

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

La huella del Patrimonio no construido

• M^a JOSÉ MÁRQUEZ BALLESTEROS, ALBERTO E. GARCÍA-MORENO, CARLOS J. ROSA-JIMÉNEZ

Resumen

La huella de una actividad industrial extinguida no debería ser relevante únicamente en cuanto al patrimonio construido. Frecuentemente las construcciones y objetos protegidos se encuentran como extraños artefactos sin relación con el espacio urbano, ya que la mera conservación de estos elementos no conduce a generar una actividad que ponga en valor el patrimonio. Los vacíos generados por antiguas instalaciones industriales y ferroviarias constituyen oportunidades para crear lugares colectivos que incorporen a la cotidianidad de la ciudad la memoria de la actividad que los generó y que no deberían caer en el olvido.

Palabras clave: vacío, memoria, espacio colectivo, actividad, espacio público, paisaje industrial

Abstract

The traces of a disbanded industrial activity should not be only relevant in order to the built heritage. Often the protected buildings and objects are disposed like strange artifacts without any relation with the urban space, cause of the mere preservation of these elements does not lead to generate an activity that enhancement the heritage. Urban vacuums generated by vanished industrial activities are opportunities to create collective places that incorporate to the city the memory of the activity which generated and they should not be forgotten.

Keywords: vacuum, memory, collective space, activity, public space, industrial landscape

Los lugares de la vida cotidiana a que me refiero no son plazas propiamente dichas, sino los grandes muros que bordean las instalaciones industriales, la infraestructura viaria que corta las cuidadas zonas verdes... que forman los escenarios de una nueva forma de vida y apenas han tenido un papel en los proyectos arquitectónicos (MEILI, 1988, p.23)

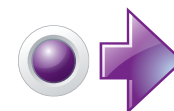
Paseando por cualquier ciudad -especialmente por aquellas que han tenido un pasado manufacturero importante- es fácil hallar espacios desmantelados que sin embargo aún conservan una cierta capacidad para evocar un pasado próspero relacionado con la actividad industrial. Estas ruinas son con frecuencia los únicos testigos de una época superada, un tiempo en que la industria aún no se había visto desplazada por la preponderancia de la actividad del sector terciario y la economía de la información que caracterizan la era global de homogenización en la que estamos inmersos. Frente a esta realidad manifiesta en nuestras ciudades, las trazas de anteriores actividades son el espejo que nos devuelve el reflejo de nuestro pasado y nuestra historia.

Estos lugares que soportan serenamente el avance de la ciudad contemporánea -que con tanta frecuencia crea paisajes faltos de coherencia y vacíos de identidad- siempre han suscitado un interés especial, y no pocos estudiosos de la disciplina urbanística, arquitectónica o artística declaran percibir en ellos una suerte de energía invisible que los recorre, despertando una inmediata inquietud por conocerlos mejor y una admiración por la belleza que provoca la lectura del tiempo detenido sobre sus espacios.

En un mundo cada vez más acelerado, poco propicio para la reflexión pausada, estos lugares son remansos en los que el pasado muestra la materialidad de su vida anterior, que sólo puede ser percibida desarrollando una sensibilidad y una calma especiales. Estos lugares podrían formar una categoría dentro de la caracterización de los diferentes espacios urbanos, con el nombre de *lugares olvidados*¹, espacios que muestran una innegable fragilidad frente a la gestión de la ciudad, pero que al mismo tiempo constituyen lugares infinitamente bellos que muestran con más autenticidad que ningún otro la historia urbana a través de un paisaje singular de muros descarnados, de ventanas rotas y abiertas, de puertas tapiadas, de cables viejos que recorren intermitentemente sus muros...

Las ruinas y las trazas que quedan incrustadas en la trama urbana generan espacios casi siempre olvidados que exigen de los proyectistas de la ciudad una reflexión madura y profunda que caracterice al lugar frente

1. La denominación de estos espacios como *lugares olvidados*, es la sugerida por María José Márquez Ballesteros, autora de la tesis doctoral *Los lugares olvidados*



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

La huella del Patrimonio no construido

• M^a JOSÉ MÁRQUEZ BALLESTEROS, ALBERTO E. GARCÍA-MORENO, CARLOS J. ROSA-JIMÉNEZ

a otros entornos de la ciudad. En nuestro trabajo planteamos la hipótesis de que una ciudad puede ser observada y descrita a partir de estos vacíos, una acción que demanda una mirada holística en la que convivan actividad presente, trazas de un pasado anterior y planes e intenciones para el futuro. Por ello, el objetivo fundamental de este escrito es reivindicar estos espacios, testigos de infinidad de historias y de valores urbanos y proponer a través de ellos una ciudad en la que el proyecto arquitectónico sea capaz de poner en valor los estratos de su pasado en relación con el fenómeno urbano contemporáneo.

¿Hasta qué punto debemos mantener estos *lugares olvidados* para mostrar otras virtudes que guarda la ciudad invisible, la ciudad de lo no construido? Queremos proponer una postura que vaya más allá de la habitual mirada especuladora, una actitud crítica por lo convencional, por el urbanismo homogenizador que basa sus planteamientos en la traslación directa y ramplona de experiencias de éxito en otros entornos a modo de receta urbana. No creemos que el éxito en la complicada tarea de hacer ciudad resida exclusivamente en el diseño, la habilidad compositiva ni la astucia, sino que es necesaria también una cierta dosis de franqueza y amor por lo que esconden estos lugares, al igual que el único motor de la intervención urbana no debe ser el deseo de éxito, sino también la oportunidad de conocer la ciudad de una manera más profunda y más auténtica. Robert Smithson escribió en cierta ocasión que el futuro anda escondido en los basureros del pasado, en los lugares desestructurados de nuestro tiempo, y es justo eso lo que se intenta poner de manifiesto en este texto. La verdad interior de una ciudad es también su belleza y no hay que temer a estos lugares, pues a la larga todos terminan por resultar beneficiosos. Una de las principales tareas del arquitecto debe ser saber estimar y recuperar espacios urbanos valiosos que se encuentran ocultos o próximos a su desaparición, y estos lugares abandonados e indeterminados contienen con frecuencia algunos de los espacios más apasionantes, conmovedores y bellos de una ciudad. Más allá del conflicto que suponen estos vacíos para el futuro de una ciudad, entre su destino y la voluntad de los ciudadanos, el mito de estos espacios sigue emocionándonos por la especial naturaleza del material con el que se nos revelan.

La ciudad que sea capaz de mirar a los vacíos y ruinas vacantes de su pasado industrial será también capaz de encontrar otras fórmulas para ser interpretada. Se trata, como propone Michel De Certeau, de hacer la ciudad de nuevo 'creíble y memorable' para sus habitantes. La ciudad está construida mediante la suma y superposición de un sinnúmero de historias, al igual que la realidad misma está llena de multiplicidad, de intermitencias, de

superposiciones. Es esta la paradoja del mundo contemporáneo, unificado y dividido a la vez, uniforme y al mismo tiempo heterogéneo.

El vacío como materia de proyecto

El vacío o los sistemas de vacíos pueden constituir el tejido sobre el que componer la ciudad contemporánea, la ciudad de las actividades y las relaciones urbanas. La lucha por la ocupación del intersticio es lo que hace que existan los sistemas bióticos en la naturaleza, y de una manera análoga en la ciudad los resquicios son germen de actividad y de vida. La ciudad de los objetos arquitectónicos, la ciudad del espacio absolutamente diseñado y construido, paradójicamente suele ser la más inhabitable. La ciudad de la fachada continua, compacta y densa, contenedora de espacios sistematizados y monofuncionales, no deja resquicios que puedan ser colonizados por la actividad de sus habitantes. Desafortunadamente, como Sebastian Marot describe con gran acierto, la actitud con la que en la mayoría de ocasiones se afronta el proyecto urbano es pensando únicamente en el objeto acabado que extermina o -en el mejor de los casos- caricaturiza cualquier referencia al pasado, los procesos y otras marcas en el lugar.

Para esta investigación lo importante son precisamente estos residuos, estos *terrains vagues* en los que el vacío genera oportunidades de entender y leer la ciudad. En ocasiones la disciplina urbanística parece olvidar que los espacios condenados al abandono por la ineficiencia de los instrumentos de planeamiento y la inevitable complejidad de la gestión de la ciudad son en realidad espesores habitables, lugares de encuentro y de superposición, vacíos de una fuerte expresividad que se revelan como necesarios en el difícil equilibrio/desequilibrio de la ciudad. Los vacíos en la ciudad son las indeterminaciones que hacen posible materializar otros crecimientos, otras ocupaciones, proyectos que tengan en cuenta las cualidades propias del lugar, en contraposición a los proyectos de líneas inexpressivas que no revelan más que la uniformidad de un mundo insustancial. Se propone mirar a estos lugares, en lo que lo indeterminado es aún más relevante que lo establecido, y encontrar los vestigios que nos permitan descubrir los estratos de tiempos ocultos, porque estos lugares representan el pasado, pero también el futuro especulado, expectante, que pertenece enteramente al mundo de lo imaginado.

Los vacíos son para el habitante de la ciudad descansos en el camino, pero a la vez pueden constituir el propio recorrido por la ciudad. Contemplar estos espacios es de alguna manera documentar un tiempo y un lugar, se muestran tal y como son, testigos de vidas e historias, de presentes y pasados, pero también de futuros.



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

La huella del Patrimonio no construido

• M^a JOSÉ MÁRQUEZ BALLESTEROS, ALBERTO E. GARCÍA-MORENO, CARLOS J. ROSA-JIMÉNEZ

En su famoso escrito *A tour of the Monuments of Passaic*, Robert Smithson recoge el viaje que realiza un sábado de finales de septiembre de 1967 a la periferia de la ciudad de Passaic, Nueva Jersey. En el viaje sólo lleva una cámara fotográfica Instamatic 400, un ejemplar del periódico New York Times y un libro de bolsillo de Brain W. Aldiss, llamado *Earthwork*, estos dos últimos adquiridos en la propia estación de autobuses donde compra el billete a Passaic. Comienza su viaje leyendo la sección de arte del periódico. Después prosigue leyendo el libro de ciencia ficción *Earthwork* en el que se habla de un futuro apocalíptico en el que la falta de tierra es uno de los problemas con los que se enfrenta la humanidad. En ese momento divisa un puente y desciende del autobús. A partir de ese momento el viaje queda relatado al detalle, describiendo todo lo que percibe y lo que se puede leer en carteles, rótulos, etc, además de ir recogiendo con su cámara de fotos los elementos que va encontrando a su paso y que definen el lugar hasta tal punto que los eleva a la categoría de monumentos. En total son cinco los monumentos elegidos, The bridge (el puente que le incita a bajar del autobús), *The pumping derrick*, *The great pipe*, *The fountain* y *The sand-box* (también llamado *The desert*).

Smithson, al pasear por Passaic, establece la búsqueda del lugar suburbano contenedor de cierto grado de decadencia, del que surgen lugares repletos de lo que él denomina *antimonumentos*. Smithson busca en Passaic las huellas de un pasado industrial y sus consecuencias, recogiendo fragmentos de un paisaje suburbano, donde se destaca la relación del hombre con la naturaleza transformada por la acción industrial.

Como Smithson, podríamos iniciar la búsqueda de ámbitos de ruina y decadencia de un tiempo próximo. No podemos olvidar que el paisaje refleja la huella de las actividades humanas, de esta manera podemos aprender a leer en él las singularidades de un territorio, las actividades humanas que durante años se han desarrollado, formando identidades comunes que están en nuestra memoria. El paisaje se constituye así como el soporte donde se proyectan memoria, identidad y subjetividad.

Sin embargo, es frecuente en los modos de operar en la ciudad que se opte por eliminar cualquier huella incómoda que suponga una dificultad en la *tábula rasa* sobre la que establecer el despliegue artificial de una nueva ordenación. Este proceso ha sido especialmente relevante en los crecimientos urbanos de los últimos años, en los que desgraciadamente hemos podido observar en infinidad de ocasiones cómo son borradas las referencias a cualquier memoria pre-urbana, valor paisajístico o huella del pasado en los lugares donde la ciudad crece en extensión. Otro ámbito en el que este modo de operar es especialmente significativo es en los espacios vacan-

tes que quedan encerrados en la ciudad consolidada, y que en numerosas ocasiones se corresponden con antiguas infraestructuras industriales y de transportes que han quedado encerradas en el corazón mismo de la ciudad. Estos lugares, lejos de verse como espacios de oportunidad para crear proyectos de ciudad, parecen ser espacios que incomodan al proyecto urbano insustancial, y que por tanto estarán condenados a ser extirpados sin contemplaciones durante la materialización de éste.

Nos gustaría proponer, en cambio, un modo de proceder basado en el reconocimiento de determinados estratos olvidados y la recuperación de aspectos relacionados con la materialidad de un territorio, superponiendo ambas trazas para configurar un nuevo paisaje de tiempos. Hablar de tiempo y lugar es operar introduciendo en el estudio del paisaje urbano ciertos valores de las actividades industriales y de los vacíos expectantes.

Como haría Robert Smithson en su búsqueda de lugares donde encontrar *antimonumentos*, podríamos mirar de otra manera a aquellos lugares que muestran secuelas de un pasado agotado, en los que el despiadado poder edificatorio ha primado sobre lo demás.

El objeto sobre la trama

Rainer Maria Rilke escribió un poema titulado *Nostalgia de los lugares que no fueron lo bastante amados*. Estos versos despliegan una sensibilidad especial hacia los lugares aparentemente sin importancia y amenazados por la *hora pasajera* de quien no los aprecia. Pretendemos aprender a valorar los vacíos y espacios abandonados de la ciudad, mirándolos con la sensibilidad Rilkeana de quien quisiera sentir el pasado de la ciudad y así escuchar su memoria. Rilke dice que aquel que no la valora es aquel que no la conoce, y creemos que esta es la razón por la que la ciudad que es capaz de borrar sin más una actividad industrial obsoleta, pero con una fuerte presencia paisajística y urbana, es aquella ciudad que no conoce su pasado.

Precisamente uno de los problemas más frecuentes que observamos en el tratamiento de las infraestructuras industriales que han quedado insertadas en la trama de la ciudad es el desconocimiento de las mismas y la falta de interés por su puesta en valor. Normalmente en los planes urbanísticos estos espacios obsoletos son tratados como si no existiera en ellos ninguna preexistencia – o, en el mejor de los casos, se cataloga parcialmente algún elemento singular que queda totalmente fuera de contexto y generalmente desvinculado del nuevo espacio urbano del que formará parte-, se homogeneiza su reordenación y no se rescata prácticamente ninguno de los valores que los hace diferentes y significativos en el entorno urbano. En la mayoría de los casos, los proyectos que se proponen en estos vacíos dan lugar a

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

La huella del Patrimonio no construido

• M^a JOSÉ MÁRQUEZ BALLESTEROS, ALBERTO E. GARCÍA-MORENO, CARLOS J. ROSA-JIMÉNEZ

espacios anodinos, que no responden a los valores del lugar, a pesar de que estos espacios están de máxima actualidad en el debate sobre el futuro de la ciudad contemporánea. El gran logro en muchos casos es la conservación de las construcciones o los objetos industriales, que pertenecen a algún catálogo patrimonial. A veces ni siquiera esto, como pudimos contemplar en Málaga hace algunos años en el desmantelado y demolición de *Citesa*. Sin embargo muchos de los valores de los que hablamos no existen únicamente vinculados al objeto construido, sino que se relacionan a un nivel más profundo con determinados valores fundamentales para la ciudad como son el paisaje y la actividad generada en el espacio público. Algunos espacios industriales que han quedado en el interior mismo de la ciudad, han generado un vacío que durante décadas ha proporcionado un valor paisajístico al lugar. El proyecto arquitectónico debería ser capaz de reflexionar sobre estos espacios de una manera más profunda, no sólo en la conservación de los espacios construidos, sino también en la calidad del espacio público y del paisaje.

Siguiendo este proceso proyectual recurriremos a un ejemplo en el que el tratamiento del vacío no ha borrado y alisado el pasado industrial y de infraestructuras del lugar, incorporando otros valores como la actividad y el paisaje urbano al espacio público.

Park am Gleisdreieck

- El lugar:

En Berlín, cerca de la orilla izquierda del canal de Landwehr, entre los barrios de Kreuzberg y Schöneberg, se encuentra Gleisdreieck, un gran vacío generado por las entradas a la ciudad de las líneas ferroviarias que llegaban desde el sur a las estaciones de Potsdamer y Anhalter dejando a su paso un gran vacío alrededor del cual la ciudad fue creciendo tangencialmente. Gleisdreieck que significa textualmente *triángulo de vías*, es un lugar con una fuerte carga del paisaje de infraestructuras ferroviarias, en el que también se cruzan líneas del metro urbano U-Bahn y S-Bahn.

A principios del siglo XX, el escritor Franz Hessel describió sus paseos por la ciudad de Berlín en su libro *Spazieren in Berlin* (Paseos por Berlín). En concreto de Gleisdreieck escribió lo siguiente:

Desde aquí un corto tramo de calle nos lleva al triángulo de rutas -Gleisdreieck- de la estación principal que se forma sobre la impresionante tela de araña de los raíles, por los que van los trenes de mercancías, de largo recorrido y los suburbanos, ya sean propulsados por vapor o por electricidad (HESSEL, 1929).

A finales del siglo XIX y principios del XX se empieza a conformar el nuevo paisaje de Berlín como ciudad moderna, integrando en su escenario cotidiano los transportes a distintos niveles y el característico y complejo entramado ferroviario que recorre la ciudad. En el plano de Berlín y sus alrededores de 1885 se observa la existencia del anillo -Ringbahn- que rodeaba la ciudad y que garantizaba la movilidad. Transversalmente se trazaron las líneas ferroviarias con salida hacia los distintos puntos del territorio, y se estableció un sistema de estaciones de las que partían y llegaban las distintas líneas ferroviarias radiales. En 1896 comienza la construcción en Berlín del tren eléctrico en altura, promovido por el empresario Werner von Siemens, lo que conformará un nuevo paisaje en la ciudad, en el que los cruces de vías en un nivel superior al de la calle se alternan con puentes y otras infraestructuras. En el plano de 1905 (Pharus Plan) se comprueba que las estaciones de Potsdamer y Anhalter eran piezas fundamentales en las comunicaciones de Berlín con los municipios del sur, pero también con otras capitales europeas. Desde la estación de Potsdamer partían trenes a Magdeberg, Aachen y Cöln, pero también hacia ciudades más lejanas como Frankfurt, Estrasburgo y París. Desde Anhalter se podía llegar a la cercana Halle y a Leipzig, pero también a Múnich, Dresde y Viena.

Dentro de este entramado, Gleisdreieck constituyó, casi desde el principio de la implantación del sistema ferroviario berlinés, un punto neurálgico dentro del sistema de transporte urbano, metropolitano y territorial. El cruce de las vías hacia el sur con el anillo que rodeaba la ciudad fue dando lugar a un vacío producido por el trazado geométrico de las propias infraestructuras, provocando que el avance de la urbanización y de la edificación nunca llegase a colonizar del todo este enclave. En el fragmento del plano de 1888 de Berlín y sus alrededores se aprecia el vacío originado alrededor de las dos líneas ferroviarias y como éste quedó envuelto por la ciudad.

Durante los bombardeos de la Segunda Guerra Mundial, la histórica estación de Anhalter fue destruida casi por completo, quedando únicamente en pie parte de su fachada. El abandono del lugar como infraestructura ferroviaria dejó un gran vacío en la ciudad, que tras la finalización de la guerra lo utilizó como vertedero. Sin embargo el lugar fue evolucionando hasta transformarse en un vacío medio desmantelado pero asimilado completamente por la ciudad, un lugar abierto cubierto de vegetación espontánea que generaba un espacio libre desde el que disfrutar de la tranquilidad dentro del corazón mismo de la ciudad.

En 1982, el Museo Alemán de la Tecnología abre sus puertas. Situado en el área de la antigua estación Anhalter Bahnhof, el museo posee una gran colección de trenes, una antigua fábrica de cerveza, una herrería y molinos



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

La huella del Patrimonio no construido

• M^a JOSÉ MÁRQUEZ BALLESTEROS, ALBERTO E. GARCÍA-MORENO, CARLOS J. ROSA-JIMÉNEZ

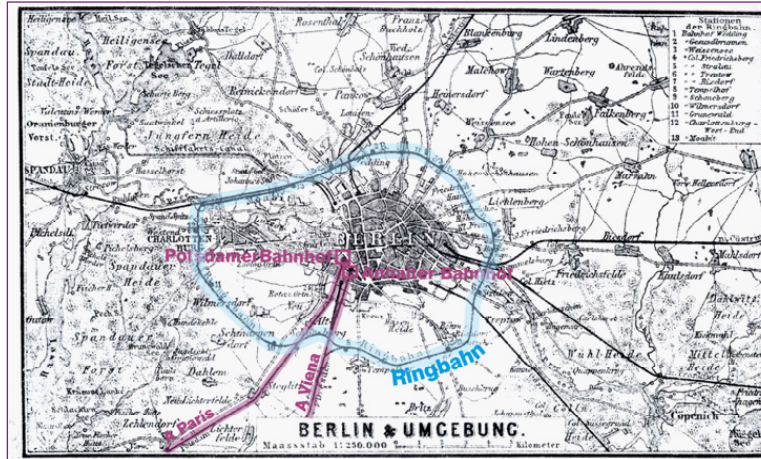


Fig.1: Plano Berlin & Umgebung - Berlín y sus alrededores, 1885.
Autores: Wagner & Debes, Leipzig



Fig.2: Plano Pharus Plan, 1905.y Plano Berlín y sus alrededores, 1888.

de agua y viento. El museo cuenta además con una gran colección de objetos del mundo del transporte y de la industria. La presencia del museo, que aprovecha algunos de los espacios e instalaciones ferroviarios de Anhalter, propició que el lugar tuviera mayor visibilidad, y al mismo tiempo llamó la atención sobre la necesidad de plantear un debate acerca del futuro de las antiguas instalaciones ferroviarias. En la primera década del siglo XXI, se toma la decisión de convertir el gran vacío de Gleisdreieck en un parque que condujese la transición entre los barrios colindantes y la céntrica plaza Potsdamer. La intervención, urbanísticamente hablando, era compleja, pues debía aunar diferentes sectores de la ciudad durante muchos años separados, y al mismo tiempo no borrar las huellas del pasado ferroviario e industrial del lugar. Este condicionante surgió de la propia población, que identifica Gleisdreieck como un espacio cargado de identidad dentro de la capital berlinesa, y por tanto no deseaban que este quedase desmantelado y alisado como consecuencia de su transformación.



Fig.3: Fotografía aérea del área de Gleisdreieck en 1943 y en la actualidad señalando las fases del proyecto

• El proyecto:

El área situada al este, que linda con el Museo Alemán de la Tecnología y coincide con la antigua entrada del ferrocarril a la estación de Anhalter se delimitó como la primera fase del proyecto. El concurso se resolvió en 2006 estableciendo como ganadores al equipo Loidl atelier. En 2009 comenzaron las obras de la primera fase -Ost-park- que finalizaron en 2011 con la apertura de esta zona del parque.

Los diseñadores del proyecto fueron conscientes de la significación del lugar para la ciudad, un espacio agreste y un tanto salvaje, pero altamente atractivo y adaptable a distintos usos y estilos de vida. Se definen en él



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

La huella del Patrimonio no construido

• M^a JOSÉ MÁRQUEZ BALLESTEROS, ALBERTO E. GARCÍA-MORENO, CARLOS J. ROSA-JIMÉNEZ

extensas áreas libres para el uso flexible de cualquier visitante, incorporando las premisas paisajísticas del lugar, dejando una gran pradera en el centro y respetando muchas de las arboledas existentes complementadas con otras nuevas. En definitiva el diseño del parque asume la memoria del lugar, y conserva uno de los principales valores que tiene el paisaje del vacío colonizado por especies arbóreas autóctonas, así como la incorporación de las infraestructuras y almacenes ferroviarios que dialogan perfectamente con las distintas áreas recreativas introducidas. Los terrenos del parque se ordenan mediante una combinación de elementos preexistentes y añadidos, organizando el conjunto en torno a un gran prado central, cruzado de este a oeste por un sendero de hormigón que conecta con uno de los principales bulevares del distrito de Kreuzberg, y de norte a sur por un par de vías de tren para uso recreativo esporádico. Al norte del prado hay una gran losa de hormigón de aristas redondeadas que funciona como una gran área estancial soleada. Al este del prado hay un bosque muy espeso, formado por arces, robles, abedules y limoneros preexistentes complementados con otros ejemplares. Los bordes del parque están resueltos con una variedad de espacios para actividades específicas, como viveros, pistas deportivas, superficies para monopatines, escenarios, jardines comunitarios...

La fase segunda, colindante con el barrio de Schöenberg, denominada West-park, se comenzó a realizar en la primavera de 2013. La filosofía para reordenar este espacio ha sido la misma que la de la primera fase, conservar las infraestructuras ferroviarias e incorporar al paisajismo la presencia de las mismas. El vacío es el gran protagonista del lugar creando un espacio versátil de esparcimiento para toda la ciudad, en el que se pueda observar el patrimonio visual que existe en este espacio tan significativo de la ciudad de Berlín las vistas abiertas al paisaje con las vías del tren en altura, y la actividad lúdica en el nivel inferior.

– Claves para entender la planificación de este espacio:

1. Entender el parque como un proceso natural. Tras el cierre de las estaciones de tren, la zona se transformó en un lugar urbano en el que la naturaleza fue colonizando el vacío, conviviendo con las instalaciones desmanteladas del ferrocarril. Este tipo de paisaje urbano se ha preservado e incorporado a la reordenación actual, evitando así la introducción de un diseño artificioso que no dialogue con las preexistencias. Los más de 50 años de bosque no se han perturbado conservando el entorno en cuanto a su flora y fauna –incluso se ha realizado un inventario botánico-. Para proteger el crecimiento de la naturaleza, el bosque se mantiene libre de usos, especialmente en el área de los pastizales, donde muchas



Fig. 4. Vista aérea del conjunto de la ordenación del parque Gleisdreieck, la zona este (primera fase) en primer término.

aves anidan. Dos caminos de cantos para el paso peatonal cruzan el bosque y permiten una conexión en la dirección este-oeste.

2. Incorporación de elementos del patrimonio industrial y ferroviario al paisajismo y a las actividades que se generan en el parque. El fascinante paisaje de las líneas desmanteladas o soterradas no es sólo una reliquia del pasado, sino también una huella de su actividad a la que se superponen los trazados que pasan elevados por el parque. De alguna manera

La huella del Patrimonio no construido

• M^a JOSÉ MÁRQUEZ BALLESTEROS, ALBERTO E. GARCÍA-MORENO, CARLOS J. ROSA-JIMÉNEZ

se complementan con la actividad museística del Museo Alemán de Tecnología, ya que se incorporan en un espacio abierto el paisaje anterior. Al igual se incorporaron a los itinerarios del parque los puentes de Yorck, antiguos pasos de los trenes desmantelados.

3. Relacionar el vacío y el parque diseñado con la trama colindante. El parque ha sido planificado atendiendo al entorno que lo rodea y del que tantos años estuvo desvinculado. De esta manera se intensifica su accesibilidad y uso, y se conforma como un elemento vertebrador de la trama de la ciudad.
4. Se ha potenciado el uso intensivo del parque, ya que se ha abierto y adaptado a los más amplios estilos de vida, franjas de edad y de población. El diseño del parque contempla el desarrollo de diversas actividades, desde las más físicas como las deportivas, de paseo, de bicicletas, de juego, hasta las zonas más tranquilas en las que se ha primado la contemplación de la naturaleza y del paisaje de la ciudad. Las vistas de largas distancias relacionan visualmente distintas zonas de la ciudad, enlazadas desde la gran pradera de Gleisdreieck. Se crea un gran parque central vacío, y la mayor parte de las actividades se concentran en los bordes, enlazando con la trama existente de la ciudad y generando numerosos puntos de acceso al espacio libre. Se planifican distintos caminos y senderos para atravesar el parque con seguridad, desde vías peatonales hasta carriles para bicicletas, perfectamente acondicionados para garantizar la movilidad, la accesibilidad y el buen uso del espacio, así como para fortalecer las conexiones que ahora posibilitaba el nuevo proyecto entre distritos que llevaban más de 120 años separados. Por otra parte, se ha integrado un serie de proyectos piloto en el espacio del parque, como el jardín intercultural Rosenduft, el espacio natural de la experiencia y el proyecto Jardines en el Jardín. El jardín intercultural Rosenduft, cerca de los puentes Yorck, es una iniciativa de la Asociación Cultural de Europa del Sudeste, con el apoyo del Estado de Berlín. Originalmente, se ofrecía a los refugiados de la ex Yugoslavia, en particular las mujeres un espacio seguro para trabajar, realizar actividades y relacionarse. El proyecto piloto Jardines en el Jardín integra dieciséis parcelas de jardín, que se articulan entorno al mercado como pieza central y el elemento unificador entre el medio ambiente natural, el bosque de abedules y las parcelas, a la vez que sirve como lugar de encuentro y de escaparate de la jardinería urbana para el público en general. Cuenta además con un espacio-café, concebido como un lugar que permitiera la comunicación

y el intercambio interactivo entre los vecinos, los visitantes del parque y los titulares de las concesiones; La experiencia de la naturaleza se estableció como un proyecto piloto de la Grün Berlin GmbH, como parte del proyecto global de construcción de Gleisdreieck. Inspirado por los ciudadanos y planificado de acuerdo a las ideas de los niños, para que puedan jugar libremente en la naturaleza, experimentando en este espacio sus emociones. Los niños pueden conocer a las plantas y animales, correr o relajarse, y jugar. Con ello se promueve la experiencia en un entorno natural como un centro de aprendizaje para la educación ambiental de los niños y de grupos escolares.

5. La participación ciudadana ha sido fundamental para crear las bases sobre las que se formuló el concurso, con el objeto de que el proyecto elegido no sólo cumpliera las expectativas de los berlineses, sino que ellos mismos proporcionasen las exigencias que debía cumplir un espacio tan representativo en la ciudad y en su memoria industrial y ferroviaria.

En definitiva, el gran valor de la intervención es que no se ha limitado a restituir vestigios industriales para nutrir la historia del ferrocarril, sino que



Fig. 5. Vista aérea del conjunto de la ordenación del parque Gleisdreieck, desde la zona oeste (segunda fase)

La huella del Patrimonio no construido

• M^a JOSÉ MÁRQUEZ BALLESTEROS, ALBERTO E. GARCÍA-MORENO, CARLOS J. ROSA-JIMÉNEZ

ha querido dar protagonismo a la cualidad espacial que introducía este gran vacío en el corazón mismo de la ciudad, poniendo en valor las relaciones visuales y el espacio abierto colonizado por la vegetación durante décadas. Por otro lado recoge un paisaje característico de Berlín, en el que las estaciones, los puentes y el tren en altura permiten observar la ciudad desde una mirada lejana, una mirada serena al horizonte y al paisaje urbano más distante, gracias al vacío que producen las infraestructuras ferroviarias. Las distintas capas de la ciudad, de la historia y de la vida cotidiana de sus habitantes son recogidas en Gleisdreieck, tanto la mirada elevada desde la estación del tren urbano como el lugar bajo las vías del U-bahn, donde el pasado industrial y ferroviario aún tiene presencia y convive perfectamente con las actividades de ocio de los habitantes de Berlín.



Fig. 6. Distintas vistas del interior del parque Gleisdreieck

Conclusiones

Para conservar y valorar adecuadamente el patrimonio industrial es necesario crear un entorno urbano integrador, capaz de generar un lugar que se articule con los espacios colindantes de la ciudad y que incorpore el paisaje urbano y la memoria del espacio intervenido.

El esfuerzo de conservación de las construcciones catalogadas en colecciones patrimoniales debería incluir ciertos valores espaciales, como el de los vacíos generados por antiguas instalaciones industriales desmanteladas, ya que el paisaje generado por ellas puede también constituir un elemento patrimonial en sí mismo. Por ello sus cualidades deben ser también valoradas y no acabar desapareciendo en intervenciones urbanas desprovistas de identidad.

Recuperar espacios y edificios como elementos fósiles no tiene un valor completo si no se integran en un proyecto que responda a la memoria colectiva de la ciudad. En la mayor parte de los casos, es posible conseguir esta relación reincorporando el lugar a la vida cotidiana y permitiendo su disfrute mediante la creación de espacios que posibiliten la actividad. Los habitantes de un barrio o de una ciudad deben ser incorporados al proceso del proyecto no sólo como colaboradores en el proceso sino como principales artifices para dotar de una nueva vida a estos lugares.

DE CERTEAU, M., *La Invención de lo Cotidiano 1 y 2. El arte de Hacer*, edit. Universidad Iberoamericana e Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente, México, 2000.

HESSSEL, F., *Paseos por Berlín*, edit. Tecnos, Madrid, 1997.

MÁRQUEZ BALLESTEROS M. J., *Los lugares olvidados. El cielo sobre Berlín, itinerarios de una ciudad en transformación 1987-2012*. Tesis Doctoral dirigida: Juan Domingo Santos, Universidad de Málaga, marzo 2013.

MEILI M., "Periferia una carta desde Zurich", *Quaderns* n° 177, Barcelona, 1988.

RILKE, R. M., *Poesías*, edit. El Cid Editor, Argentina, 2004.

SMITHSON, R., *Un recorrido por los monumentos de Passaic, Nueva Jersey*, Colección Mínima, edit. Gustavo Gili, Barcelona, 2006.

Páginas web:

<http://gleisdreieck-blog.de/>

<http://www.berlin-gleisdreieck.de/>

<http://www.gruen-berlin.de/>