

Territorios construidos:



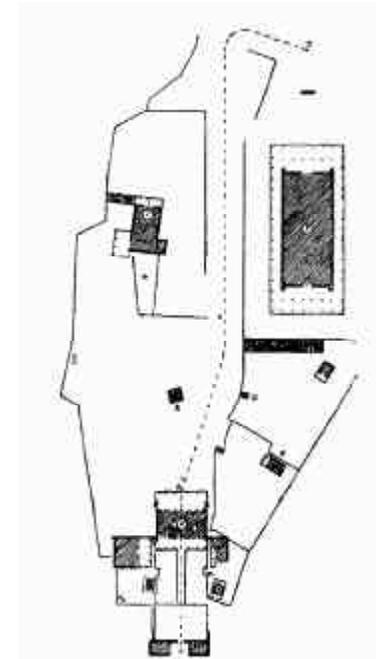
Klee, Flood Swamps Cities, 1927. (Klee, 1946, p. 18.)

Las sendas urbano-arquitectónicas

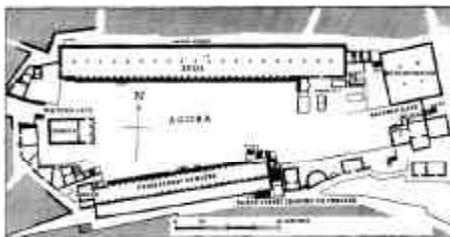
Si bien consideramos que las «sendas» y los «núcleos» conforman una sola unidad, en este caso por efectos de estudio trataremos de separar estos elementos y dar un especial énfasis a la primera, siempre teniendo en cuenta, que se trata de argumentar en favor de ésta como propiciadora de los «núcleos». Para lo cual, hemos dividido en dos partes la propuesta. En la primera parte exponemos algunos elementos arquitectónicos de la historia que hacen referencia al concepto de «senda». En la segunda presentamos algunas propuestas urbano-arquitectónicas, especialmente del siglo XX que toman como recurso proyectual la «senda» y, que a nuestro parecer, son fundamentales para la configuración espacial de la ciudad del presente.

Rykwert en su ensayo «La calle en su sentido de su historia » menciona que «senda es la palabra que implica el curso más básico que puede seguir el movimiento» Rykwert, 1984, p. 24. Y que conceptualmente es muy probable que «el camino o senda exista antes que los asentamientos humanos permanentes» Rykwert, 1984, p. 30. La adopción del término calle en este caso está considerado como «movimiento urbano institucionalizado» y «vehículo esencial de comunicación» Rykwert, 1984, p. 24. En donde «la propia palabra street (calle), tal como sugiere su etimología, denota una superficie limitada...» Rykwert, 1984, p. 24.

La «senda» es el elemento que posibilita no sólo el recorrido o el movimiento, sino el espacio de la interacción y comunicación. Muchas veces se ha relacionado con el intercambio y el comercio. Nos interesa buscar algunos ejemplos en los que la misma propicie la interacción y la vitalidad. Como también exponer algunas alternativas en las que se proponga acercamientos a la integración del espacio interior y exterior.

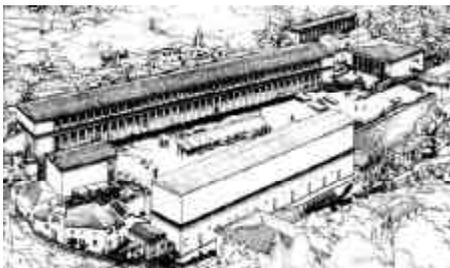


Acrópolis de Atenas, VI-V a.C. (Le Corbusier, 1978, p. 39.)



Stoa, Assos, Planta. (Lawrence, 1991, p. 197.)

Nos valemos del **templo griego** como paradigma que puede ayudarnos a esclarecer la importancia de la senda en el espacio arquitectónico. Riegl argumenta a favor del papel del espacio longitudinal como hecho constructivo, recalcando su importancia como espacio de flexibilidad y de múltiples posibilidades para la creación, al respecto menciona que «la construcción longitudinal está creada para el movimiento de personas en su interior; empero, el movimiento implica el abandono del plano, la consideración del espacio profundo, y la salida de la individualidad de sí mismo en contacto con el espacio.» Riegl, 1992, p. 51. Tomando al templo como paradigma de la construcción lineal, al respecto Riegl menciona que «la existencia de un interior acorde al movimiento humano se manifiesta hacia el exterior, además de en la techumbre, sobre todo en la forma oblonga del edificio (en los laterales y no en el frente, rígidamente centralizado).» Riegl, 1992, p. 42. El templo es la edificación que consigue reunir diferentes espacios en una sola unidad. La cella como el elemento central recalca el espacio como interior, el pórtico actúa como espacio intermedio entre el exterior y el interior y por último la plataforma y gradas como prolongación del exterior. El templo griego tiene que ser entendido no sólo como hecho autónomo, sino como objeto arquitectónico que pertenece a un conjunto, ejemplificado con el Partenón, que no se lo puede comprender en su totalidad, sin considerar el espacio exterior, en el que se sitúan los demás edificios y el espacio por donde se realiza el trayecto en procesión hacia los mismos, es decir el trayecto forma parte del conjunto edificatorio.



Stoa, Assos, Perspectiva aérea. (Lawrence, 1991, p. 197.)

De manera general en el templo griego podemos observar que el «pórtico», como espacio de transición parece tener analogía con la «stoa», pues en estos dos espacios existe un vínculo entre exterior e interior. En nuestro caso, consideramos necesario analizar la «stoa» como espacio longitudinal propio para el recorrido y la interacción social. En cierta manera podemos decir que itoma protagonismo en la esfera pública al servir como espacio de relación y comunicación de las personas. Si bien el «ágora» delimita parcialmente el es-

pacio, la «stoa» es el espacio que propone mayores alternativas, posibilidades y transformaciones. Se la puede considerar como el espacio intermedio entre el «ágora» y las dependencias que dan a esta. La stoa es en cierta manera autónoma, no es un espacio secundario. Se trata de un espacio limitado, continuo, longitudinal, homogéneo, uniforme. Si en el «templo», el espacio de transición tiene diferencias jerárquicas, en la «stoa» se trata de uniformar esas diferencias.

Si nos remitimos al estudio que Martienssen realiza sobre la «stoa» de la ciudad helenística de Priene, y nos servimos de la descripción que efectúa de los gráficos de la reconstrucción del «ágora» y las «stoas», menciona que «la estoa norte, de once metros y medio de profundidad y rodeada al frente por una columnata dórica de 49 columnas, con un intercolumnio de 2,25 metros; la altura del fuste es de 5,10 metros de altura. El nivel del pavimento de la estoa se halla a una altura de 1,80 metros por encima del ágora» Martienssen, 1957. En un párrafo posterior, indica que la «stoa» es de «más de 140 metros» de longitud. Establecemos que los griegos son conscientes de la importancia de la «stoa» como un espacio de gran tamaño, a través de la repetición de pocos elementos, la singularidad de la misma, la extensión espacial, que sirve para relacionar el interior con el exterior, como espacio de transición. Si observamos que tanto la cubierta, el piso, la reiteración de las escaleras, como los tres muros que delimitan este espacio tienden a enfatizar lo horizontal, a su vez se enfrentan a las columnas que, se asemejan a un límite, representando un muro virtual, dotándole al espacio de una marcada componente vertical que equilibra la composición. Martienssen anota que « el sistema de columnas conserva su finalidad de pantalla, en el sentido de que las columnas definen un plano visual permitiendo, ello no obstante, una penetración del espacio entre ellas». Martienssen, 1957, p. 53. Evidentemente la stoa norte de Priene, es un espacio de transición entre el ágora y los comercios, posibilita una relación horizontal, mientras que el ágora se relaciona con lo vertical y el exterior. La «stoa» al



Stoa, Priene, Espacio Interior. IV a. C. (Lawrence, 1991, p. 197.)



L'Arkadianè a Ephèse, (D'après Niemann). (Lavedán, 1931, p. 1011.)



Rue de Timgad. (Lavedán, 1931, p. 1010.)



Fabric, Bazzars, after Coste, Isfahan. (Geist, 1983, p. 7.)

estar en una posición más alta que el «ágora» sirve para la contemplación, consigue una visión panorámica. En general la «stoa» se utiliza para distintos usos, Martienssen señala que «la escuela estoica tomó su nombre de la Stoa Poikile de Atenas, donde enseñaba Zenón» Martienssen, 1957, p. 41. Como también menciona que «las estoas del Pireo servían de intercambio comercial» Martienssen, 1957, p. 41. Un cercano parecido podemos establecer entre las stoas y las **calles con columnatas**, éstas se emplean según Martienssen en la era Helenística en «las ciudades coloniales donde las condiciones climáticas exigían mayor protección que la que era de suministrar la estoa» Martienssen, 1957, p. 39. Al respecto Martí destaca la conexión y uso de las mismas, mencionando que «las calles porticadas de la cultura helenística (como las de Efeso o de Side, que vinculan dos puntos neurálgicos de la ciudad: el ágora y el puerto, mediante un recurso arquitectónico que consiste en enfren-tar dos stoas que flanquean la calle en todo su trazado, construyendo así un auténtico mercado al aire libre).» Martí, 1999, p. 55.

Si en Occidente se enfatiza la separación de las actividades comerciales y religiosas, en cambio en Oriente se propone una vinculación profunda entre estas. Esta actitud se hace evidente en la configuración espacial. Tenemos por ejemplo la mezquita, como el templo de oración que también se sirve para realizar el intercambio comercial, incluso en la organización de la ciudad alrededor de la mezquita están las **al-Quaysarych**, zocos o calles comerciales que muchas veces están cubiertas. Puede hablarse en este caso de una prolongación del espacio de la mezquita o una transición hacia el templo, como si el camino comercial conduce al templo de oración, guardando una jerarquía de los comercios mientras más cerca estén al centro de oración y relación. Estas calles interiores generan espacios y visuales diferentes. La escala, el decorado, la vitalidad, la luz y la variedad de secuencias los convierten en calles-casas. Es decir se produce en estos espacios una fusión entre interior y exterior.

Hay que tener en cuenta el diferente sentido de estos espacios, no como espacios de explotación, sino de intercambio y comunicación. No producen la sensación espacial de cierre sino de continuidad, amplitud y diversidad. Los zocos generalmente tienen la condición de producir trayectos que se dirigen al espacio central cerrado, en donde la planta de la ciudad mantienen una analogía con los tejidos.

La **calle medieval** deja de ser solamente elemento de comunicación y pasa a ser el espacio del intercambio. En la edad media, las viviendas en planta baja proponen la abertura espacial a través de las ventanas en las cuales se exhibían los productos, incluso el patio se abre hacia el exterior . Las calles se vuelven mercados que llevan consigo posibilidades de interacción como también desorden y confusión. Podemos decir que el espacio público de la edad media está representado por las calles y las plantas bajas de edificaciones.

En la época medieval, el protagonismo que adquiere la calle comercial queda ejemplificado según Giedion, en la **Ciudad de Berna**, del siglo XIII, levantada según un plan determinado. Al respecto menciona «Fue subdividida regularmente en lotes iguales de terreno alineados a lo largo de rectas y amplias calles bordeadas por pórticos situados en las fachadas de las casas. Estas calles con arcadas llegaron al alcanzar mayor importancia para los contactos sociales del pueblo que la que tuvieron las plazas de la iglesia y del ayuntamiento.» Giedion, 1955, p. 25.

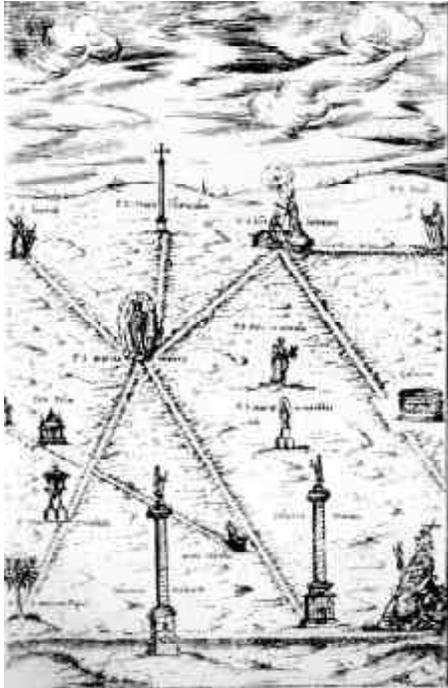
En Berna, la vías adquieren una importancia comercial, notamos un cambio sustancial en la propuesta de **Sixto V**, para la **Ciudad de Roma**, en donde las vías adquieren relevancia crucial para el poder religioso. Las vías toman un especial protagonismo en el ordenamiento urbano del plan para Roma, que se organiza a través de una red de amplias calles que unen instituciones religiosas relacionadas con plazas. La propuesta de Sixto V es un claro ejemplo de la



Boutique medieval. (Viollet Le Duc, 1978, p. 173.)



Berna, fotografía aérea que muestra el característico trazado de la población original de los Zähringen. (Morris, 1990, p. 150)



Sixto V. Esquema de las nuevas calles trazadas entre los monumentos de la orilla izquierda, 1528. (Benévolo, 1982, p. 88.)



Karlsruhe, vista panorámica del palacio y de la ciudad, según un grabado de 1739. (Norberg - Schulz, 1973, p. 19.)

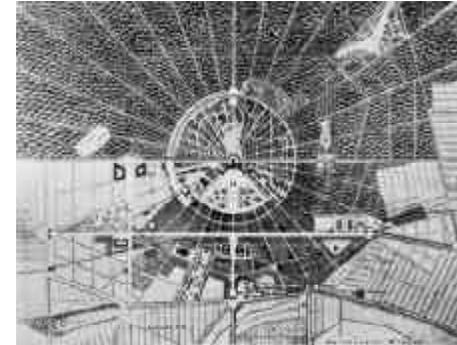
voluntad de imponer un orden en la ciudad a través de grandes vías que sirven para conectar las instituciones de poder religioso, que si bien proponen un cambio de modelo monocentral a uno policentral, se persiste la estrategia urbana de acentuar la jerarquía y la imposición autoritaria. La estrategia de ampliar estas vías sirven como un recurso para relacionar las instituciones y así, mantener controlada la ciudad de posibles levantamientos populares. Si en la propuesta de Roma se ordena la ciudad a través de la abertura de grandes vías, sin tener en cuenta el trazado anterior, la propuesta de las intervenciones realizadas en la ciudad de Karlsruhe se basan en ordenar la ciudad, a partir de la relación de dos modelos diferentes, modelo reticular y radial.

En la **Ciudad de Karlsruhe** se producen en su configuración espacial dos etapas claves. La primera se concibe con un planeamiento radiocéntrico y en cuyo centro destinado a las instituciones de poder, se mantiene una trama regular. La ciudad de Karlsruhe es motivo de la intervención de Friedrich Weinbrenner en un período que va de 1800 a 1826 con la intención de conseguir una ciudad unitaria. En el plan urbanístico, la base de la intervención enfatiza ejes y directrices particularmente el eje este-oeste, es decir la vía Langestrasse, y el eje radial de acceso directo al palacio Schlobstrasse. El énfasis en estos ejes intenta romper con el ordenamiento demasiado jerarquizado de la ciudad, en la que el castillo tiene predominio. Paolo Sica sintetiza la intervención de Weinbrenner en dos criterios: en el primer caso «a través de un tema escenográfico unificado». Sica, p. 416, 1980. La segunda «por medio de una calibrada composición volumétrica y espacial» Sica, p. 416, 1980. Weinbrenner imagina para la Langestrasse un pórtico continuo cuya altura llega a la tercera planta con el propósito de unificar el anticuado aspecto de las casas desiguales en altura, para la Schalobstrasse recurre a un proyecto anterior, del arquitecto Pedetti basado en una serie de plazas de diversas formas, distribuidas en secuencia, en este eje trata de crear un centro cívico y comercial que se convierte en el centro denso de la ciudad. La prioridad de la intervención de

Weinbrenner, intenta con estos ejes, ordenar la ciudad, crear nuevas centralidades y relacionar de una manera más directa las instituciones colectivas que ayudan a una mejor orientación de la ciudad. La visión focal o centralista coincide con la organización monárquica del Estado. Todas las residencias reales de la Europa del siglo XVIII...Versalles, Karlsruhe...responden a este tipo de ordenación perspectivista, en cuyo punto focal se encuentra el palacio de la realeza. El tema del tridente es un argumento característico de Versalles, Popolo, Karlsruhe.

En el período neoclásico se incrementa la formación de instituciones como medio para ordenar, reglamentar las funciones de la ciudad. La concentración de las actividades arquitectónicas posibilitan dirigir y controlar ideológicamente. La reforma de las instituciones sociales como señala Vidler está «inspirado en la filosofía social y la teoría económica de los enciclopedistas y sus círculos» Vidler, p. 16, 1997. Las instituciones intentan ser el medio para resolver los problemas que presentan las ciudades, a las mismas se las entiende como redentoras de la cada vez amplia dispersión. Las instituciones se dirigen cada vez más hacia una consciente colectividad, favoreciendo la construcción de edificaciones autosuficientes como hospitales, cárceles, universidades, escuelas.

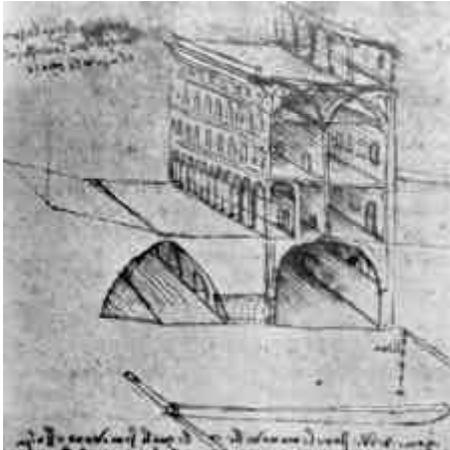
Según Benévolo «desde mediados del siglo XVIII, mientras la arquitectura llega por su cuenta a la máxima sutileza...disminuye la coherencia ejecutiva y la capacidad de incidir de forma perdurable, con iguales medios en la trama de la ciudad». Benévolo, p. 34, 1979. La ciudad todavía conserva la concepción barroca pero con ligeros cambios y una búsqueda del edificio articulado. La concepción de la ciudad está influenciada por los cambios producidos en esas épocas, la revolución científica y los desarrollos del conocimiento.



Weinbrenner, Karlsruhe, plano para unas instalaciones portuarias al oeste de la Residencia, 1814. (Sica, 1980, p. 416.)



Karlsruhe, segunda mitad del siglo XIX, intervenciones llevadas a cabo entre 1830 y 1830. (Sica, 1980, p. 415.)



Leonardo, Particolari di attici, c. 1487-90 e 1506-8, Ms. B, fol 36 r e Codice Atlantico, fol 231 r-b. (Pedretti, 1978, p. 306.)



Leonardo, 1452-1519, Plan for an ideal city, Ms. B, 16 r. (Heydenreich, 1954, p. 91.)

Un cambio importante en la comprensión de la ciudad, a partir de las vías de comunicación, viene dado por los planteamientos que **Leonardo da Vinci** realiza en sus **ciudades ideales**. En unos casos se opta por una clara diferenciación de niveles de espacios de circulación para: embarcaciones y personas. Las primeras se caracterizan por ser subterráneas, formando arcadas interconectadas; las segundas están a nivel de superficie que realiza. Revisiten interés especial en Leonardo da Vinci los gráficos por la manera de representar fragmentos de ciudad en sección, para tratar justamente de indicar las diferencias que existen entre los diferentes niveles y las maneras de intercambio y conexión. Para Leonardo da Vinci, el tema de la navegación es una de las varias referencias utilizadas en sus gráficos, especialmente los que aluden a las ciudades, basadas en la acumulación de estratos, donde se evidencia su notoria preocupación por resolver los sistemas de comunicación. Un recurso fundamental para la comunicación de las diferentes maneras de transporte la realizan las arcadas que cumplen la función transitoria previo a los espacios de reposo.

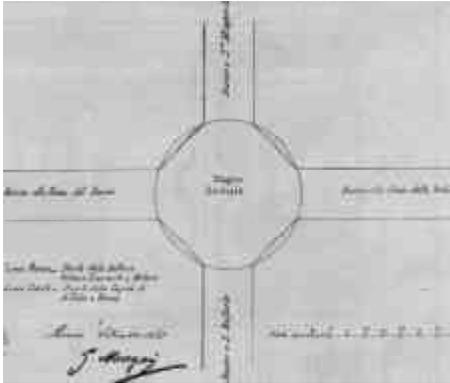
Leonardo se interesó en las maneras de circulación Veneciana y las retomó en sus proyectos de ciudades ideales. De los bocetos revisados, nos damos cuenta, que los elementos, que más le interesa son las espirales, las mismas que las plasmó tanto en maquinarias, puertos, escaleras y elementos de protección, buscando representar su carácter dinámico y relacional. La circulación vertical también es una de sus preocupaciones primordiales, se evidencia un claro énfasis y minuciosidad en resolver la conexión de los diferentes niveles para los edificios, se destaca el detalle en la resolución de elementos conectivos. Las propuestas para la ciudad ideal están enmarcadas en puntualizar aspectos parciales, que revisten mayor atención. Si bien existe una clara diferenciación de niveles para cada actividad de comunicación, es evidente que el mérito se encuentra en la vinculación que propone entre las diferentes actividades, donde el transporte colectivo de la ciudad está vinculado con los edificios par-

ticulares, consiguiendo yuxtaposición de actividades pero con una diferenciación considerable, la mezcla de funciones diferentes que convivan entre sí. Víctor Gruen toma como referencia básica en «El Corazón de la Ciudad» los planteamientos que hace Leonardo, específicamente señala Gruen que es en la «separación del transporte» Gruen, 1977. Donde se amplían las posibilidades para los nuevos desarrollos comerciales.

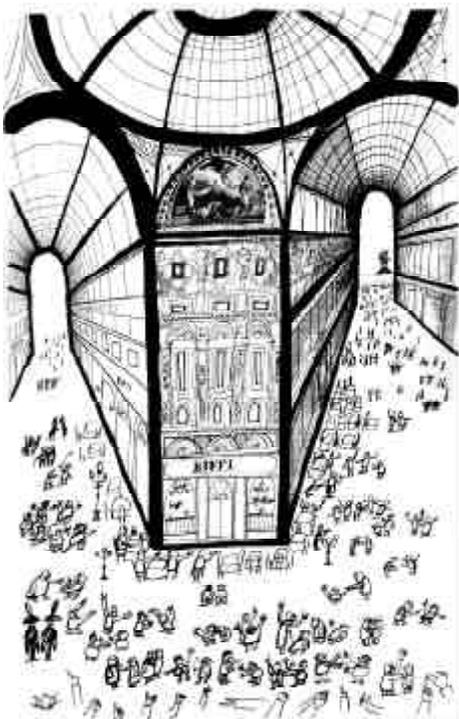
La importancia de las vías en la ciudad, puede ser ejemplificado por los espacios de gran vitalidad, como es el caso de las **Ramblas de Barcelona**, que priorizan el recorrido antes que la relación de espacios puntuales. El término «rambla», según Corominas antiguamente se la denomina al «lecho natural de las aguas pluviales», esta palabra, viene del árabe «rámla» que significa «arenal», y el término «arramblar» significa «dejar el suelo cubierto de arena (avenidas)» Corominas, 1989, p. 491. En el caso de Barcelona, las condiciones geográficas e históricas han coadyuvado para que este espacio abierto de forma lineal, se lo comprenda como el «lugar fundamental» para la concentración de personas, las mismas que se reconocen como diferentes dentro de este espacio único. Las «ramblas» pueden ser comprendidas como modelo de espacio público. La escala de los edificios que hacen de límite y cierre, se ven atenuados por la vegetación y mobiliario que está en el espacio central, éstas se relacionan con las vías subterráneas del metro, que tiene varios accesos con el nivel de la calle. Con los argumentos mencionados consideramos a las «ramblas», como elemento arquitectónico complejo de dos niveles que propician la interacción social. En las «ramblas» la prioridad no está en los lugares que limitan en sus extremos, es decir la Plaza Cataluña o el puerto, sino mas bien la fuerza y vitalidad está en el recorrido espacial como verdadera finalidad. Las «ramblas» no actúan fundamentalmente como el elemento de conexión sino como espacio de interacción y distinción. Las «ramblas» como espacio lineal consiguen propiciar la interacción espacio-temporal extrovertida, en este espacio es posible orientarse con facilidad, sus límites son claros,



Ramblas de Cataluña. (Soldevilla, 1972.)



Galleria Vittorio Emanuele II, Comparison of the dome with the dome of St. Peter's, sketch by Mengoni. Milán, 1865-1877. (Geist, 1983, p. 378.)



Steinberg, Galería de Milán, 1951. (Steinberg, 1954, p. 78.)

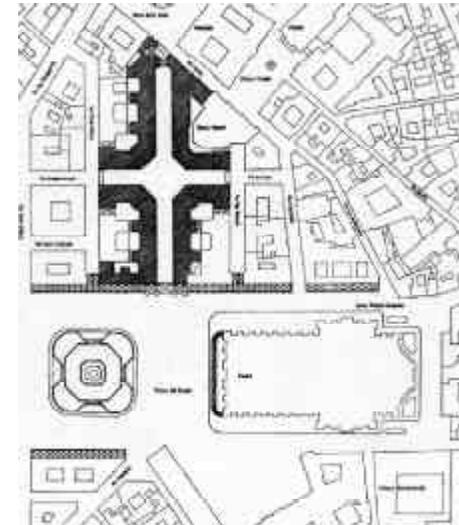
el tiempo es lineal, momentáneo. En cambio consideramos que los «pasajes» proponen una concepción espacio-temporal introvertida. En el «pasaje», lo interior y lo exterior, se relativizan, la orientación y los límites se confunden, el tiempo se condensa.

El espacio de los **pasajes** cobran importancia a finales del siglo XVIII, con la incorporación de nuevos materiales como el hierro y el vidrio que permiten nuevas posibilidades, especialmente en la cubierta donde se consiguen salvar mayores luces, nuevos y aventurados diseños, desde cubiertas planas, con pendiente, cúpulas y variaciones de estos sistemas, unido a las decoraciones de esa época consiguen así, ser los centros de atención de los transeúntes. Los decorados y los nuevos materiales utilizados crean espacios cercanos a lo fantástico o lo ilusorio, presentan mundos irreales. Para entender el papel de los «pasajes» en la historia, bajo una visión crítica es necesario remitirse a las investigaciones que Benjamín dedicó durante varios años. En el texto «Iluminaciones II» se menciona que «los pasajes de París surgen en su mayoría diez años y medio antes de 1822. La primera condición de su prosperidad es la coyuntura de alza del comercio textil. Los «magasins de nouveauté», los primeros establecimientos que sostienen grandes partidas de mercancías, comienzan a mostrarse» Benjamín, 1972 p. 173. Remarca también su declive, cuando menciona que «si el pasaje es la forma clásica del interior...su forma de decadencia es el bazar...al comienzo la calle se le hizo interior y ahora se hace ese interior calle» Benjamín, 1972, p. 71.

El papel de los «pasajes» pasan a ocupar los «grandes almacenes», que preconizan las actividades específicas con énfasis en lo interior cerrado y controlado, es decir se pasa de la variedad de los escaparates a lo unificado del almacén. El decaimiento de los «pasajes» esta relacionado con los cambios económicos, desarrollo de los transportes, especulación del territorio, cambios de la tecnología, avance de la publicidad. El «pasaje» es un espacio que reúne

condiciones externas, se enriquece de la calle y del interior residencial, retoma la intimidad de la vivienda. Si tenemos presente la trama fija y estática que la ciudad establece, los «pasajes» realizan la fragmentación en el interior de las manzanas, se consigue así flexibilizar el trazado, permitir comunicar y relacionar lugares, que en el trazado tradicional es imposible. Al poder intervenir en el interior de una manzana se pueden crear centros que generan actividad en espacios considerados de poca importancia, se da la posibilidad de abrir espacios para propiciar actividades colectivas. Es decir se puede crear diferentes tramas que mejoren las comunicaciones de la ya existente, a la vez que se consigue la separación del tránsito vehicular y peatonal. Si bien uno de los argumentos básicos de estos espacios es la protección del medio para que se puedan desarrollar actividades colectivas, con un componente longitudinal que unido a la acentuación de la uniformidad y variedad conseguida en muros, piso y cubiertas.

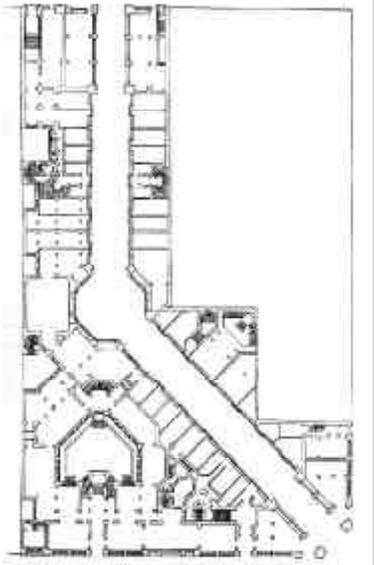
Los «pasajes» son considerados espacios de las comunicaciones y relaciones. Estos espacios comerciales proponen que los transeúntes y potenciales consumidores se encuentren inducidos a fijar sus miradas en los escaparates, es decir estos locales consiguen con la organización espacial dirigir al consumo. Hay que entender, que los «pasajes» franceses en sus comienzos actúan como válvula de escape de las grandes bulevards abiertos en París, que priorizan lo «monumental» y el gran tamaño, y frente a este hecho los «pasajes» toman el papel de la pequeña escala y de la relación de las personas, es el espacio que conserva lo interior, lo silencioso, lo tranquilo y lo introvertido. Los mismos que se han convertido cada vez más, en los modelos de épocas siguientes, eso sí cambiándoles de connotaciones, enfatizando la homogeneidad, la continuidad, con altos medios técnicos de control y seguridad. Los invernaderos como precursores de los pasajes están destinados al cultivo artificial de la naturaleza, construidos con hierro y vidrio, en donde se consigue un muestrario de vegetación para el disfrute de los visitantes, presentando trozos



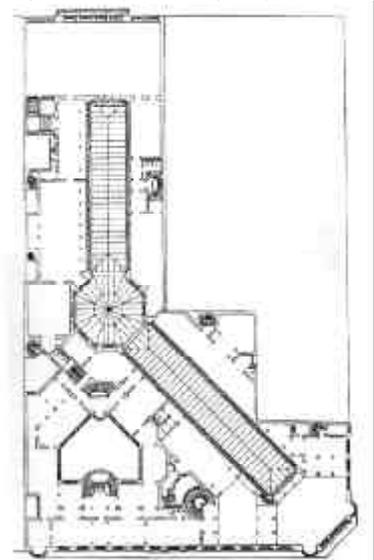
Piazza del Duomo y Galleria Vittorio Emanuele II, Milán, 1865-1877. (Geist, 1983, p. 372.)



Galleria Vittorio Emanuele II, Milán, 1865-1877. (Geist, 1983, p. 400.)



Kaiserergalerie, Planta baja, 1871 - 1873, destruido, en 1944 segundo plan. Berlín. (Geist, 1983, p. 150.)



Kaiserergalerie, Planta segunda, Berlín, 1873. (Geist, 1983, p. 150.)

de naturaleza aislados de su contexto, que en muchos casos muestran especies naturales de climas diferentes, la variada concentración de especies y el cambio de escala en la que se presentan, producen una imagen irreal de la naturaleza, en cambio los «pasajes» se encargan de presentar una imagen irreal de la ciudad. Podemos decir que los «pasajes» representa a la cultura artificial de la sociedad, espacios destinados a la contemplación de los objetos de consumo. Si nos detenemos en encontrar la relación entre los «pasajes» y los «invernaderos», observaremos que, en estos espacios se destaca la importancia de la protección climática, la cantidad de luz que permite desarrollar la contemplación y la temporalidad de estas actividades. Si los invernaderos buscan trasladar el campo a la ciudad, o los panoramas mostrarnos imágenes de paisajes para que sean observados en la ciudad, en los pasajes se intentan trasladar la casa a la calle, es decir el interior al exterior, dotándole a este nuevo espacio de autonomía y relación a la vez.

Benjamín considera el «pasaje» como el precursor del espacio moderno de comienzos del siglo XX, ya que invierte y fusiona, el interior con el exterior, mediante la utilización del hierro y el vidrio. Benjamín al denominar a los pasajes «casas sin exterior» Buck-Mors, 1995, p. 299. O también que el «pasaje es una ciudad» Benjamín, 1972, p. 174. Argumenta a favor de la complejidad de estos espacios.

Con respecto a los materiales de los «pasajes», el uso del hierro en sus inicios está vinculada con finalidades ligadas a lo transitorio, se utilizó como raíl, pieza montable y no vinculada a las construcciones de las viviendas. La transitoriedad de estos espacios se recalca por parte de Benjamín, como que «los pasajes y los interiores, los panoramas y pabellones de las exposiciones...son residuos de un mundo imaginario. Valorar en la vigilia estos elementos de ensueño es un ejercicio escolar del pensamiento dialéctico... Antes que se desmoronen empezamos a reconocer como ruinas los monumentos de la burguesía en

las conmociones de la economía mercantil.» Benjamín, 1972, p. 190. Si el «invernadero» y el «bazar», están dirigidos a ser espacios estáticos propensos a la concentración y cierre, en cambio el «pasaje» es más propenso a la movilidad y a la libertad. A Benjamín le interesa el «pasaje», porque visualiza en éste espacio, la esencia del capitalismo, su búsqueda de la interiorización, de estar al exterior pero sentirse protegido, encerrado, de vivir de las ilusiones, de no estar en la realidad, de ignorar la realidad, de que en estos espacios afloran todas las desviaciones, las inclinaciones, los gustos, los lujos, es decir se muestra todo lo material y espiritual, se dirige hacia el fetichismo. Como decía Benjamín «el interior no sólo es el universo del hombre sino que es también su estuche.» Benjamín, 1972, p. 183. Para entender el papel de los pasajes en París, es necesario recurrir a otro de las grandes proyectos parisinos, es decir los trabajos haussmanianos, donde Benjamín detecta que su finalidad es asegurar «la ciudad contra la guerra civil...Haussman quiere impedirla de dos maneras. La anchura de las calles hará imposible su edificación y calles nuevas establecerán el camino más corto entre los cuarteles y los barrios obreros» Benjamín, 1972, p. 188. Frente a esta posición los «pasajes» adoptan una disminución de la escala, una mayor importancia al ser humano desplazándole de un contacto directo del coche, una protección a las inclemencias del clima, una mejor comunicación entre las personas, una interiorización de las actividades.

El espacio del «pasaje» mantiene cierta relación con la «iglesia» occidental, los dos sirven para una búsqueda de la interiorización, muestran un mundo ilusorio, persiguen una relación con el infinito, con la vertical, conexión con lo interior, se caracterizan por ser longitudinales, se los usa para congregarse a las personas. El referente de estos espacios es la «basílica romana» que mantiene una autonomía con el exterior y en los costados se ubican los mercaderes para dejar libre el centro. La referencia a los «pasajes» que hace Benjamín como «templos del capitalismo» tienen doble sentido. En el primer caso se



Kaisergalerie, Interior, Berlín, 1873. (Geist, 1983, p. 151.)



Passage de l'Opera, París, 1822-1823, demolished 1924, arcade space. (Geist, 1984, p. 400.)



Proyecto de arcada para la ciudad de Londres, 1839. (Geist, 1983, p.337.)



Passage Choiseul, París, Siglo XIX. (Geist, 1983, p. 512.)

trata de entenderlos como el cambio de fetiches, es decir de lo religioso a lo pagano y en un segundo caso tiene una relación con la concepción espacial entre la iglesia y el pasaje. Estos espacios, en ciertos casos, adoptan formas cruciformes, generalmente en los cambios de dirección se produce un agrandamiento del espacio, tanto en anchura como en altura rematándose con una cúpula. Si en la «iglesia» mientras se recorre a los costados aparecen elementos repetitivos y expuestos al observador, en el «pasaje» también se produce esta sensación, en los dos casos la decoración es un aspecto prioritario. Si en la «iglesia» existe la formulación de buscar una relación trascendente, en los «pasajes», se busca crear un ambiente de ilusión. Las formas que se construyen generalmente hacen referencia a organismos centralizados o longitudinales, que generalmente llegan a fusionarse con el predominio de los últimos. Tanto en la «iglesia» como en los «pasajes», hay una permanencia temporal, se está momentáneamente de paso. Se busca, que estos espacios se relacionen con exteriores vacíos. En ambos se trata de estar en espacios interiores, en que no tengan un vínculo directo con el exterior, la luz en las iglesias viene desde las partes altas y en los pasajes de sus cubiertas. Los nichos de la iglesia hacen referencia a los almacenes de los pasajes. En los dos espacios las vistas buscan relacionarse con lo vertical, nuestra visual se dirige hacia el cielo, hacia el infinito, la religión busca a Dios, lo profano busca lo ilusorio, lo desconocido, el más allá, el progreso, el vacío.

Missac, al retomar el estudio de Benjamín sobre los «pasajes», propone una clasificación de estos espacios, como también sus posibles referencias, desarrollos y transformaciones, menciona al respecto, que después de los «pasajes» se pasó a la «galería», hasta llegar al «atrio». Entendiendo a los pasajes como los espacios longitudinales en donde la arquitectura de vidrio moderna «comienza por aplicarse al techo» Missac, 1997, p. 166. Para transformar los muros en planos inateriales, en donde el objetivo de estos espacios es la acusada transitoriedad, donde la galería se relaciona con «las iglesias de

plano central y plano longitudinal» que persiguen permanencia y autonomía. Y el atrio entendido en este caso con un significado diferente del uso común, lo hace derivar del «lobby» equivalente del vestíbulo y modernizado del «hall» de ciertos rascacielos de Nueva York, como una «regresión de la evolución» y está más identificado con los pasajes. Para hacer un análisis de los «pasajes» se hace indispensable una puntualización de algunos aspectos de la construcción del vidrio y hierro. Scheebart en su elogio de la «Arquitectura de cristal» indica que estos espacios tienen una referencia directa con «la idea de catedral gótica» Scheebart, 1988, p. 165. Apunta la primacía de la sección sobre la planta arquitectónica. Para las construcciones destinadas a ferrocarriles y aeropuertos aconseja la adopción de la arquitectura de cristal y hierro por la posibilidad de que «sean visibles y reconocibles», que protejan de los vientos, lluvia y los cambios de temperatura. Scheebart constantemente destaca la importancia de la novedad como opuesta y en pugna con lo establecido, en donde el viaje, la luz, lo tecnológico, el cristal ayudan a este objetivo. Menciona que progresivamente el espacio arquitectónico irá transformándose, en donde «quién haya dotado a su galería de cristal policromado por los tres costados, deseará muy pronto tener más arquitectura de cristal. Lo uno conlleva lo otro y es imposible pensar que esta tendencia no siga adelante. Así, la «galería se irá haciendo cada vez más grande, hasta que por fin logre emanciparse del edificio principal para llegar a convertirse ella misma en edificio principal». Scheebart, 1988, p. 57.

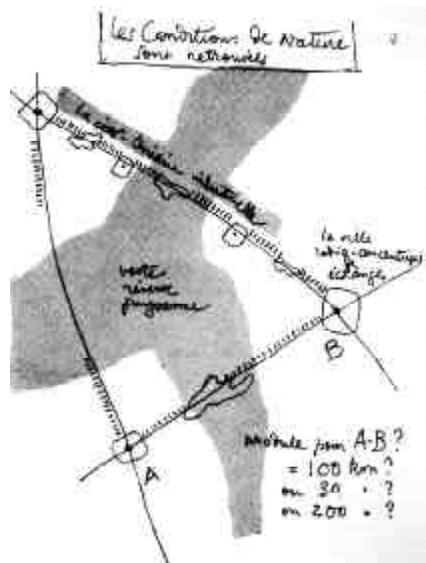
Si en la primera parte, que acabamos de describir, destacamos el papel de la «senda» como elemento específico, en esta segunda parte tratamos de señalar la importancia de la «senda» como recurso prioritario para la conformación urbana del siglo XX. Al respecto consideramos que las propuestas urbanas de **Le Corbusier** son las que más se acercan a este propósito, en «El urbanismo de los tres establecimientos humanos» Le Corbusier, 1981, p. 68. Propone tres maneras de intervenir en el territorio y por lo tanto tres diferentes maneras



Le passage Verdeau. París, Siglo XIX. (Benjamín, 1993, nº 44.)



Le passage des Princes, París, Siglo XIX. (Benjamín, 1993, nº 42.)



Los tres establecimientos humanos. (Le Corbusier, 1981, p. 117.)



Le Corbusier, Main façade facing Quincy Street, Visual Arts Center, 1964. (Le Corbusier, 1984, p. 4, vol. 31.)

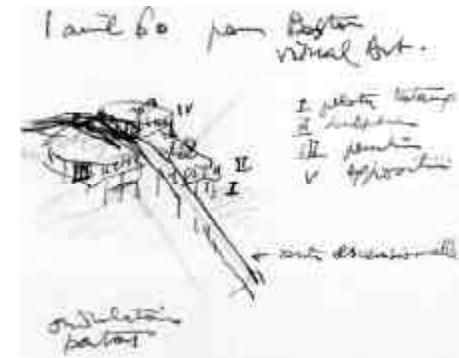
de concebir el tiempo. En el primer caso la «unidad de explotación agrícola», como «instrumento de producciones alimenticias» donde el tiempo es cíclico viene fijado por la naturaleza y las estaciones. En el segundo caso la «ciudad lineal industrial» como «instrumento de fabricaciones» donde el tiempo es lineal, exacto y homogéneo. En el tercer caso la «ciudad radioconcéntrica de intercambio» que se sitúa en los puntos de cruce de las grandes vías de pasaje, que pueden ser «los centros de comercio, los núcleos de pensamiento, los núcleos de administración y de gobierno», en donde el tiempo se condensa en un lugar. Le Corbusier se preocupa particularmente de la «ciudad lineal industrial» puesto que la concibe como la ciudad que integra la unidad agrícola, y la ciudad radiocéntrica, a la vez que se conecta por medio de diferentes medios de circulación con los otros establecimientos. La «ciudad industrial» esta considerada como la configuración urbana que puede servir como modelo de ciudad futura. En esta se consigue vincular el habitar, el trabajar, el cultivarse, reunir el modelo de ciudad jardín horizontal y la ciudad jardín vertical. Es también importante señalar la «regla de las siete vías» tomada como base para el planeamiento en Chandigarh, como una demostración más de la relevancia que para Le Corbusier tienen las vías como condicionantes para el proyecto urbano. Para Le Corbusier, el trayecto es el que propicia el espacio urbano, es a través del cruce de trayectos donde se llega a determinar el lugar. Este hecho es necesario destacar, porque condiciona la manera de comprender lo urbano.

Cabe señalarse, que Le Corbusier mantiene una constante preocupación por experimentar la manera de asimilar la movilidad al edificio, en los proyectos de 1917 de los **Mataderos Frigoríficos** en Challuny y Garchivy, aparece por vez primera la rampa con un «uso inesperadamente concreto del paseo arquitectónico» Quetglas, 1999. En la **Villa La Roche** con la «promenade architecturale» como resultado de una variedad de secuencias espaciales que comunican el interior con el exterior a través del trayecto, en la **Villa Savoie** con el aparca-

miento que se apropia de la planta baja, así como la rampa que anuda los diferentes niveles para constituirse en el elemento focalizador del conjunto, en el **Habitat de Marsella** con la calle comercial en el nivel superior, en el **Carpenter Center** con la rampa que relaciona al territorio con el edificio, en el **Monasterio de la Tourette** con las calles-galería y con el recorrido laberíntico, desde el acceso terrenal pasando por diferentes recorridos hasta el acceso a lo trascendente de la iglesia y la cubierta.

El proyecto de **Matheo Trucco** de la **Fábrica Fiat** en Lingotto, en Turín, puede ser considerado ejemplar como edificio senda, su gran tamaño, aproximadamente 1000 metros de largo por 24 metros de ancho, su sentido longitudinal, la inversión del proceso de construcción del coche, al destinar la pista de pruebas en la cubierta, la rampa que conecta los diferentes niveles; lo convierten en un espacio de amplia sugerencia para la arquitectura del siglo XX, como puede observarse en la recurrente mención que hace Le Corbusier en sus textos, como también Hilberseimer que lo cita en el apartado final de su texto «La arquitectura de la gran ciudad».

La propuesta de **Hilberseimer** en la **Ciudad Vertical** como su mismo nombre lo indica enfatiza las conexiones verticales, la ciudad es comprendida como un configuración tridimensional. Hilberseimer propone integrar el «desarrollo natural» con la «forma geométrica artificial». Optando como modelo el rascacielos, como elemento que reúne variadas actividades en un mismo espacio, con este hecho se trata de evitar que se generen desplazamientos exagerados en la ciudad. En este modelo hace referencia a la edificación medieval que relaciona la vivienda en plantas altas y el comercio en plantas baja. El trazado de esta ciudad se basa en «un producto típico de la colonización. Ya los pueblos de la antigüedad se servían de él para la construcción de sus ciudades. Resulta muy útil cuando se trataba de trazar alineaciones de forma rápida y sencilla en un terreno que iba a ser rápidamente edificado» Hilberseimer, 1979, p. 5. La



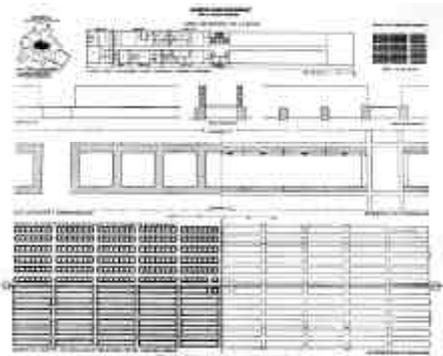
Le Corbusier, Boceto Visual Arts Center, 1964. (Le Corbusier, 1984.)



Trucco, Fábrica Fiat, Lingotto, Rampa, Turín, 1916-1923. (Hilberseimer, 1979, p. 94.)



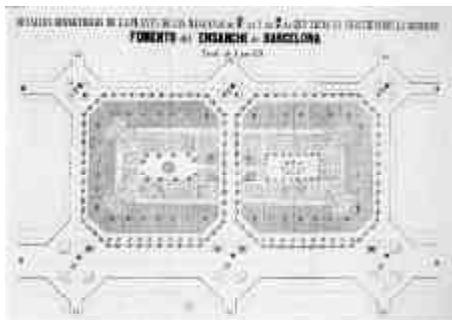
Hilberseimer, esquema de una ciudad de rascacielos, calle este-oeste, 1924. (Hilberseimer, 1979, p. 19.)



Hilberseimer, esquema de una ciudad de rascacielos, calle norte sur. Hilberseimer, 1979, p. 18

separación de la red de transportes, de la circulación peatonal, que parece tener alusiones a la ciudad de Leonardo da Vinci. Hilberseimer propone un cambio de la concentración horizontal de la ciudad tradicional a una concentración vertical propia de las ciudades norteamericanas, transformando el centro administrativo en un centro de comunicación, al respecto menciona que «en el centro de la ciudad, una estación terminal, en el cruce de las dos líneas interurbanas, permite la unión con el metro en ambas direcciones» Hilberseimer, 1979, p. 19. Este hecho también está presente en el proyecto de la ciudad de tres millones de habitantes de Le Corbusier, como centro de organización y energía para el movimiento de la ciudad.

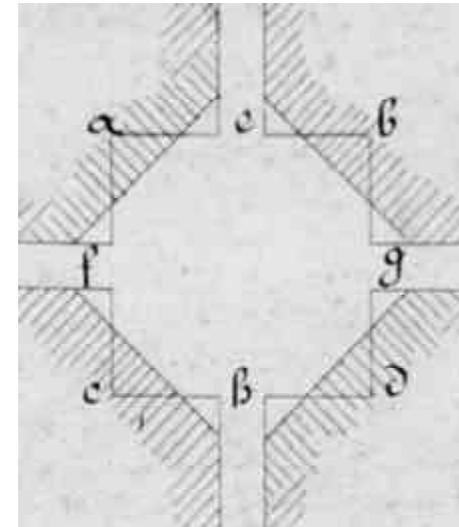
La propuesta para el **Ensanche de Barcelona**, de **Cerdà**, si bien puede asemejarse a una ciudad en tres dimensiones, da un mayor énfasis a las circulaciones superficiales, la propuesta del ensanche prioriza el trayecto, el mismo que conforma una red abierta que busca enfatizar la movilidad y la comunicación universal. El trayecto genera espacios que sirven para ordenar y dirigir el tráfico. Se considera los cruces de las vías como los nudos de la red que pueden ser entendidos formalmente como análogos a las manzanas o patios de las manzanas. En el cruce de la red ortogonal se sobreponen las figuras ortogonales. Estos nudos que aluden a la figura del «infinito» tienen un tratamiento especial en el proyecto porque están destinados a ordenar y regular el tráfico, a través de un trazado viario y unas construcciones determinadas. En Cerdà se observa una preocupación por el tratamiento de los encrucijadas, como también agrupar las diferentes estaciones en un sólo espacio, es de señalar el espacio donde el ensanche se convierte en una estación continua, como una ciudad-estación, en donde los edificios actúan como conectores entre los niveles de la vía ordinaria y la vía ferroviaria, dando una combinación de refugio y circulación. Cerdà proyecta la ciudad como si se tratará de un tejido que da principal importancia al trayecto, en el que se concibe al territorio como un plano liso e infinito.



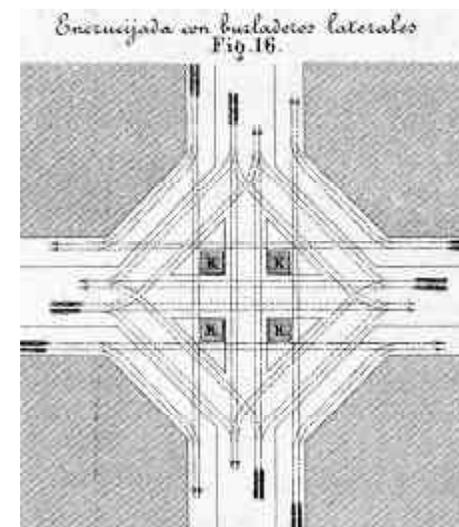
Cerdà, Propuesta de dos manzanas para la sociedad El Fomento del Ensanche, 1863. (Soria Puig, 1996, p. 102.)

La propuesta de Cerdà, para el «Ensanche de Barcelona», es considerado para Dupuy, como un concepto prioritario de red ilimitada. Según Dupuy, la red como argumento reemplaza al de zonificación, el «Urbanismo de las redes» se basa en la topología, la cinética, y la adaptabilidad, dando más importancia al trayecto. Dupuy menciona que en cierta manera las necesidades energéticas posibilitan el desarrollo de las redes en la ciudad, y que éstas a su vez sirven como modelo para el urbanismo de las redes.

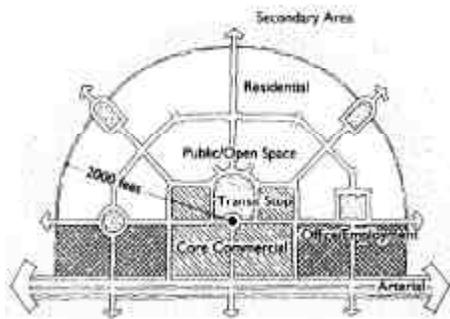
La argumentación de **Castells** sobre el **espacio de flujos** hace referencia a la ciudad global como proceso más que como lugar, donde las teorías de Cerdà son muy cercanas. Castells admite la importancia del «espacio de los lugares», como espacio de la localización, que mantiene cualidades físico simbólicas, en donde se evidencian sus límites y sus referencias a una memoria colectiva, sin embargo considera que el « espacio de flujos» brinda mayores posibilidades. Cuando Castells hace referencia a la ciudad, retoma el ejemplo de Allan Jacobs, que analiza la diferencia de la calidad entre las ciudades de Barcelona e Irvine (California), para hacer evidente en la primera el espacio de flujos que viene dado por los espacios abiertos y exteriores considerables, en cambio en la segunda, como lugar en el que los espacios cerrados, interiores predominantes. El «espacio de flujos» tiene una clara analogía con la informática, que es retomado como concepto en el campo del espacio urbano. Castells ejemplifica la arquitectura de los flujos a través del aeropuerto de Barcelona, proyectado por Ricardo Bofill, y la Estación de alta velocidad de Atocha en Madrid diseñada por Rafael Moneo. Argumenta que estos dos conjuntos tratan «no por azar del diseño de nodos de comunicación, donde el espacio de los flujos se materializa de forma efímera.» Castells, 1999, p. 445 Estos ejemplos los comprende como «arquitectura de la desnudez» Castells, 1999, p. 445. Donde las formas neutras dan un mensaje de silencio y cualidad.



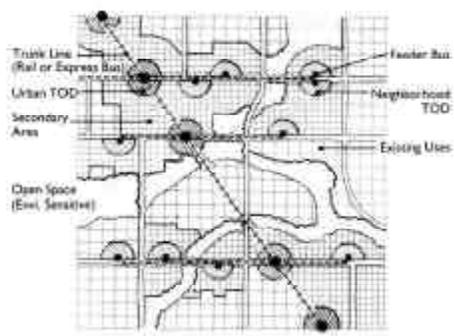
Cerdà, 1861, Las dos soluciones posibles para los crucesos: la tradicional y la que Cerdà propone. (Soria Puig, 1996, p. 208.)



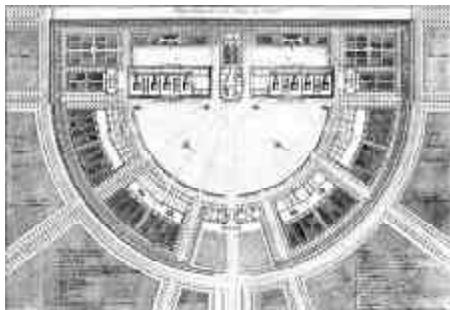
Cerdà, Encrucijada con burladeros laterales para viadantes, 1863. (Soria Puig, 1996, p. 214.).



Calthorpe, Transit-Oriented Development (TOD). (Calthorpe, 1993, p. 56.)



Calthorpe, Relationship to transit and circulation. (Calthorpe, 1993, p. 62.)



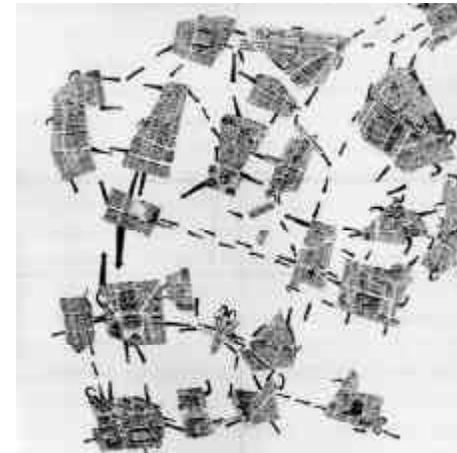
Ledoux, Plano General de la Salina de Chaux, 1771. (Ledoux, 1994, p. 16.)

Desde otra perspectiva, **Peter Calthorpe** en su libro «The next american metropolis ecology» Calthorpe, 1993. Propone la creación de áreas urbanas que tienen una fuerte relación con las vías de circulación. Estos **núcleos urbanos** o nodos en el territorio concentran las actividades y servicios urbanos relacionados con el transporte. En esta propuesta hay una fusión de dos modelos de organización, el modelo recticular y el modelo radial. El primer modelo es prioritario para el transporte y el segundo modelo crea los núcleos urbanos que congregan en el centro actividades públicas y en las periferias se la sitúan las residencias. En esta propuesta podemos notar las semejanzas con la propuesta de Ledoux para la ciudad ideal de Chaux , y el patrón «nudos de actividad» de Alexander. En todo caso se trata de intervenir en el territorio a través de planes concretos en los que se pueda controlar su crecimiento y su funcionamiento, integrando en el territorio, la residencia con la movilidad y los servicios públicos.

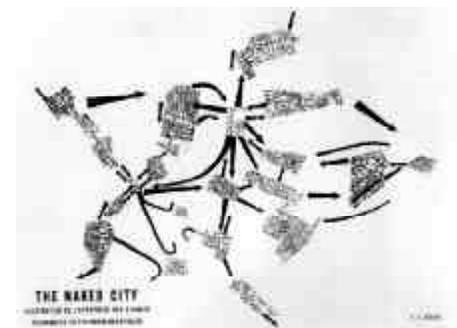
Entre los defensores de la circulación, como hecho prioritario en la ciudad, consideramos los postulados de los «Situacionistas», que proponen el trayecto como un acto libre sin restricciones y que puede ser transformado constantemente. La senda transgrede los ordenes establecidos, deja de tener límites fijos. Invierte los valores tradicionales de la ciudad, ya no es importante los monumentos, ni las plazas, ni las calles sino los trayectos producidos libremente. **Debord** propone que «hay que pasar de la circulación como suplemento del trabajo, a la circulación como placer» Debord 1977, p. 113. La propuesta de un **Urbanismo Unitario** se basa primero en utilizar la ciudad antigua con sus recorridos, sus puntos fijos, sus obstáculos para crear situaciones variables y cambiantes para conseguir en una segunda etapa la eliminación de las fronteras donde se pretende «constituir una unidad total del medio humano en el que las separaciones, del tipo trabajo -diversiones, colectivo- vida privada, serán disueltas finalmente.» Debord, 1977, p. 113. El «urbanismo unitario» está opuesto a la fijación de las ciudades en el tiempo. Conduce a preconizar

al contrario, la transformación permanente, un movimiento acelerado de abandono y de reconstrucción de la ciudad en el tiempo y, en ocasiones también en el espacio.» Debord, 1977, p. 95. En donde «el urbanismo unitario está contra la fijación de las personas en un punto determinado de la ciudad.» Debord, 1977, p. 97.

Debord parte del concepto de «deriva» que está «ligado indisolublemente al reconocimiento de efectos de naturaleza psicogeográfica, y a la afirmación de un comportamiento lúdico-constructivo, lo que la opone totalmente a las nociones clásicas de viaje o paseo.» Debord, 1977, p. 61. La diferencia estriba que en la «deriva», las personas se desplazan o actúan de manera libre, al azar, sin restricciones y sin lugar de llegada o salida predeterminado en cambio el viaje o paseo esta supeditado a salir y llegar a unos lugares fijos. Debord menciona al respecto que «la parte aleatoria es aquí menos importante de lo que se cree: desde el punto de vista de la deriva, existe un relieve psicogeográfico de las ciudades, con corrientes constantes, puntos fijos, y torbellinos, que dan acceso o salida a algunas zonas muy penosas.» Debord, 1977, p. 61. Debord alude que «más allá del reconocimiento de unidades de ambiente, de sus componentes principales y de su localización espacial, se perciben sus ejes principales de paso, sus salidas y sus defensas. Se llega a la hipótesis central de la existencia de plataformas giratorias psicogeográficas.» Debord, 1977, p. 67. Queda ejemplificado por Abdelhafid Khatib en su ensayo «intento de descripción psicogeográfica de los Halles», menciona que «la zona de interferencia central, la plataforma giratoria de las diferentes direcciones de ambiente de Les Halles es...el complejo Bourse du Commerce -Plaza de los Deux- Ecus.» Khatib, 1977, p. 58. Debord expone en la «Teoría de la deriva» que «no se trata de delimitar precisamente continentes duraderos, sino de cambiar la arquitectura y el urbanismo.» Debord, 1977, p. 68. En donde «las diferentes unidades de atmósfera y habitación no están, hoy en día marcadas exactamente, sino rodeadas de márgenes fronterizos más menos extensos. El cambio más ge-



Debord, Jorn, Guía psicogeográfica de París. 1956. (Sadler, 1998, p. 21.)



Debord, The Naked City. (Andreotti, 1996, p. 56.)



Debord, «Life continues to be free and easy» c. 1956. (Sadler, 1998.)

neral que lleva a proponer la deriva es la disminución constante de esos márgenes fronterizos, hasta su supresión completa.» Debord, 1977, p. 68. En este planteamiento existe una clara alusión al laberinto como posibilidad de crear complejidad, nuevas situaciones. En donde la flexibilidad y la posibilidad de transformación pueden ser utilizadas tanto para la ciudad, como para la obra específica de la arquitectura.