas de margen.

De los análisis urbanos al diseño urbano: cuestiones de interpretación

En 1964, Susan Sontag escribía un ensayo titulado *Contra la interpretación* donde discutía dos distintas modalidades de abordar la teoría y la crítica de arte: por un lado la interpretación formalista, cuyos orígenes se remontan a las teorías aristotélicas, por otro una interpretación de los contenidos, que se esfuerza por valorar lo que una obra quiere significar. Al criticar esta segunda modalidad, que se reconoce como la interpretación moderna de la realidad, la autora americana lucha contra la idea de que quienes se proponen interpretar el contenido de una obra se hagan portadores de una verdad absoluta justificándola como una operación que busca hacer inteligible algo que de no ser así quedaría solo implícito: reconociendo en el contenido el sentido propio del objeto sometido a examen, se termina por devaluar tanto el sentido originario de la obra como la capacidad de las distintas respuestas subjetivas (Sontag, 1966).

En el campo arquitectónico y urbano, dicho debate es como mínimo complejo y comienza a tomar fuerza en los años en que escribía Susan Sontag, es decir, cuando también en otras disciplinas se comenzaron a poner en discusión las que hasta entonces habían sido reconocidas y propuestas como reglas exactas, análisis científicos y valores precisos. Comienza así a desarrollarse en Italia un enfoque distinto que busca demoler las reglas del análisis urbano. A las que hermenéuticamente se proponían como interpretaciones correctas de los fenómenos urbanos, comienzan a contraponerse las experiencias descriptivas que toman en cuenta la capacidad del individuo de orientar la mirada y poner en relación las cosas por lo que son o por las formas que asumen.

El análisis urbano, en efecto, había puesto a punto un sistema a través del cual el estudio y el conocimiento de la realidad se confiaban a instrumentos que buscaban verificar la racionalidad interna de los procesos de estudio, para así definir las estructuras que verificasen las conexiones externas: mediante estos métodos — que se proponían como un estudio de carácter objetivo y científico— se llegó con el tiempo a clasificar las invariantes tipológicas, a construir modelos, y a ponerlos en relación con las categorías morfológicas, a formalizar estos sistemas de relación y a convencionalizar los sistemas de representación para aprovechar plenamente los sistemas que se habían constituido en las otras disciplinas como método fundamental de la organización del saber.

A finales de la década de los años 1960, habiendo constatado que ese tipo de enfoque recluía la investigación dentro de los límites de una racionalidad que se arriesgaba a volver árido el proyecto y esquemática la realidad urbana, se comenzó a plantear el problema de cómo podían entrar en la investigación proyectual sobre la ciudad y el territorio algunos valores complejos, no inmediatamente representables en esquemas, gráficos y tablas analíticas: la punta más avanzada de la investigación italiana, representada por los estudios de Rossi, afirmó claramente que debía ser la arquitectura, como último dato verificable de la realidad misma, el punto de vista con que afrontar el problema. La reafirmación de esta centralidad, acompañada por la identificación de más objetos específicos de la investigación a escala urbana, los "*hechos urbanos*" de los estudios *rossianos*, comporta que el conocimiento de la realidad se modula exclusivamente a través de la actitud proyectual concreta, que pone continuamente en discusión la objetividad de los

datos, tanto porque estos proceden de experiencias de alguna manera anteriores e institucionalizadas, como porque los datos que utilizan sólo toman sentido a partir de su conexión y de su ordenación.

La lección que la escuela de Rossi daba, mostraba dos puntos de notable importancia para el progreso de la investigación: en primer lugar porque, al considerar la individualidad de los hechos urbanos llevaba la atención del dato cuantitativo de los análisis urbanos, al cualitativo, en segundo lugar porque, a través del estudio de las permanencias, hacía emerger aquel proceso lógico-analógico capaz de recuperar los valores de la memoria colectiva e individual, y utilizar el dato re-significándolo en modo distinto (Gregotti, 1966). La atención a las situaciones locales donde recuperar los criterios para caracterizar el proyecto y la fuerte necesidad de echar por tierra las certezas que los criterios del análisis urbano presentaban como verdades científicas, hacen que el diseño urbano haya tendido y tienda a considerar cada vez más la práctica descriptiva como parte integrante del proceso proyectual.

La lectura morfológica del área de proyecto como declinación de la práctica descriptiva

Vemos entonces que a caballo de los años 1960 y 1970, la escuela italiana da comienzo a una serie de investigaciones que buscan, dentro de lo específico de la disciplina, un nuevo método de análisis, representación y proyecto del territorio centrado en la posibilidad de fundar una tecnología formal del paisaje antropogeográfico, para estructurar como arquitectos en sentido significativo el espacio habitado por el hombre. La descripción comienza a convertirse en un problema de lenguaje y de expresión arquitectónica, en una primera actividad proyectual: la estructura formal del territorio se hace campo de estudio y de intervención específica de la disciplina arquitectónica y urbana y, como tal, explorada con la eficacia de aquel "*saber ver arquitectónico*" (Zevi, 1964), que a menudo hoy parece en cambio echarse en falta en los procesos de descripción del territorio.

A través de este nuevo enfoque del territorio, se nos proponía superar la dicotomía entre las fases analítica y proyectual, en el intento de despojar los clásicos análisis urbanos de aquella objetividad, dada por generalizaciones y categorías preconstruidas, que no permitían que la descripción representase aquel nuevo punto de vista capaz de poner en acto el proceso de modificación de un área. Poco a poco, junto con las valoraciones sobre la tipología, los tejidos y el valor estético de la estructuras construidas, comienzan a abrirse paso consideraciones sobre el paisaje de la ciudad en su aspecto global, y la identificación de sus distintas partes, los "hechos urbanos" de matriz *rossiana*. La naturaleza se entiende como sistema semántico, un signo del territorio que se observa desde el primer momento en su valencia marcadamente proyectual, sobre todo en lo que se refiere a su capacidad de establecer relaciones dentro del territorio a distintas escalas y llevar a la definición específica de los elementos de asentamiento que toman forma conforme a ella. Son significativas en este sentido las experimentaciones de los napolitanos Bisogni-Renna (Bisogni-Renna, 1965), cuyo trabajo será apreciado,

incluso años después, por Purini, quien en un artículo publicado en *Casabella*³⁰, subraya su valor y el atractivo de las interpretaciones gráficas: no por casualidad se le cita en una aportación que reclama la necesidad de un cambio de enfoque de la cuestión del paisaje italiano, un paisaje dentro del cual encontrar una pregunta más que una respuesta.

En relación con las grandes cuestiones de la práctica descriptiva del territorio, los estudios sobre sus valores complejos encuentran fuerte expresión en el estado actual de la investigación italiana, si bien en un tipo distinto de experimentaciones, cuyo inicio se puede remontar al estudio *Multiplicity Use_Uncertain State of Europe*³¹. Esta investigación toma sus contenidos de distintas disciplinas, sobre todo de naturaleza sociológica, que llevan la mirada hacia un espacio urbano contemporáneo entendido cada vez más en un sentido exclusivamente antropológico más que arquitectónico: al rechazo de las experiencias espaciales ya experimentadas en el pasado, contraponen una metódica que, si bien pretende reflexionar en la morfología del territorio y en la "gramática" de la nueva ciudad—voluntariamente no se traduce en un punto de vista que apunte a interpretar los lugares a través de ese ver arquitectónico propio de nuestra disciplina. El campo de investigación se ensancha desmesuradamente, produciendo una amplia literatura de "biografías" de lugares que ha hecho del escuchar y del *mapificar* —crónicas, entrevistas, documentales, reportajes fotográficos...— los enclaves principales para una redefinición de la mirada de los arquitectos sobre la ciudad. Todo así acaba registrado, pero sin nada "reescrito". Pero, si bien es cierto que estas experimentaciones se alejan de la especificidad disciplinaria y del mirar el territorio con un específico punto de vista arquitectónico, sí interpretan, en cambio, la necesidad contemporánea de dirigir la atención hacia los lugares que hemos perdido la costumbre de observar. Son lugares que se definen, en estos estudios, como *hipocodificados* pero semánticamente generosos, fruto de una gramática urbana hecha de la "suma de muchos pequeños enunciados en lugar de proposiciones articuladas y diferenciables por género" (Boeri, 2003). Esta situación se ha manifestado no solo en el espacio que se dispersa, en los suburbios, en el campo urbanizado, sino que se infiltra también en las zonas centrales y en las manzanas de la ciudad decimonónica, parcelando cada vez más el espacio público, que clama fuertemente su necesidad de una configuración más específica.

Lo que se quiere decir es que hoy parece necesario revisar el planteamiento de ambas prácticas, a fin de estudiar, más que los criterios de un planteamiento metodológico, las etapas de un trayecto que ha llevado a los criterios de decodificación de las áreas objeto de estudio y que antes no encontraban siquiera una denominación precisa. Dentro del doctorado del Diseño Urbano de la Universidad Federico II de Nápoles, durante varios años, distintos estudios han puesto entre los objetivos primarios de su trabajo la actualización de la práctica descriptiva, haciendo suya la herencia de la escuela italiana, y al mismo tiempo contemplándola con distancia crítica, a fin de proponer la "lectura" de la ciudad como función específica del proyecto de arquitectura. En un proyecto que debe confrontarse con la modificación del territorio, solo a partir de la puesta a punto de una técnica descriptiva se podrán derivar los elementos y caracteres de la

³⁰ *Casabella*, n.575/576, enero-febrero 1991.

³¹ Cfr. A.A. VV. (2003). *Multiplicity USE. Uncertain States of Europe*. Milano: Skira.

"prescripción", de lo que puede entregarse como material intermedio a las distintas interpretaciones de posibles proyectos (Spirito 2011).

Dicho proceso, como observa Spirito, pasa por tres fases: "*ver ruinas, imaginar figuras, construir paisajes*" (Spirito, 2006), fases que se agrupan bajo el factor común del estudio de las relaciones entre las cosas capaces de orientar las operaciones que se realizan, identificando en su carácter figurativo la naturaleza misma de la estructura proyectual. La construcción de nuevos paisajes presupone un uso distinto de los elementos preexistentes, objetos que han descendido hasta el estado de "ruinas" en cuanto que han perdido su significado originario, pero que — precisamente porque son estados— claman fuertemente por su necesidad de transformación, de relectura de su uso y significado en clave contemporánea, teniendo que encontrar en su contexto una nueva figura y una medida específica de ellos mismos.

La operación implícita en la descripción permite percibir, nombrar y clasificar los elementos conforme al principio perceptivo de quien observa, que debe tender a la reconstrucción de los lugares a través de la posible asociación con una figura precisa que promueve otra interpretación de los elementos ya existentes. Esta operación de selección lleva ya de por sí al proyecto, a través de una modalidad de relación abstracta que con su "figura" se aproxima al mundo de las formas. Esto lleva a la reinterpretación del paisaje contemporáneo a través de una doble aportación: por un lado, se tiende a la transformación de las piezas de la ciudad y a su *infraestructuración* más específica (a través de un proyecto que pueda ser también generador de nuevas formas urbanas), por otro encamina hacia un proceso de reconfiguración de lo existente con la finalidad de hacer reconocibles sus múltiples identidades. Para comprender el carácter y sacar partido del potencial de modificación que actualmente tienen las áreas objeto de este estudio, la investigación ha llevado a efecto la experimentación de uno de los posibles instrumentos con que abordar la relectura y reconstrucción del paisaje en clave contemporánea: el mapa crono-morfológico.

Crono-morfologías: dimensión, instrumento y representación del paisaje

La crono-morfología ha sido identificada como instrumento de lectura del paisaje que, en cuanto objeto de narración, se convierte en el lugar de donde extraer la información temporal conforme a la cual construir su representación. El instrumento crono-morfológico ha estado vinculado, en el desarrollo de la tesis, a las categorías interpretativas del paisaje en las investigaciones que se llevan a cabo en el Grupo de Investigación Paisaje Cultural (G.I.P.C.) de la Universidad Politécnica de Madrid, que reflexiona a escala más general sobre los paisajes culturales ³².

³² La Convención Europea del Paisaje (Octubre 2000–Florenca, Italia) ya había probado a fijar una nueva definición del término "paisaje" considerado como "*una determinada parte del territorio, tal y como es percibida por las poblaciones, cuyo carácter deriva de la acción de factores naturales o humanos y de sus interrelaciones*". En la Convención se han previsto medidas no sólo de "*conservación y mantenimiento de los aspectos significativos o característicos de un paisaje, justificadas por su valor de patrimonio derivado de su configuración natural o del tipo de intervención humana*" (salvaguardia), sino también la consideración del paisaje como recurso no renovable: se pueden así estimar

La investigación madrileña llega al concepto de paisaje tomando en préstamo distintos modos de investigar los lugares: en el ensayo *La construcción del paisaje...entre la interioridad y la exterioridad*³³, Darío Gazapo y Concha Lapayese estructuran una articulación teórica en la que dialogan a distancia dos posiciones distintas: la teoría estética del artista vasco Jorge Oteiza, considerado por los dos autores "*biólogo del espacio*", y las reflexiones sobre el paisaje del artista de la *land-art* Robert Smithson, a quien consideran "*entropólogo del espacio*".

Oteiza, pues, aborda el paisaje como "*biólogo del espacio*", atento a los fenómenos vitales que lo construyen, tanto físicos como espirituales, considerando el paisaje como un "*cuerpo múltiple y sensible*", abierto a distintas interpretaciones. Oteiza investiga la esencia del territorio, y para desvelarla es necesario "*ir y volver*" continuamente al paisaje conforme a un proceso que poco a poco desvela una realidad que se muestra fragmentaria, pero que se puede recomponer con una sensibilidad estética subjetiva, hacia la cual es necesario educar al hombre. Robert Smithson, por otra parte, es interpretado como "*entropólogo del espacio*", en cuando medidor del grado de entropía del paisaje, considerado como desorden e inestabilidad de sus estructuras, que avanzan hacia el estado de ruina.

La síntesis conceptual a la que lleva el estudio es que el paisaje debe considerarse, por tanto, como "bio-entrópico", es decir, como un cuerpo sensible a interpretar, al modo de Oteiza, y a la vez como un lugar en que la memoria permite retener experiencias pasadas y "transferirlas" hacia su dimensión futura en la visión de Smithson. También en este caso, por tanto, es imprescindible para la construcción de nuevos paisajes la referencia a la memoria de los lugares, y para usarla se advierte la necesidad de generar un "*nuevo tipo de mirada*" para poder re-habitar los lugares hasta ahora considerados residuales, descubriendo sus significados latentes. Conforme a esto, el proceso de aproximación al paisaje se consigue a través de procesos cíclicos de "idas" y "vueltas", que buscan su conocimiento y transformación y que se traducen, para el arquitecto, en la acción de elaborar "*mapas múltiples*": mapas contruidos por fragmentos, en que las distintas representaciones del paisaje añaden a la cartografía una complejidad intrínseca que permite restituir distintas escalas (de micro a macro) y dimensiones (incluso ficticias) y considerar el mapa como algo que siempre está abierto.

En esta construcción entran, según este estudio, las crono-morfologías, clasificadas en la investigación del grupo como una de las posibles "dimensiones"

transformaciones compatibles con la morfología, la historia, la estructura presente y futura de los lugares y "*armonizar sus transformaciones provocadas por los procesos de desarrollo sociales, económicos y ambientales*" (planificación) ("Convención Europea del Paisaje" (Florenca, 20.X.2000), capítulo 1, artículo 1). Recogiendo esta herencia, precisamente a partir de los estudios comenzados dentro del Grupo de Investigación Paisaje Cultural se celebró en 2008 una Conferencia Internacional de la Organización Eurau que tenía como tema los "paisajes culturales", de donde parte el trabajo del grupo. Para más información al respecto, consultar el sitio web del grupo de investigación: <http://gipaisajecultural.dpa-etsam.com/>

³³ Con ese objeto, se propone una síntesis de un estudio detallado, para el cual Cfr.: D. Gazapo, C. Lapayese, (2009). *La construcción del paisaje...entre la interioridad y la exterioridad*. Pamplona: DAPP Publicaciones Jurídicas.

del paisaje³⁴. La aportación de la dimensión crono-morfológica en este caso es el proporcionar diagramas que muestran la secuencia de los cambios de las formas con el paso del tiempo, exigiendo a la distinta construcción de una "*dimensión ausente*", la función de introducir el papel de la percepción de la memoria en el paisaje, es decir, un posible funcionamiento interno de estos tiempos en el estado actual o futuro.

El uso del término crono-morfología en el marco de la experimentación efectuada en esta investigación, en cambio, hace referencia no sólo a una posible *dimensión* a representar, sino que se hace ella misma *instrumento* de investigación, en cuanto selecciona los tiempos pasados para "usar" y al mismo tiempo proporciona una *representación* en un mapa que puede definirse como "múltiple" también en este caso porque propone una representación simultánea de varios tiempos. El caso que se propone es, en efecto, el relato de la construcción de un mapa de este tipo, cuyas piezas pertenecientes a distintos tiempos restituyen la complejidad de una realidad donde lo "no-contemporáneo" entra en juego para la identificación de una figura urbana "contemporánea"³⁵. El mapa que se obtendrá será fruto de lo que Tschumi definiría como una "*secuencia transformacional*", donde las distintas modalidades de componer capas sucesivas de mapa ofrecen infinitas posibilidades a la secuencia narrativa (Tschumi, 2005). La modalidad de esta experimentación ha sido el superponer piezas tomadas de distintas cartografías como una serie de "*secuencias acumulativas*": cada uno de los mapas se yuxtapone y manipula a través de la superposición y el recorte de modo que pudieran representar los elementos que, convenientemente trasladados, pasasen a formar la figura capaz de narrar el lugar y dar pie a la continuación de su escritura y narración futura.

5.2 Nápoles: una historia al margen

***Delirious* Nápoles: la atención a las áreas apenas fuera de la ciudad**

Si se observa el mapa de Danckerts de mediados del siglo XVII, se asiste a una representación de la ciudad de Nápoles bastante original: el antiguo centro, en efecto, no está representado, y se deja en blanco el espacio interior de la muralla aragonesa, ampliada y consolidada por don Pedro de Toledo un siglo antes. Su intención, en este caso, podría ser, no tanto el representar el funcionamiento de las murallas, tratándose de un dibujo que sólo pretende ser diagrama de una situación

³⁴ "una cronomorfología explicita el grado intrínseco de conexión de las relaciones temporales y espaciales. Si bien a través de estas podemos intuir las fuerzas inherentes al sistema, es el diagrama el que explicita ese papel" en G.I.P.C. (2008). *Acciones Conceptuales en el paisaje. Dimensiones de la memoria*. Madrid: Mairia Libros, p. 41.

³⁵ Se hace referencia a la teoría que Ernst Bloch llamó en su día "*contemporaneidad de lo no contemporáneo*", es decir, aquel paradójico estado de cosas según el cual muchas personas, pese a vivir en la misma época, pertenecen, desde el punto de vista cultural o político, a épocas distintas. La no-contemporaneidad está conectada a una posición específica dentro del sistema-mundo: ignota a los Estados del centro, relativamente homogéneos, es típica de la semiperiferia, donde prevalece, a su vez, el desarrollo combinado. (Cfr. Bloch E. 1992. *Eredità del nostro tempo*. Milano: il Saggiatore).

para subrayar la expansión de las murallas y la interconexión de los sistemas de defensa napolitanos activos durante el virreinato español, sino más bien el querer dar cuenta de la expansión urbana que estaba teniendo lugar por fuera de las murallas y que, desde ese momento, constituirá siempre parte integrante del tejido de la ciudad.

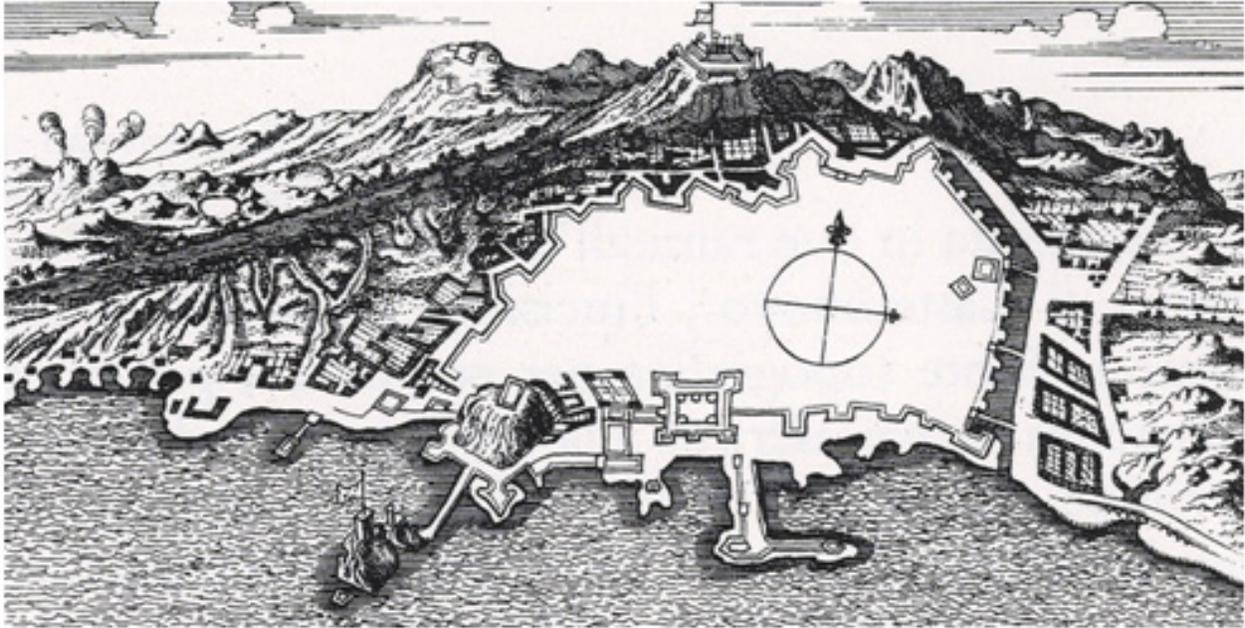


Figura 9. Mapa de Nápoles, elaborado por Danckerts. (mediados siglo XVII).

Fuente: Archivo del autor

La situación de muchos de estos márgenes urbanos supondrá con el tiempo una reabsorción de los mismos dentro del tejido de la ciudad, o su re-funcionalización en "áreas especiales" de la ciudad. La ciudad decimonónica procederá así, al diseño y realización de dos grandes áreas verdes: *la Villa Comunale di Napoli*, transformada en 1780 a partir de un núcleo preexistente de espacio verde transformado por Carlo Vanvitelli en un auténtico jardín, y *la Villa del Popolo*, que ya no existe, de tamaño más reducido pero que surgió precisamente con la función de hacer de contraposición "popular" a la más burguesa *Villa di Chiaia*. De hecho se diseñan así dos piezas de un borde de espacio verde que se proponía intermediar en la relación entre el final de la parte edificada y el comienzo de las actividades ligadas al mar, a fin de que la población pudiera usarlos como espacios públicos: de hecho, inconscientemente, la ciudad creaba sus primeras "zonas tampón" como sistemas de entrada a la ciudad desde sus márgenes. Dicho nivel de inconsciencia acerca del papel urbano de las áreas de margen no ha encontrado respuestas adecuadas (ni preguntas planteadas al respecto) en la construcción de la ciudad del siglo XX, todavía centrada en la relación ciudad/periferia y en la construcción conforme a lógicas típicas del siglo pasado: la industrialización de las áreas Este y Oeste, la *infraestructuración* de los sistemas de transporte y la masiva edificación de sus colinas.



Figura 10. Detalle de las áreas de márgenes de la ciudad de Nápoles

Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía de la ciudad de Nápoles de 1790

Hoy, si bien todavía en relación con la protección del centro, se ha vuelto a hablar de estas áreas gracias a las directivas de la UNESCO para la salvaguardia y protección de los cascos históricos declarados patrimonio de la humanidad. Algunas de las grandes áreas mencionadas entran, en efecto, en el Plan de Gestión del Ayuntamiento de Nápoles conforme a distintas modalidades y con estrategias de intervención previstas para una posible revitalización de las mismas. En particular, se ha procedido a la inclusión de muchas de estas, cuando no entraban en la perimetración del casco antiguo, en las *buffer zones* previstas en el informe de misión de *UNESCO World Heritage Centre* (WHC).

Este razonamiento conlleva, por tanto, que a escala urbanística se han propuesto y aceptado algunas hipótesis, cuya implementación específica todavía se debe verificar, en el marco de los instrumentos de planificación tradicionales y no tradicionales, si bien a escala urbana y arquitectónica, su posible puesta en práctica está todavía por explorar. Si se considera la escala urbana como verificación y medida de la factibilidad de estas propuestas, la primera observación que se plantea es la de su *perimetración* y la posible configuración de sus temas de proyecto. El caso de estudio propone la lectura del área de la *Marinella* en la zona oriental de Nápoles como superficie de margen, tal y como se ha comenzado a desarrollar dentro del seminario de lectura proyectual durante el primer año de doctorado.

Identificada más allá de los "confines" de la ciudad consolidada, esta superficie residual es el resultado de la adición de distintas partes urbanas, pero podría considerarse ella misma parte —aunque parte extrema— de algunos "enteros": la antigua área industrial, la infraestructura portuaria, el casco antiguo o, incluso, como veremos, el sistema costero vesubiano. En ella, algunos objetos (el antiguo Puente de *La Maddalena*, lo que fue el *Cuartel Bianchini* y el más reciente mercado del pescado de Cosenza), conviven como "notas al margen" y esperan una reconfiguración en una nueva figura. Pero ¿por qué esta área? ¿Y en qué modo ha sido identificada y leída como área de margen?



Figura 11. Comparación entre las áreas individuadas y el perímetro de las *Buffer Zones* de UNESCO

Fuente: Elaboración propia

A lo largo del margen oriental de la ciudad de Nápoles: el área de la *Marinella*

El área objeto de examen ha representado, desde sus orígenes, la entrada antigua de la ciudad, que más tarde se vio acompañada por el gran muelle artificial del puerto, constituyendo un área de unas 13 hectáreas que se alarga en forma de huso a espaldas de un frente marítimo de un kilómetro y medio. Tal como está configurada, el área actualmente es vista como un lugar que extrae su carácter fundamental del hecho de no pertenecer ni a la ciudad histórica, que se desarrolla a occidente, ni a la expansión oriental, de carácter prevalentemente industrial, ni al puerto. Y precisamente a partir del querer rebatir esta interpretación, que la considera un área residual por el hecho de no pertenecer a otros sistemas, se ha pensado en identificar en ella, un área que pueda reencontrar su propio valor unitario en el redefinirse actualmente como "margen de" diferentes sistemas: estos le proporcionan un valor, además de histórico, de posición, determinado por los elementos que se salían de margen por las otras partes y contribuían a su definición.

El área oriental, en efecto, forma ya de por sí parte de una periferia geográfica en el sentido estricto del término: está constituida por una gran depresión aluvial

que, como las colinas al Norte y al Oeste, y el mar al Sur, contribuye a delimitar en derredor la ciudad de Nápoles. A lo largo del perímetro oriental del sistema de murallas, en efecto, las ciénagas constituirán con el tiempo una barrera física para el desarrollo de la ciudad, contribuyendo a hacer surgir algunos elementos especiales que habrían podido encontrar sitio fuera de las murallas, una superposición de elementos muy a menudo "incómodos" por valor o por su tamaño dentro del tejido de la ciudad y que, con el tiempo, acaban puestos al margen de la ciudad habitada. Entre ellos, generalmente encontramos elementos que, o bien surgían con una función específica —un puente, un complejo conventual, un fuerte, un cuartel, un acueducto— o que por su tamaño se prefería que ocupasen el espacio extramuros: una instalación industrial, una gran estructura comercial, un cementerio.

Esta última tendencia encontrará su propia especificidad en la era de la industrialización, cuando para toda el área industrial se procede a la construcción de "*una no-ciudad (...) que usar y organizar al mismo tiempo.*"³⁶ Junto con los elementos que se prefiere confinar en los márgenes, toman lugar seguidamente nuevos elementos en relación con la especificidad portuaria, contribuyendo también estos, si bien desde el interior de otra parte, a delimitar los márgenes del tejido urbano. A partir de aquí, algunos de ellos desarrollarán estructuras tan fuertes y significativas como para determinar, más allá de su propia identidad, un carácter específico de "parte" (pensemos, por ejemplo, en las industrias, que constituirán el área industrial Este), mientras muchos otros elementos, si bien con sus valores de posición y de relación, se verán reabsorbidos en ámbitos urbanos más amplios o serán segregados y olvidados.



Figura 12. *Vista de la ciudad de Nápoles desde el puente de la Magdalena (1792)*

Fuente: Luiseri G.B.

³⁶ Savarese L. (1983). *Un'alternativa urbana per Napoli. L'area Orientale*. Nápoles: Edizioni Scientifiche Italiane, p. 35.

Vemos así, el antiguo Puente de *La Maddalena*, en su día una de las principales entradas a la ciudad y punto de vista privilegiado para la observación del paisaje, reducido actualmente a poco menos que una carretera secundaria entre el espacio edificado de la nueva vía Marina y el puerto; la *vanviteliana Caserma Bianchini*, antes elemento nodal con el área de la vía férrea, actualmente englobada en la fachada urbana de carácter periférico; el mercado del pescado de Cosenza, brillante ejemplo de arquitectura italiana de comienzos del siglo XX que, como parte de un más amplio plan de regeneración urbana nunca terminado, ha perdido su valor de posición; los antiguos edificios de los graneros, simplemente desaparecidos en modo definitivo. Notas al margen de una ciudad, fragmentos en espera de recomposición.

Y en el repensar en lo que ha quedado fuera de la ciudad como en un entero constituido por una multiplicidad de significados, en el tratar de enunciar en una única proposición esta gramática hecha de muchos pequeños enunciados, se ha mirado el territorio con otra mirada. Para reconstruir una figura unitaria del área de margen de la *Marinella*, en la investigación se ha procedido a buscar nuevas posibles modalidades relacionales: los diferentes elementos del área se recortan de los distintos mapas históricos y se recomponen en un mapa crono-morfológico, que ayuda tanto en la decodificación de los numerosos signos presentes en el área como en la posterior identificación de los temas de proyecto.

Lectura del área-proyecto y construcción del mapa crono-morfológico

Al considerar un área que puede identificarse a escala urbanística como un elemento *liminar* entre ciudad y puerto, el cambio del punto de vista del observador la reconoce ante todo como una superficie y no como una línea y, en segundo lugar, como una superficie "llena de". Se reconocen los elementos y se busca re-construir las relaciones para asignar a la "parte" en su conjunto una identidad específica, que se le reconoce. Esta finalidad se desarrolla dentro del seminario de lectura proyectual a través de una serie de operaciones que en un primer momento buscan identificar los materiales y las formas con que reconocer su posible figura. El objetivo de la investigación del seminario ha sido no tanto el buscar una posible respuesta para el área, sino más bien la reformulación de una pregunta que pudiera plantearse a través de un posible proyecto intermedio para ella. La identificación del área-proyecto y su reconocimiento no constituyen, por tanto, el dato del que partir, sino el resultado de su representación. En este sentido han sido operaciones fundamentales las destinadas a la *perimetración*, que en la operación de lectura significa reconocer su extensión física, pero también el límite entre el estado de hecho y el estado de proyecto, entre lo ya dado y lo que hay que hacer (Spirito, 2011)³⁷.

³⁷ El proceso de lectura y la construcción del mapa crono morfológico, como ya se ha insistido, deben considerarse el momento de fundación del proyecto urbano: estas dos operaciones pueden definirse como procesos abiertos, en que los elementos de transformación pueden deducirse a partir de la inmediatez de la figura re-diseñada. Y en esto estriba aquel carácter "intermedio" del proyecto urbano que se pone constantemente a punto en varios niveles. Uno de estos, el más inmediato, lo quiere intermedio entre las distintas escalas de proyecto, entre la urbanística, atenta a las estrategias

En primer lugar, se ha identificado el área, utilizando el antiguo mapa del Duque de Noja, por "exclusión"³⁸ con respecto a otras. El área, desde sus orígenes, ha sido reconocida como no perteneciente a la ciudad intramuros, en el límite del sistema organizado para trazados de la llanura aluvial, pero sin ser parte de la playa ni del sistema costero vesubiano que se comenzaba a medir a través de una secuencia de puntos bastante regular.

También en el estado actual, el área se identifica como tal más que por el hecho de estar comprendida entre el recinto portuario y el borde de la carretera, por el hecho de que presenta un carácter distinto, tanto con respecto al área del puerto como con respecto al tejido de recintos industriales y, obviamente, con respecto a la ciudad histórica: incluso si dichos bordes no estuvieran físicamente presentes, como ocurría antiguamente, la diferencia entre esta superficie y sus adyacentes es de por sí suficiente para reconocer su carácter específico. Pero, para hablar de esta especificidad no ha bastado con identificar su *perimetración* por exclusión, sino que ha sido necesario hacer interna también la operación de *perimetrar*, procediendo con una operación de de-limitación, porque sólo delimitando el espacio que se ha ocupado se logra concebirlo como otra cosa. La de-limitación se hace operación capaz de contener "*estructuras diferenciadas en una perimetración perceptible que realiza unidad en el interior y separa de ello lo que es externo: puede definirse por el plano horizontal; por una pared (recinto), por puntos o polos; también los elementos naturales (morfológicos, líneas, superficies) concurren por sí solos o con las construcciones, en la identificación de un espacio*".³⁹

¿Cuáles son los elementos a través de los cuales se ha definido la *perimetración* de esta área? Ante todo, es interesante notar que dichos elementos, y nunca como en este caso, presentan una doble condición de *liminaridad*, derivada de la necesidad de delimitar un área que es de por sí límite urbano de distintos sistemas. En la delimitación de la zona concurren elementos de diferente naturaleza y pertenecientes a distintos tiempos, leídos como aferentes a tres sistemas, los dos primeros lineales, el otro de área: el borde que sigue *vía Marina*, como ejemplo de transición entre la ciudad industrial y el área en sí; los elementos de confín entre el puerto y la ciudad; la superficie de margen que se determina entre ellos. La hipótesis que la investigación propone a través de la construcción de un mapa formado por fragmentos es que ese mapa sea el punto de partida de una serie de transformaciones que, con el paso del tiempo, conducen, a través de procesos de

conjuntas de la ciudad, y el proyecto arquitectónico, en que las soluciones de composición y lingüísticas se concretan en el dato físico del objeto específico. La escala del proyecto urbano, a su vez hace visibles las soluciones proyectuales a una escala intermedia, fijando los temas de proyecto y especificando sus caracteres, comenzando a dar forma a las soluciones de la escala urbanística e insistiendo en una "prescripción" para la escala arquitectónica.

³⁸ Para el concepto de "exclusión", véase Zanini: "*excluire significa literalmente "cerrar fuera", tener alejado, separado, hacer nula la posibilidad de figurar o de ocurrir (...) Limitar un espacio trazando sus confines es un intento de anular la posibilidad de que en su interior pueda ocurrir algo no querido, imprevisto, haciéndolo si no imposible, al menos muy improbable. Pero esa misma traza puede también significar que alguien que no forma parte de ese espacio "figure", de modo que pueda asumir un papel y, en última instancia, existir.*" en Zanini P. (1997). *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*. Milano: Mondadori, p.55.

³⁹ Spirito F. (2011). "Saper leggere", *Materiali di Ricerca*, n.7, CUEN 2011, p.98

derivación, a la re-disposición de los fragmentos mismos para formar relaciones nuevas e inesperadas. A continuación, identificaremos la propuesta por elementos de los distintos temas de proyecto.



Figura 13. Mapa crono-morfológico del área de estudio. Primera etapa: perimetración

Fuente: Elaboración propia

- EL BORDE entre los frentes de *via Amerigo Vespucci* y *via Alessandro Volta*.

El límite del área siguiendo la infraestructura vial que prosigue la Marina se lee como una línea en la que se concretan algunos puntos. En la definición del segmento de interés de esta línea concurren tres elementos deducidos del mapa del Duque de Noja. El *Castillo del Carmine*, que ya no existe, y del que ahora sólo sobreviven algunos restos de sus fortificaciones, dejados en el centro de *via nuova Marina* a modo de isleta divisoria del tráfico: en su configuración actual, dichos "fragmentos" no contribuyen a la *perimetración* del área, ya que han sido englobados en la infraestructura vial, mientras la imagen planimétrica del fuerte, si bien representa físicamente la delimitación del centro antiguo y su antiguo cierre, tal como está dibujada, parece querer constituir la referencia con respecto a la cual efectuar un *offset* del límite del centro antiguo e identificar un posible elemento-bisagra entre este y el área *buffer* bajo examen. Su diseño en forma de patio sugiere además, por analogía, la configuración de un nuevo espacio público abierto, sistema de entrada/salida entre los límites de las dos partes. El segundo punto de referencia en la medición del tramo está constituido por el edificio de la *Caserma Bianchini*, actualmente en el punto de inflexión entre *via Amerigo Vespucci* y *via Alessandro Volta*: la re-proposición de su antigua imagen, traducción arquitectónica de la confluencia de los antiguos cauces, trae consigo el potencial de conexión urbana con el área de la actual estación ferroviaria. El

último elemento puntual, que mide la longitud del tramo, pertenece a la línea pero en parte resulta externo a la superficie del área: se trata de la *iglesia de Sant'Erasmo ai Granili*, allí donde *via Sant'Erasmo* se ensancha para permitir su propia confluencia con la calle principal, *via Alessandro Volta* y donde, de frente, termina la calle del Puente de *La Maddalena*. La iglesia, tal cual se ve en el mapa del Duque de Noja, se encontraba en una posición estratégica con respecto al final del puente y al comienzo de la que era calle interna hacia la llanura oriental: frente a ella, una manzana cuadrangular contribuía a la definición de un ensanche. Con el corte representado por *via marittima*, una reconfiguración de esta doble entrada podría reconsiderarse como un doble ensanche a la salida del área. A estos elementos puntuales y a la línea de la infraestructura vial, se añaden elementos externos a la *perimetración*, como en el caso del frente del espacio edificado al otro lado de *via Alessandro Volta*, que constituye, con su grado de casi total impermeabilidad, una delimitación ya no tanto del área bajo examen como de la parte urbanizada en el confín con el área industrial.

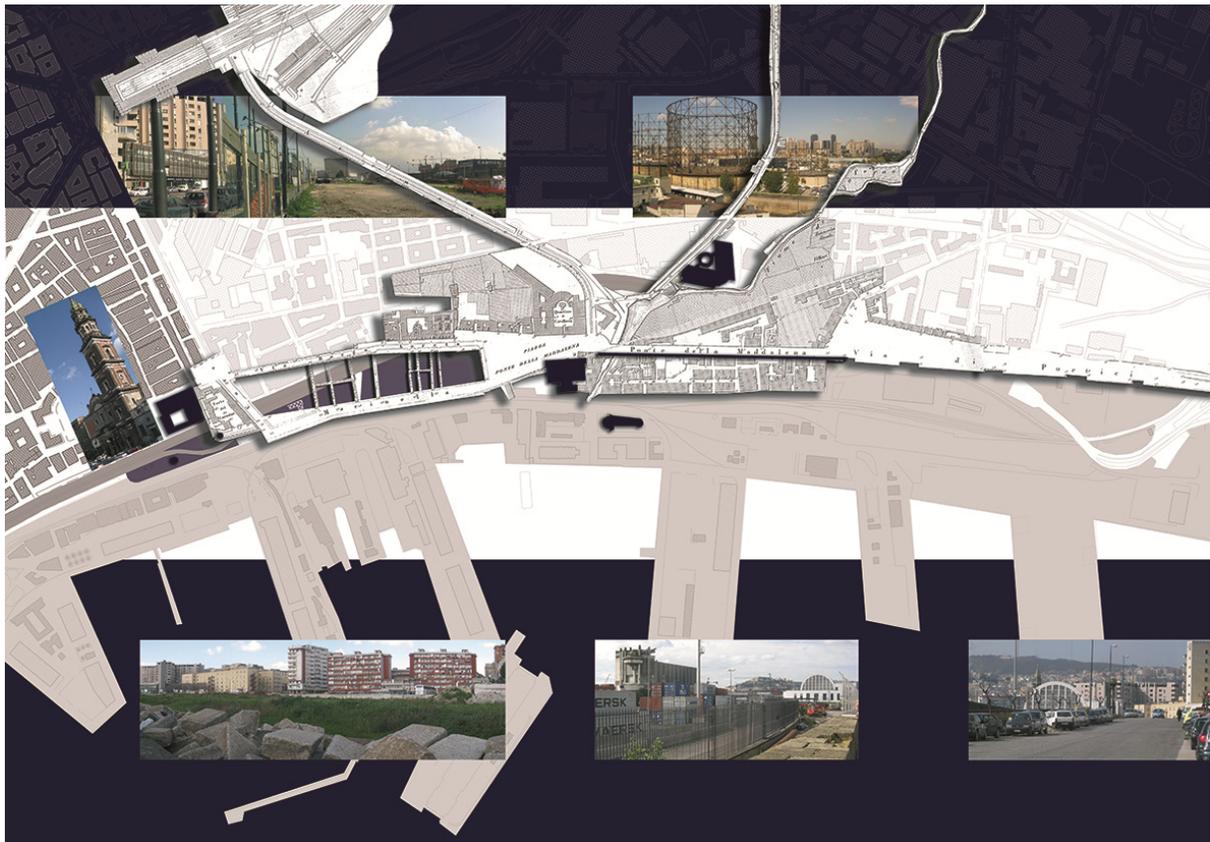


Figura 14. Mapa crono-morfológico del área de estudio. Etapa final

Fuente: Elaboración propia

En particular, el edificio del aparcamiento BRIN se presenta como elemento que cierra la secuencia del mosaico de recintos industriales más al norte, cuyos gasómetros se perciben ya como algo de "otro" con respecto a nuestra área, uno de los puntos notables de la ciudad contemporánea al cual mirar desde su margen. De este tipo de lectura surge la necesidad de no poder continuar

hablando de este sistema refiriéndolo únicamente a la infraestructura vial, sino que es necesario concebirlo como un borde en toda regla, diferente de una simple línea en el sentido de que, con respecto a ella, comienza a asumir un espesor que tiene en consideración los dos sistemas distintos con los que se relaciona. El límite del área a lo largo de *via Marina* se lee, por tanto, como un sistema en que los dos frentes de la calle, límites de otras tantas partes, se ensamblan en un nuevo borde que engloba la infraestructura vial.

- CONFÍN como arquitectura: la fachada del Puente de la Maddalena y el límite portuario.

El límite sur del área, que separa la ciudad y el puerto, se interpreta como confín. La partición que representa el confín entre las dos autoridades, municipal y portuaria, se mide en la longitud de la fachada del antiguo Puente de *La Maddalena* y en la verja del recinto del puerto. El lado sur del área considerada está de-limitado por el Puente de *La Maddalena*: tal como puede verse en sus más antiguas representaciones, y en particular en *la vista de Lusieri*, el puente no constituía originalmente una barrera hacia la playa, sino que, pese a que su función fuera garantizar el paso longitudinal hacia la ciudad, se presentaba como fondo de escenario, con su arcos, de una parte de playa utilizada como lugar de recreo. También en lo sucesivo, una vez construido el barrio de curtidores, el puente hacía de trámite en sentido transversal entre dos condiciones. Hoy, en cambio, la disminución de su altura y su carácter de calzada transitable, además de la anexión de los muelles portuarios, hacen que podamos considerar la antigua arquitectura del puente como descompuesta en dos partes: por un lado, la superficie transitable, el plano horizontal, que se hace pertenecer al área interna de nuestra figura; por otro, su fachada, el plano vertical, que, junto con la verja de la infraestructura portuaria, constituye el verdadero confín entre la ciudad y el puerto. En el mapa, se representa entonces en axonometría únicamente la antigua fachada del puente, mientras la parte transitable se hace pertenecer a la superficie interna, para remarcar desde el primer momento la diferenciación de los temas de proyecto para una fragmento que, perdido su valor originario, necesita encontrar configuración dentro de una organización más amplia. Al final de la medida de la fachada del puente, la función de separarse de la ciudad corresponde únicamente al recinto del puerto. Este límite sur, con carácter de confín, tiene en su naturaleza "bifronte", es decir, de límite tanto del puerto como de la ciudad, la reconfiguración más oportuna. Sobre todo en este último caso, se tiende a considerar el rediseño de esta línea como un auténtico confín, que pueda darnos la oportunidad de interpretar en clave arquitectónica este elemento.

- La SUPERFICIE del "espacio-margen"

Una vez identificados los elementos *liminares* del área, se reconoce paralelamente en su interior la superficie: espacio-margen ya de por sí suficiente para ser reconocido por su propia especificidad, entendida esta vez como superficie de paso tanto longitudinal, con respecto a la entrada de la ciudad histórica, como transversal, con respecto a la unión en el plano vertical a lo largo del muelle del puerto. Un gran vacío espera su configuración en relación con los dos grandes elementos de la *Caserma Bianchini* y del *Mercato* del pescado que, perdidos sus valores arquitectónicos y urbanos originales, aparecen como

"apoyados" sobre la superficie. Ya no conectados en una globalidad coherente, los fragmentos autónomos (las construcciones ya existentes del mercado del pescado, de la *Caserma Bianchini* y de la superficie del propio puente de *La Maddalena*), interpretados como si fuesen las *follies* de Tschumi, se recombinan mediante una serie de permutaciones de significado y de forma, al ser considerados como "notaciones arquitectónicas". Demolidos los componentes tradicionales del hacer arquitectónico, para Tschumi el re-ensamblado de estas "notas al margen" de lo que puede ser considerado un texto arquitectónico se efectúa mediante una práctica disyuntiva donde los hechos urbanos pueden también no conectarse y las relaciones de conflicto a veces se mantienen deliberadamente, rechazando la síntesis y la totalidad (Tschumi 2006). Esto lleva a reevaluar el posible significado de la superficie de margen que habíamos identificado: ya no se trata de una superficie indistinta sobre la que parecen flotar algunos objetos apoyados en ella, sino de una superficie cuyo rediseño del suelo pueda consentir un nuevo modo de percibir y usar el área y sobre la cual los fragmentos preexistentes están anclados con un principio de yuxtaposición que no pretende jerarquizar o dar orden a los elementos, sino únicamente aportarles un nuevo espacio donde sigan instituyendo autónomamente sus propias relaciones con el paisaje. La superficie se considera como una "superficie de excavación", en el sentido de Eisenman, de la cual se hacen aflorar antiguas memorias. Afloran así en este caso los antiguos trazados de la aldea Loreto tal y como aparecen configurados en el *mapa Schiavoni-Giambarba*: los llenos son "erosionados", mientras la permanencia de los trazados prefigura un posible rediseño de la superficie para facilitar el paso sobre la misma y para la conexión con la vía marítima, pero sobre todo se lee como una malla en la que se engarzan los elementos pre-existentes al igual que el proyecto de lo nuevo, todavía enteramente por definir. La flexibilidad a que se presta la interpretación de este trazado permite no bloquear las arquitecturas presentes según elementos y ejes que dan prioridad a su direccionalidad y a su puesta en relación. La voluntaria ausencia de algunas de ellas está en su propia naturaleza de ser "notas al margen", funcionando, como diría Tschumi, conforme a procesos de deslocalización, pero permitiendo el reconocimiento de una nueva figura que rediseñe esa distancia.

Notas al margen: una posible reescritura

La identificación tanto de los elementos *liminares* como de la superficie interna lleva a efectuar algunas consideraciones de carácter más general sobre la unicidad. En primer lugar, sobre la posición del área en relación con la ciudad histórica: su carácter de *buffer*, en la acepción de "área tampón", intermedia entre dos condiciones, se reconsidera con respecto a la posición y el valor de sus componentes. Y, en efecto, antes incluso de ser considerada como el "espacio entre", hemos visto cómo sus elementos contribuyen a la verificación de su derivar de otros espacios como "margen de": confín del puerto, borde del área industrial, cabecera del centro antiguo. Por este motivo, la superficie interna es la suma de todos sus *offset*, las desviaciones que indican la diferencia con respecto al sistema de referencia. Estas desviaciones, sin embargo, en el caso bajo examen aparecen completamente distintas con respecto a los otros sistemas. En el caso del límite de

la ciudad histórica, por ejemplo deberíamos considerar la medida de la distancia entre la antigua muralla de confín y el posterior desarrollo de espacio edificado extramuros, distancia que encuentra en el carácter de simulada espina central de *Corso Garibaldi* un tema de referencia bien distinto al caso del margen, con respecto al cual es tan solo el elemento puntual del *Carminè* lo que define el punto de cierre. También porque, incluso antes de que el área asumiese su actual configuración, como muestra la planimetría del Duque de Noja, el dibujo de la línea de costera ya hace prevalecer la direccionalidad paralela al mar y le confiere su prevalente dimensión longitudinal. A lo largo de la línea costera, en resumidas cuentas, y sin considerar las enormes transformaciones que comporta una construcción como las infraestructuras portuarias, estas áreas asumen un carácter específico con respecto al hecho de "marginar" la ciudad a lo largo del mar. En el margen del puerto, el área de *La Marinella* asume así el encanto de último lugar de la ciudad todavía por habitar antes su fin. El tipo de lectura propuesto y el mapa crono-morfológico elaborado dan pie a un carácter prescriptivo, dejando como legado para una posterior especificación de proyecto el fruto de un proceso donde la inmanente simultaneidad de los tiempos y la erosión de algunas de sus partes construyen una figura que está en la base del proyecto arquitectónico de cada elemento con que hacer margen en la ciudad contemporánea.



Figura 15. Elementos de borde, confín y superficie que salen del mapa crono-morfológico

Fuente: Elaboración propia

6 CONCLUSIONES

Distintas formas de organización espacial han dado forma, en el curso del tiempo, a las ciudades que habitamos. De aquellas *formae urbis*, sabemos hoy nombrar las distintas partes, reconocer las lógicas que han estado en la base de su transformación, identificar las relaciones que dan forma a sus figuras. De la ciudad del tiempo contemporáneo, a menudo sólo logramos hablar en términos negativos, o a definirla por *différance*: ya no es una ciudad histórica, ya no es una metrópolis, ya no está (para esta tesis) basada en las tradicionales lógicas de oposición centro/periferia, ambiente natural/construido, ya no es (a veces) una ciudad "sólida", ya no es (para algunos) ni siquiera "ciudad". Partiendo de la consideración de que, por contra, la ciudad "es" todavía, y es, sobre todo, un hecho físico, se ha afrontado la cuestión de la existencia de una "tercera especie", de aquellos territorios que actualmente "de-liran", saliéndose de los límites de sus partes ya consolidadas, en espera de ser devueltos al interior de un atlas de formas de ciudades como lugares de nuestro tiempo.

Las modalidades de estudio hasta ahora adoptadas para estas áreas perseguían el objetivo de preservar la ciudad tanto de factores externos como de su expansión: durante buena parte del siglo pasado, se ha seguido "tamponando" el crecimiento de las ciudades conforme a lógicas que, a menudo incapaces de entrever el potencial de las áreas de margen, no preveían para ellas un diseño que no fuese únicamente vacío. La identificación de los elementos, que constituyen en su conjunto los distintos modos de "hacer margen", ha mostrado, en cambio, que la construcción física de la arquitectura puede contribuir no sólo a su rediseño, sino también a una nueva manera de habitarlos: la operación definitoria (y en nada definitiva) de estos espacios contempla la revancha en campo arquitectónico de algunos elementos generalmente vistos como obstáculos a la construcción de la ciudad. Se ha llegado, de hecho, a identificar el espacio "Marginal" de la ciudad de Oporto como lugar en buena medida emblemático para la construcción de una nueva manera de entender el espacio público, donde las distintas formas de asomar la ciudad al agua, constituyen otras tantas modalidades del estar y del atravesar el territorio.

Reconfigurar límites, dar dignidad a los confines, dar espesor a los bordes, son todos ellos modos de proyectar una distancia que se advierte entre partes de ciudad distintas, como una condición ambigua y que desorienta. Las áreas de margen se configuran como las nuevas superficies sobre las que se puede actuar una vez adquirida la comprensión de que se trata de materiales que componen la ciudad, y que es posible configurarlas a través de los mecanismos de transformación. La capacidad de trabajar sobre sus distintos elementos no puede prescindir de un cambio del punto de vista con que observarlas: las operaciones en curso en las áreas aledañas al puerto de Marsella, márgenes del puerto y márgenes del casco antiguo, tienen un potencial de rescate porque se ha comenzado a verlas como una parte urbana capaz de configurar una nueva "ciudad en la ciudad".

Así, en el caso de Nápoles, se ha tratado de llamar la atención sobre uno de los posibles márgenes de la ciudad a reconfigurar, llegando a construir, a través de la operación de lectura y de las técnicas de representación experimentadas, una

prescripción que apunta a definir los temas del proyecto urbano. La investigación se sostiene con referencias de naturaleza teórica y práctica, entre las más discutidas pero también más apreciadas en el marco del debate de la disciplina, pero ella misma se considera soporte para la actualización de las prácticas institucionales: la perimetración de un área, por ejemplo, podría pasar a completar la identificación de los ámbitos de transformación de un instrumento regulador; la identificación de los temas de proyecto podría constituir la base para las directrices de un posible documento preliminar a la elaboración de proyectos (ayudando a focalizar la complejidad de las cuestiones que el desarrollo de ese tema exigiría); la interpretación de los elementos puntuales podría aportar indicaciones (aunque solo fueran parciales) en la definición de su papel y de su potencial transformación, incluso en un posible proyecto circunscrito únicamente al mismo elemento.

Pero, no menos importante, la presente investigación es un testimonio de que el proyecto urbano tiene, a menudo en distintas formas, la potencialidad de restituir a la ciudad, además de unos lugares hermosos, la comprensión de la existencia de esa belleza incluso más allá de donde, a menudo, estamos habituados a buscarla.

7 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALISIO, G.; VALERIO, V. (1983). *Cartografia napoletana dal 1781 al 1889. Il regno di Napoli, la terra di Bari*. Napoli.
- ALISIO, G.; IZZO, A.; AMIRANTE R. (dir.). (1987). *Progetti per Napoli*. Napoli: Guida.
- ALISIO, G.; BUCCARO, A. (1999). *Napoli Millenovecento. Il catasto terreni e fabbricati (1899-1902)*. Napoli: Electa.
- AMIRANTE, R.; BRUNI, F.; SANTANGELO M.R. (1994). *Il porto*. Napoli: Electa.
- ANSELMINI, A. (1996). "La galassia urbana e il primato dell'architettura", *Area*, nº 26, mayo-junio 1996. Milano: Motta Editore.
- APARICIO GUIZADO, J.M. (2010). *Extra – entre – intra*. Madrid: Maireia Libros.
- BAUMAN, Z. (2003). *Modernità liquida*. Roma-Bari: Laterza.
- BECQUARD, D. (dir.) (1996). *Marseille, 25 ans de planification urbaine*. La Tour d'Aigues: Editions de l'Aube.
- BENJAMIN, W. (1986). *Parigi, capitale del XIX secolo. I passages di Parigi*. Torino: Einaudi.
- BERGER, J. (2003). *Sul guardare*. Milano: Mondadori.
- BERTONCELLO, B.; DUBOIS, J. (2010). *Marseille Euroméditerranée. Accélérateur de métropole*. Marseille: Editions Parenthèses.
- BISOGLI, S.; RENNA, A. (1965). "Introduzione ai problemi di disegno urbano nell'area napoletana", *Edilizia Moderna*, n. 87-88. Milano: Edizioni Tecniche Moderne.
- BLOCH, E. (1992). *Eredità del nostro tempo*. Milano: il Saggiatore.
- BOERI, S. et al. (2003). *Multiplicity USE. Uncertain States of Europe*. Milano: SKIRA.
- BOLLETTINO DEL DIPARTIMENTO DI PROGETTAZIONE URBANA UNINA "FEDERICO II." (2000). "Le aree di margine della città consolidata", nº6. Napoli.
- BONILLO J.L.; BORRUEY R. (1991). *Marseille, ville et port*. Marseille: Parenthésés.
- BRUSATIN, M. (2005). "Stati liquidi dell'architettura", *Lotus*, n.125/2005, "Liquid Architecture". Milano.
- BUCCARO, A. (1985). *Istituzioni e trasformazioni urbane nella Napoli dell'800*. Napoli.
- CACCIARI, M. (2009). "La città". Verucchio (RN): Pazzini.
- CANNATÁ, M.; FERNANDES, F. (2002). *Formas Urbanas*. Matosinhos: Exponor.
- CALVINO, I. (1993). *Le città invisibili*. Torino: Einaudi.
- CARERI, F. (2006). *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*. Torino: Einaudi.
- CORBOZ, A. (1988). *Ordine sparso. Saggi sull'arte, la città e il territorio*. Milano: Franco Angeli.
- CROTTI, S. (dir.) (1998). *Per un'architettura urbana*. Bergamo: Edició Provincia di Bergamo.
- DE FUSCO, R. (1978). *Segni, storia e progetto dell'architettura*. Bari: Universale Laterza.
- DE LA VILLE SUR-YLLON, L. (1898). "Il ponte della Maddalena". En *Napoli Nobilissima*, Vol. VII. Napoli.
- DE POLI, A. (dir.). (2008). *Enciclopedia dell'Architettura*. Milano: Motta.

- DERRIDA, J. (2008). *Adesso l'architettura*. Milano: Scheiwiller Libri.
- DERRIDA, J. Eisenman P. (1997). *Chora L Works*. New York: The Monacelli Press.
- DE SOLÁ MORALES, M. (2006). *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili
- DESVIGNE, M. (2011). "Epaissir les lisières" [en línea]. En NOUVEL, J.; DUTHILLEUL, J.M.; CANTAL-DUPART M. *Naissance et renaissance de mille et un bonheurs parisiens* <http://www.legrandparis.net>. [Consulta: 18 de octubre de 2011]
- DI DOMENICO, C. (dir.) (2004). "L'area-progetto". En F. Spirito (coord.) *I materiali di ricerca*. Napoli: CUEN.
- DI STEFANO, R. (1971). "Storia, Architettura e urbanistica dalla seconda metà dell'800 ad oggi". En *Storia di Napoli*. Napoli.
- DOMINGUES, A.; NONELL, A.G.; TAVARES R. (1994). "Oporto". En *Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat.
- DUQUE, F. (2004). "La Mepolis". En AZUA, FELIZ DE, *La arquitectura de la no-ciudad*. Cuadernos de la Catedra Jorge Oteiza. Navarra: Universidad pública de Navarra.
- DURBIANO, G.; ROBIGLIO, M. (2003). *Paesaggio e architettura nell'Italia contemporanea*. Roma: Donzelli Editore.
- EISENMAN, P. (1988). "Architecture as a second language: the text of between". Chicago: 1988. En CIORRA P., *Peter Eisenman*. Milano: 1993.
- EISENMAN, P. (2009). *La base formale dell'architettura moderna*. Bologna: Pendragon.
- FATIGATO, O.; VISCIONE, S. (dir) (2008). "La composizione urbana". En F. Spirito (coord.) *I materiali di ricerca*. Napoli: CUEN.
- FAUP, FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DO PORTO (1998). *Cidades e frentes de água*. Porto: FAUP.
- FERRARA, F.; SCALA, P. (dir) (2006). "Il sopralluogo". En F. Spirito (coord.) *I materiali di ricerca*. Napoli: CUEN.
- FRANCE, MINISTERE DE L'EQUIPEMENT. DIRECTION DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME et al. (1994). *Marseille Euromediterranée. Un nouvel imaginaire de la ville*. Paris: Les Editions Villes et Territoires.
- FOUCAULT, M. (2006). *Utopie eterotopie*. Napoli: Cronopio.
- GAMBARDELLA, C. (2010). "300 mt". En *DROMOS*, n.1/2010, Libro periodico di Architettura. Genova: il nuovo melangolo.
- GARREAU, J. (1991). *Edge City. Life on the New Urban Frontier*. New York: Doubleday.
- GASPARRINI, C.; SASSANELLI V. (2010). "New York. Manhattan. Il parco lineare della High Line". En *Monograph.it*, n.2, Maggio 2010. Barcelona: Laboratorio Internazionale Editoriale.
- GAUTHIEZ, B. (2003). *Espace Urbain. Vocabulaire et morphologie*. Paris: mONum Ediction du Patrimoine, Inventaire general des monuments et des richesses artistiques de la France.
- GAZAPO, D; LAPAYESE C. (2009). *La construcción del paisaje...entre la interioridad y la exterioridad*. Pamplona: DAPP Publicaciones Juridicas.
- GINZBURG, C. (1992). *Miti, emblemi, spie. Morfologia e storia*. Torino: Einaudi.
- G.I.P.C. (2008). *Acciones Conceptuales en el paisaje. Dimensiones de la memoria*. Madrid: Mairia Libros.

- GIRARD R.; TAMISIER C. (2000). "Les enjeux du boulevard littoral pour Euroméditerranée, Mobilité, paysage et espace public dans la région urbaine de Marseille", *Agam*, septiembre 2000.
- GONTIER, C.; GUILLERMIN, B. (1994). *Le port dans la ville: données d'une osmose*. Marseille: Editions Agam.
- GRANDE, N. (2002). "Passeio Atlantico: tres faces de um projecto urbano". En GABINETE COORDENADOR DO PROGRAMA POLIS, *Passeio Atlantico*. Lisboa.
- GREGOTTI, V. (1999). *Identità e crisi dell'architettura europea*. Torino: Einaudi.
- GREGOTTI, V. (1966). *Il territorio dell'architettura*. Milano: Feltrinelli.
- GREGOTTI, V. (1984). "Modificazione". En *Casabella*, n. 498/9. Milano: Mondadori.
- GUEDES MARQUES (2004). "Intervenção em Matosinhos" en *Intervenção do Programa Polis em Matosinhos*. Matosinhos (Portugal): Edição POLISMATOSINHOS.
- HERNANDEZ LEON, J.M. (2010). "Paralaje y lucha de clases". En *Iluminaciones*, n.3, diciembre 2010, Madrid: Círculo de Bellas Artes y Fundación Arquitectura y Sociedad. Guerrero Ediciones.
- ILEX, LYON, Y. et al. (2005). "Euroméditerranée. Recueil de projects. Document provisoire". April 2005.
- KELLER, E. (2003). *Chronomorphology: active time in architecture. Columbia University GSAPP 3rd year design studios 1999-2003*. New York: Trustees of Columbia University.
- KOOLHAAS, R. (1978). *Delirious New York: a retroactive Manifesto of Manhattan*. London: Academy Editions.
- KOOLHAAS, R. (1995). "Field Trip". En KOOLHAAS, R.; MAU B., S, M, L, XL. New York: The Monacelli Press.
- KOOLHAAS, R. (2006). *Junkspace*. Macerata: Quodlibet.
- KOOLHAAS, R. (2010). *Singapore Songlines. Ritratto di una metropoli Potemkin...o trent'anni di tabula rasa*. Macerata (Italia): Quodlibet.
- LEFEBVRE, H. (1974). *La production de l'espace*. Paris: Anthropos.
- LYNCH, K. (2006). *L'immagine della città*. Venezia: Marsilio.
- LUCCI, R. (1999). *Percorsi del progetto urbano*. Bologna: Kappa.
- MAROTO RAMOS, J. (2010). *Limite y ocupacion*. Madrid: Mairia Libros.
- MEYER, H. (1999). *City and Port. Urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*. Utrecht (Holanda): International Books.
- MERLEAU-PONTY, M. (2003). *Fenomenologia della percezione*. Milano: Bompiani.
- MIANO, P. (dir), (1991). *Tecnonapoli: Nuove forme di sviluppo e ridisegno urbano*. Manduria (TA): Laicata Editore.
- MONNINGER M. (1992). "Berlino: progetti per Potsdamer – Leipziger Platz". En *Domus*, n° 734/1992. Rozzano (MI): Editoriale Domus.
- NEL-LO, O., (1998). "Los confines de la ciudad sin confines". En *La ciudad dispersa*. Barcelona: CCCB.
- NOVAK, M. (1992). "Liquid Architectur in Cyberspace". En BENEDIKT, M. (dir.) *Cyberspace: First step*. Cambridge (MA): The MIT Press.
- PACHECO, H. (1984). *Porto*. Lisboa: Editorial Presença

- PAGANO, L. (2001). *Periferie di Napoli*. Napoli.
- PALAZZO, D.; TREU, M.C. (2006). *Margini. Descrizioni, strategie, progetti*. Firenze: Alinea.
- PEREC, G. (1989). *Specie di spazi*. Torino: Bollati Boringhieri.
- PERULLI, P. (2009). *Visioni di città: nuove forme dell'ordinamento spaziale*. Torino: Einaudi.
- PETTI A. (2007). *Arcipelaghi e enclave: architettura dell'ordinamento spaziale contemporaneo*. Milano: Mondadori.
- PEZZA, V. (2002). *La costa orientale di Napoli*. Napoli: Electa.
- PILOIX, C. (1999). "La relation ville-port: le cas marseillais". En *Actes de Conférences de Voltri. La planification dans les villes portuaires*. Le Havre (Francia): AIVP, Mayo 1999.
- PISCOPO, C. (2008). *Architettura. Il gioco della figura*. Napoli: CUEN.
- POLLAK, L. (2006). "Il paesaggio per il recupero urbano". En *Lotus*, n.128/2006, *Reclaiming Terrain*. Milano: Editoriale Lotus.
- PORTAS, N. (1969). *A cidade como arquitectura*. Lisboa: Livros Horizonte.
- PORTAS, N. (2008). "Los waterfronts contemporáneos. Una reflexión sobre políticas, procesos y espacios". En COLEXIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE GALICIA, *El Espacio litoral*. A Coruña (España).
- PRIVILEGGIO, N. (dir.) (2008). *La città come testo critico*. Milano: Franco Angeli.
- RAMOS, L. (1994). *História do Porto*. Porto: Porto Editora.
- RICCI, M. (dir.) (1996). *Figure della trasformazione*. Roma: Edizioni di architettura.
- RIZZI, R. (dir.) (2009). *Peter Eisenman. La fine del classico*. Milano: Mimesis
- ROMANO, M. (2008). *La città come opera d'arte*. Torino: Einaudi.
- RONCAYOLO, M. (1966). *Marseille: les territoires du temps*. Paris: Editions locales de France.
- ROSSI, A. (1966). *L'architettura della città*. Padova (Italia): Marsilio.
- ROWE, C.; KOETTER, F. (1983). *Collage City*. Cambridge (EE.UU.): First MIT Press Paperback Edition.
- SALGADO J., (2002). "Memoria dos lugares". En GABINETE COORDENADOR DO PROGRAMA POLIS, *Passeio Atlantico*. Lisboa.
- SAMONÀ G., (1971). "Il futuro dei nuclei antichi della città e l'esperienza urbanistica dell'eterogeneo". En *Il fenomeno della città nella vita e nella cultura d'oggi, Quaderni di San Giorgio*, n.31-32. Firenze: Sansoni Editore.
- SAVARESE, L. (1983). *Un'alternativa urbana per Napoli. L'area Orientale*. Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane.
- SHIELDS, R. (1991). *Places on the margins. Alternative geographies of modernity*. London: Routledge.
- SECCHI, B. (2005). *La città del XX secolo*. Milano: Laterza.
- SECCHI, B. (2000). *Prima lezione di urbanistica*. Milano: Laterza.
- SEMERANI, L. (2009). "Figure del margine. Border-lines versus edge-land". En DAL FABBRO, A. *Astrazione e memoria. Forme e figure del comporre*. Napoli: Clean.

SONTAG, S. (2007). *Contra la interpretación y otros ensayos*. Barcelona: Random House Mondadori.

SCALA, P. (2008). *Elogio della mediocritas. La misura del progetto urbano*. Napoli: CUEN.

SPIRITO, F. (1993). *I "termini" del progetto urbano: sezione antologica dell'esperienza italiana 1919-1991*. Roma: Officina Edizioni.

SPIRITO, F. (2006). "Saper leggere". En F. Spirito (coord.). *I materiali di ricerca*. Napoli: CUEN.

TRÍAS, E. (1999). *La razón fronteriza*. Barcelona: Ediciones Destino.

TSCHUMI, B. (2005). *Architettura e disgiunzione*. Bologna: Pendragon.

UNESCO WORLD HERITAGE CENTRE, (2008). "Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention 2008". [en línea]. Paris: Enero 2008. <http://whc.unesco.org/en/guidelines> [Consulta: 18 de Mayo de 2011]

UNESCO WORLD HERITAGE CENTRE, (2008). "World Heritage Papers 25 World Heritage and Buffer Zones. Patrimoine mondial et zones tampons" [en línea]. Paris: Enero 2008. <http://whc.unesco.org/en/guidelines> [Consulta: 18 de Mayo de 2011]

URBANISTICA INFORMAZIONI (2010). Nº. 233/234 (Noviembre/Diciembre). Roma: INU Edizioni.

VENEZIA, F. (1984). "La costruzione del limite: un piano per Lauro", *Casabella*, 498/99. Enero-Febrero 1984. Milano: Electa.

ZANINI, P. (2000). *Il significato di confine. I limiti naturali, storici, mentali*. Milano: Mondadori.

ZIZEK, S. (2008). *Difesa dell'intolleranza*. Milano: La Feltrinelli.

LOS CUADERNOS DE INVESTIGACIÓN URBANÍSTICA publicados por el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio desde el año 1993, difunden bimensualmente aquellos trabajos de investigación realizados en el área del Urbanismo, la Ordenación Territorial, el Medio Ambiente, la Planificación Sostenible y el Paisaje, que por sus características, muchas veces de investigación básica, tienen difícil salida en las revistas profesionales. Su objetivo es la difusión en lengua española de estos trabajos, en el convencimiento de que es necesario potenciar el uso de este idioma entre el mundo científico para conseguir alcanzar ámbitos de difusión a los que, de otra forma, no se podría acceder.

Su formato no es el convencional de una revista de este tipo, con artículos de diferentes autores que, en realidad, abordan aspectos parciales de cada trabajo, muy adecuados para la difusión y el conocimiento rápido de los mismos, pero que no pueden profundizar demasiado debido a su limitada extensión, sino que se trata de amplios informes de la investigación realizada que ocupan la totalidad de cada número. Esto permite, sobre todo a aquellos investigadores que se inician, el tener accesibles los aspectos más relevantes del trabajo y conocer con bastante precisión el proceso de elaboración de los mismos.

La realización material de los Cuadernos de Investigación Urbanística está a cargo del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, garantizándose el respeto de la propiedad intelectual, pues el registro es siempre en su totalidad propiedad del autor. Está permitida su reproducción parcial en las condiciones establecidas por la legislación sobre propiedad intelectual citando autor, previa petición de permiso al mismo.

NORMAS DE PUBLICACIÓN

Las condiciones para el envío de originales se pueden consultar en la página web:
<http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/publicaciones/ciurpublicar.html>

FORMATO DE LAS REFERENCIAS

Monografías: APELLIDOS (S), Nombre (Año de edición). Título del libro (Nº de edición). Ciudad de edición: Editorial [Traducción castellano, (Año de edición), Título de la traducción, Nº de la edición. Ciudad de edición: editorial].

Partes de monografías: APELLIDOS (S), Nombre (Año de edición). "Título de capítulo". En: Responsabilidad de la obra completa, Título de la obra (Nº de edición). Ciudad de edición: Editorial.

Artículos de publicaciones en serie: APELLIDOS (S), Nombre (Año de publicación). "Título del artículo", Título de la publicación, Localización en el documento fuente: volumen, número, páginas.

Asimismo, se recuerda que el autor tendrá derecho a cinco ejemplares gratuitos.

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES/ACCESS TO PREVIOUS WORKS

La colección completa se puede consultar en color y en formato pdf en siguiente página web:
The entire publication is available in pdf format and full colour in the following web page:

<http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/publicaciones/ciurnumeros.html>

ÚLTIMOS NÚMEROS PUBLICADOS:

- 88 Francesca Lotta:** "Redes verdes y planeamiento urbanístico", 70 páginas, Mayo 2013.
- 87 M^a Cristina García González:** "César Cort y la cultura urbanística de su tiempo", 80 páginas, Marzo 2013.
- 86 Manuel Doval Abad:** "Indicadores morfológicos y funcionales de carácter territorial", 88 páginas, Enero 2013.
- 85 Javier Pérez Igualada:** "La introducción de la edificación abierta en Valencia", 80 páginas, Noviembre 2012.
- 84 Emilio Parrilla Gorbea:** "Madrid, ciudad de la ciencia", 90 páginas, Septiembre 2012.



PROGRAMA OFICIAL DE POSGRADO EN ARQUITECTURA

MASTER PLANEAMIENTO URBANO Y TERRITORIAL

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (UPM)

PREINSCRIPCIÓN DEL 15 DE MARZO AL 27 DE JUNIO

DIRECTOR DEL MÁSTER: Agustín Hernández Aja
PERIODO DE DOCENCIA: Septiembre 2010 -Junio 2011
MODALIDAD: Presencial y tiempo completo
NUMERO DE PLAZAS: 40 plazas
CREDITOS: 60 ECTS

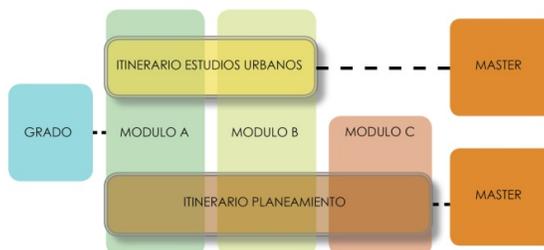
El Máster se centra en la comprensión, análisis, diagnóstico y solución de los problemas y la identificación de las dinámicas urbanas y territoriales en curso, atendiendo a las dos dimensiones fundamentales del fenómeno urbano actual: por un lado, el proceso de globalización y, por otro lado, las exigencias que impone la sostenibilidad territorial, económica y social. Estos objetivos obligan a insistir en aspectos relacionados con las nuevas actividades económicas, el medio físico y natural, el compromiso con la producción de un espacio social caracterizado por la vida cívica y la relación entre ecología y ciudad, sin olvidar los problemas recurrentes del suelo, la vivienda, el transporte y la calidad de vida. Estos fines se resumen en la construcción de un espacio social y económico eficiente, equilibrado y sostenible. En ese sentido la viabilidad económica de los grandes despliegues urbanos y su metabolismo se confrontan con modelos más maduros, de forma que al estudio de las técnicas habituales de planificación y gestión se añaden otras nuevas orientaciones que tratan de responder a las demandas de complejidad y sostenibilidad en el ámbito urbano.

El programa propuesto consta de un Máster con dos especialidades:

- Especialidad de Planeamiento Urbanístico (Profesional)
- Especialidad de Estudios Urbanos (Investigación Académica)

Se trata de 31 asignaturas agrupadas en tres módulos:

- MÓDULO A. Formación en Urbanismo.
- MÓDULO B. Formación en Estudios Urbanos e Investigación.
- MÓDULO C. Formación en Planeamiento.



PROFESORADO:

Fernando Fernández Alonso
 María Teresa Bonilla
 José Fariña Tojo
 José Miguel Fernández Güell
 Isabel González García
 Agustín Hernández Aja

Ester Higuera García
 Francisco José Lamiquiz
 Julio Pozueta
 Fernando Roch Peña
 Felipe Colavidas
 Luis Moya
 José María Ezquiaga
 Enrique Bardaji

Llanos Masía
 Carlos Verdaguer
 Ramón López de Lucio
 Enrique Villa Polo
 Carmen Andrés Mateo
 Álvaro Sevilla

ENTIDADES COLABORADORAS:



ci[ur]

CUADERNOS DE INVESTIGACIÓN URBANÍSTICA

urban

Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España



Ayuntamiento Real Sitio San Fernando de Henares

CONTACTO: masterplaneamiento.arquitectura@upm.es
www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/masters/index.html

Otros medios divulgativos del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio:

urban

REVISTA del DEPARTAMENTO de URBANÍSTICA y ORDENACIÓN del TERRITORIO
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA

PRESENTACIÓN SEGUNDA ÉPOCA

DESDE el año 1997, **URBAN** ha sido vehículo de expresión de la reflexión urbanística más innovadora en España y lugar de encuentro entre profesionales y académicos de todo el mundo. Durante su primera época la revista ha combinado el interés por los resultados de la investigación con la atención a la práctica profesional, especialmente en el ámbito español y la región madrileña. Sin abandonar dicha vocación de saber aplicado y localizado, la segunda época se centra en el progreso de las políticas urbanas y territoriales y la investigación científica a nivel internacional. Ayer y hoy, nuestro objetivo es contribuir al desarrollo de las técnicas y modelos de ciudad y territorio, desde una perspectiva crítica y conjugando las ventajas de nuestra posición en la encrucijada entre el Norte y el Sur globales, entre Europa, el Mediterráneo y Latinoamérica.

Apoyándose en cuatro vectores de interés –carácter generalista y transversal, espíritu crítico, visión regional de los procesos globales y recuperación de la memoria de la disciplina– la nueva **URBAN** se propone servir de espacio para un debate en el que la planificación se juegue sus condiciones de posibilidad. Frente a la deriva disciplinar de las últimas décadas, frente al desplazamiento paulatino del lugar social de la planificación urbana y territorial en los modos de gobierno, nos parece urgente replantear el papel que ésta merece en las economías políticas de la producción de espacio.

CONVOCATORIA PARA LA RECEPCIÓN DE ARTÍCULOS: nº6- Teoría urbana. Estados del arte

Sin una teoría urbana consistente nunca habrá buen urbanismo. Este problemático aforismo podría servir para abrir el debate que la revista Urban se propone albergar en un próximo número especial. La teoría urbana (teoría de la ciudad, teoría del proceso urbanizador) ha presentado una relación histórica compleja con la práctica de la planificación y las políticas de la ciudad y el territorio: anticipación de mundos más o menos felices, re-conocimiento pericial de fenómenos urbanos ya materializados, interpretación crítica que re-imagina el pasado y el presente de la ciudad y el territorio, abriéndolos a un nuevo horizonte... El trabajo teórico es, qué duda cabe, un indicador efectivo de la salud y orientación de la disciplina urbanística pero ¿es también un arma cargada de futuro? ¿Cabe aún idear teorías capaces de cambiar los hechos de un mundo urbano que se presenta cada vez más complejo, abigarrado y ajeno a cualquier indicio de racionalidad? ¿Debe la teoría conformarse, por el contrario, con adoptar una actitud de ‘testigo modesto’, buscar producciones de sentido en los intersticios de los discursos urbanos dominantes? ¿Qué perspectivas teóricas debemos perseguir, con qué herramientas conceptuales y en qué marcos intelectuales? ¿Cómo debe la teoría pensar su articulación con la práctica? ¿Qué tipo de teoría demanda nuestro mundo urbano en un contexto de crisis global? ¿En qué medida los ensayos por comprender la crisis pueden contribuir a ensanchar el campo teórico del fenómeno urbano?

Este número especial de la revista Urban pretende albergar aportaciones internacionales que exploren sistemática y críticamente los estados del arte en los distintos campos de la teoría urbana y los conecten a las tendencias más amplias de la teoría social contemporánea – de la planificación a la geografía, de la sociología a la historia y más allá, en el horizonte general del conocimiento técnico, las ciencias sociales y las humanidades. Serán especialmente bienvenidas las contribuciones que analicen corrientes actuales de reflexión sobre las intersecciones de ciudad, economía, sociedad, política, cultura, tecnología, naturaleza, medio ambiente, diseño, instituciones... Asimismo se espera que los autores consideren y problematicen la articulación entre teoría y práctica urbanística, recordando que ‘la experiencia sin teoría es ciega, pero también que la teoría sin experiencia es un mero juego intelectual’. En definitiva ¿cómo puede contribuir la teoría urbana a cambiar no sólo el conocimiento y discurso sobre la ciudad, sino también los propios procesos que

la sostienen y transforman? ¿Enfrenta el urbanismo un horizonte de ‘misericordia de la teoría’ o, por el contrario, cabe imaginar un futuro floreciente y un lugar propio para la teoría urbana en el campo más amplio de la teoría social?

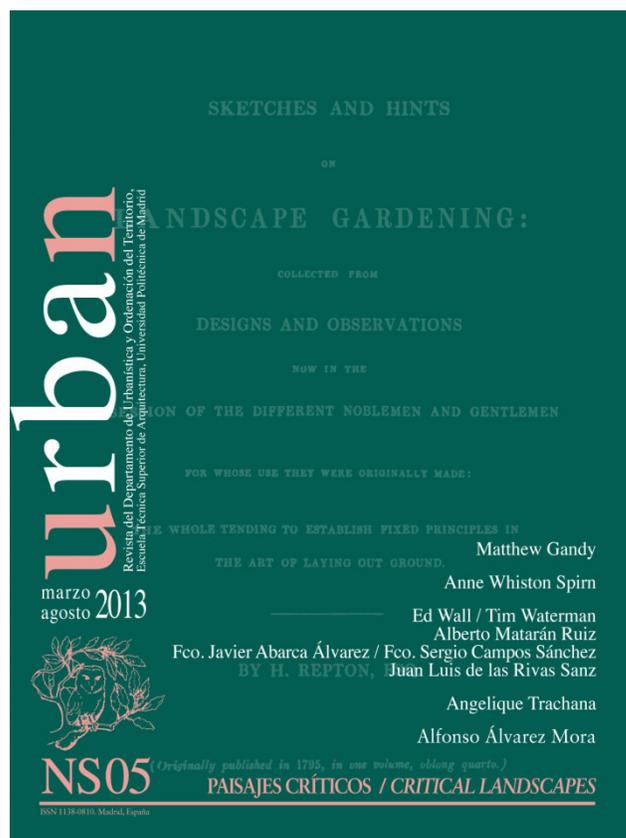
Fecha límite para la recepción de artículos: 15-04-2013

Por último, se recuerda que, aunque La revista **URBAN** organiza sus números de manera monográfica mediante convocatorias temáticas, simultáneamente, mantiene siempre abierta de forma continua una convocatoria para artículos de temática libre.

DATOS DE CONTACTO

Envío de manuscritos y originales a la atención de Álvaro Sevilla Buitrago: urban.arquitectura@upm.es

Página web: <http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/public/urban/info.html>



Consulta y pedido de ejemplares: ciur.urbanismo.arquitectura@upm.es

Web del Departamento de Urbanística y ordenación del Territorio: <http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo>

Donde figuran todas las actividades docentes, divulgativas y de investigación que se realizan en el Departamento con actualización una actualización permanente de sus contenidos.

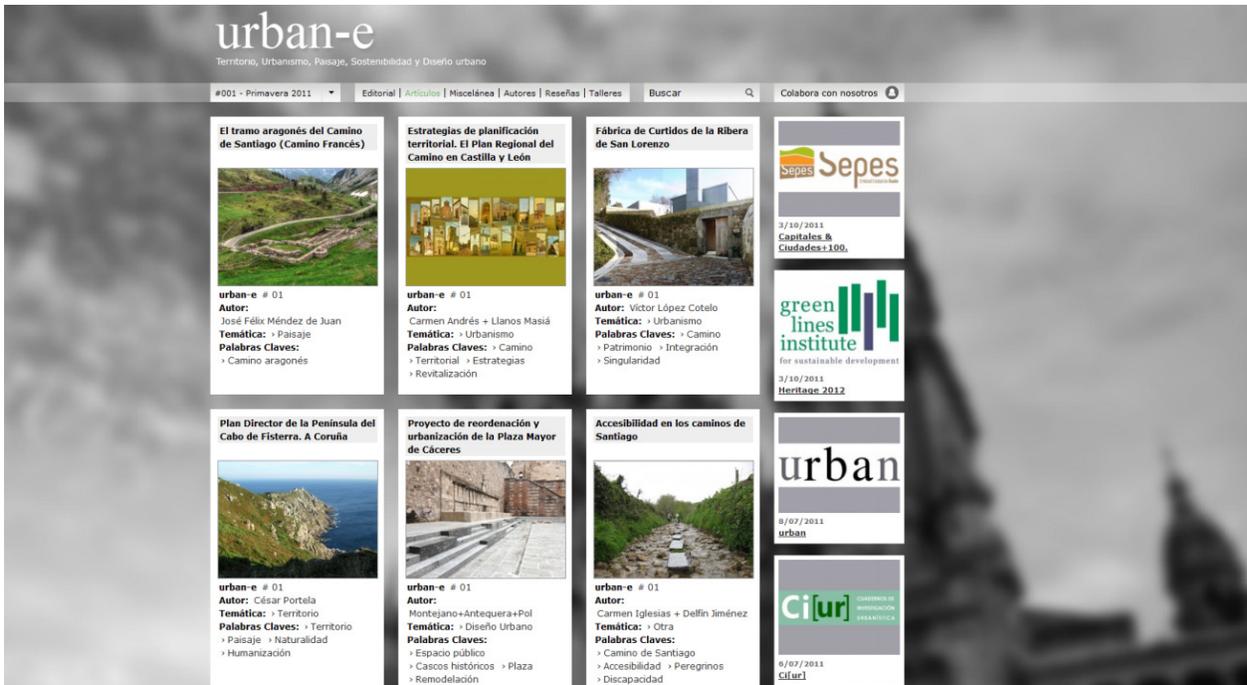
urban-e

Nace urban-e como hija de la revista académica urban y como colaboradora en la tarea de difundir el debate urbanístico con un enfoque que trata de establecer puentes entre el ámbito teórico y la intervención en la realidad, mediante el análisis de actuaciones ya realizadas o planes y proyectos.

La revista se centra en el territorio, el urbanismo, la sostenibilidad, el paisaje y el diseño urbano como campos de trabajo, abordando las distintas escalas en la construcción, la conservación o la puesta en valor de un medio siempre cambiante en el que el hombre debe vivir de la mejor manera posible, como ya decía Aristóteles. La revista apuesta por las nuevas tecnologías ya que su difusión será exclusivamente digital, y recogerá buenas prácticas en estas materias, abriendo un campo necesario a los profesionales del urbanismo para la difusión de sus trabajos, como contraposición a los de arquitectura, ésta convertida en estrella mediática tiene mayor eco en los medios y llega a la sociedad de manera cotidiana, ignorando el hecho de que la arquitectura precisa valorar el soporte e integrarse en el paisaje natural o urbano para expresarse correctamente.

Se pretende que sea una revista abierta en la que tengan cabida todo tipo de propuestas desde todas las disciplinas que intervienen en la construcción del territorio y de la ciudad. Se publicarán dos números monográficos al año, complementados con una sección de miscelánea, en la que tendrán cabida aquellos artículos que sobre cualquier tema lleguen a la redacción y sean seleccionados, así como trabajos de alumnos, tanto como reconocimiento a su esfuerzo como para propiciar su análisis y comparación para comprobar, desde experiencias de enseñanza distintas la bondad de los resultados.

NÚMERO EN CURSO: nº3 – Relación entre el mar y áreas construidas. Construir el litoral (Primavera 2012)



The screenshot shows the website interface for 'urban-e'. At the top, the logo 'urban-e' is displayed with the tagline 'Territorio, Urbanismo, Paisaje, Sostenibilidad y Diseño urbano'. Below the logo is a navigation bar with a dropdown menu set to '#01 - Primavera 2011' and links for 'Editorial', 'Artículo', 'Miscelánea', 'Autores', 'Reseñas', and 'Talleres'. A search bar and a 'Colabora con nosotros' link are also present.

The main content area features a grid of article thumbnails. Each thumbnail includes a title, a representative image, and a brief description of the article's content, author, and key themes.

- El tramo aragonés del Camino de Santiago (Camino Francés)**: Autor: José Félix Méndez de Juan. Temática: Paisaje. Palabras Claves: Camino aragonés.
- Estrategias de planificación territorial. El Plan Regional del Camino en Castilla y León**: Autor: Carmen Andrés + Llanos Masía. Temática: Urbanismo. Palabras Claves: Camino, Territorial, Estrategias, Revitalización.
- Fábrica de Curtidos de la Ribera de San Lorenzo**: Autor: Victor López Coteló. Temática: Urbanismo. Palabras Claves: Camino, Patrimonio, Integración, Singularidad.
- Plan Director de la Península del Cabo de Fisterra. A Coruña**: Autor: César Portela. Temática: Territorio. Palabras Claves: Paisaje, Naturalidad, Humanización.
- Proyecto de reordenación y urbanización de la Plaza Mayor de Cáceres**: Autor: Montejano+Antequera+Pol. Temática: Diseño Urbano. Palabras Claves: Espacio público, Cascos históricos, Plaza, Remodelación.
- Accesibilidad en los caminos de Santiago**: Autor: Carmen Iglesias + Delfín Jiménez. Temática: Otra. Palabras Claves: Camino de Santiago, Accesibilidad, Peregrinos, Discapacidad.

On the right side of the page, there are several partner logos and announcements, including 'Sepes', 'green lines institute', and 'urban'.