

Klee, Teatro de la opera Bufo, 1925. (Muller, 1957.)

Los núcleos urbano-arquitectónicos

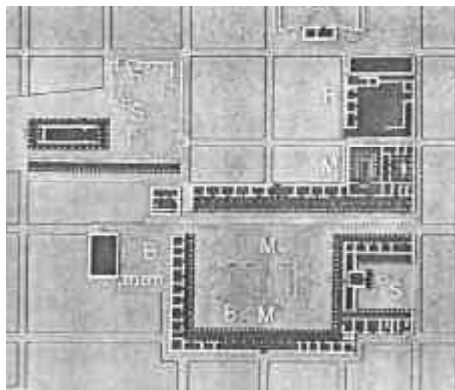
En este apartado invertimos la proposición anterior y reflexionamos sobre el «núcleo» como elemento generador de interacción y vitalidad. El término «núcleo» proviene del latín «nucleus», según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española significa «elemento primordial al que se van agregando otros para formar el todo» o también «parte o punto central de alguna cosa material o inmaterial.» En este caso tratamos de comprender al «núcleo», como el elemento que genera el trayecto. Para lo cual se realiza una descripción de algunos ejemplos que toman como prioridad al «núcleo», como espacio lleno o vacío, que se representa en la arquitectura por el edificio y/o plaza respectivamente.

En la historia, el espacio central de la ciudad varía de acuerdo a los requerimientos de cada época y fluctúa entre el espacio abierto y el espacio cerrado. Entre las dos maneras claramente definidas según Giedion, tenemos «tanto en Egipto como en el cercano Oriente, el plano reticulado tenía como centro el palacio del rey o del templo. En Grecia fue completamente distinto: el foco de la composición urbanística fue el ágora, o sea el lugar de reunión del pueblo.» Giedion, 1955, p. 19. Consideramos que en base a estos dos modelos ha girado las diferentes propuestas del espacio público en la ciudad.

El ágora puede considerarse como espacio paradigmático de interacción social. Martiensen al referirse sobre el origen del **ágora** sugiere que «parece ser que en los primeros tiempos el ágora fue un área de forma irregular situada en la intersección de calles importantes y que sólo adquirió cierta definición formal con el desarrollo de la idea de la ciudad como un ente corporativo.» Martiensen, 1957, p. 41. Por otra parte Giedion señala que «en la época helenística el ágora vino a quedar circundada por simples elementos

estandarizados (columnas, pórticos y una cornisa) formando la stoa, una vía cubierta, protegida de la lluvia y del sol, que servía principalmente como centro de reunión de los ciudadanos; era aquí donde se formaba la opinión pública.» Giedion, 1955, p. 20. Martiensen divide el «ágora» en dos tipos principales, el primero que sirve para reunir al pueblo y funcionarios, el segundo para actividades comerciales, que generalmente se halla rodeada de negocios, del cual es probable, que en el espacio abierto se levantaran refugios provisionales de múltiples tipos. Martiensen menciona que hacia «las postrimerías del siglo VII a.C., el comercio invade el ágora y los pequeños mercaderes con sus artículos de consumo, su cerámica, sus vinos y perfumes, pregonan y venden libremente su mercancía dentro de esta área.» Martiensen, 1957, p. 42.

El **foro** tiene claras relaciones con el ágora, eso sí, con una mayor incremento de actividades institucionales y comerciales. El foro se asemeja al ágora por aglutinar diferentes usos y separarse de las vías de conexión de la ciudad. Para comprender las características del ágora y el foro, nos valemos del ensayo de Martí sobre «La construcción de los lugares públicos» en el cual, se menciona que «en el ágora, diversas obras de arquitectura se coordinan entre sí mediante una compleja red de relaciones visuales, sin que ello les obligue a someterse a una única disciplina geométrica o a supeditar sus particularidades a las leyes del conjunto. El ágora define así una estructura abierta, sin límites precisos, que incorpora, como un elemento más, el paisaje circundante y establece un intenso diálogo con la naturaleza. El foro, en cambio, se propone como un espacio recintado y acotado, en el que los elementos arquitectónicos se yuxtaponen y aglutinan, perdiendo parte de su relativa autonomía, para formar un escenario artificial continuo, volcado sobre sí mismo, que asume la representación de lo urbano como un «interior» netamente del campo y del paisaje «exterior»» Martí, 1999, p. 53. El ágora y el foro mantienen tal como lo menciona Giedion «el sacrosanto derecho del peatón» Giedion, 1955, p. 20. Cabe señalarse que estos tienen diversos desarrollos, al respecto destaca-



Agora de Priene. Los edificios públicos situados en el norte, no tenían fachada al ágora. (Giedion, 1955, p. 22.)

mos dos modelos de espacio público con un orden implícito, que en algunos casos como el ágora de Priene, y el foro de Pompeya, son evidentes y en otros como el ágora de Atenas y el foro Romano menos claros. Para una mejor comprensión de estos espacios realizamos un análisis comparativo. En el caso del ágora de Priene con el foro de Pompeya. En el primero se trata de un espacio por el cual cruza una vía, los edificios públicos no dan su frente al ágora, la stoa ejerce una importancia destacable, es un espacio exclusivo para la comunidad, no se utiliza para las instituciones de poder. En el segundo existe una separación entre el espacio colectivo y la vía, los espacios de reunión, de negocios, se abren hacia el foro, en ese espacio el templo toma un protagonismo relevante. Al respecto del foro de Pompeya, Martí menciona que «es un espacio regular, cerrado y concluso, concebido como un gran salón sin techo, análogo en forma y proporciones al de las Basílicas que lo envuelven.» Martí, 1999, p. 53. Al comparar, el ágora de Atenas, con el foro Romano. En el primero según Giedion «no siguió plan preconcebido, se desarrolló paralelamente a la democracia.» Giedion, 1955, p. 24. En el segundo el tráfico no tiene acceso al foro, se mezcla los espacios de reunión, negocios, administración, justicia y santuarios, se propicia reunión de espacios irregulares intersticiales. Para Giedion «el foro romano es un lugar completamente desprovisto de orden...los romanos, desde el principio, entremezclaron negocios, religión, justicia y vida pública.» Giedion, 1955, p. 20. Cabe mencionarse la transformación espacial producida en este espacio, como bien lo apunta Rossi, que «alrededor del siglo IV el Foro cesó su actividad como lugar de mercado (perdió, pues, una función que había sido fundamental) y se convirtió en una auténtica y verdadera plaza» Rossi, 1981, p. 210. En esta época el foro «se va cubriendo de estatuas, de templos, de monumentos; así el valle que estaba lleno de fuentes locales, de lugares sagrados, de mercados, de tabernas empieza a enriquecerse en basílicas, en templos y en arcos y permanece surcada por dos grandes vías, la Sacra y la Nova, donde van a parar diversas callejuelas.» Rossi, 1981, p. 210. El foro para Rossi, es considerado como el hecho urbano



Forum de Pompeya, con columnatas, construido en el siglo I antes de Jesucristo. (Giedion, 1955, p. 23.)



Mercado de Trajano, sala principal del mercado, vista interior. Roma, c.a. 110 - 112 d. C., Apolodoro de Damasco. (Kostof, 1988, p. 371.)



Mercado de Trajano, sala principal del mercado, vista axonométrica, Roma, c.a 110 - 112 d.C. (Kostof, 1988, p. 371.)

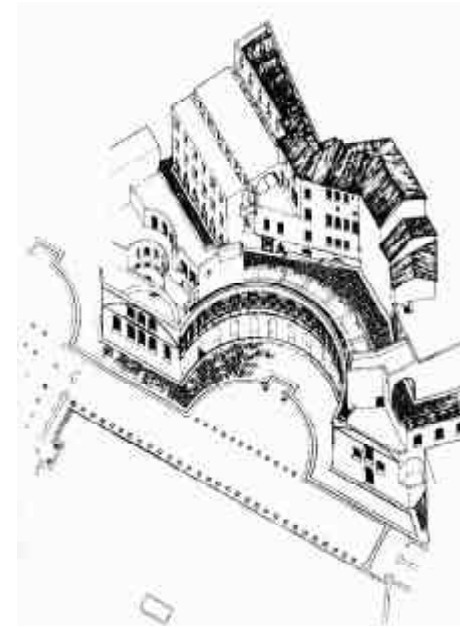
complejo de «extraordinaria modernidad», es la parte que sintetiza el todo, al respecto menciona que «El Foro resume Roma y es parte de Roma; es el conjunto de sus monumentos, pero su individualidad es más fuerte que cada uno de ellos; es la expresión de un diseño preciso o al menos de una precisa visión del mundo de las formas, la clásica, pero sin embargo, su diseño es más antiguo, casi persistente y preexistente en el valle a donde se llegaban los pastores de las primitivas colinas.» Rossi, 1981, p. 214.

Es de destacar que el foro ha jugado un papel fundamental en el desarrollo de las actividades comerciales, específicamente mantiene relación con el mercado. En cuanto a este último, cabe señalarse que su posición en la ciudad, ha sido muy variable, en ciertos casos ha propiciado lo urbano, es decir en torno al mercado se han creado las ciudades y en otros, en cambio, han ocupado las periferias. Mumford argumenta a favor de «una cierta relación del mercado como parte del templo.» Mumford, 1966, p. 92, II. Que parece tener cierta lógica, si nos remontamos a ejemplos de Oriente, encontramos una integración entre el espacio del rito con el comercio. El **mercado** puede ser entendido como el espacio de transición por excelencia, puesto que tiene la función de cambiar de lugar continuamente. Uno de los ejemplos claves de este espacio comercial es el mercado de Trajano, con sus tres niveles y sus calles que comunican el conjunto con la ciudad. El mercado puede ser comprendido como el espacio que sintetiza la ciudad. Para Rossi los «mercados, catedrales, edificios públicos, exhiben la complejidad de la historia de la ciudad y del hombre. Los puestos de venta interior de los mercados o los confesionarios y las capillas de las catedrales, nos explican esta relación entre interior y exterior de la arquitectura.» Rossi, 1984, p. 38. El mercado para Martí es «un compendio de la ciudad y de su historia ya que nace con la ciudad y, a menudo, constituye su inicial fundamento. Originariamente el mercado se confunde con el espacio público: las calles y plazas, la ciudad entera como lugar colectivo, constituyen el mercado.» Martí, 1983, p. 87. En cierta manera «vemos aparecer así en el

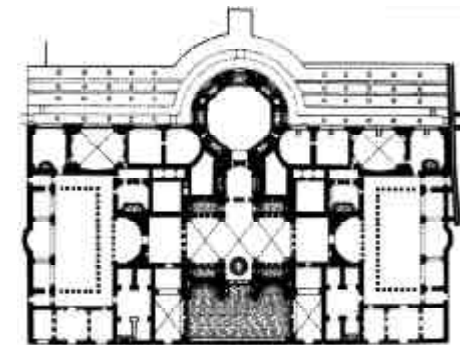
mercado, la forma de la ciudad antigua, con el trasiego de sus puertas, la animación de sus encrucijadas, las calles que agrupan los diversos edificios, la estricta jerarquía de los lugares, el espesor de la vida y del contacto humano.» Martí, 1983, p. 90.

De lo expuesto podemos evidenciar que el mercado no sólo se relaciona con el espacio abierto, sino en muchos casos mantiene relación con el espacio cerrado. La **basílica comercial** es un ejemplo de esta correspondencia. Riegl menciona que «el origen de la basílica de mercado parece remontarse al patio abierto, que tuvo que ser cubierto por razones de necesidad y utilidad.» Riegl, 1992, p. 53. Considera que no hay ninguna duda sobre «el cerramiento superior de las basílicas mediante una cubierta abierta (o también revestida) de madera, mientras que todo espacio interior cerrado (y sobre todo cualquier construcción centralizada) exige necesariamente la cubierta abovedada.» Riegl, 1992, p. 53. En cierta manera «la nave central de la basílica cristiana continúa siendo, por tanto, un patio abierto, en cierto modo, sólo provisionalmente cubierto.» Riegl, 1992, p. 56. Asegura Riegl que «la basílica paleocristiana rechazó por principio ambos tipos de vinculación, no reconoció en absoluto el espacio infinito, y se aisló de una manera tajante al plano básico.» Riegl, 1992, p. 60. La forma de la basílica puede ser comprendida de manera comparativamente inversa al templo, las relaciones colectivas se realizan al interior, se aísla del exterior, lo que importa es concentrar al interior las actividades, se busca que el edificio sea una totalidad y que el exterior entre en el interior, enfatizando la circulación y el dinamismo. La basílica de manera general podemos decir que alude tanto al templo, al foro, al patio, como también al mercado.

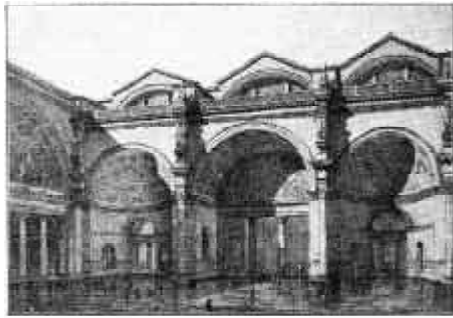
Si la basílica es el espacio de interacción social, las **thermas** consiguen apropiarse y exaltar esta vitalidad. Las **thermas** romanas pueden ser un claro ejemplo de la fusión de diferentes actividades en un mismo espacio.



Mercado de Trajano, Roma, c.a. 110-112 d.C. (Rossi, 1981, p. 213.)



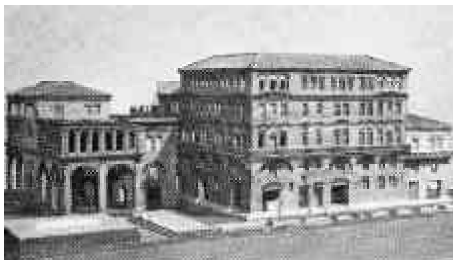
Thermae de Caracalla, Planos de los edificios centrales, Roma, 212-216 d. C. (Giedion, 1975.)



Frigidarium desThermes de Caracalla, Roma, II d.C.
Restauration de Viollet le Duc. (Lavedán, 1943, p. 942.)

El espacio exterior invierte la relación social para traspasarlo al interior. Si bien mantienen un orden claro en su composición proponen espacios complejos y de gran diversidad. Las thermas concentran múltiples espacios, a través del baño y la limpieza se da una gran vitalidad espacio-temporal. Como es el caso de las thermas de Caracalla, en las que evidenciamos que, cada actividad tiene una forma determinada, los espacios están dispuestos para que se relacionen. La rígida simetría, la jerarquía junto a la diversidad espacial consiguen un conjunto dinámico. En este caso el espacio trata de convertirse en ciudad, se reúne diferentes microclimas, diferentes posibilidades espaciales, relación de espacios abiertos y cerrados.

No sólo en las edificaciones públicas de la Roma antigua puede destacarse esta relación de espacios diversos, también se constata en los conjuntos de viviendas, como el caso de la **Insula** o bloque de apartamentos de varios pisos, según Kostof «pudo haber existido ya en las ciudades helenísticas más populosas», pero es en Roma que «este tipo de viviendas se desarrolló probablemente a partir del esquema simple de tienda y trastienda con varias plantas de apartamentos que se apilaban por encima de la tabernae de la planta baja.» Kostof, 1988, p. 346. Es en Ostia, puerto de Roma donde «pueden verse modernas insulae construidas en cemento con revestimientos de ladrillo y dando a calles rectas y espaciosas, y fueron resultado de reconstrucciones del siglo II d. C. Y posteriores.» Kostof, 1988, p. 346.



Insulae, Ostia, II d. C. (Kostof, 1988, p. 347.)

Podemos decir, que es en la Edad Media donde el comercio y específicamente el mercado, influyen de manera relevante en la configuración espacial de la ciudad. La analogía entre la casa y la ciudad es un hecho recurrente en este período. Le Goff, anota que «el nacimiento de la ciudad en sentido moderno hay que ubicarla entre el siglo XI y el XIII». Le Goff, 1979. Ésta se fundamenta en lo comercial, diferenciándose de las ciudades administrativas, políticas y militares de la antigüedad. Chueca Goitia hace alusión a esta transformación

espacial, como la «lenta caída del Imperio Romano...las antiguas civitas romanas, decrecen...La población, entonces, se disemina por todo el área rural, dejando de estar agrupada en grandes concentraciones» Chueca Goitia, p. 87, 1968. Se da así, el origen a la **ciudad comercial medieval** a escala menor. Anota también que el régimen señorial que se establece en Europa, es el feudalismo, que tiene fundamentalmente una base agraria. Según Giedion en la época medieval «el nivel de vida decreció rápidamente. Las ciudades fueron despoblándose...vino luego el resurgimiento, y en los siglos XI y XII fueron fundadas nuevas ciudades en toda Europa» Giedion, 1955, p. 20. En donde las actividades residenciales son interferidas con las comerciales, éstas a su vez comienzan a acentuarse y toman protagonismo en la ciudad, evidenciándose en la plaza del mercado, muchas veces con pórticos y rodeadas de casas particulares. Además de que adquiere también un nuevo valor la calle en un sentido comercial.

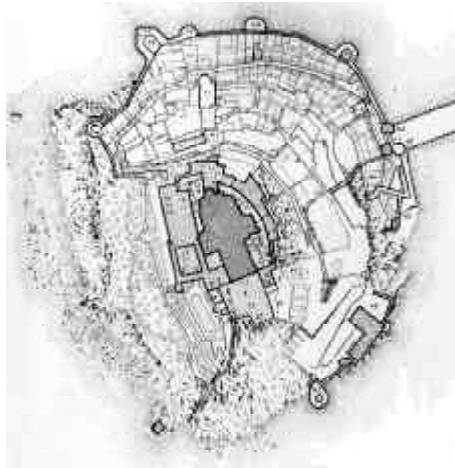
Para Pirenne, dos son las condiciones esenciales para el establecimiento comercial: la situación geográfica y la presencia de una ciudad o un burgo fortificado; en el primero se vuelve imprescindible las buenas comunicaciones terrestres para poder trasladar los productos de la mejor manera, aunque se indica que «los caminos terrestres no eran los más adecuados y no se tenía un avance mayor en tipos de transporte» , en cambio en las rutas por ríos y mares es donde se desarrolla las técnicas del transporte; en el segundo, cuando se tiene la presencia de una ciudad generalmente se ubican «al interior en las áreas vacías o extramuros» y cuando se trata de burgos fortificados al ser de pequeñas dimensiones y estar ocupados, la ubicación era «extramuros», que al formar barrios comerciales consiguen edificar nuevas murallas para su seguridad y pasan a tener una mayor integración al recinto existente. Pirenne hace una distinción entre los «burgos antiguos» que tienen su origen en «establecimientos militares» y los «burgos nuevos» que son las ocupaciones extramuros de «origen comercial, artesanal». La fusión de estos dos tipos da como



Ciudad medieval construida al interior del anfiteatro de Arles. (Benévolo, 1976, p. 9.)



Mont Saint Michel. Siglos XI-XIV. (Norberg-Schulz, 1974, p. 154.)



Mont Saint Michel, Planta, Siglos XI-XIV. (Benévolo, 1982, p. 60, vol. 3.)

resultado la «ciudad comercial medieval». Pirenne, 1990. No se tiene una certeza clara de los primeros asentamientos comerciales, se puede mencionar al respecto que en los recorridos terrestres y fluviales se producen puntos de las vías, en los que se propician, los desembarques, los transbordos, los intercambios comerciales, a la vez, que les sirve de lugar de descanso, se propicia así, la creación de mercados o lugares de concentración comercial. Pirenne anota que los romanos de la antigüedad, utilizan el término «portus», para el recinto cerrado que sirve de almacén para las mercaderías de paso, que se diferencia del mercado y de las ferias, por su carácter de plaza comercial permanente y centro de tránsito ininterrumpido. Para Pirenne, el origen de la población urbana, no se la debe buscar entre la población de las fortalezas primitivas, sino en «la población inmigrada que el comercio hace fluir entorno a ellas y que, desde el siglo XI, comienza a absorber a los antiguos habitantes». Pirenne, 1980, p. 99.

Las ciudades a finales de la Edad Media pasaron a ser gobernadas por los comerciantes, éste hecho influyó en las funciones periféricas de las ciudades, para que adquirieran protagonismo. El crecimiento demográfico de las ciudades medievales unido a las actividades comerciales acentuó la ocupación arquitectónica en altura, especialmente dentro de las murallas, se propicia la mezcla de variados usos en una misma edificación, tal es el caso de las edificaciones que en muchos casos sirven de comercios en planta baja y viviendas en las plantas altas o también el caso de edificaciones que son mercados en su planta baja y ayuntamientos en las plantas altas.



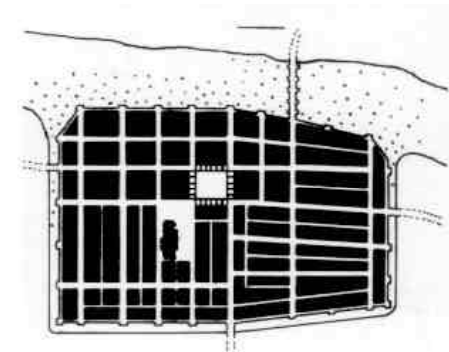
París en el medioevo: la isla y el conjunto de la cité. siglo XVI. (Benévolo, 1982, p. 67.)

Lavedán indica que «dos ideas son las directrices organizativas de la ciudad medieval, involucramiento producido por las casas continuas y atracción por las edificaciones colectivas como la iglesia.» Lavedán, 1926. En la ciudad medieval se pueden distinguir algunos tipos de configuración como : ciudades lineales, cruciales, en escuadra, nuclear, binuclear, en espina pez, radiocéntrica. Es

de señalarse que los dos modelos relevantes son: a) el que se caracteriza por un trazado de calles complejo, congregación de viviendas de varios pisos, un centro jerárquico y las murallas como el elemento que delimita, valiéndose de la geografía del terreno. b) El que se denomina «bastides», que tienen un orden preestablecido, basado en la cuadrícula que repercute en la muralla.

En el caso de las **bastides** interesa puntualizar su especial conformación, el término «bastides» proviene del provenzal que deriva de «bastir» que significa construir y éste del germano «bastjan» que denota tejer, trenzar, remendar, zurcir; generalmente el término «bastide» equivale a «obra fortificada» Corominas, 1989. Las bastides francesas tienen un carácter prioritariamente militar, sin embargo también son fuentes primarias de producción agrícola y centros locales de comercio. La singularidad de las bastides está en conseguir parcelas regulares y una ordenación planimétrica en damero, que como anota Sica, se trata de una «praxis administrativa y financiera fiscal» Sica, 1980. Que sirve para facilitar la recaudación de impuestos. Este tipo de planeamientos es entendido por Morris, como una «retícula de conveniencia» Morris, 1990. Es decir como el modo más rápido y más equitativo de trazar una ciudad en un emplazamiento nuevo. Básicamente la «bastide» se organiza en tres zonas: la ciudad, los huertos u los campos y los viñedos. Al ser pequeñas concentraciones las parcelas interiores son de un ancho constante (5 ó 6 metros) con una profundidad variable, en la que se emplazan construcciones en altura con mezcla de funciones.

En cuanto a los motivos de la fundación de los nuevos centros en las islas británicas obedecen a factores de orden económico. En donde «el aumento de la productividad agrícola, el desarrollo de las actividades comerciales...que contribuían a garantizar un aumento del producto fiscal». Morris, 1990. El lugar de fundación está relacionado con la cercanía a cruces viarios y posibilidad de desarrollo de mercados. Se comienza la construcción de la nueva ciudad en



Ville neuve - sur - Lot, gascuña, 1264. (Benévolo, 1982, p. 179, vol. 3.)



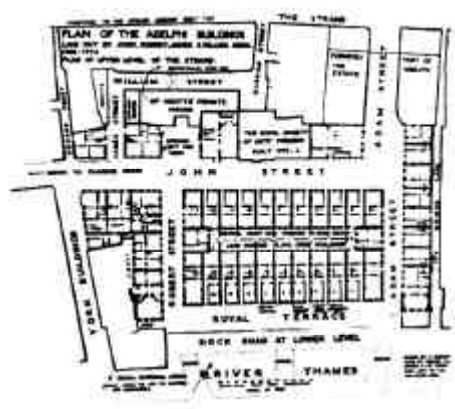
Aigues Mortes, en la desembocadura del Ródano, 1246. (Benévolo, 1982, p. 182, vol. 3.)



Aiguës Mortes, en la desembocadura del Ródano, 1246.
(Benévolo, 1982, p. 182, vol. 3.)

algunos casos por el mercado y las tiendas, que son los elementos que originan y ordenan la ciudad, como el caso de Beaumont du Périgord, en donde se nota claramente la importancia del mercado y las tiendas como centro de ciudad. Morris anota que «el fundador generalmente se preocupaba de dotar de los elementos defensivos a la ciudad y las viviendas y los edificios públicos debían ser construidos por los posibles habitantes». Morris, 1990. También se anota como caso especial, que en «el edificio del ayuntamiento se adoptaba frecuentemente una disposición en dos plantas, destinándose lo inferior a contener un mercado cubierto» el mismo «que se encontraba en la plaza principal de la ciudad en la confluencia de las calles principales que enlazaban el centro con las puertas de entrada» y que «con frecuencia las calles que rodeaban la plaza, estaban dotadas de sopórtales que formaban la parte inferior de los edificios». Morris, 1990, p. 133.

Por lo general las «bastides» tienen dos edificaciones públicas claramente definidas, que ordenan y sirven como elementos de relación para la ciudad, por un lado la iglesia, que muchas veces se la construye de una solidez que sirve de ciudadela en caso de emergencia, y el otro está el espacio de la plaza, que tiene generalmente relación con los espacios comerciales como el mercado y los pórticos alrededor de la misma. La forma del emplazamiento de las murallas en las «bastides» hace referencia a los «castrum romanos», generalmente están condicionadas por el trazado interior regular, ya que si bien las murallas circulares ofrecen el mejor medio de defensa ante los asaltos, crean espacios residuales junto éstas.



Adams, Complejo Adelphi Terrace, Londres, 1768 - 1772.
Planta piso bajo. (Sica, 1980, p. 83.)

Las ciudades medievales son comprendidas en muchos casos como conjuntos edificatorios, vale señalarse que también ocurre la posición inversa de considerar a estos últimos como ciudad, es el caso del conjunto **Adelphi Terrace** de Robert Adam y hermanos, que reviste una singular importancia por su concepción, al articular diferentes espacios, construcción de apoyos puntiformes

y las diferencias de niveles especializados, uno de los mayores logros que a nuestro parecer presenta este conjunto es su utilización del subsuelo como espacio de comunicación entre el exterior y el interior, a la vez que crea una fácil continuidad espacial entre el espacio de las calles y el río Thames que sirve para transporte marítimo, se trata de un edificio-muelle. El espacio del subsuelo presenta la característica relevante de utilizar arcadas con inclusiones de luz natural por óculos que tienen una cierta analogía de la arquitectura antigua romana, debidamente analizada y visitada por Robert Adams, en especial encontramos correspondencias con los baños romanos. Se consigue así una estructura bidireccional que absorbe los elementos estructurales y crea una continuidad espacial. Tanto Roberto Adam como Piranesi mantienen un claro motivo de inspiración en las ruinas romanas, en especial los espacios subterráneos que persiguen la continuidad espacial, con la utilización de arcos, óculos, columnas. Cuando se observa el conjunto de Adelphi Terrace se distingue sus partes debidamente articuladas, que si bien tienen independencia existen hechos arquitectónicos que los vinculan.

Como señala Sica, es en Inglaterra donde se dan especialmente aportes arquitectónicos significativos como el Adelphi que «vienen a formular un conjunto arquitectónico de considerables aportaciones como es el caso de la unificación de diferentes usos como es la residencia, los almacenes y el embarcadero, pero dándole un aspecto unitario y con una gran simpleza en su concepción tanto en lo que se refiere a las fachadas como la sus plantas en las que su funcionamiento es claramente perceptible, en este conjunto se nota claramente la diferenciación de los elementos pero existe elementos que consiguen unificar el conjunto» Sica, 1980.

Con esta panorámica de algunos elementos y objetos de las ciudades comerciales, exponemos las **estaciones de ferrocarril**, las mismas que a nuestro parecer asumen una papel prioritario en el siglo XIX. El término «estación»



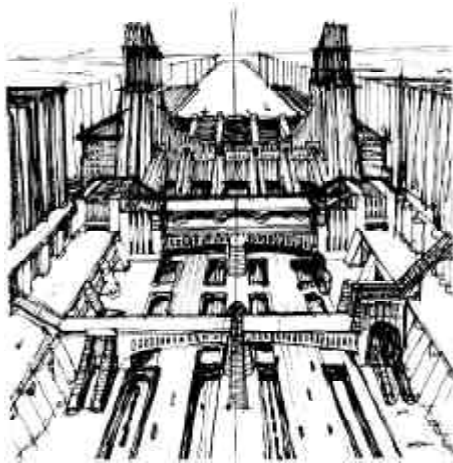
Adams, Complejo Adelphi, Londres, 1768 - 1772. (Rykwert, 1984, p. 151.)



Adams, Subterráneo del complejo de Adelphi, Londres, 1768 - 1772. (Rykwert, 1984, p. 152.)



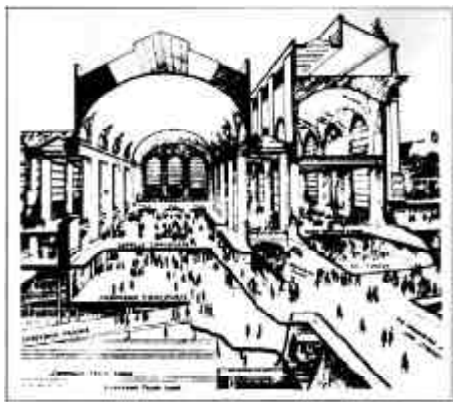
Estación de la Crown Street, Liverpool, 1791. (Pevsner, p. 272)



Sant'Elia, Estación de transportes de la ciudad ideal, 1914. (Conrads, 1960, p. 104.)

proviene del latín «statio» que puede significar «estado actual de una cosa, acción de estar ó detenerse en alguna parte, parada, estancia» Enciclopedia Universal Ilustrada Espasa Calpe, 1928, p. 452. Este término en francés «gare» también significa atracadero, represa de un río navegable, muelle. La estación retoma los principios del espacio público para ponerlos al servicio de la máquina. La estación es el fiel exponente de los avances tecnológicos de la sociedad capitalista y como tal resulta interesante estudiarlo para detectar algunos aspectos de su contenido y comprender su carácter transitorio. Las estaciones son los monumentos de la época industrial, los templos de la técnica, éstas en sus comienzos no tenían claro el modelo a seguir, buscaban en muchos casos referencias en otros edificios como los «chalets». La necesidad de cubrir el área de reposo del tren facilita el uso del hierro como material estructural. Se puede observar que en esencia, la estación es una calle interior, que se vincula de forma perpendicular o paralela a una vía de tránsito.

En los dos tipos clásicos de estaciones encontramos la siguiente composición: a) Con una calle galería que intersecta perpendicularmente a las vías. b) Con una calle galería que se desarrolla paralela a las vías. De las cuales, el primer modelo, nos parece, es el más acertado para integrar las diversas dependencias. A estos dos maneras hay que añadir variantes relacionadas a la posición de los vestíbulos, es decir a sus diferentes niveles de ubicación y, a la cantidad de servicios. Estos proyectos mantienen relación con el espacio basilical, buscan en un mismo recinto enfatizar las circulaciones, son espacios cerrados y mantienen una direccionalidad horizontal, proponen una complejidad tecnológica con una sencillez espacial. Es en las cubiertas donde se observan sus mayores logros, al salvar luces considerables, con alarde técnico-formal. Se puede decir, que la decoración en estos edificios pasa de los muros y pisos a la cubierta. Una de las preocupaciones primordiales de estos proyectos hace referencia al manejo de la luz natural, se consigue iluminar a través de las cubiertas o por los muros laterales, se enfatiza la altura del edificio evitando las



Wilgus, Gran Central Station of New York, 1903-1913. (Abalos, Herreros, 1992, p. 201.)

sensaciones de encierro. Cada vez se tiende a la ocupación vertical con la finalidad de que las circulaciones sean rápidas y ocupen menor terreno, en definitiva disminuir el espacio y el tiempo de circulación. La estación de la ciudad ideal de Sant'Elia hace evidente la manera de afrontar el tema de la vinculación edificio-transporte, a través de un edificio-puente, se permite la circulación para que las funciones de intercambio y las de estancia en el vestíbulo se realicen sin interferencia, las referencias históricas en el conjunto son evidentes y, sus elementos compositivos fundamentales como los ejes predominantes, la simetría, la solidez, la tendencia a lo estático, la forma piramidal, y las marcadas jerarquías. En el siglo XIX las edificaciones de transporte de las ciudades europeas mantienen una clara relación con las propuestas de los Estados Unidos, como es el caso paradigmático de la Gran Estación de New York, cuyos logros se pueden notar en su interior como la relación de diferentes funciones, las grandes calles interiores, las diversas conexiones verticales, las múltiples relaciones espaciales, que nos llevan a considerarlo como un espacio-tiempo complejo.

Para Mumford una de las obras arquitectónicas, en la que se consigue una adecuada relación edificio y transporte, es la Estación de Pensylvania, de la cual menciona, que «poseía una noble sencillez que contribuía a un buen funcionamiento» en esta estación la claridad y el movimiento eran las bases del proyecto, se anota también que «la proporción gigantesca tiene un efecto no solo imponente, sino que apacigua y tranquiliza como si a uno le quitaran un peso del pecho. En esta terminal proyectada para encerrar multitudes, no había sensación de aglomeración; el vestíbulo de las boleterías era tan largo como la nave de la catedral de San Pedro». Mumford, 1966, p. 196.

Cerdà propone para Barcelona, una «Gran Estación», que reúne y ordena el transporte marítimo y terrestre. Sin embargo existe una incertidumbre sobre la ubicación que eligió para la misma, de las investigaciones que se han realiza-



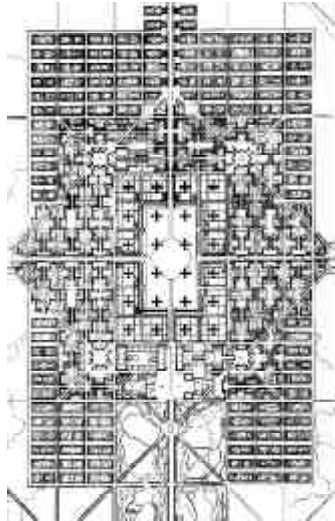
Interior de la Station of Pennsylvania. (Parisien, 1997, p. 151.)



Interior de la Station of Pennsylvania. (Parisien, 1997, p. 151.)



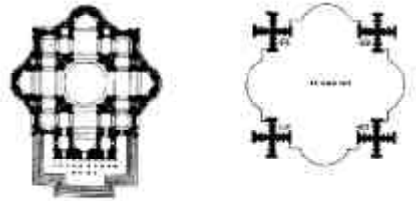
Cerdà. Posible borrador de la estación de estaciones de la Ciudadela. Plano original 1:1250, 1863. (Serratosa, 1994.)



Le Corbusier, Plan de la ciudad de 3 millones de habitantes, 1922. (Le Corbusier, 1991, p. 39, vol. 1.)



Le Corbusier, esquema de ciudad de 3 millones de habitantes, 1922. (Le Corbusier, 1991, p. 39, vol. 1.)



San Pedro del Vaticano y el centro de la Ville Contemporaine. (Monteys, 1996, p. 39.)

do, se sugiere por parte de Francesc Magrinyà que Cerdà tenía pensado diferentes lugares para su emplazamiento: a) En Hortes de Sant Bertran, se asegura que el espacio era reducido y que esta alejado del mar. b) En la Barceloneta a partir de derrocar una parte de los barrios de este sector. c) La ciudadela está en esos tiempos ocupada por una fortificación militar, de lo cual existe un gráfico borroso de la posible propuesta de la «estación de estaciones». d) Incluso el mismo «ensanche» parece tener este carácter de estación continua.

En la ciudad de tres millones de habitantes, Le Corbusier opta por una organización centralizada, unos ejes ordenadores y una trama regular de desarrollo para la ciudad. Si bien este modelo está ampliamente estudiado, en nuestro caso nos interesa destacar el espacio central del conjunto previsto para el intercambiador de transporte que condensa algunos hechos de la historia de la arquitectura. Es clara la relación que señala Monteys con las edificaciones de planta central, especialmente con «el templo, que hace referencia a las formas cuadradas y circulares.» Monteys, p. 38, 1996. El edificio actúa como puente, donde la yuxtaposición de medios de comunicación son las claves del proyecto, con referencias al futurismo italiano de Sant'Elia, especialmente en la estación para la ciudad ideal, que enfatiza las relaciones y conexiones de los medios de transporte.

Le Corbusier en la estación central para la ciudad de tres millones de habitantes propone situar la estación, en el cruce de los ejes principales de la ciudad, como el punto de orden de las circulaciones, relacionadas con los edificios administrativos, se trata en este caso de un edificio-encrucijada. La concentración de los medios de circulación en el punto central de la ciudad no es concebido como un problema, puesto que en vez de separar los medios de transporte para que no se produzcan obstrucciones, se opta por la reunión, el intercambio. El espacio central tradicional que generalmente se lo abre, para que sirva

a las relaciones y las comunicaciones individuales, en este proyecto, se transforma, para que sea ocupado por un conjunto edificatorio que enfatiza el intercambio de los medios de comunicación. El espacio central en la ciudad antigua se lo destina a la contemplación, a la reflexión y a la interacción social. Le Corbusier lo invierte y mediante una vinculación con un espacio lineal, lo convierte en un espacio de dinamismo mecánico, en el que el recorrido toma preponderancia sobre lo permanente. Si bien el espacio central sigue siendo prioritario pero ya no en el sentido tradicional, sino como espacio de vínculo, de relación maquina.

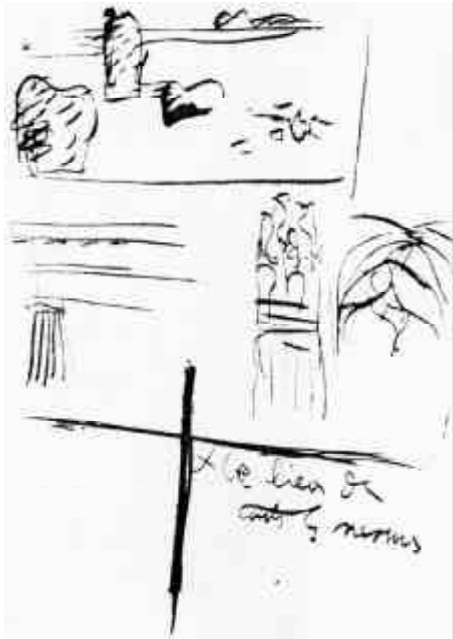
El espacio de la estación como acabamos de exponer prioriza la comunicación y el comercio, consideramos necesario puntualizar algunas propuestas que están en otra dirección, como es el caso de los **condensadores sociales**, que tienen su apogeo en Rusia a comienzos del siglo XX. El «condensador social» puede comprenderse, como un planteamiento que relaciona diferentes actividades en un mismo espacio, donde las personas son partes activas del sistema. Kopp menciona que «al igual que los condensadores eléctricos transforman la naturaleza de la corriente, los condensadores sociales tienen que conseguir que el individuo preocupado únicamente por sus propios intereses devenga un hombre completo» Kopp, 1974, p. 148. El edificio «condensador» intenta ser la síntesis de la ciudad, puede ser ejemplificado especialmente en el club o la casa-comuna, el primero denominado por El Lissitzki como «fábrica social» o «taller de la transformación del hombre» Kopp, 1974, p. 151. Con respecto a su función se menciona que «el club sobrepasa las simples funciones de hospitalidad propias de un establecimiento donde se dispensa la cultura, para transformarse en un complejo donde sus propios moradores se convierten en creadores, instructores y animadores» Kopp, 1974, p. 153. En el segundo caso referido a la casa-comuna de manera general se menciona que el espacio individual esta referido al reposo y el espacio colectivo que toma un papel prioritario, se refiere a las actividades formativas y educativas, reviste



Golosov, Club Zuyev, Moscú, construido en ocasión del aniversario de la Revolución de Octubre. (Kopp, 1974.)



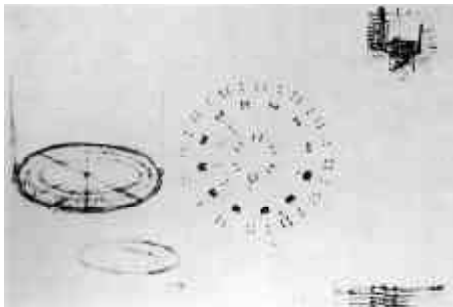
Melnikov, El club obrero Russakov, Moscú, 1927. (Kopp, 1974.)



Le Corbusier, «El lugar de todas las proporciones».
(Le Corbusier, 1979, p. 99.)

especial importancia su configuración a partir de la circulación o «las calles interiores», que son utilizadas como lugares de intercambio social. En cierta manera las funciones privativas son reemplazadas por las funciones de la colectividad.

Al retomar nuevamente las propuestas de Le Corbusier, indicamos que en la conferencia «Arquitectura en todo, Urbanismo en todo» se puntualiza sobre el **lugar de todas las proporciones** que está tanto relacionado con el paisaje exterior, el objeto y el detalle arquitectónico, hace referencia al espacio sagrado y profano donde se produce la ruptura y la relación. Al respecto menciona que «Me encuentro en Bretaña; esta línea pura es el límite del océano sobre el cielo; un vasto plano horizontal se extiende hacia mí. Considero unas cuantas rocas a la derecha. La sinuosidad de las playas de arena me encanta como una dulce modulación sobre el plano horizontal. Yo iba andando. De pronto, me detengo. Entre el horizonte y mis ojos, se ha producido un hecho sensacional: una roca vertical, una piedra de granito está ahí, enhiesta, como un mehir; su vertical, forma, con el horizonte del mar, un ángulo recto. Cristalización, fijación del lugar. Esto es un lugar donde el hombre se detiene, porque hay sinfonía total, magnificencia de afinidades, nobleza: Lo vertical fija el sentido de lo horizontal. Lo uno vive a causa de lo otro. He aquí unas potencias de síntesis.» Le Corbusier, 1979, p. 98.

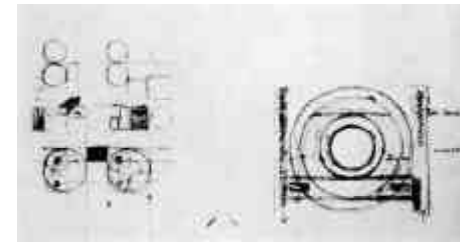


Kahn, Plano, perspectiva, detalles, Filadelfia, 1957. (Kahn, 1987, p. 144.)

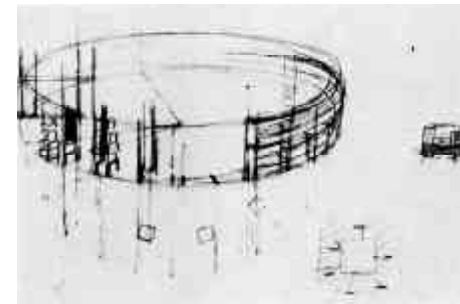
Como uno de los recursos fundamentales para sus proyectos, Le Corbusier menciona que «Entonces, dibujo con dos trazos solamente este «lugar de todas las proporciones», y, habiendo comparado en mi espíritu gran número de obras humanas digo: «¡ Aquí está, esto basta !»» Le Corbusier, 1979, p. 98. Abstraído en la «extensión, altura», que no es más que los componentes universales básicos de la naturaleza. Al respecto menciona que «Me doy cuenta de que la obra que levantamos no es única, ni aislada; que la atmósfera que la rodea constituye otras paredes, otros suelos, otros techos; que la armonía que

me ha detenido de repente frente a la roca de Bretaña, existe, puede existir siempre, en todas partes y lugares. La obra ya no está hecha solamente de por sí misma: el exterior existe. El exterior me encierra en su todo, que es como un aposento.» Le Corbusier, 1979, p. 100. Entiende como una síntesis de un proceso intelectual de abstraer la naturaleza, al respecto menciona, que «lo sencillo no es lo pobre, sino lo sencillo es una elección, una discriminación, una cristalización, que tienen por objeto la pureza misma. Lo sencillo es una concentración.» Le Corbusier, 1979, p. 103.

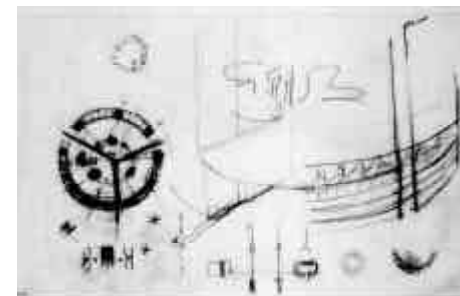
Como ejemplo clave para comprender la relación edificio-movilidad mencionamos el proyecto para el centro histórico de Filadelfia propuesto por Kahn, al respecto vale puntualizar las características que considera como prioritarias para esta intervención, menciona que «creo que ha llegado el momento de hacer una distinción entre la arquitectura del Viaducto para el automóvil y la arquitectura de las actividades humanas.» Kahn, 1984, p. 25. Es decir que «la arquitectura del Viaducto incluye a la calle que, en el centro de la ciudad, quiere ser un edificio (un edificio con un espacio subterráneo destinado a las cañerías para evitar interrupciones de tránsito cuando aquéllas necesiten ser reparadas). La arquitectura del Viaducto representaría un concepto completamente nuevo del movimiento de la calle. Distinguiría los movimientos de staccato de arranque y frenado del ómnibus del movimiento de arranque del automóvil. Las carreteras de acceso rápido que limitan áreas, son como ríos. Estos ríos necesitan puertos. Las calles intermedias son como canales que necesitan muelles. Los puertos son las entradas gigantescas destinadas a expresar la arquitectura del frenado, Estas terminales de la arquitectura del Viaducto tendrían garages en su centro, hoteles, casas de departamentos y tiendas en la periferia, y centros comerciales a nivel de la calle.» Kahn, 1984, p. 25. En el proyecto de Filadelfia, **Kahn** desarrolla el tema de la movilidad de manera ejemplar, analiza el flujo de las vías propone para estos casos arquitecturas-núcleos o **torres cilíndricas** que se encargan de concentrar y canalizar activi-



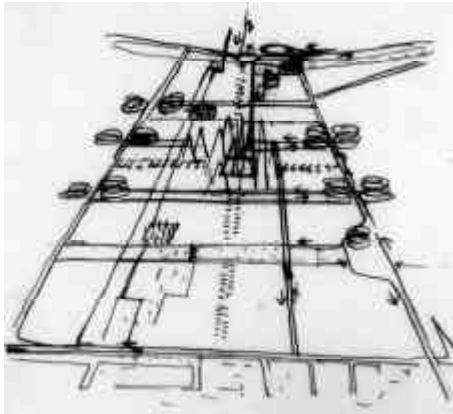
Kahn, Site plan (2) elevación, Filadelfia, 1956 - 1957, 455.2. (Kahn, 1987, p. 430.)



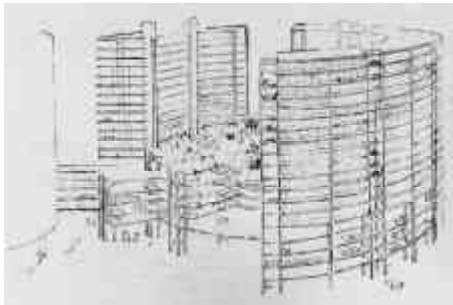
Kahn, plan, perspectiva, detalle, Filadelfia, 1957. (Kahn, 1987, p. 431.)



Kahn, plan, perspectiva, detalle, Filadelfia, 1957. (Kahn, 1987, p. 431.)



Kahn, perspectiva aérea, Filadelfia, 1953. (Kahn, 1987, p. 263.)



Kahn, Perspectiva aérea, Filadelfia, 1951 - 1953, 365.22.
(Kahn, 1987, p. 263.)



Kahn, Perspectiva aérea, Filadelfia, 1951 - 1953. (Kahn, 1987.)

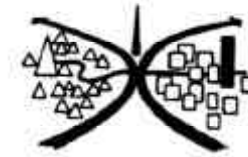
dades urbano—arquitectónicas. En la parte neurálgica de los cilindros se ubican los aparcamientos que tienen una circulación espiral, en la parte alta de este espacio se ubica la plaza central, como una reminiscencia a la plaza central de la ciudad histórica.

Kahn menciona reiteradamente que la circulación de los coches se debe entender como el flujo de un río que necesita de puertos para evitar la congestión, este papel lo asumen los cilindros, que si bien pueden tener buenas comunicaciones fundamentalmente separan fuertemente el espacio público, remarcan las jerarquías en la ciudad y favorecen la circulación vehicular. La forma cilíndrica representa lo absoluto, lo ideal, lo completo, lo total, es lo terminado, la igualdad de fuerzas, lo cerrado, no permite obstáculos. Uno de los conceptos claves para el proyecto del centro de Filadelfia esta en comprender como señala Kahn que «una calle quiere ser un edificio» Kahn, 1984, p. 56. Es consciente que el principal problema de las ciudades está en la circulación y que la manera de solucionar es a través de estos centros de transporte, que se propone ordenar y simbolizar la ciudad. Para Kahn el concepto de estacionamiento cobra un marcado interés puesto que es a partir de resolver el problema de los coches en reposo, que se mejora la fluidez en la ciudad, destaca que las estaciones de ferrocarril sirven como edificios que organizan, concentran, relacionan, comunican variadas actividades. Es curiosa la alusión al tema de las estaciones como ejemplo de relación entre vía y edificio, al respecto menciona que «una estación de ferrocarril antes que un edificio quiere ser una calle surge de las necesidades de la calle del orden del movimiento» Kahn, 1984, p. 62. Para Kahn el concepto clave para el proyecto del centro de Filadelfia está en tratar de poner orden a la circulación de vehículos mediante la ubicación de «puertos de vehículos o torres de entrada municipales que rodearán al núcleo central de la ciudad» Kahn, 1984. Esta idea de las torres hace referencia a las edificaciones o ciudades entendidas como totalidades, tal es el caso del coliseo romano o las ciudades medievales, limitadas por murallas, con sus torres

y puertas. Para Kahn «la arquitectura del frenado tienen una importancia igual al de las murallas que rodean las ciudades medievales» Kahn, 1984, p. 25. Como arquitecturas que se sirven del movimiento para propiciar un límite, un orden. Si bien Kahn hace una distinción entre la arquitectura del movimiento y la de las actividades humanas, el momento de proponer un modelo de solución opta por espacios que absorban el tráfico, atenúen la velocidad hasta su anulación, se integren en los espacios de actividades humanas.

En la segunda parte de este apartado, nos detenemos en algunos planteamientos del siglo XX, sobre el «núcleo» en la ciudad. Entre las que destacamos, las posturas de Lynch, Norberg Schulz y Alexander que hacen hincapié en el espacio público abierto, como paradigma que potencia la interacción social. Por otro lado mencionamos la postura de Tschumi, que se acerca a relacionar el espacio interior y exterior, como alternativa válida para crear un espacio público, que integra la unidad y la multiplicidad, convirtiéndose en un hecho complejo.

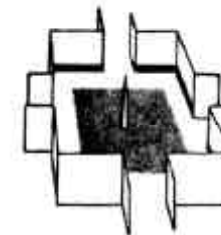
Desde una posición más cercana a la importancia de los factores sociales en la construcción del territorio tenemos posturas como la de **Lynch** que comprende la ciudad constituida por partes, de las cuales propone cinco elementos básicos «bordes, sendas, barrios, nodos y mojones» Lynch, 1966, p. 47. Entendidas como «categorías empíricas» Lynch, 1966, p. 129. Que posibilitan las relaciones urbanas. Estos elementos se interrelacionan conformando un conjunto en donde «las sendas prepararían los barrios y ligarían entre sí los diversos nodos. Los nodos ensamblarían y señalarían las sendas, en tanto que los bordes demarcarían los barrios y los mojones indicarían sus núcleos.» Lynch, 1966, p. 129. De estos elementos, nos detenemos en los **nodos**, porque se acercan a la concepción de «núcleo», que argumentamos en éste apartado. Los mismos que son «los puntos conceptuales de sujeción de nuestras ciudades» Lynch, 1966, p. 122. Es decir «los focos estratégicos a los que pue-



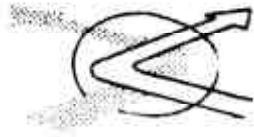
Lynch, Relación de elementos. (Lynch, 1966, p. 129.)



Lynch, Composición de la senda, nodo y mojón. (Lynch, 1966, p. 123.)



Lynch, Nodo y mojón. (Lynch, 1966, p. 122.)



Lynch, Nodos. (Lynch, 1966, p. 49.)

de entrar el observador, tratándose típicamente de confluencias de sendas o de concentraciones de determinada característica.» Lynch, 1966, p. 71. La confluencia es el lugar de pausa en el transporte, al respecto Lynch menciona que «como en las confluencias deben adoptarse decisiones, la gente aguza su atención en esos lugares y percibe los elementos vecinos con una claridad mayor que la corriente.» Lynch, 1966, p. 71. Son percibidos estos « puntos de interrupción de los transportes como los lugares claves». Lynch señala que «hasta las intersecciones comunes de las calles son nodos, pero en general su prominencia insuficiente hace que sólo se los imagine como cruces incidentales de sendas. La imagen no puede contener un número excesivo de centros nodales.» Lynch, 1966, p. 72. Las estaciones de ferrocarril parece ser que constituyen «casi siempre nudos urbanos importantes» Lynch, 1966, p. 72. En cambio las estaciones del subterráneo tienen el inconveniente de «la ausencia de interés visual y la disociación entre el nodo subterráneo y el cruce de la calle.» Lynch, 1966, p. 72. El otro tipo de nodo, que caracteriza Lynch, es la «concentración temática» que no necesariamente está relacionado con los transportes sino con centros de focalización de actividades.

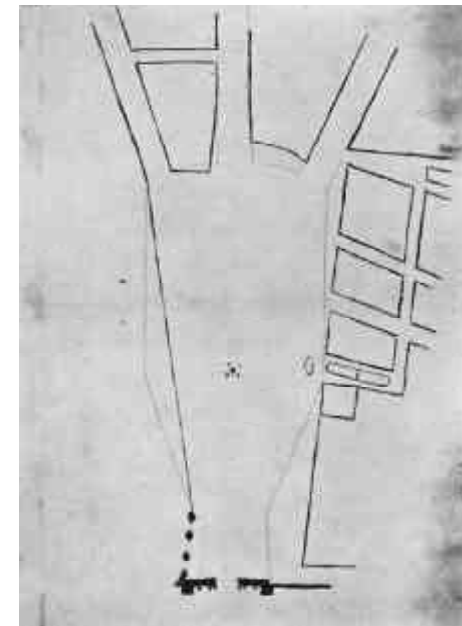


Plaza de San Marcos, Venecia. (Morris, 1990, p. 212.)

Lynch apunta que los nodos pueden ser «al mismo tiempo confluencias y concentraciones» Lynch, 1966, p. 73. Si embargo para Lynch el nodo más acertado parece ser «al mismo tiempo único en un sentido e intensificar una característica circundante.» Lynch, 1966, p. 74. La Piazza San Marcos de Venecia, para Lynch, es el modelo paradigmático del nodo, al respecto la describe como «muy diferenciada, exuberante e intrincada, se extiende en contraste agudo con el carácter general de la ciudad y con los espacios angostos y retorcidos de sus accesos inmediatos. Sin embargo, se liga firmemente con el principal rasgo de la ciudad, el Gran Canal, y tienen una forma orientada que aclara la dirección desde la que se entra. En su interior está muy diferenciada y estructurada, contando con dos espacios (la Piazza y la Piazzeta) y con muchos mojones distintivos (el Duomo, el Palazzo Ducale, el Campanile, La libre-

ría). En su interior, uno se siente siempre en clara relación con ella, micro - situado con precisión, por así decirlo. Tan distintivo es este espacio que muchas personas que no han estado nunca en Venecia reconocerán inmediatamente su fotografía.» Lynch, 1966, p. 75. Enfatiza la singularidad del hecho arquitectónico cuando menciona que «el primer requisito previo para este sostén perceptivo es el logro de la identidad a través de la singularidad y la continuidad de los muros, los pisos, los detalles, la iluminación, la vegetación, la topografía o la línea de horizonte del nodo. La esencia de este tipo de elemento es que constituya un lugar nítido e inolvidable, que no pueda confundirse con ningún otro.» Lynch, 1966, p. 122. El nodo en lo posible debe ser abarcado por la mirada, posibilitar su comprensión, al respecto Lynch menciona que el «nodo está más definido si tiene un límite agudo y cerrado, y si no se prolonga inciertamente en sus costados; resulta más notable si cuenta con uno o dos objetos que sean focos de atención. Pero si puede tener forma espacial coherente, resultará irresistible. Este es el concepto clásico de la formación de espacios estáticos al aire libre y existen muchas técnicas para la expresión y definición de estos espacios, como ser las transparencias, las superposiciones, la modulación de la luz, la perspectiva, los gradientes de superficie, la clausura, la articulación, las pautas de movimiento y sonido.» Lynch, 1966, p. 123. Estos nodos pueden generar vitalidad si «estos puntos de condensación pueden, por irradiación, organizar grandes distritos a su alrededor si de algún modo su presencia está señalada en los contornos.» Lynch, 1966, p. 123.

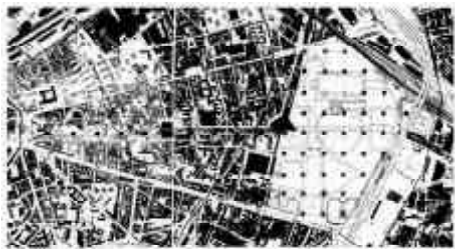
Cercana a esta posición, la postura de Norberg Schulz comprende que el «espacio existencial» del hombre a nivel urbano, es definido en «distritos, caminos y nodos». Al respecto considera: los distritos como cerramientos o cercados, es decir las áreas o regiones; los caminos como continuidades, es decir las direcciones; los nodos como proximidades, es decir los centros o lugares. Norberg Schulz al describir la Piazza del Popolo, pone énfasis en la relación de los elementos de organización como claves para la definición del lugar



Piazza del popolo y las tres vías principales. Siglo XVII.
(Norberg - Schulz, 1973.)



Alexander, Nudos de actividad. (Alexander, 1980. p. 164.)



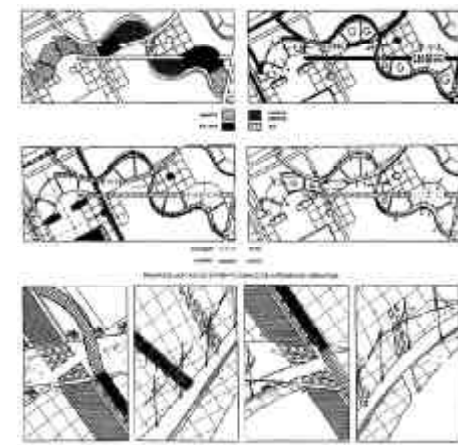
Tschumi, Parc de la Villette, point girds. (Tschumi, 1994, p. 190.)

«La Piazza del Popolo representa, en realidad, el prototipo de uno de los motivos fundamentales de las ciudades barrocas: las calles radiales, ya se concentren o se dispersen respecto a un lugar importante. En el caso de la Piazza del Popolo el centro focal es la entrada principal de la «Ciudad Santa». Durante siglos la vía Flaminia condujo a los visitantes hacia Roma a lo largo de estrechas franjas de tierra entre las colinas de los Parioli y la del Pincio por una parte y el Tiber por otra. La puerta esta situada donde se separan las colinas y el río dejando sitio para la amplia superficie de la ciudad. Hasta la época de Sixto V -la Piazza del Popolo solo había en 1589- la convirtió en verdadero nudo urbano y, hacia mediados del siglo XVII, se transformó en plaza barroca». Norberg Shulz, 1989, p. 19. En esta postura, el «nodo» mantiene connotaciones de apropiación del lugar, destacadas por la historia y la geografía. En cambio Alexander propone la creación de «nudos» o «centros de acción» como potenciadores de la interacción social. **Alexander** en «A pattern language» propone el patrón o **Nudo de actividad**, que lo considera como «punto vital de la comunidad » Alexander, 1980, p. 165. Que genera la comunicación colectiva. Es de tener en cuenta que este lugar se lo propone como «centro de acción» que posibilite las relaciones justamente en las confluencias de los caminos importantes. » Alexander, 1980, p.165. Las instalaciones comunitarias, para Alexander, deben estar concentradas de acuerdo a las necesidades de las personas, de tal manera que existan variadas actividades y que produzcan la interacción comunitaria. Menciona que «si se quieren crear concentraciones de personas en una comunidad, hay que agrupar densamente las instalaciones en torno a plazas públicas muy pequeñas que funcionen como nudos». Alexander, 1980, p. 165. Señala que para conseguir estas finalidades los «nudos» deben tener cuatro propiedades básicas: 1) Cada nudo debe ser el punto de confluencia de los caminos principales de la comunidad circundante. 2) Para mantener concentrada la actividad, es esencial que las plazas sean bastante pequeñas. 3) Las instalaciones agrupadas en torno a un nudo se seleccionarán en función de sus relaciones simbióticas. 4) Estos nudos de actividad

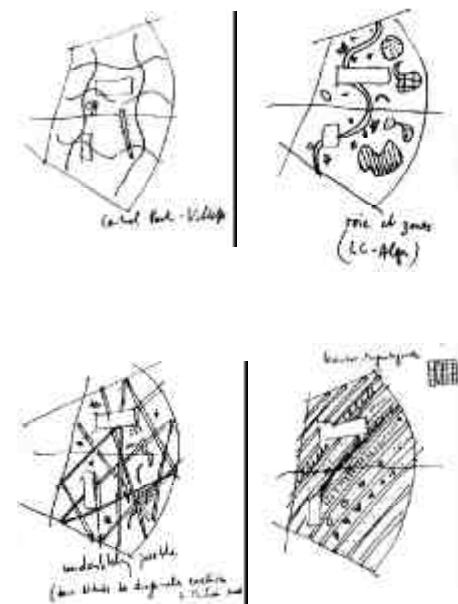
se distribuirán uniformemente por toda la comunidad. Alexander propone la creación de «encrucijadas comunitarias» Alexander, 1980, p. 165. En la que se genere actividad a través de la concentración de multiplicidad de funciones, a la vez que se descentraliza y se regula la ciudad, es decir se acentúa así la preocupación por el espacio colectivo como prioridad en la configuración urbana.

Desde otra perspectiva, **Tschumi** en el **Parque de la Villette** basa su estrategia de diseño en las **folies**, si bien estos elementos obedecen a una trama ortogonal también contienen amplias potencialidades creativas, es decir la trama ordena y las «folies» asumen mayor grado las libertades creativas. En cierta manera Tschumi con esta trama puntual regular ortogonal inscrita en el territorio produce una inversión de la trama lineal regular ortogonal de la ciudad. Al emplazar el objeto arquitectónico en las encrucijadas y vaciar las manzanas para permitir mayor flexibilidad, libertad de recorrido como también diferentes relaciones entre los mismos. Tschumi menciona que la Villette sugiere «puntos de encuentro, puntos de anclaje donde los fragmentos de una realidad dislocada puedan ser comprendidos.» Tschumi, 1988, p. 27. Se posibilita así la interacción social y física, donde el punto de la «folie» se convierte en «el foco de ese espacio disociado actúa como común denominador, constituyéndose como un sistema de relaciones entre objetos, acontecimientos y personas, permitiendo el desarrollo de una carga, un punto de intensidad.» Tschumi, 1988, p. 27.

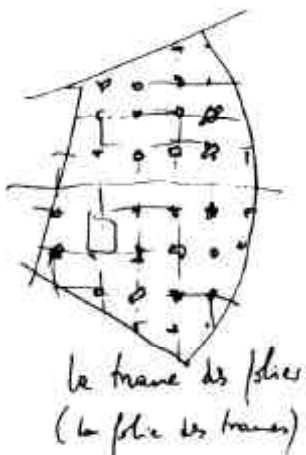
El objeto arquitectónico es el que condensa las estrategias utilizadas y representa esta ruptura conceptual. Lo que realmente cobra relevancia es que «la folie sea tanto el lugar como el objeto de la transferencia. Esta transferencia fragmentaria en la locura no es otra cosa que la producción de un reagrupamiento efímero de estructuras disociadas o que han estallado.» Tschumi, 1988, p. 27. Sin embargo «el punto de anclaje -la folie- mantienen



Tschumi, Parc de la Villette, superpositions. (Tschumi, 1994, p. 202.)



Tschumi, Parc de la Villette, esquemas. (Tschumi, 1988, p. 27.)



Tschumi, Parc de la Villette, esquemas. (Tschumi, 1988, p. 27.)

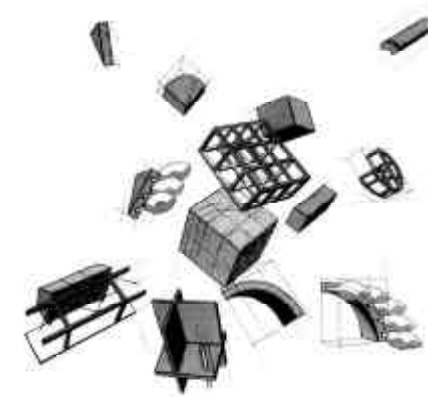
una función sintetizadora, interpreta el papel del analista, permite el paso desde la ruptura (noción espacial) al conflicto (noción temporal). El punto de anclaje -folie- permite un enfoque multidimensional reforzando los fragmentos de transferencia e introduciendo una reestructuración sobre nuevas bases (una vez deconstruida, la realidad nunca puede ser reconstruida como antes.)» Tschumi, 1988, p. 27. El concepto de rizoma planteado por Deleuze y Guatari hace eco de esta estrategia, ya que se opta por dar valor a las posiciones inestables de los recorridos flexibles y no condicionantes impuestos. Las «folies» se organizan en «la forma de parrilla de puntos. Tal estructura sugiere implícitamente las rejas de un asilo o de una prisión, introduciendo un diagrama de orden en el desorden de la realidad. De esta manera la folie sirve como una presencia aseguradora en un nuevo sistema referencial. La parrilla de puntos es la herramienta estratégica del proyecto de la Villette. Articula el espacio, lo activa. A la vez que huye de toda jerarquía y de composiciones.» Tschumi, 1988, p. 27.



Tschumi, Parc de la Villette, esquemas. (Tschumi, 1988, p. 27.)

En este proyecto se da el protagonismo a la arquitectura como medio para transformar el territorio, la Villette ofrece «la posibilidad de reestructurar un mundo dissociado a través de un espacio mediador -folies- en el que se pueden agarrar los injertos de transferencia.» Tschumi, 1988, p. 32. El recorrido está supeditado al espacio dinámico de los folies, la parrilla de puntos de folies constituye el «lugar de una nueva inversión.» Tschumi, 1988, p. 32. En donde «las folies crean un punto nodal donde símbolo y realidad permiten la construcción de lo imaginario a través de la reintroducción de una dialéctica de espacio y tiempo» Tschumi, 1988, p. 32. Se propone un cambio en la concepción del espacio público, que está entre el espacio vacío y el espacio lleno, en definitiva «es una superficie de puntos de anclaje multirreferenciales para cosas o personas que conduce a una coherencia parcial pero que, con todo, desafía la estructura institucional de la cultura oficial, los parques urbanos, museos, centros de recreo, etc.» Tschumi, 1988, p. 32.

Más que el resultado conseguido, los conceptos manejados para este propósito son los que adquieren valor. Al respecto Tschumi menciona que «la arquitectura no es aquí considerada como el resultado de la composición, una síntesis de preocupaciones formales y constreñimientos funcionales, sino como parte de un complejo proceso de relaciones de transformación.» Tschumi, 1988, p. 32. La integración de diferentes ordenes, producen una mayor complejidad y multiplicidad espacial que puede aportar logros significativos en las propuestas. La postura de Tschumi de «ignorar los precedentes construidos a fin de empezar desde una configuración matemática neutra o configuraciones topológicas ideales (parrillas, sistemas concéntricos o lineales, etc.) que pudieran convertirse en puntos de partida para transformaciones futuras...tres sistemas abstractos autónomos -sistemas de puntos, líneas, superficies- fueron trazados. Estos tres sistemas independientes, cada uno con su lógica interna propia, empezarían pues a contaminarse mutuamente cuando se superpusieran.» Tschumi, 1988, p. 43. Este mecanismo le sirve para mezclar diferentes posibilidades, que repercuten en una mayor flexibilidad. La superposición de diferentes ordenes en el territorio provoca en este caso mayores posibilidades espaciales. Este proyecto consigue relacionar planteamientos de la historia de la ciudad, como el sistema barroco de vías y encrucijadas monumentales, los jardines laberínticos del siglo XIX, la ciudad moderna con bloques aislados. En este proyecto el recorrido y los objetos arquitectónicos consiguen tener una variable percepción espacial. Tschumi nos demuestra en este parque, que el objeto arquitectónico es el que mantiene toda la potencialidad para transformar el territorio, sin perder una posición fija dentro de una trama ortogonal regular. La trama en vez de ser un impedimento, proporciona multiplicidad de soluciones. En este proyecto se propone un modelo de ciudad en el que se integra un orden para la movilidad mecánica, basado en ejes cartesianos y un orden para la movilidad del peatón, basado en un orden laberíntico, que posibilita al peatón reocupar la posición prioritaria en la arquitectura y en el territorio.



Tschumi, Exploded Folie, 1984. (Tschumi, 1994, p. 206.)

