

LA CIUTAT COM A DIAGRAMA DE LLOCS PÚBLICS

Tesi Doctoral de: Jaume Barnada i López
Departament de: Composició Arquitectònica
Director de Tesi: Carles Martí i Arís

Data: Maig de 2002

TAULA

PRÒLEG 3

PRIMERA PART – CIUTATS 10

Xangai	11
Hong Kong	23
Jaipur	31
Katmandú	41
Londres	50
Barcelona	61
Venècia	70
Berlín	79
Los Angeles	87
San Francisco	96
Ciudad de México	105
Valparaíso	113

SEGONA PART – ELEMENTS I DIAGRAMES 119

I	123
Centralitat	123
Plaça	127
Direccionalitat	138
Carrer	142
II	154
Estructures simples i composicions urbanes	154
Llocs i proporcionalitat urbana	158
L'itinerari i el moviment	161
La perifèria	163
III	166
El dibuix del diagrama	166
El tauler de joc	168
Fathepur Shikri i el parxís	169
Taulers de ciutats	174
Jocs oberts	177
IV	180
Ciutat i natura	180
Campus	186

EPÍLEG 190

BIBLIOGRAFIA 194

PRÒLEG

Les ciutats són els llocs de residència de quasi el 50% de la població de la terra, les estimacions a cinquanta anys prediuen que hi viuran entorn el 70% dels habitants d'aquesta. La ciutat com agrupació urbana s'ha mostrat eficaç al llarg de la història. Desenvolupant-se de manera paral·lela a cultures molt distintes i presentant en totes elles alguns trets comuns. Avui, després del creixement desmesurat del segle XX i de les prediccions a futur, té necessàriament que redefinir-se a través d'una reformulació dels seus principis bàsics. Potser ja no podrem anomenar ciutat a tota agrupació d'edificacions sobre un territori, sinó sistemes suburbans o altres conceptes que encara cal definir. La ciutat necessita d'alguns paràmetres elementals per ser, a la vegada que per poder desenvolupar-se precisa d'infraestructures.

La sobreactivitat de les ciutats és també un problema comú i que pel moment no té solució a mig termini. La densitat de població i l'agrupació d'aquesta en àrees restringides del territori provoca forts desequilibris al medi. N'és exemple la costa del mediterrani que avui és quasi un continu urbà. No és solució tampoc l'extensió il·limitada d'aquestes formes urbanes, ja que tot sovint és produeixen ocupacions que tots denominen ciutats, però que realment estan molt allunyades de ser-ho. Les perifèries urbanes enteses com llocs marginals són un dels grans problemes de la ciutat d'avui, a vegades aquestes són molt més extenses del que podríem denominar com la ciutat tradicional. Aquest és per exemple el cas de Ciutat de Mèxic on quasi el 80% del territori està compostat per perifèria. És fa difícil pensar que una ciutat pot tenir una població de quasi vint milions de persones com esdevé a Ciutat de Mèxic o a Tòquio.

La definició de la ciutat com un sistema associatiu i col·lectiu és avui un model en crisi, però que no té alternativa. Per tant cal cercar el perquè la ciutat ha estat capaç de sobreviure i com ha succeït el seu procés d'adaptació a les diverses etapes històriques i/o culturals. Potser si som capaços de saber el que defineix la ciutat urbanísticament parlant podrem comprendre els seus problemes d'avui i proposar solucions.

En una primera visió i de manera reductiva podríem dir que la ciutat està composta per dos elements: el buit i el ple. El primer és l'espai no edificat i únic lloc realment col·lectiu, el segon són les construccions que majoritàriament seran llocs ús privat o públic restringit. El paisatge de la ciutat és la unió d'aquests dos elements i aquest conjunt el podríem anomenar l'arquitectura de la ciutat, però quin d'ells és el que té que esdevenir primer?, és a dir quin serà la base del procés constructiu de la ciutat?. Tradicionalment entenen la ciutat com aquell espai edificat on hi viu la gent i on desenvolupa la seva activitat, però ens obliden d'una cosa elemental i aquesta és el lloc per on és farà el moviment necessari per desenvolupar l'activitat i anar als edificis. Aquest indret serà l'espai buit que nosaltres podrem arribar a qualificar com espai urbà.

Hi ha diferències importants en les denominacions que té l'espai de la ciutat. Un espai lliure és aquell que no està edificat i que en principi el seu valor recau en les possibilitats que té de ser transformat. A Los Angeles aquest lloc pot ser un solar asfaltat que és usat com una àrea d'aparcament propera al Downtown.

Una segona categoria ens parlaria d'espai públic, aquest serà un espai ja qualificat que entendrem que té un ús social, i que pot ser confós amb l'espai que genera un edifici també públic o d'equipament, aquest espai serà un lloc urbanitzat, però no té, perquè ser un espai de la ciutat. Exemples d'això els podem trobar en l'Estadi de Maracana a Rio de Janeiro o en els magnífics jardins del Palau de Topkapi a Istanbul. Finalment entendrem per espai urbà aquell espai lliure qualificat per algun tipus d'urbanització i que té la capacitat de generar estructures urbanes, és dir de fer ciutat. Això és el que passa a Bath, encara que de manera molt simple, on el Royal Crescent, el Circus i els carrers del seu entorn conformen un sistema on és recolzarà un barri de la ciutat.

Serà per tant la ciutat una agrupació d'espais capaços de crear sistemes complexos pels que és desenvoluparà l'activitat urbana. Aquesta deurà ser constant i tenir unes regles precises, sinó es podem produir fragmentacions, talls, en les que la ciutat sols serà ocupació territorial o suburbana. Això és un dels principis de la perifèria, la no integració a la ciutat consolidada. La manca de connectivitat i accessibilitat als models urbans reconeguts com sistemes de ciutat. El perquè això s'ha produït i s'està produint és potser per la manera accelerada en la que és construeix la ciutat d'avui. No hi ha capacitat de reflexió sobre la utilitat de l'espai urbà i és pensa sols en el valor econòmic de les edificacions, per després urbanitzar els espais sobrants d'aquestes. Encara que aquests tinguin una urbanització correcta mai podran ser ciutat, ja que els hi mancarà el seu valor d'estructura. Tots coneixem diversos exemples d'excel·lents urbanitzacions sobre les que s'ha produït una ràpida degradació a la vegada que un rebuig de la població.

El problema de les perifèries és clau en la ciutat d'avui. Existeix perifèria, perquè hi ha un centre, aquesta visió és clàssica i certa per la ciutat tradicional o per una ciutat que ha seguit un model de creixement continu. La ciutat d'avui ja no és un espai tancat on la gent viu i fa les seves activitats, avui la ciutat és un territori on hi ha nuclis urbans que tenen relacions diaris i diverses. És el model de "la pell del lleopard" el que defineix la ciutat que coneixem. Les perifèries seran aquelles agrupacions exteriors que emplenaran el territori pròxim a la ciutat tradicional, però que a la vegada tindran un potencial de centralitat respecte a altres nuclis. Una perifèria no té, perquè ser un lloc marginal, sols equival a posició exterior si és que hi ha un centre. Si la ciutat d'avui ja no té un centre sinó diversos la perifèria ja no és tal, sinó un lloc de traspàs. El problema recau en com donar valors urbans a tots els llocs construïts.

La tesi analitza la necessitat d'estructures formades per espais urbans a les ciutats i la forma que aquestes ens donen com a mètode per saber que és, i com ha de ser un fet urbà. Aquests sistemes son del tot imprescindibles i en ells recau en gran part la forma i la qualitat urbana, per tant la seva absència és sinònim de lloc suburbà. Les estructures estan formades per la combinació racional de llocs públics i el conjunt d'això és un diagrama urbà. Per abordar aquest tema la tesi es compon de dues parts. En la primera part, es descriuen els llocs públics que són fonamentals en algunes ciutats, i és comprova com aquests col·laboren definitivament a la forma urbana. En la segona part,

s'analitza la forma del diagrama de la ciutat i com aquest és el seu suport estructural. És proposa també dos maneres de fer diagrames, sempre compostats a través de la suma de llocs públics. La primera, és aquella que utilitza llocs bàsics de composició com són les places i els carrers. La segona, és la que es denomina com a campus i proposa una ciutat oberta i de fàcil integració amb la natura. La ciutat ha d'estar sempre recolzada per estructures equivalents a diagrames de llocs públics. Finalment, en l'epíleg, la tesi indica quasi un petit manual de composició urbana, o si més no alguns elements imprescindibles per a qualsevol ciutat.

Tots som capaços de dir sense reflexionar que estem en una ciutat, això és, perquè tenim uns reflexos condicionats bàsics i una capacitat per comparar situacions amb esquemes i formes ja conegudes i assimilades. Per tant hi haurà uns elements que és poden repetir dintre del teixit urbà i aquests seran els que donaran el valor i el caràcter a la ciutat. El territori, la urbanització, els sistemes, la mobilitat, el centre i la perifèria, l'ambient, els edificis, l'arquitectura... són conceptes que hem après de manera quasi inconscient a través de l'experiència i que ens ajuden a definir i conèixer els llocs i les ciutats.

Utilitzarem un sistema conscient per trobar elements que tinguin la capacitat de produir forma urbana i aquest estarà basat en l'anàlisi dels llocs de ciutats. Farem una primera visió de la globalitat urbana i després una selecció acurada d'alguns llocs parcials que tinguin la suficient importància per poder definir amb precisió aspectes identificadors de la ciutat. Un altre tema interessant serà la comprovació de la possibilitat d'extreure elements de ciutats que són llunyanes i que pertanyen a evolucions diverses i veure com aquests són també vàlids a altres ciutats. De les ciutats no ens interessarà tant el desenvolupament sinó la forma que tenen avui i com aquesta està relacionada amb el territori i amb l'activitat de l'home. També intentarem analitzar ciutats que siguin significatives per algun valor especial i que avui tinguin propietats interessants i possiblement comunes en la morfologia urbana. Evidentment el treball serà parcial, però això no té gaire importància si d'aquest és desprenen alguns arguments de caràcter universal.

De tres àmbits geogràfics que corresponen a cultures diverses escollirem ciutats que per elles soles són representatives de situacions singulars. De la Xina, Xangai per ser tal vegada la ciutat on en aquests moments s'estan produint algunes de les transformacions més radicals, però també per ser una ciutat amb una història peculiar on han confluït cultures que han deixat la seva marca. La segona ciutat que analitzarem és Hong Kong, un dels mites del capitalisme oriental, però també un lloc que ha preservat amb gran cura la seva forma, encara que això no sigui visible a simple vista. D'aquesta àrea asiàtica anirem a l'Índia, on veurem Jaipur lloc on la forma urbana té una especial importància i rigidesa, però que ens servirà per entendre la importància del traçat urbà i com aquest pot evolucionar en propostes més riques com és el cas de Chandigarh. D'aquí anirem fins la Vall de Katmandú, al centre del Nepal, on trobarem un sistema metropolità molt primari i on podrem veure algunes formes urbanes que tot i ser antigues tenen una gran contemporaneïtat i que seran fàcilment identificables en projectes del moviment modern i en les ciutats d'avui com propostes avançades. Després serà Europa la nostra nova etapa, hi

veurem ciutats fortament consolidades on els canvis que s'hi produeixen són lents i incapaçs de variar les formes ja establertes. Londres ens mostrarà com la naturalesa és compatible amb la ciutat i com això pot ser un fet evident i natural. A Barcelona veurem com el sistema urbà s'adapta a la geografia, i també alguns tipus d'espai urbà i com aquests són capaços de requalificar una ciutat ja feta i sense possibilitat de creixement. A Venècia podrem comprendre que és caminar per la ciutat i la importància d'aquest fet elemental. Finalment a Berlín veurem que és una ciutat policèntrica, el seu compromís amb el territori i la capacitat d'adaptació a les noves activitats. El tercer àmbit cultural a estudiar serà l'americà. Los Angeles i San Francisco ens ensenyaran dos models completament diferents d'entendre el fet urbà i en conseqüència de viure, de la ciutat sense sentit i individual passarem a una proposta intermèdia i traspàs de cultures. A Mèxic retrobarem algunes formes ja estudiades, però aplicades de manera diversa i extensa. I finalment a Valparaíso parlarem de com és pot ocupar un territori a través de la interpretació o negociació d'ell mateix.

De cada ciutat intentarem treure alguna conclusió bàsica del sistema urbà, encara que aquesta sigui parcial no ens importarà ja que el seu valor recaurà en la possibilitat de nova aplicació del model. Tot i que la suma d'aquestes conclusions no tingui, perquè definir tots els principis fonamentals de la ciutat ni tampoc els únics si que representarà alguns punts essencials a través dels que tindrem la capacitat de saber el que és una ciutat o si més no el que necessita una agrupació d'edificis per esdevenir ciutat. Evidentment amb aquest procés serem capaços de fer un diagnòstic acurat de qualsevol indret i per tal podrem formular algunes metodologies, teràpies, aplicables al lloc urbà per tal de requalificar-lo i aproximar-lo al fet de la ciutat. Tampoc ens tenim que preocupar massa si trobem espais inclassificables o llocs que mai podran ser una ciutat, els espais de la ciutat són molt diversos encara que segurament tenen tendència a ser d'un tipus concret, però això ja ho veurem més endavant. En aquesta diversitat estarà la riquesa urbana.

L'escriptura, la cal·ligrafia, la geografia, la topografia, el diagrama, el traçat, la geometria, els itineraris, els tipus dels llocs públics, la naturalesa, els recorreguts, les puntuacions urbanes, les infraestructures, les xarxes, els espais de composició, el creixement, l'ocupació... entre molts altres conceptes són els elements capaços de definir l'arquitectura de la ciutat. Són també algunes idees que extraurem de les ciutats que analitzarem, la seva combinació correcta ens donarà el paisatge urbà. Veurem com aquests conceptes en abstracte tenen sovint valors importants que poden ser aplicables a qualsevol territori urbà i proporcionar-li una forma que serà concreta.

L'espai lliure, d'ús públic i amb caràcter urbà és l'element capaç i essencial per fer ciutat. Evidentment no de forma aïllada, però si de forma complexa, és dir a través de la creació d'estructures, que podrem anomenar també sistemes i mes endavant diagrames si som capaços de fer una visió encara més reduccionista que ens porti a simplificar la forma urbana, de tal manera que arribem als elements bàsics que la componen i no als seus embolcalls. Per tant, la tesi en la seva primera part tendirà a apropar-se als espais urbans de la ciutat i als sistemes que ells puguin generar, si és que tenen aquesta capacitat per fer-ho.

Descriure una ciutat amb rigor és cada cop més difícil, en especial si ens referim a les grans metròpolis. Tots estem acostumats a parlar de llocs o d'edificis... però no és el mateix quan intentem fer-ho d'un territori més complexa. Sovint intentem fer una simplificació per tal d'abastar la situació i sovint ens oblidem d'aspectes importants. La descripció parcial de la ciutat està molt més relacionada amb elements d'aquesta que amb la globalitat del sistema territorial urbanitzat. Ho veurem a la primera part de la tesi, ens és relativament fàcil trobar uns llocs principals a cada ciutat i veure com aquests poden ser també espais de referència per altres ciutats. També comprovarem com a través de la definició i estudi d'aquests llocs públics podem fer descripcions de la ciutat i de les formes urbanes d'aquesta. Seria interessant tenir un mètode per entendre el global urbà, però també ho seria si a més de comprendre la ciutat podem avançar en idees de com aquesta s'ha de desenvolupar. De totes maneres haurem d'avançar en l'anàlisi per trobar una manera capaç, i potser universal, a través de la que puguem entendre la ciutat. En la segona part de la tesi ja no partim de ciutats a les que hem trobat llocs públics, sinó que ho fem a través de veure com és el lloc públic i com aquest pot agrupar-se de tal manera que creï diagrames, és a dir sistemes urbans. Si sabem descriure el medi urbà també sabrem preveure el seu desenvolupament. Hem d'utilitzar els sistemes com a eines capaces de fer-nos entendre la ciutat. En la segona part de la tesi també es descriu d'una manera simple com són els diagrames urbans, i com aquests es basen en les composicions dels elements de llocs públics. Entendre les ciutats i la seva forma és essencial en molts aspectes, el primer perquè sols així és possible conèixer el lloc on vivim, un segon ens porta a saber que és realment el fet urbà i tot allò que anomenem suburbà, i un tercer ens remet a quines hauran de ser les formes lògiques del creixement de la ciutat.

Per arribar a saber com és possible compondre una estructura de la ciutat partirem dels elements més elementals que coneixem, el punt i la línia, o si volem del lloc central i el direccional. Evidentment si parlem de ciutat aquests llocs són ràpidament assimilats a formes comunes i utilitzades freqüentment com són les places i els carrers. La combinació d'aquests primers elements simples de composició urbana ens permet identificar algunes formes primàries de la ciutat. El que farem serà fer una descripció d'alguns dels elements que podem utilitzar per compondre els diagrames urbans i veure la seva utilitat. Les estructures urbanes formades per les places i els carrers ens remet a un tipus de ciutat conegut i freqüent que ha estat utilitzat de manera continuada al llarg de la història en diverses cultures com a mètode prioritari. Les estructures formades a través d'aquest sistema de composició solen tenir similituds importants i especialitzen la ciutat cap espais tancats, o si més no traçats amb forta rotunditat. Si el diagrama urbà és absent llavors la ciutat és converteix habitualment en perifèria, i el territori urbanitzat en espai suburbà i freqüentment marginal.

La proporció dels sistemes urbans és fonamental en tota ciutat. A més aquesta garanteix la correcta relació de la ciutat amb l'home i d'aquesta amb el territori. El sistema urbà genera itineraris a la ciutat, i tota ciutat que en tingui serà un lloc capaç de tenir moviments. Si aquest existeix la ciutat tindrà la força suficient per esdevenir un lloc útil i de relació. La confrontació de la ciutat

central amb la perifèria avui és un absurd tot l'espai edificat sobre al territori ha de tendir a ser ciutat. Evidentment això no és així, per tant, s'han de cercar mètodes de fàcil aplicació que ens serveixen per integrar. La consolidació de diagrames sobre els teixits de la ciutat serà imprescindible per donar una idea clara d'urbanitat. A la vegada que la ciutat ha de ser diversa, no és pot pensar en espais homogenis, avui la ciutat és un fet metropolità, un espai d'ampli abast territorial on hi ha múltiples relacions i activitats, per tant ha de tenir diversos sistemes que conformin un únic element general. En la correcta unió de les estructures i teixits de la ciutat estarà la qualitat urbana.

Per saber sobre els diagrames urbans poden utilitzar un símil, i aquest serà els diagrames que és dibuixen en els taulers dels jocs, això ens ajudarà a comparar i per tant a restar dificultat al fet de descriure el territori. Si fem una important reducció un diagrama és sempre una representació ordenada d'un territori, per tant si el diagrama és correcte pot ser utilitzat de diverses maneres. Ens serà útil veure alguns taulers de joc i les formes que hi ha en ells, primer comprovarem com aquestes no estan tant allunyades de llocs urbans, però si avancem en els jocs veurem que també reuneixen altres condicions comunes a la ciutat. Saber, jugar, moure'ns és conèixer el diagrama i les seves regles, passejar, o utilitzar la ciutat és conèixer el diagrama urbà. És evident que aquest símil és reduccionista o si volem simplista però veurem la seva eficàcia. El que anomenarem tauler de joc està compost per a tres nivells sobreposats, els llocs amb centralitat o espais principals, els itineraris o infraestructures, i els teixits o espais de base.

Si les ciutats tradicionals estan compostes per places i carrers, i la seva absència crea perifèria, tenim un problema i aquest és que se'ns escapen molts tipus urbans de la ciutat contemporània. Si retornem al símil dels jocs, ràpidament, veurem que no tots ells parteixen d'un tauler prefixat, els backgammon si, però n'hi ha d'altres. Els jocs de rol, per exemple, utilitzen una altra manera de fer, primer estableixen els personatges, els jugadors, cada un d'aquests te les seves regles de joc que es combinen per donar un sentit comú al lloc i que estableixen un nou tauler que no té l'origen en un diagrama obert que incorpora l'espai d'un altre manera. Per tant, podríem dir que a vegades serà l'arquitectura dels edificis la que conformarà el lloc urbà a través de les relacions que s'estableixen entre ella.

La natura i la ciutat han estat tradicionalment llocs oposats. Ha estat difícil admetre formes de la naturalesa dintre de la ciutat tradicional, a no ser en espais tancats, recintats. Els jardins en són un exemple clàssic i molts dels parcs que avui tenim són també un reflex d'aquesta dificultat. Si les places i els carrers són capaços de generar estructures urbanes, els parcs i jardins tenen serioses dificultats per fer-ho. En una ciutat configurada a través de formes més obertes, o convexes, la natura té una, més fàcil incorporació. Els campus seran un mètode igualment vàlid per fer ciutat, no és poden limitar a ser llocs especialitzats, universitaris o espais perifèrics com són els polígons, o centres comercials... Els campus han d'incorporar-se activament al disseny de la ciutat i ser un model alternatiu a aquesta.

La tesi intenta mostrar dos tipus bàsics de sistemes sobre els que s'hauria de recolzar qualsevol estructura urbana que vulgui ser una ciutat. La ciutat no és més que un diagrama compost per places i carrers o per campus, i aquests seran els dos mètodes capaços de generar llocs urbans per a la ciutat. En la correcta distribució sobre el territori dels diagrames s'hi recolzarà l'arquitectura de la ciutat entesa com a un global de l'espai urbà més l'edificació. Per tant podem dir que es fa imprescindible saber traçar el sistema, és a dir escriure la ciutat sobre la geografia. Per fer això el traçat urbà s'ha de recolzar en els llocs públics i si això esdevé el desenvolupament de la ciutat serà sempre lícit.

CIUTATS
PRIMERA PART



XANGAI

Xangai és una ciutat que ha perdut la cohesió urbana degut al ràpid, desmesurat i incontrolat creixement de població. El nucli antic està relacionat directament amb un fet geogràfic, un meandre del riu Huangpu. La seva estructura és clara i es reconeix avui encara com la d'una ciutat de fundació clàssica. Els creixements, en mode d'eixample, dels anys 20, evidentment inspirats i regulats per europeus en l'època colonial, son avui un dels cors d'activitats essencials. Tot i això, la desmesura que ha provocat el fenomen migratori i la consideració com capital econòmica de la Xina, ha provocat una ruptura brutal amb la forma tradicional, la història i el creixement projectat. Especialment el desenvolupament urbanístic dels anys 70 i 80, on l'ocupació del territori a primat sobre la qualitat urbana, ha configurat un espai suburbà de colonització de la natura, amb poc respecte a les preexistències i manca de relació amb el medi. Aquest desenvolupament no ha respectat les formes urbanes essencials que donen valor de ciutat i sols han estat recolzades per còpies immediates de models americans adaptats al gust japonès. Tanmateix la ciutat encara té elements fonamentals que la situen com un referent en les ciutats orientals.

El riu Huangpu és, sens dubte el fet principal sobre el que Xangai s'ha recolzat al llarg de la seva història urbana. La traça del riu en la part central de la ciutat és una enorme "S" dintre de la que originàriament es desenvolupa el territori urbà. També el riu és el canal, la via, del desenvolupament econòmic i porta de Xina cap la mar, el Japó i l'oceà Pacífic... El Huangpu, tot i això, ha representat un tall important i significatiu en el territori, al marge esquerra la ciutat, al marge dret l'espai rural.

Dels nous projectes cal destacar el Downtown de Pudong¹. Situat, al marge dret, a l'altre meandre urbà del Huangpu, enfront del riu Wusong. Pudong representa casi una còpia o millor una refundació de la ciutat. Tot i això, aquesta nova àrea no té en compte la ciutat històrica, la feta fins avui. Pudong es, serà, una nova urb que parteix d'un assentament geogràfic i simètric al casc antic, però que proposa una nova manera d'entendre el fet urbà, negant l'obsoleta tradició.

Aquesta nova àrea proposa un espai central, no edificat i proper al riu a partir del que es genera l'edificació. Es confia en el valor especulatiu del sol i la grandiloqüència de l'arquitectura per construir edificis cada cops més alts i més lluents. És aquí on es comprova que encara que el model en planta recorda al del casc antic, aquest projecte no té res a veure amb ell. Ja que s'ha perdut l'escala, per desmesura pròpia. I la relació amb el medi és sols un fet de posició i no de relació.

La contribució d'arquitectes reconeguts és aquí sols un fet cosmètic i de promoció econòmica que vol crear ciutat a traves de construir algunes peces, o idees parcials, amb valor estètic dubtós. Un dels problemes principals de Pudong és la concentració d'energia necessària pel seu funcionament, cosa

¹ 2G. *Revista internacional de arquitectura*, num. 10. *Instant China*. Gustavo Gili, Barcelona, 1999.

que obliga a modificar les “Tres Gorges” del lang-Tsé per tal de subministrar-la. Tot això crea un fort desequilibri ecològic que també és apreciable en el canvi plàstic en el skyline de la plana i de l'horitzó. A major consum energètic major edificabilitat. La confiança amb la tecnologia i el seu correcte funcionament no és equivalent a una bona qualitat urbana. La ciutat no pot colonitzar de manera artificial el sol, és té que recolzar en els seus elements essencials i en les potencialitats del lloc. Aquí per exemple, la presència del riu, l'aigua, és cosa despreciable, sols és aprofitable per dividir la metròpolis en territori tradicional i espai de producció d'activitats.

Mentre tant la resta de la perifèria de Xangai creix de manera ràpida i desordenada, essent poc rica en aspectes arquitectònics i urbanístics. I Generalment mancada de planificació i estructura, o de planificació monòtona, es produeix una metròpolis desintegrada i gens relacionada amb el centre. On ni tant sols es confia en la infraestructura viària per interrelacionar les distintes parts de la ciutat. Ja que la inversió, tot i ser important, es concentra en Pudong, la resta és sols ocupació suburbana.

Xangai és una ciutat de barris que corresponen clarament als diversos períodes històrics. Està dividida en 14 districtes que reproduïxen el model de ciutat amb Districte Central de Negocis. El model xinès proposa un acoblament d'aquests basat en esquemes propers a la termodinàmica i asimetria de funcions entre sectors urbans. Els problemes essencials en son la manca de relació social dels cascs urbans, la necessitat de creació d'infraestructura de colonització, la descentralització sols entesa com a model econòmic i la població dividida en categories urbanes que produeixen desequilibris urbans i socials.

El casc antic, l'antiga ciutat xinesa, és situa a l'abric d'un meandre al marge esquerra del Huangpu. La seva forma s'adapta a la geografia del riu i es casi un cercle lleugerament ovalat, en direcció nord-sud. El vell Xangai es equiparable, en una primera anàlisi, a una ciutat de fundació clàssica romana. Dos carrers, l'un paral·lel al riu i altre perpendicular a ell, en forma de creu conformen la seva estructura primària. Després altres carrers paral·lels i perpendiculars la completen. Aquesta estructura no és rígida, ja que tot els vials presenten suaus adaptacions al terreny i al riu; aquí veïen una característica essencial de la ciutat xinesa, l'adaptació al medi com principi fonamental. Si aprofundim en l'anàlisi observem com el veritable caràcter d'aquesta peça urbana ens ve donat per la seva arquitectura, habitualment petits edificis de fusta, de planta baixa i pis i molt especialment per l'entramat laberíntic de petits carrers secundaris que s'estenen com una subxarxa sobreposada a l'estructura bàsica. Xarxa feta a escala de l'edificació i dels usos tradicionals. Aquests llocs són fonamentals per la vida quotidiana, son espais d'una amplada d'entre 2 o 3 metres i son utilitzats com llocs d'intercanvi social i relació veïnal. Podríem dir que son els espais on viuen i circulen els habitants del lloc, mentre tant els vials que donen estructura clàssica son per la gent externa o el comerç.

Yuyuan Garden²

Casi al centre de la ciutat vella, prop del riu, hi ha el Yuyuan Garden, Jardí construït entre 1559 i 1577 pel mandarí Pan Yu, governador de la província de Sichuan. L'elecció de la posició central a la ciutat és significativa: espai central, ordre, poder, representativitat... Evidentment substitueix al palau o l'església d'altres cultures com a element simbòlic. El jardí és efectivament un recinte tancat, rodejat per un mur decorat amb dragons, símbols del poder imperial i la força. La seva superfície és d'uns 20.000 m², tant sols un 1 % del casc antic.

El jardí xinès³ és un espai de gran tradició i un dels elements de la cultura del país. L'home i la natura provenen de la terra i ella és mare de tots els estats. El jardí és també la representació de les diverses situacions i emocions, així com el lloc de retrobament i meditació. La successió de sensacions, el camí per la meditació, són fets fonamentals en la composició i disseny del jardí. Així com el simbolisme dels elements. Tot això, fa del jardí un lloc en origen sacre. Espai segurament molt allunyat dels models angles o francès on la representació de la natura en estadi aparentment salvatge o a través d'un ordre estricte en són els fonaments.

La natura és símbol d'amistat en la tradició xinesa. Els elements de la natura són la terra, l'aigua, les muntanyes, els homes... i tots ells són el paisatge. És, doncs el paisatge un lloc per meditar, pel retrobament i coneixement del món. El paisatge té dos elements bàsics o estats, el yin que representa la tranquil·litat o l'energia serena i a la dona i que es representa per l'aigua. El segon estat és el yang és l'estimulació, l'energia positiva, l'home i es representa per la roca o la muntanya... Els animals com el drac, la tortuga o la serp tenen qualitat de yin i yang i són les percepcions de les formes còsmiques.

El jardí es planifica pels estats de l'ànima, és dir es planifica per les ocasions. La quietud és essencial en un jardí xinès i ella serveix per meditar o estudiar...

El primer paisatge artificial xinès⁴ del que és té constància és representat a l'època de l'emperador Wei (140-89 aC) a la dinastia Han, en ell s'indiquen les bases del disseny del paisatge: el llac artificial, la tranquil·litat, la proporció entre l'home i els elements naturals i la natura entesa com un estat de repòs. També s'estableixen els components del jardí: aigua, roques, vegetació i murs de tancament.

El jardí serà un passeig, un itinerari, per on caminarem fins arribar a un lloc, o jardí estàtic, de concentració. El jardí és un cicle, una experiència mística.

² C. W. WOORE. *The poetics of gardens*. The Mit Press, London.

³ M. KESWICK. *The Chinese Garden*. Academy Editions London, Hong Kong, 1978.

⁴ G. i S. JELLICOE. *El paisaje del hombre. La conformación del entorno desde la prehistoria hasta nuestros días*. Gustavo Gili, Barcelona, 1995

Yuyuan, vol dir el jardí de la joia, és, doncs la pedra filosofal de la ciutat vella de Xangai, el punt essencial d'enriquiment i valor del teixit urbà que es genera al seu voltant. El jardí està dividit en 6 parts i 30 seccions interiors i exteriors. Aquestes estan sempre separades per parets de maó, revocat i pintat de blanc, presidides per dragons. En cada àrea s'estableix un balanç entre l'harmonia creativa i la unitat de l'expressió. Tot son espais representatius on s'experimenta i es recorre el camí del saber. Els àmbits estan compostats evidentment per llocs aparentment naturals però també per pavellons, torres, terrasses, és dir elements arquitectònics. El jardí no és pot entendre sinó com una successió d'experiències.

L'accés principal es fa a través d'un llac que ens separa de la plaça central de la ciutat. Aquí és on es fa un canvi d'estat del món a l'espai sacre. L'aigua ens neteja, però també ens dona el repòs necessari per assumir la tranquil·litat de l'esperit per poder accedir al jardí. Aquest llac no és tampoc un espai gratuït, sinó que aprofita un complicat sistema de canals. Una segona subxarxa que hi ha en tota la ciutat antiga, per crear la peça d'aigua central al casc antic. El vell Xangai és conegut també com la ciutat hidràulica de la Xina.

Per travessar el llac es proposa un itinerari fet per una sèrie de ponts que ens condueixen cap el mur i la porta principal. Després s'inicia el recorregut a través de la successió d'espais com el Pavelló de la Serenitat, les Torres de la Vitalitat o de l'Alegria, la Gran Roca - de més de 2 tones -, o fins la exquisidesa de la roca de Jade - la il·luminació, el saber -. És de destacar que l'itinerari no és un fet lineal ja que existeixen múltiples possibilitats de fer-lo. És important la capacitat per trobar el lloc adequat al moment i la possibilitat de completar el camí d'acord amb les aptituds o necessitats del viatger.

Al nord de la ciutat vella, entre ella i el riu Wusong hi ha el primer creixement important i planejat de Xangai. És l'àrea de la Concessió Internacional. En un inici espai industrial, avui el Centre de Negocis de la Ciutat. La tradició xinesa proposa la construcció de la ciutat a través de la urbanització en Lilong. És dir, teixits urbans tancats a l'interior d'una parcel·la o agrupació de parcel·les d'origen agrícola, amb un mur perimetral i un carrer principal d'accés, del que en forma de pinta en pengen d'altres secundaris per donar accés a l'habitatge. Sempre es reserven a l'interior espais comunitaris de serveis. Aquestes estructures a principis del 1900 fan factible la consolidació d'una ciutat aïllada a mode d'eixample, on és substitueixen els primers edificis de fusta i maó per arquitectures importades d'Europa. Amb el fet de consolidar un port comercial i financer de prestigi i porta d'accés a la Xina. En aquest moment la ciutat augmenta la població de manera alarmant de 144.000 habitants al 1880 a casi 1.500.000 habitants a l'any 1930. S'arriba a unes densitats de fins 1.550 habitants per hectàrea i sols un 2% de la població local disposa de casa pròpia.

L'estructura essencial d'aquest barri és una xarxa ortogonal que presenta diverses anomalies ja que s'adapta a la parcel·lació preexistent i a la topografia.

Destaquen com sistemes bàsics tres eixos. La carretera de Nankin o Nanjingonglu, perpendicular al riu Huanpu, l'avinguda Henanzhonglu, paral·lela al Huangpu i prolongació d'un dels carrers de l'antic casc urbà i el Bund o Zhongshandonglu, passeig a la vora del riu. Avui aquests carrers són l'espai d'activitats més important de Xangai i els llocs on hi ha la millor arquitectura colonial.

El Nanjingdonglu i el Bund o el Zhongshandonglu.

El Nanjingdonglu és la via urbana de major activitat i densitat d'usos de tota la ciutat. Té una longitud d'uns 7 km, la meitat d'aquest l'espai és troba en àrea central de Xangai. La seva forma és pràcticament una línia que sols presenta alguna ondulació per l'adaptació històrica al territori en l'àrea exterior. Com antiga carretera a Nankin –303 km de distancia- era l'accés obligat cap la capital de la Xina des del port.

En aquest carrer si troben alguns dels edificis amb més prestigi de la ciutat. El Palau d'Exposicions, construït pels soviètics als anys 50, el Teatre-circ dels acrobates i equilibristes, enfront del Parc del Poble, a 2.5 km del Bund – on abans hi havia l'hipòdrom -, diversos hotels i galeries comercials... en són exemples.

La secció del vial en principi no té un interès especial. Ja que està composta per façanes d'edificis, amb alçades molt variables de planta baixa i 2 pisos fins a 40 plantes, voreres de 4 metres i una calçada central de 17 metres (4 + 9 + 4). Tot amb una amplada constant de 25 metres. Però el que és singular és la reutilització d'aquesta via, sense haver canviat la urbanització. En ella s'estableixen uns fluxos constant i lineals de gran densitat. Les voreres evidentment són utilitzades pels vianants, la calçada presenta dos subdivisions laterals per ús exclusiu de les bicicletes i un espai central amb doble sentit de circulació per transport rodat, habitualment col·lectiu.

La gran densitat d'activitats, especialment comercials, provoca un excés d'ús espectacular i difícilment mesurable. El carrer és conegut com la via del milió de persones, ja que és la quantitat que si pot trobar habitualment al llarg d'ella.

El trànsit de vianants, bicicletes i vehicles tot i el caos aparent i l'embús constant està perfectament estructurat. Cada espai és utilitzat únicament per un d'ells i no es permet els girs i canvis de direcció. Sols els encreuaments amb altres vies dificulta una velocitat constant. És de destacar també la disminució de densitat d'ús i persones al centre de la via i la màxima en la línia de façana dels edificis. També la densitat d'us augmenta amb la proximitat al riu, igual que l'alçada mitja de les edificacions. Igual que el trànsit, el comerç és constant i en els 3.5 km de l'àrea central són uns grans magatzems en horitzontal.

Tota aquesta activitat lineal sols és tallada per algunes vies perpendiculars com Henanzhoughu que són incapaces d'absorbir d'activitat de l'eix central. Els vianants utilitzen ponts per creuar.

Si anem a altres carrers paral·lels observem com disminueix l'activitat de manera exponencial a la distància en què ens allunyem, fenomen que no té cap explicació lògica. Al sud i paral·lel al Nanjingdonglu hi ha carrers com el Fuzhoulu, lloc on s'agrupaven els locals d'opi, és dir activitats marginals, avui sense aquestes són àrees residuals.

Quan Nanjingdonglu arriba al riu Huangpu la seva activitat frenètica també hi arriba, o millor arribava a l'aigua. Aquí s'hi troba el gran Peace Hotel construït al 1906, amb estil neogòtic durant l'època de la Concessió Internacional. El Bund com se'l coneix popularment és l'antic moll del port de Xangai, construït a finals del XIX encara avui manté l'aspecte de passeig europeu, similar a la Promenade des Anglais a Niça. L'activitat portuària és el fonament de Xangai, el seu nom vol dir "anant cap a la mar". En els segles XIII i XIV va ser un port dedicat bàsicament al cotó i en el XIX a l'opi, les flotes angleses a mitjans del XIX i més tard la japonesa arriben a la Xina per aquest punt.

El Bund des dels seus inicis ha estat un espai on el poder s'exhibeix. Aquí s'hi va construir el Consolat Britànic i el Rus, el Banc d'Indo-Xina, els hotels més representatius o la seu del Partit Comunista.

La part essencial del Bund va ser d'una plaça circular, amb un monument als Herois del Poble, en l'encreuament dels dos rius, fins al sud cap a la ciutat antiga.

El Zhongshandonglu és un passeig de 70 metres d'amplada i 4.3 km de longitud amb una secció asimètrica. Destaca en la part nord enfront el barri colonial un espai arbrat a la manera de bulevard, d'uns 50 metres d'amplada, enfront l'aigua que avui és utilitzat per fer exercicis de Tai-Chi a primera hora del matí. Per la circulació tant sols es dediquen 15 metres i es manté una vorera, també arbrada de 5 metres enfront de l'edificació.

Aquest magnífic passeig, està sent una víctima de la desmesura de Xangai per la mobilització i substitució del parc de bicicletes, avui d'uns 7 milions, per cotxes. S'han començat a tallar fileres d'arbres per fer un aparcament continu front la ribera, on també es construeix un passeig elevat que nega les vistes del riu des de la ciutat.

Els barris del nord i l'oest són espais desbordats pel creixement constant de la ciutat i la població. Avui l'Àrea Metropolitana de Xangai té quasi 15 milions d'habitants. Tot i la divisió administrativa i la idea de cada barri un centre, la manca de qualitat urbana i la constant trobada de llocs amb important vaguetat d'us fan de la major part de la ciutat un espai d'austera colonització gens integrat a la gran terra d'al·livió i canals d'aigua que conforma la desembocadura del Ian-Tse.

La manca d'infraestructures capaces de contribuir a la creació de ciutat és un fet contemporani. I l'oblit del territori són problemes essencials per resoldre en el Xangai d'avui.

L'escriptura i la cal·ligrafia⁵

Una de les essències de Xangai és l'estructura interior de les àrees centrals que configura un espai únic de gran complexitat i d'esplèndida relació amb el medi.

La cal·ligrafia –que vol dir escriptura bella- es mou en la frontera entre el dibuix i l'escriptura de signes. És una representació propera a l'art que utilitza regles molt concretes. Els pictogrames representen en origen als objectes que designen, i poden ser intel·ligibles per altres llengües. Els caràcters xinesos són idees de representació. L'escriptura Xina no és un calc de la paraula, el símbol és una realitat única i singular. L'economia de traçat i la velocitat d'aquest simplifiquen el signe. L'escriptura és un sistema de representació gràfica que pot expressar qualsevol cosa.

El disseny del paisatge evoluciona a través de la pintura. Els objectes físics, vius o inanimats poden ser transmutats a través de la cal·ligrafia. L'arquitectura igual que l'escriptura defineix espais, on es viu a través de modificacions plàstiques. El valor del símbol o la peça està donat per la relació entre ell i el paper, o l'objecte i el medi, per un contrast. És aquí on la representació i l'adaptació al medi són el mateix.

L'urbanisme i l'arquitectura xinesa estan planificats d'acord a càlculs còsmics (el cel és un cercle, la terra un quadrat...) Les ciutats són axials i geomètriques. Igualment l'escriptura neix de l'estudi dels cossos celestials i de les formes de la natura, d'ells es treuen els pictogrames.

L'escriptura i l'arquitectura obeeixen a unes regles. Si observem una partitura comprovem com l'escriptura de la música registra tant el sentit com el sentiment. L'escriptura registra, escolta i tradueix. A través de la anotació del so, la intensitat, la vibració, la distància o el volum. L'escriptura tradueix la dinàmica i la força de l'emoció igual que els pictogrames xinesos.

Tot signe té un significat, encara que aquest sigui ocult. Per desxifrar és té que comprendre i contemplar. A través d'esbrinar l'ordre establert per la lectura podem llegir i mirar el món.

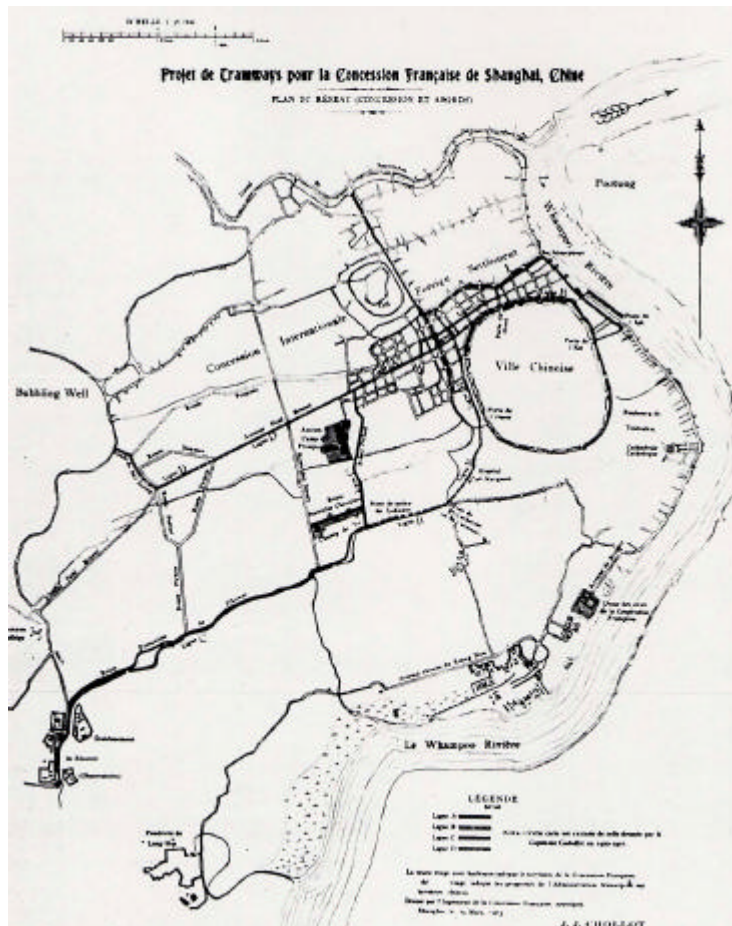
Les propietats de l'escriptura són el traç que ve donat per les característiques dels utensilis. El moviment de la mà i la seva velocitat. La forma entesa com el compliment d'un regles. L'ordre establert per les normes. I el contingut que ens transmetrà un significat. L'escriptura és la composició abstracta que expressa una concepció precisa del món.

⁵ G. JEAN. *La escritura, archivo de la memoria*. 2/Aguilar Universal, Aguilar SA de Ediciones, Madrid, 1989.

El signe és un caràcter compost per elements senzills i simplificats. Els ideogrames estan compostos igual que l'arquitectura per partícules elementals com punts, línies, corbes, cercles... L'organització d'aquests ve donada per les raons i proporcions de la natura i l'adaptació al medi.

D'igual manera la ciutat és la conclusió d'una suma raonable d'estructures simples –espais interiors que generen activitats cap l'exterior- i que formen un espai complex i tancat. La ciutat té límits.

L'estructura elemental de Xangai pot ser representada per un ideograma compost per elements bàsics urbans i fets geogràfics que s'integren i contrasten amb el territori. Una doble corba a la dreta representa el riu Huangpu, fet fonamental i geogràfic i el Bund passeig i moll a la seva marge esquerra. En la part més baixa del signe i recolzat per la corba inicial un cercle és la ciutat antiga. En el seu centre un gran punt on hi ha el poder i el saber, és el jardí de Yuyuan. Del primer cercle i amb força cap a munt surt una línia recta és el carrer Henanzhoglu. A la part superior del dibuix el riu Wusong és amb rotunditat una línia recta i perpendicular al Huangpu representant el cel del signe. Per sota d'aquesta el Nanjingdonglu és dibuixat com una altra línia recta i paral·lela a la primera reafirmant aquest segon fet geogràfic i proposant una manera d'entendre la nova ciutat de la Concessió Internacional, a la vegada que es contraposa a l'antiga ciutat xinesa. Per comprendre la ciutat sols cal saber llegir-la.



Encara que el plànol de Xangai, de 1903, presenta diverses inexactituds, podem apreciar com la formació dels teixits urbans és recolza en la geografia i en un desenvolupament continu que tindrà en conte les noves escales urbanes i culturals.

En el costat oposat, a aquest procés, tenim com exemple el anomenat model de desenvolupament circular, sostenible, compacte i policèntric que proposa R.Rogers per a Pudong⁶. L'ordenació d'aquests sistema urbà es clarament excloent, ja que no cerca una integració a la ciutat ni en el territori.

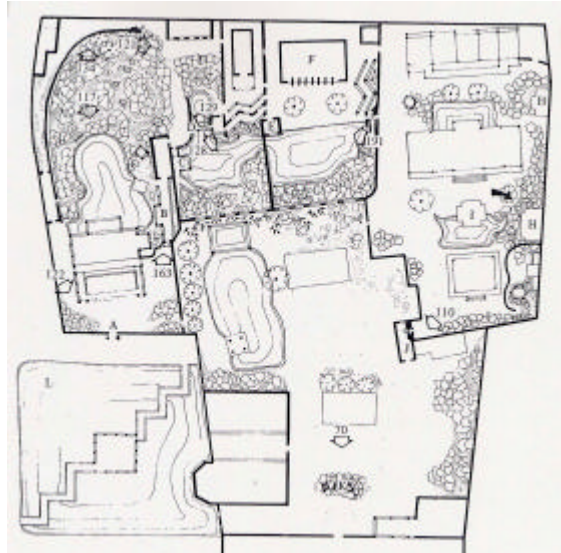


⁶ R. ROGERS, P.GUMUCHDJIAN. *Ciutats per a un planeta petit. Espai Públic Urbà*. Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona, Barcelona, 2000.

El Yuyuan Garden és un espai clau en el casc antic de Xangai. En ell hi és present una de les tradicions més antigues de Xina, l'art del disseny del paisatge.

El jardí és un camí, un recorregut, planificat per gaudir i aprendre. El paisatge xinès està compost per aigua, roques, vegetació, murs...⁷

El jardí xinès és troba molt lluny de ser sols una representació vegetal de la natura com ho és a Europa. És l'espai de retrobament entre l'home i la naturalesa i en la seva confluència hi és complert el paisatge.



⁷ *Jardineria antiga*. Editorial Nueva Estrella, Beijing, 1990.



El Nanjingdonglu, és segurament el carrer major de Xangai. La seva densitat d'activitats i el seu poder de centralitat així ho demostren. En la imatge podem veure com la seva denominació popular no és gratuïta, realment és el carrer del milió de persones.



El Bund, antic moll de Xangai i també passeig marítim és avui encara un altre via essencial per a la ciutat. Tot i les diverses i irregulars reformes en la seva urbanització, és comprova com el seu valor recau en la posició geogràfica que permet el contacte entre les edificacions i l'aigua.



L'origen de la escriptura xinesa rau en la representació d'un objecte tal i com és, encara que simplificat i deformat. Per tal d'arribar a una compressió universal aquest té que ser codificat a través d'un procés coherent. La cal·ligrafia obeeix a una sèrie de regles subtils i necessàries, capaces de dibuixar una idea. Aquest procés es sens dubte un art poètic.

Si be, l'ideograma proposat per Xangai és imaginari, aquest obeeix a una interpretació racional de les traces de la ciutat. Per tant el seu valor pot arribar a ser similar als tres caràcters poètics realitzats per el sabí xinès de la dinastia Song, Mi Fei⁸.

⁸ G. JEAN. *La escritura, archivo de la memoria*. 2/Aguilar Universal, Aguilar SA de Ediciones, Madrid, 1989.

HONG KONG

Quan s'esmenta Hong Kong⁹ és inevitable parlar del lloc on les dues cultures s'enfronten o be utilitzar paraules com excés, contrast, extrems. Realment Hong Kong necessita d'adjectius per definir-se correctament. I aquests són aplicables simultàniament a ella, però també a la seva arquitectura, a la gent, a la manera de viure... al fet urbà. És una ciutat per veure, però especialment per sentir-la, es fa difícil no tenir passió per ella. És també un indret de respectuoses relacions entre la tradició xinesa i la contemporaneïtat occidental.

El fet urbà de Hong Kong no té lògica, és una ciutat poc planejada, tot sembla sorgir de la casualitat. La seva arquitectura, si exceptuem alguns, pocs edificis, com el temple de Mau Mo, l'antic Palau de Justícia o obres recents de Foster, Pei, Pelli o SOM..., no té un valor especial. Però el conjunt és un espai amb fort caràcter i identitat. Per la resta de la Xina és mirall on és reflexa i és filtre d'entrada l'anhelat mon occidental i la ciutat japonesa. Hong Kong és com un gran assaig del que s'exportaran idees per a Xangai o la veïna Canton. Desafortunadament aquest traspàs és una anècdota i sols és real únicament en els aspectes més superficials i en la imatge.

El Hong Kong actual està molt allunyat de l'antiga illa, refugi de pirates, adquirida pels britànics a l'any 1842. I al que posteriorment s'hi van afegir diversos territoris continentals. La ciutat s'ha desenvolupat amb competència directa amb Macau i Canton, formant un important triangle portuari, comercial i de concentració d'activitats i població. Avui és té que parlar de Hong Kong com un aglomerat de colonitzacions sobre un territori difícil i escàs configurat per 235 illes i una península. És més correcte parlar dels Hong Kongs.

El creixement urbà s'ha fet sota condicions extremes i atípiques tant polítiques com geogràfiques que han produït un espai artificial d'ús immediat. On l'urbanisme i l'arquitectura obeeixen a raons estrictament econòmiques, industrials, comercials... i molt especialment a la necessitat de trobar habitatge suficient per allotjar l'allau migratòria, produït després de la Revolució Cultural a la Xina i que avui encara no s'ha aturat. Hong Kong té tant sols 1.067 km² i una població censada de mes de 6 milions d'habitants.

Hong Kong ha estat, i encara és, una ciutat-estat i això és reflexa en un model urbà específic i poc transportable a altres llocs. D'aquí n'ha sortit una ciutat que sobreutilitza les capacitats naturals del territori.

La majoria de projectes britànics de colonització i transformació del territori, després de 1997 moment de la devolució a la Xina, han estat aturats per les noves autoritats xineses. Encara que es manté, per necessitat obligada, el nou aeroport a l'illa de Lantau, o la nova ciutat de Shenzhen, per 3 milions d'habitants, als Nous Territoris...

El problema de l'excés de densitat crònica s'ha solucionat amb noves tipologies, morfologies i estructures urbanes pròpies que emplen tot el

⁹ D. HIAULT. *Hong Kong. Rendez-vous chinois*. 323/Découvertes Gallimard, Gallimard, France, 1997.

territori accessible i fan casi inexistents l'espai públic. La lògica especulativa econòmica ha construït al màxim possible en el mínim espai reduït al mínim les infraestructures urbanes. Donant un producte compacte que s'asfixia a ell mateix i que necessita de noves ocupacions territorials per sobreviure i repetir el sistema.

La no existència de planejament urbà i el recolzament del model en el projecte arquitectònic repetit com un fet més productiu de la cadena industrial, fan de Hong Kong una ciutat natural creada a través de fets artificials on l'expansió vertical és l'única solució tècnica factible.

Hong Kong és avui una màquina que no pot respectar l'home, encara que ell n'és l'usuari. La ciutat és un fet de masses saturat on l'escala és la de la natura. La pèrdua de la proporció idònia ha estat determinat en l'elecció del tipus de ciutat, un model gens sostenible.

El territori metropolità està compost per cinc àrees. L'illa de Hong Kong, espai inicial. Enfront seu la península on hi ha la ciutat de Kowloon, fortament relacionada amb l'activitat del Districte Central. A l'interior de la península, a prop de l'antiga frontera amb la Xina, el sector dels Nous Territoris, espai on es proposen noves urbanitzacions amb la finalitat de descongestionar les àrees centrals. La resta del territori són illes. La més gran és Lantau, dos vegades la superfície de la d'Hong Kong, espai encara avui agrícola i dedicat a la pesca. I les altres petites illes exteriors on hi ha diversos assentaments, molts d'ells de caràcter rural i/o suburbà.

Les activitats es concentren a l'entorn del gran canal d'aigua que és el Victoria Harbour. A un costat l'aglomeració de Victoria, sobre l'illa de Hong Kong, de l'altre Kowloon, sobre la península. Les dos àrees estan constantment connectades per ferris i un túnel submarí de peatge, sempre col·lapsat. Les activitats estan repartides de manera homogènia a les dues bandes, però el barri de negocis es concentra a Hong Kong.

Nathan Road

Kowloon¹⁰ és territori annexionat a Hong Kong des de 1861. Avui és la prolongació urbana del centre de Victoria. Té un eix central, el Nathan Road, un carrer de 20 metres d'amplada i uns 4 quilòmetres de longitud, amb façana d'alineació continua i on destaca la potència de la publicitat dels comerços sobre la urbanització i l'arquitectura. La seva secció està composta per voreres de 3 metres, 2 calçades de 6 metres i una andana central de 2 metres on hi ha la il·luminació general. Els rètols lluminosos publicitaris sobresurten en format, longitud i alçada de manera continua, formant un caos controlat sobre tota la via. A dreta i esquerra de la Nathan Road a manera d'eixamples apareixen diverses àrees de la ciutat que mantenen l'activitat constant, però que no representen cap aportació interessant ni urbanística ni arquitectònica i el Kowloon Park. Cal fer notar també que la relació entre l'àrea urbana i l'aigua no està

¹⁰ A. YEOH, J. CHEUNG. *Hong Kong*. Ellipsis Könenmann, Hong Kong, 1998.

ben tractada, ja que sols hi ha espais portuaris o buits sense consistència urbana.

A l'altra banda del Victoria Harbour hi ha l'illa de Hong Kong, territori presidit pel Victoria Peak. Entre aquest turó i la mar hi ha l'espai on s'ha desenvolupat el nucli històric. Dels antics edificis colonials no en resten gaires exemples. És una ciutat on tot gira entorn les finances i res és constant. No hi ha concepció urbana, sinó d'evolució. Els edificis es projecten i construeixen en mesos, la seva vida útil és extremadament curta, el valor de la construcció és relativament poc si el comparem amb el preu del sol.

Road Central, Queensway, Hennessy Road...

El territori urbà d'Hong Kong és una estreta franja entre la falda de la muntanya i la mar. L'estructura urbana, tot i no ser un fet projectat, té una forta claredat i potencia que s'ha mantingut des del moment de la seva fundació. Sens dubte es deu a un fet natural i obligat. La Road Central, que rep diversos noms al seu llarg, és l'eix estructural de la ciutat, té una amplada de 25 metres i està composta per voreres de 3 metres i calçada de 19 metres. Aquest carrer també és té que entendre en alçada i en subsòl. Tot ell és un tub de concentració d'activitats. Sota terra el metro duplica la secció i representa junt amb les infraestructures el desguàs de la ciutat i l'eix bàsic de transport. Que recolza el tramvia de superfície, situat amb doble línia en el centre de la via. Les activitats és desenvolupant bàsicament de manera direccional, paral·lela a la mar, però les múltiples ofertes laterals: mercats, comerços, edificis financers, hotels, habitatges, ports... obliguen a continus encreuaments a banda i banda, produint un interessant efecte de zig-zag constant i frenètic que reproduïx la vida d'Hong Kong.

La seva longitud de Causeway Bay fins el Downtown és d'uns 9 quilòmetres. És l'espai on es desenvolupen fets urbans juxtaposats de caràcter tradicional o contemporani.

La façana no és constant i es poden trobar des d'espais amb alineació continua i edificis unifamiliars fins a blocs de diverses plantes, amb usos diversos. O àrees de gratacels, on es nega la importància del carrer i sols es posiciona la construcció per necessitat obvia al seu costat. És un exemple d'això, el nou Banc de Hong Kong de N. Foster, el gratacel es retira de la via i crea sota seu una plaça d'accés que nega amb rotunditat la utilitat pública del vial i la traspassa al volum buit de les primeres plantes com si d'un pòrtic és tractes.

Hong Kong, en planta és una llarga línia suaument ondulada, és com una gran serp que te la cua a Causeway Bay, el cos paral·lel a la mar i el cap al final al Downtown i al Victoria Peak. La ciutat és sols una idea, una forma simple, una posició canviant sobre el territori, però capaç de mantenir el seu caràcter bàsic al llarg dels anys.

En la tradició xinesa una gran serp és el mateix que un drac, representa el poder i te les qualitats del yang. Al seu costat el seu negatiu, el yin que és l'aigua. Per tant la posició i forma de Hong Kong no és un fet casual, cerca l'equilibri. La seva vitalitat es deu a la relació de forces i la comprensió de la natura. El drac, la serp, muda la pell per créixer, per renovar-se. Tanmateix Hong Kong canvia els seus edificis ràpidament per desenvolupar-se. El zoomorfisme de la ciutat és clar i present pels seus habitants i en la forma urbana mutant d'ella.

Les façanes

Hon Kong és una dualitat en molts sentits, també en la seva forma. En planta l'estructura es precisa i també ho és en alçat, vista des de Kowloon, des de la mar. La importància de les seves dos façanes és cabdal ja que elles fixen les relacions funcionals de la ciutat amb els dos grans elements naturals que l'envolten i que son el seu fonament.

La primera façana és l'aigua i el front edificat sobre ella. Aquesta imatge és el paradigma de la ciutat. El skyline és una línia obliqua que creix, en alçada, en direcció al Victoria Peak. Sobre la mar cada cop hi ha mes elements que surten del teixit urbà i s'hi posen. La façana marítima amb el temps ha perdut la permeabilitat natural i ha esdevingut casi una barrera solidificada amb tentacles que l'aferren a l'aigua.

La segona façana és la dels turons, però també la dels edificis que sobre ells es construeixen i que imiten en alçada i rotunditat la muntanya. Son sovint gratacels de 30 o mes plantes, d'apartaments de 50 metres quadrats, situats sobre les pendents i sense casi separació entre ells. Formant una massa compacta des de la llunyania.

La geografia / la topografia

Hong Kong neix a la mar, el seu nom vol dir Port Perfumat. D'aquesta primera ciutat sols en queden anècdotes alguns Sampans, barques – vivenda, a la Causeway Bay o a Aberdeen. Es desenvolupa històricament al llarg de la costa. I creix cap els turons, mimetitzant la seva forma per produir un ens compacte edificat.

Hong Kong és la mimesi del medi, s'adapta i s'arrapa en planta al territori. Reconeix la mar, símbol de la dona, al moment de néixer i es mostra potent imitant la muntanya, símbol de l'home i la força, a traves dels seus gratacels.

La seva línia de cel no és un fet artificial com a New York, és una adaptació i reconeixement de les forces naturals. La filosofia Taoista¹¹ té el principi de la inacció, on es parla de la producció sense activitat. L'edificació és, doncs un fet d'acomodació a la natura, depenent del lloc i indissociable al territori, al temps o a les situacions. Aquest principi mostra l'absoluta lògica de situació del fet urbà.

¹¹ G. i S. JELLICOE. *El paisaje del hombre. La conformación del entorno desde la prehistoria hasta nuestros días.* Gustavo Gili, Barcelona, 1995.

I demostra la necessitat de superació com un fet imposat i necessari de producció mimètica natural. En aquest sentit la massa edificada és una nova natura, feta per l'home, per tant aquesta té l'escala del paisatge original i no del seu autor. Els elements, edificis, seran tan sols estructures fractals.

Hong Kong és un model geogràfic natural o simplement un objecte, massa edificada, que manté la forma essencial, fragmentada i irregular, tot i variant l'escala de l'observació del paisatge. És el lloc que dona les regles que es manifesten per establir les condicions morfològiques i topogràfiques necessàries per crear noves formes del territori.

La ciutat té una estructura pròpia ja que l'ús i l'activitat no son les pròpies de la natura. La forma urbana és una convergència morfològica de tecnologia i naturalesa i que sintetitza el medi donant un conjunt compacte d'activitats.

Les estructures, conjunts de construccions i les relacions entre elles, es recolzen en l'eix bàsic i son parts mimètiques, fractals, de la topografia del lloc. Formen un teixit, una xarxa urbana, que s'adapta als accidents geogràfics i que ocupa les tres dimensions. A través d'un ordre geomètric i geogràfic nou i irregular que varia segons les condicions del territori. D'aquesta manera la ciutat pot establir relacions directes amb les formes de la natura i jerarquitzar els llocs, ordenant el territori i preparant les condicions per la substitució natural dels edificis i la renovació de la ciutat.

Fins arribar a adquirir una vida pròpia i crear un paisatge nou d'ordre fractal, irregular i fraccionari que permet la successió d'activitats i formes. I que produeix un món artificial assumint les dimensions naturals i absorbint el territori com un element més de la infraestructura urbana. És aquí, on Hong Kong es converteix en una maquina adaptada al medi geogràfic però incapaç d'assumir-lo. La ciutat és un ens nou que ja no pot respectar el medi inicial per la gran concentració d'activitat i per tenir una dimensió superior a la geografia de l'entorn, la desproporció de l'escala urbana ha fet que el territori original sigui engolit pel seu producte.



La Road Central... és una Avinguda situada en la inflexió entre la muntanya i la mar. Per tant el seu traçat és la plasmació d'un fet topogràfic natural. Aquest és la base de la configuració d'Hong Kong. Ciutat que en planta és una llarga línia suaument ondulada, com una gran serp que té la cua a Causeway Bay, el cos paral·lel a la mar i el cap al final, al Downtown i al Victoria Peak.

Per comprendre Hong Kong basta recorre el seu eix central, uns 9 km, i viurem una successió de situacions juxtaposades que ens donaran idea dels excessos, els contrastos... de la ciutat¹².

¹² L. BENEVOLO. *Storia della città orientale*. Editori Laterza, Roma, 1988.



La natura d'Hong Kong és exuberant però és manté externa i pròxima a la vegada. A l'interior de la ciutat és el viari l'espai públic de major consistència i lloc que té la capacitat de definir barris i paisatges urbans.

La Nathan Road és una suma d'elements concrets, potser ordenats de manera casual, però la seva visió ens remet obligatòriament a la imatge de la ciutat oriental econòmicament forta. Pel contrari la Road Central és una successió d'esdeveniments que tenen la capacitat de mostrar com és una ciutat i el seu territori.





Hong Kong és una dualitat en molts sentits, també en la seva forma. en planta l'estructura és precisa i també ho és en alçat, vista des de l'aigua. La importància de les seves dos façanes és capdal ja que elles fixen les relacions de la ciutat amb la naturalesa.

La ciutat reconeix la mar, com lloc d'on va néixer, per tant li llança com tentacles molls i construccions diverses. La muntanya és la força, per tant els edificis l'imiten i creixen. La forma urbana és la convergència morfològica de tecnologia i natura i té la capacitat de sintetitzar el medi com un conjunt d'activitat compactes.

JAIPUR

Jaipur és una ciutat al nord-oest de l'Índia, a uns 250 quilòmetres a l'oest de Delhi. Està considerada com la darrera ciutat Mongol. Té una superfície de 65 quilòmetres quadrats i una població al voltant dels 2 milions d'habitants. És la capital de l'estat del Rajasthan.

El Rajasthan va ser fins el segle XVI el bastió de la resistència hindú a les tropes Mongols, és dir a la invasió islàmica. Fins que a l'any 1562 el Mongol Akbar es va casar amb la filla del Raja d'Amber.

Amber és l'antiga capital Rajput, situada avui a uns 8 quilòmetres de Jaipur. Està situada estratègicament en una estreta gorja del camí de Delhi al Rajasthan. Presenta dos sectors urbans: la ciutat baixa, un petit assentament entorn l'antic camí, on destaquen alguns temples. I sobre d'un turó, a mode d'acròpolis, el Palau.

Jaipur va ser fundada al 1728 per desig exprés del Maharaja Sawai Jai Singh II. Que havia decidit abandonar Amber i refundar la capital a la plana, en un lloc on es pogués créixer més fàcilment i demostrar la capacitat modernització. Jai Singh II va ser un príncep erudit i gran astrònom, així com un hàbil polític, capaç de ser home de confiança del Gran Mongol. També va ser mecenes de savis, poetes i artistes. Va encarregar la construcció de la nova ciutat a l'arquitecte bengalí Dinan Vidyadhar Bhattacharya.

La ciutat índia no està considerada com un fet urbà i/o col·lectiu¹³. L'agrupació gremial en castes, organitza la societat a través de petits assentaments vinculats al territori i relacionats entre ells sols per necessitats indispensables de supervivència. El fet de la superpoblació i densificació del territori, obliga a la construcció d'ens urbans de gran dimensió, però que conserven sempre que és possible els elements essencials de la tradició. L'home té l'obligació de relacionar-se amb la natura, ja que és part d'ella.

L'arquitectura, no és sols un fet artístic, sinó un procés d'execució que cerca i que ha de tenir espais que tendeixen a la perfecció. La ciutat no és un espai urbà, com esdevé en el món occidental, és un objecte a través del que ens aproximem a l'univers. L'execució, la construcció, de la ciutat serà sols un sistema per aconseguir mèrits per la persona que fa l'encàrrec o per l'arquitecte. Després la ciutat serà ocupada, utilitzada i inclòs modificada per ús col·lectiu i per la naturalesa, però això és secundari.

L'arquitecte imita el lloc on viuen els deus, és dir l'univers. La tècnica arquitectònica per tant està estrictament codificada a través de manuals sagrats, els Vastu-Sastras que indicaran amb precisió els preceptes i proporcions del projecte. El Sthapati, sacerdot-arquitecte, sols té que interpretar, mai té la capacitat d'inventar¹⁴.

¹³ M. BUSSAGLI. *Arquitectura Oriental/1 i 2*. Aguilar de Ediciones, Madrid, 1989.

¹⁴ A. E. J. MORRIS. *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*. Arquitectura/Perspectivas, Gustavo Gili, Barcelona, 1984.

Avui els Vastu-Sastras que provenen de la tradició dels Vedas –1.500/600 a. C.-, son documents sagrats que no es poden consultar, per raons religioses, per tant en sabem poc d'ells, sols em podem fer conjectures a través de l'anàlisi de la història. L'arquitectura és un fet ritual, no projectual. Els elements d'ells, els seus components, no tenen valor la importància recau en el procés.

Al nord-est de la ciutat nova, amb una superfície de 9.8 quilòmetres quadrats, un 15.8% del total urbà, hi ha el casc antic de Jaipur, anomenat la Ciutat Rosa. És una ciutat feta amb pedra sorrenca i ferrosa de color rosat fosc, repintada diverses vegades, des del 1876, amb el mateix color de la pedra. El color rosa significa en la cultura Rajput hospitalitat, però també en l'hinduisme és la sang menstrual de la dona, de la mare.

Vidyadhar va construir Jaipur segons els principis de l'arquitectura hindú, Shilpa Shasta. Jaipur és una ciutat quadrada, dividida en 9 quadrats, Chokris, l'univers hindú també té 9 divisions. I encerclada per una muralla de 6 metres d'alçada i 2.7 de gruix, amb 7 portes. Com estructura bàsica de mobilitat té una gran avinguda est-oest i dos nord-sud que determinen les peces més petites o barris.

La composició en xarxa no és un fet estrany ni en la cultura oriental ni en l'occidental. A la Xina hi ha ciutats datades en el segle X i a Europa podem trobar diversos exemples, des de Roma, les Bastides o els Eixamples del XIX... Però a l'Índia aquest sistema compositiu representa un valor afegit a l'ordre geomètric, és també l'ordre sagrat.

La ciutat està composta per 9 peces quadrades d'uns 800 metres de costat. Cada una d'aquestes amb una subxarxa interior també reticular que defineix els barris, Mohallas. Aquest sistema organitzatiu ajuda a la divisió social de les castes i la seva organització territorial.

Com ja em dit la natura és l'essència de les coses, nosaltres i els nostres fets son naturalesa. L'adaptació al lloc és un fet no renunciabile per qualsevol acte. Així doncs, el quadrat nord-est del sistema estructural de Jaipur és desplaçat fins l'extrem sud-est per tal de fixar la ciutat a un fet singular del territori el Turó de Nahargarh.

Johari Bazar

La Shiva Pol és la porta, al sud, originaria d'accés a Jaipur. Les altres 6 van ser obertes per millorar la circulació de la ciutat. Des d'ella s'accedeix a l'eix principal que és l'avinguda del Johari Bazar. Aquesta travessa la ciutat en direcció sur-nord. I ens dona accés als principals elements urbans com és el Palau dels Maharajas, que en ell mateix és una altra ciutat.

Cada peça de la xarxa urbana, barri, és un nucli tancat en si mateix. Al seu interior està compost per una nova subestructura viària, anàloga a la general i també com ella reticular. En l'àrea del Palau és substituït aquest sistema de carrerons per un d'espais lliures. Tots aquests llocs

no poden ser considerats com llocs públics ja que encara que tenen les qualitats per ser-ho preval sobre aquestes la privacitat d'organització social que produeix àmbits d'ús restringits pels no usuaris directes. En aquests sectors de la ciutat és on més es comprova la síntesi cultural hinduïsta i islàmica. Tot i que el global urbà està regit per normes hindús les estructures més petites són utilitzades al mode de la ciutat islàmica clàssica.

Els autèntics espais públics són les avingudes com la Johari Bazar, les paral·leles a ella i la perpendicular. I l'espai públic dels punts d'intersecció d'elles. On es construeixen a mode de plaça, de 100 per 100 metres, uns grans buits urbans, anomenats Chaupar. Aquí hi conflueixen múltiples activitats. Son realment uns indrets de gran caos ja que és sobreposen les activitats socials, econòmiques i les obligades de circulació. I no hi ha cap d'elles prioritzada.

La secció de la Johari Bazar és un dels elements més característics i moderns de la ciutat i que aporta forma urbana a Jaipur. Està composta per una doble calçada de 15 + 15 metres, amb una andana central de 2 metres i voreres de 4 metres, elevades més de 50 centímetres per sobre de la calçada per evitar les freqüents baixades d'aigua de l'avinguda central.

El fet més important de la via és la seva doble façana i els usos d'aquesta. En la primera línia de vial hi ha edificis continus de planta baixa d'ús exclusiu comercial. Les seves terrasses són utilitzades de manera comuna com un vial elevat, d'uns 7 metres d'amplada, i ús restringit als vianants. També aquest carrer-mirador-passeig té una façana continua, habitualment de 2 plantes i ús residencial.

Tots els edificis estan fets amb un mateix sistema, morfologia, materials i color, donant una important sensació d'unitat i urbanitat.

De manera desordenada hi ha arbres, mangos, entre la calçada central i la vorera. Aquests són utilitzats per allotjar-hi petits temples en forma de pagoda.

Jantar Mantar¹⁵

El Maharaja Jai Sing II, amb l'ajuda dels seus Brahmans, va fer construir en el centre de la ciutat un gran espai d'observació astronòmica, entre els anys 1728 i 1733, similar als de Delhi o Varanasi.

En la Mohalla central i en la nord s'edifica el City Palace. Aquí l'organització es fa a través d'una successió d'espais on l'arquitectura és sempre present a través de palaus, pavellons, pòrtics... En el sud d'aquest àmbit i en el centre geomètric de Jaipur s'hi troba el Jantar Mantar. Cal fer notar que en la tradició Hindú l'espai central representa el

¹⁵ J. CORTAZAR. *Prosa del Observatorio*. Palabra Menor, Editorial Lumen, Barcelona, 1972.

cel, per tant des del cel s'observa el cel a Jaipur. Això és tot un desafiament cultural, casi un fet rebel, ja que s'intenta mesurar les estrelles i el temps a través de la utilització d'unes màquines que intentaran coagular els fluxos de llum de les estrelles.

L'espai d'observació és un recinte rectangular buit i sense cap vegetació significativa. En el seu interior sols hi ha els gegantins instruments, fets de maó i estucats, dispersats sobre la terra i ordenant segons la cosmologia. Aquests instruments són a simple vista enormes escultures abstractes, triangles amb escales, semicercles, murs compostos de formes diverses, cúpules invertides, discos, pilars... Però tots ells tenen una comprovada precisió que permet determinar coordenades geogràfiques, distàncies celestes, azimuts, calcular calendaris... amb uns errors sols apreciables avui amb instruments d'alta tecnologia.

Ram Niwas Garden

Fora la muralla de la Ciutat Rosa i en l'eix de simetria del Palau hi ha el Ram Niwas Garden. Parc construït al 1868, ja en època colonial, pel Maharaja Ram Singh II. Té forma quadrada i les seves dimensions són de 800 per 800 metres, 64 Ha. És dir, es repeteix el mòdul bàsic del casc antic.

Segons mana la tradició hindú, el jardí està dividit en 4 peces que representen els 4 elements sagrats, comuns de moltes cultures, i un element central, l'Albert Hall que avui té ús de museu i que simbolitza l'eternitat. El jardí té que tenir unitat, ordre i serenitat. La rigorosa geometria i simetria dels espais es matisa amb la posició aparentment desordenada de la vegetació. Grans arbres tropicals i fruiters, mangos generalment.

Degut el període tardà de la seva execució hi ha una clara influència islàmica i europea que el fa singular. Els elements més contemplatius, aigua, flors, terrasses... components propis i indispensables de la jardineria índia han estat eliminats o minimitzats per tal controlar l'actitud de l'espai, tot cercant una de més realista que simplement intenta incorporar el bosc, espai natural no manipulat, a la ciutat.

Jaipur és una ciutat basada en el model Vastu-Purusha-Mandala que combina la unitat del cel amb la multiplicitat de la terra. A la vegada que intenta assumir la unió de les cultures islàmica i hindú.

El Vastu-Purusha, està considerat com el primer ordre còsmic i es representa per un quadrat, subdividit en Padas 4, 9, 16, 25, 36...1024. Fer arquitectura o urbanisme és simplement aplicar l'ordre còsmic que l'home no pot, ni tampoc sap canviar.

El Mandala, o cosmograma, és una aproximació visual que explica a l'home l'equilibri universal. El Mandala és la imatge bàsica del Tantrisme, és un instrument de meditació visual, Yantra, que representa l'univers i les corrents

energètiques que en ell hi ha. La filosofia Tantra parla de les polaritats energètiques com: sentit / intel·lecte, ignorància / coneixement, il·lusió / realitat..., totes elles poden ser concentrades en un espai concret a través de l'execució d'un procés. Un Mandala és un cos fixa sense creació artística, tot està definit, tant la forma com la interpretació.

Diagrama, Traçat i Geometria

Si analitzem i sintetitzem la forma urbana de la ciutat en un diagrama, Jaipur n'és un de sistema central i organització concèntrica. La ciutat d'Edo al Japó, seria un dels exemples més elementals d'aquest tipus d'estructura: un castell central i en espiral, al seu entorn, la ciutat. En sànscrit Mandala significa cercle. El Mandala hindú és una combinació representativa del cercle i les conseqüències urbanes, i proposa la recerca d'una ciutat ideal.

És també, per tant, una forma geomètrica que assumeix el món de la realitat com va ser definit en el moment de la creació. És una forma fixada i subdividida.

Jaipur recull l'antiga tradició de composició utilitzant el Mandala de tipus Prastana, però adaptat a l'irregular lloc natural, no teòric. Com ja em indicat el sector nord-est es desplaça al sud-est per la presència del Nahargarh Hill, modificant l'estructura quadrada i perfectament teòrica i inicial. En la posició del Brahma, sector o Pada central i punt de contacte amb el cel hi ha l'observatori. Els altres sectors residencials ocupen els restants Padas i les divisions entre ells seran les vies estructurals urbanes. En els seus encreuaments els Chaupar hi posarem les places. Com veiem tot està pensat com un diagrama, traçat sobre el territori i del que podem moure peces a la nostra conveniència, a través d'operacions matemàtiques.

La utilització d'un diagrama, un traçat geomètric, avança solucions urbanes d'avantguarda úniques per l'època i proposa una estructura d'ordre i ciutat racional.

En una planta quadrada amb centre, el cel troba la terra. A través d'una actitud geomètrica es defineix un espai concret que representa l'infinit, la totalitat de l'univers¹⁶. El traçat és un ritus de dimensió humana, un desig o una voluntat. La xarxa homogènia de carrers emfatitza un centre teòric. Els encreuaments dels vials són el lloc de màxima accessibilitat, un espai idoni per l'equipament. La xarxa geomètrica és una proposta erudita en front dels creixements sense ordre i que transmet unitat, rigidesa i cohesió, tot i establint un pla regulador.

Aquests fets donen al traçat de la ciutat dues característiques una mística i una segona practica. La geometria és el procés de simbiosi d'aquestes.

La geometria és la part de les matemàtiques basada en la intuïció de l'espai. Proposa traçats que són conjunts de línies que defineixen gràfics o plans. És

¹⁶ J. E. CIRLOT. *Diccionario de símbolos*. NCL, Editorial Labor, Barcelona, 1982.

dir, diagrames, representacions gràfiques, esquemàtiques i funcionals de sistemes, lleis de distribució de les parts d'una estructura.

La dualitat propositiva de la geometria ens enllaça directament amb la filosofia Tantra i amb el seu sistema de representació i control de les polaritats energètiques mitjançant ús dels diagrames. El Mandala serà, doncs també un sistema elemental de definició urbana que pot ser desenvolupat i aplicat a distintes estructures.

Chandigarh¹⁷, capital del Punjab, fundada al 1951. Utilitza l'estructura bàsica, Mandala, per obtenir un sistema urbà. Encara que Le Corbusier fa servir el Mandala com un instrument deslligat de la carrega religiosa i el proposa com sistema organitzatiu seriati i adaptat al territori amb possibilitat d'absorbir moviments interiors i de sumar objectes externs¹⁸. Tot i la utilització laica del sistema, el fet de treballar amb aquest tipus de diagrama demostra un reconeixement als valors tradicionals i una voluntat d'adaptació del projecte al lloc

Chandigarh és un rectangle irregular subdividit, utilitzant proporcions aures, en sectors de 800 per 1200 metres que conformen una xarxa, o patern, amb carrers d'estructura bàsica i superblocs.

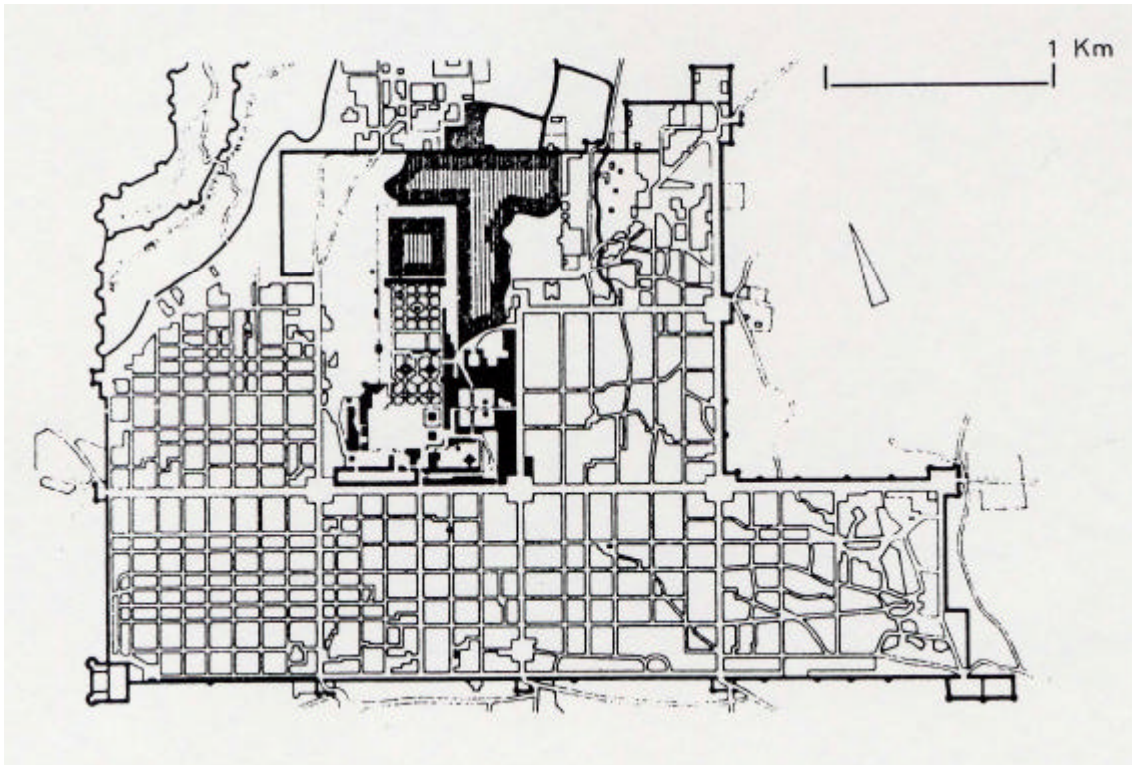
La ciutat i el seu projecte cerquen la interpretació del territori, a través de moviments, irregularitats, adaptacions... Com a Jaipur el sector nord-oest desapareix per fixar la ciutat a un accident geogràfic, el riu, Potiali Rao. Això no pot ser un fet casual, Le Corbusier demostra el coneixement històric de la ciutat hindú i proposa una nova suma de valors al sistema incorporant una visió pragmàtica, racional i moderna.

Resulta interessant fer una anàlisi comparativa entre Chandigarh i Jaipur, els punts comuns són diversos: la forma inicial, la divisió d'aquesta en sector, l'estructura viària bàsica, la subdivisió interior dels sectors, la utilització del centre com lloc singular, l'especialització d'usos de cada sector... Però aquest sistema, Le Corbusier el completa amb elements propis del moviment modern: la superposició de xarxes, la incorporació d'estructures d'espais públics deslligades de la vialitat, la utilització del centre com espai col·lectiu... En aquest cas el projecte també admet elements exteriors singulars que estaran lligats per les estructures bàsiques a l'espai urbà.

Chandigarh ja no és una simple diagrama que organitza i agrupa habitants i activitats sobre un traçat geomètric fet per obtenir mèrits, ja no és un procés d'interpretació, un ritus, com es Jaipur. La ciutat moderna és un fet amb forta voluntat urbana que tant es val d'instruments i valors tradicionals com de noves aportacions per configurar un espai social d'activitats.

¹⁷ <http://www.chandigarh.nic.in>

¹⁸ C. ALEXANDER. *Tres aspectos de matemática y diseño. La estructura del Medio Ambiente*. Cuadernos ínfimos / Tusquets Editores, Barcelona, 1980.



La composició de la ciutat en xarxa és un fet habitual en moltes cultures. Jaipur està composta per 9 peces quadrades, cada una amb una subxarxa interior. Aquest sistema d'organització urbana ajuda a consolidar la divisió social tradicional.

Jaipur recull i sintetitza la utilització d'un Mandala com tipus compositiu urbà. Tot i que l'adapta a la topografia existent, cosa que provoca una unió entre teoria i realitat. La peça del nord-est és desplaçada al sud-est per la presència d'un turó. La utilització d'un diagrama per traçar la ciutat és una proposta clara per estructurar i donar ordre al territori.

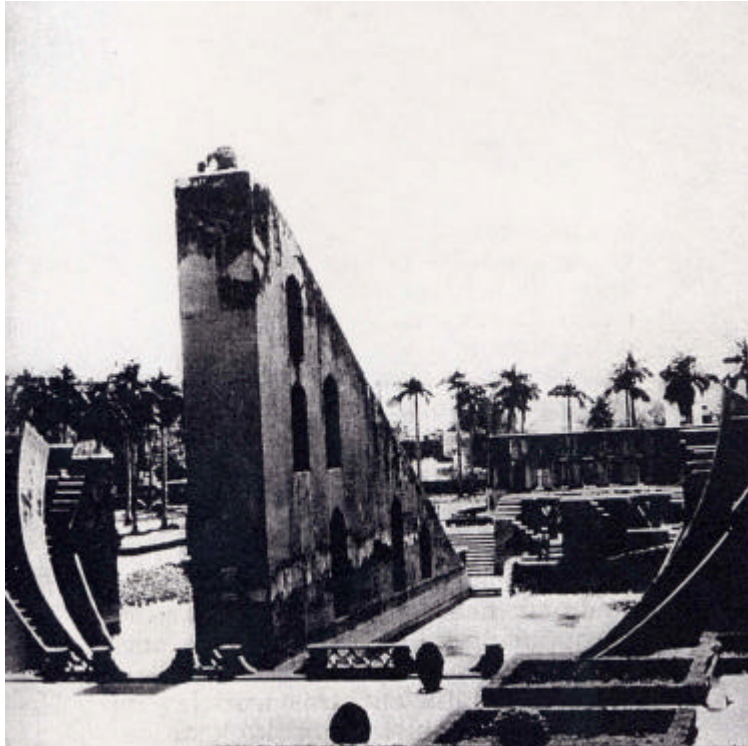


A Jaipur l'espai públic està compost per les avingudes, com eixos cívics indiscutibles, i les interseccions d'aquestes seran les places de la ciutat.

La Johari Bazar és una avinguda composta per una doble calçada de 15 + 15 m, amb una andana central de 2 m. i voreres de 4m, elevades uns 50 cm. És l'eix principal i ens porta de la Shiva Pol al Palau dels Maharajas a través d'un continu basar.

L'encreuament de 2 avingudes conforma una plaça, de 1 ha. de superfície, anomenada Chaupar.

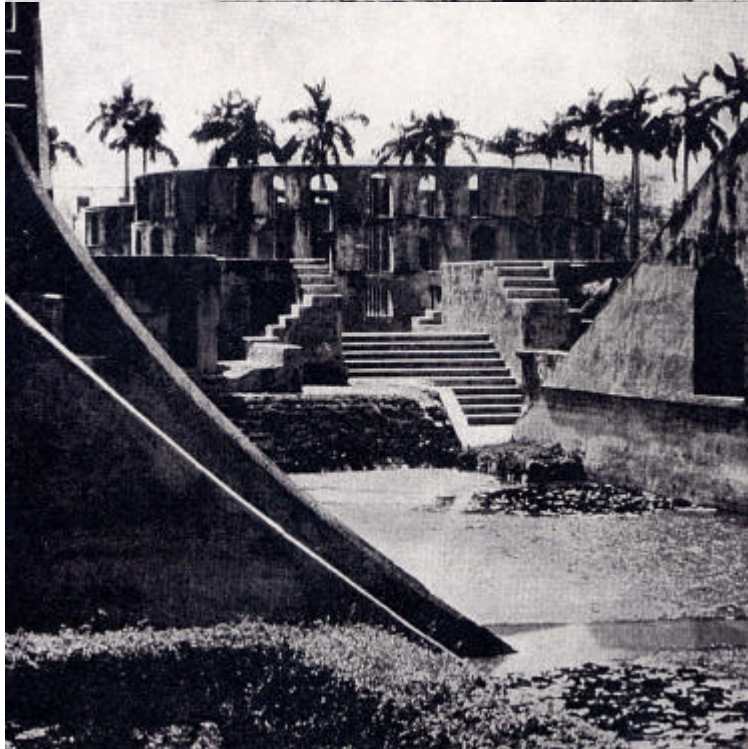




En el quadrat central de Jaipur trobem l'observatori astronòmic del Jantar Mantar. És un espai buit on hi ha gegantins instruments de precisió que a simple vista són enormes escultures.

En la tradició hindú l'espai central representa el cel, per tant des del cel s'observa el cel a Jaipur, tot un desafiament cultural.

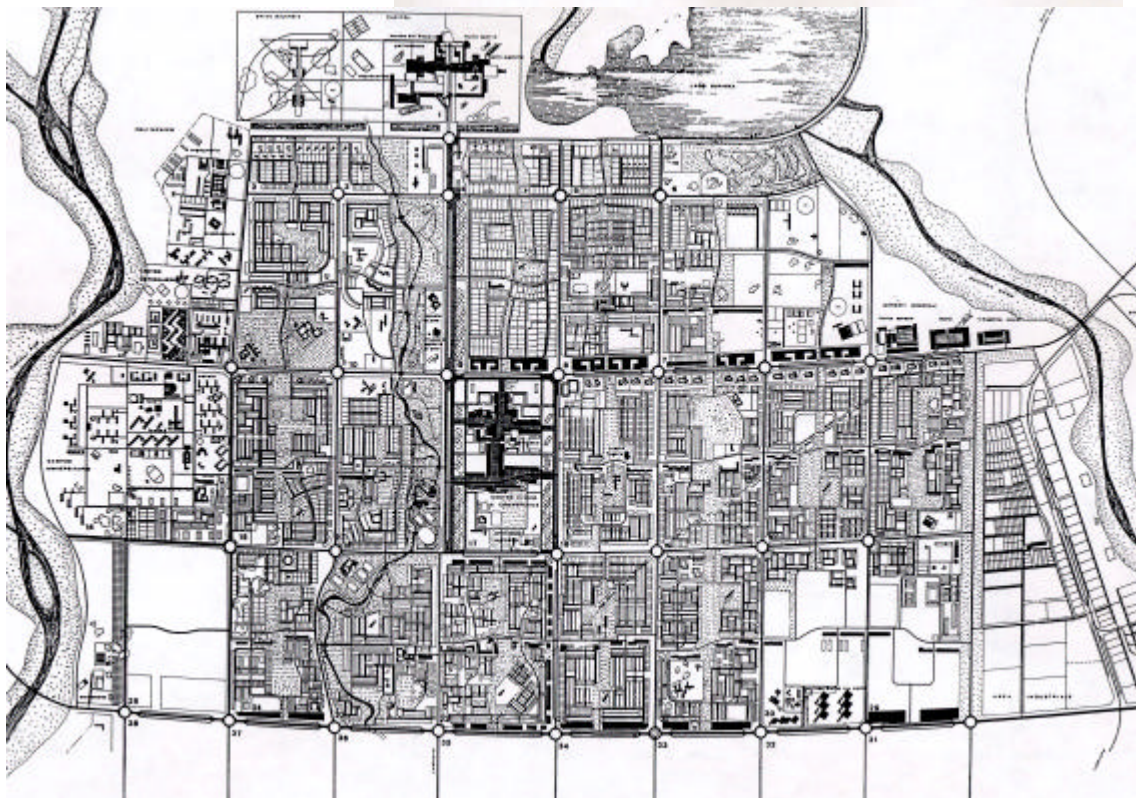
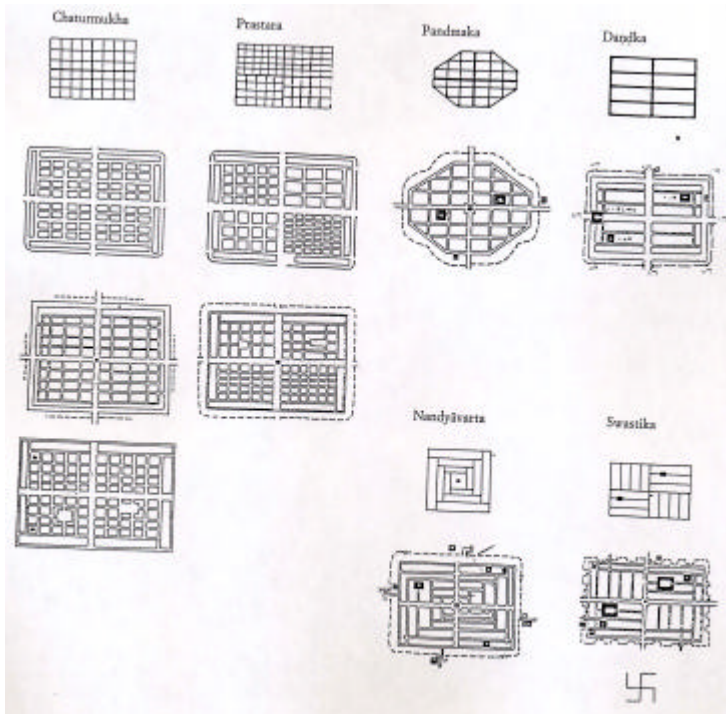
Les estrelles i el temps és mesuren a través d'uns màquines de pedra que intentaran coagular els fluxos de la llum de les estrelles amb uns errors sols apreciables per l'alta tecnologia.



Jaipur és una ciutat basada en el model Vastu-Purusha-Mandala. És dir, és representa l'ordre còsmic per un quadrat subdividit en altres. Fer arquitectura és simplement aplicar els coneixement que té l'home sobre la natura¹⁹.

Chandigarh utilitza també aquest sistema però de manera laica. Per tant el proposa com un instrument organitzatiu seriati i adaptat al territori.

Chandigarh no és un simple diagrama com Jaipur. Interpreta les eines tradicionals per configurar espais moderns i produir formes urbanes compatibles amb la cultura del lloc.



¹⁹ A. E. J. MORRIS. *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial.* Arquitectura/Perspectivas, Gustavo Gili, Barcelona, 1984.

KATHMANDÚ

La ciutat de Katmandú està situada a la regió central del Nepal. En una vall al sud dels Himalaies, amb una altitud pròxima als 1.400 metres, prop de la confluència dels rius Baghmati i Vishnumati. La vall, constitueix un territori acotat per la presència de les muntanyes, amb un microclima propi, però també, i això és important, amb un desenvolupament urbà i social únic i aïllat d'altres cultures pròximes. On sols hi ha contactes quan les necessitats són imperants i poc importen les dificultats de l'accessibilitat.

La vall té una forma circular amb un diàmetre que oscil·la entre els 25 i 30 km. i una extensió d'uns 560 km². En una posició, extremadament central, Katmandú presideix un territori d'activitats discontinues connectades amb la ciutat a través d'un sistema clàssic radial de carreteres que conforma un tot indissoluble, on hi ha una important especialització i complementació dels espais lliures amb els urbanitzats.

En una primera visió de la ciutat sorprenen unes sensacions casi físiques que sens dubte tenen molt a veure amb el fet i la forma urbana. Primer, la humitat, pròpia del lloc, però que fa que els colors, roig i verd, tant de la natura com de la ciutat tinguin habitualment una densitat i força considerables que matisa els contrastes i les ombres. Segon, la uniformitat, quasi exasperant, dels materials constructius tant de les edificacions com dels paviments. El maó és l'element protagonista, tant de les façanes com de les estructures i és complementa perfectament amb la fusta, articulant formes i textures. La modèstia dels instruments constructius, està lligada fortament a les capacitats productives del territori, cosa que demostra una saviesa popular i un equilibri ecològic envejable per a moltes ciutats contemporànies.

Katmandú és una ciutat relativament nova, fundada al 723, avui té una població d'uns 500.000 habitants. Per comprendre la ciutat és fa necessari sortir d'ella en direcció a l'oest, creuar el riu i pujar a un petit turó, a uns 4 km, on hi ha la stupa de Swayambunath, la més antiga de la vall.

La ciutat clàssica no necessita la natura en el seu interior. Ella encercla fortament el fet urbà i sempre hi és present de manera visual sobre l'horitzó, a més la ciutat és un fet humà de control i racionalització del territori. Katmandú és mostra com una taca amb una forta continuïtat. L'àrea principal urbana té una forma que tendeix a un rectangle, amb uns costats de un per dos quilòmetres. Una avinguda central, en direcció nord sud, la Kanti Path, la divideix en dos fragments. Entre aquesta i el riu la part històrica, on trobem un teixit compacta amb una gran densitat d'activitats on és escàs l'espai públic, si exceptuem l'àrea central on podem trobar els antics palaus, els temples i el Durbar Square. Al sector oriental, la ciutat nova, on s'ha incorporat de manera poc afortunada i immediata el verd, creant uns llocs poc amables i gens urbans. Però que constitueixen un teixit dispers on hi ha el Parc Ratna que és sols una plataforma de gespa, el nou Palau Reial, i els habitatges de funcionaris i nous comerciants...

El conjunt urbà és una retícula molt imperfecta que proposa unes grans superilles que tenen organitzacions i sistemes propis interiors. Cada una d'elles representa una peça molt dinàmica, densa i gens relacionada amb la resta. Les vies més importants no són els elements claus de la ciutat, sinó que la seva utilitat principal és la de dividir el teixit amb peces independents. Aquest sistema presenta un equilibri molt poc estable ja que tot sovint hi ha disfuncions de la forma i del teixit bàsic, cosa que no inquieta al nucli total urbà i dona un important dinamisme a la xarxa. Les imperfeccions de l'estructura són degudes a lògiques d'utilització del sistema, tot cercant una major funcionalitat d'ell per la via més immediata, encara que això representi la seva pèrdua de claredat.

La ciutat nova imita l'antiga però les superilles són ocupades per molta vegetació i poca edificació. A més aquesta sovint no està relacionada amb el carrer. Tot això provoca una pèrdua considerable de les capacitats tradicionals urbanes i una practica anul·lació de la ciutat com espai capaç.

Makhan Tole

Sobre el teixit urbà hi ha una línia singular, una diagonal, un antic camí. La Makhan Tole²⁰, també denominada Indra Chowk i Asan Tole. És curiós comprovar com aquest fet natural que sens dubte fragmenta violentament la xarxa, no és un altre disfunció d'aquesta, sinó que representa un enriquiment considerable d'ella. Proposant singularitats internes i esdevenint un eix important d'activitats específiques, a més de ser el recorregut que connecta alguns dels elements més representatius i fonamentals com són el riu amb el Durbar o el nou Palau Reial.

Tole no significa carrer sinó barri. Per tant Katmandú és travessat per una cicatriu d'activitats continues que conforma un lloc lineal, oblic i sobreposat al sistema primer. Aquesta línia també és com un enllaç eficaç ja que trava la ciutat amb l'història del territori, ens porta als seus elements fonamentals i té la capacitat d'ésser un lloc d'activitat contemporània.

La fortalesa d'aquesta via xoca amb la fragilitat dels carrers principals de la xarxa ortogonal, que sols serveixen per delimitar illes i activitats. Perquè és una diagonal un element que pot genera un barri? És un cas únic? La nostra cultura té exemple més recents però comparables: Broadway a Nova York n'és un d'ells. La validesa d'aquestes solucions urbanes naturals no planificades fa pensar en la necessitat de la superposició adequada i precisa dels sistemes i en la singularització de fets com elements enriquidors i necessaris per la ciutat.

Els rius són sempre presents a la Vall, encara que no com un fenomen interior a les ciutats. Són llocs tangents i/o de límit. L'aigua és símbol de purificació, de neteja, de necessari retrobament amb la natura... El Vishnumati, a l'oest de Katmandú, i el Bagmati, al sud, són espais de fàcil accés i llocs on abundant els monuments. La natura dels llocs els fa esdevenir indrets de forta activitat

²⁰ S. KOSTOF. *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings Through History*. Thames and Hudson, London; 1991.

direccional, i espais de transició entre les formes més urbanes i reglades amb les més naturals del territori.

Seria un error entendre Katmandú com un centre total de la Vall. La ciutat és més un espai central geogràfic, d'un lloc amb una trentena d'assentaments diversos. On hi ha una considerable maduresa de forma que defineix un sistema que parteix d'un centre ponent i s'estructura a través d'una recentralització real i estratègica que nega una possible dispersió. És també notable la correcta relació entre el camp i les ciutats, segurament una plasmació d'un fet filosòfic de viure i d'entendre el món. La Vall és el punt on han confluït les cultures budistes i hinduïstes.

El sistema actual urbà de la Vall, no és pot entendre sense una breu passejada històrica. Encara que la fundació del Nepal és remunta a un període anterior a la nostra era, és sols i durant molt temps un lloc de pelegrinatge o un on els hindús del nord és refugiant de les invasions àrabs. Entorn l'any 1200 la dinastia Malla, els reis constructors, configura l'estructura que avui encara trobem. Al 1480 Yaksha Malla divideix el regne entre els seus quatre fills i la Vall esdevé un territori policentric, fins la reunificació a finals del segle XVIII. Aquest període és fonamental ja que configura unes ciutats estat que tenen una dimensió correcta per constituir centres independents.

La Vall d'avui és encara reflexa d'aquesta situació, tot i que la capital política és a Katmandú. Altres ciutats esdevenen espais especialitzats, però que necessiten una complementació per generar una estructura global. Patan o Lalitpur, ciutat fundada al 650 i amb una població de més de 190.000 habitants, està separada de Katmandú pel riu Baghmati, i constitueix un centre especialitzat en la indústria i l'artesania. Bhaktapur, fundada al 865 amb una població d'uns 130.000 habitants, és el centre agrícola de la Vall. Pashupatinath és el centre religiós... Totes les ciutats tenen característiques similars: proximitat a un riu, materials de construcció, colors, sistema estructural, un espai central amb el palau envoltat de diversos espais urbans i temples... I una xarxa urbana de gran densitat amb absència d'espais lliures simbòlics, però molt travada per la presència d'elements singulars i orientatius, com ara barris especialitzats, traces independents de la xarxa tipus, temples...

Bodnath

Encara que físicament unida a Katmandú és una ciutat a uns 8 km. del centre d'aquesta. És el lloc de residència principal dels lames tibetants. Al centre de la població hi ha un dels elements bàsics de referència del lloc i espai que és deu comprendre per poder interpretar molts dels llocs d'altres ciutats. És un indret circular definit per diversos habitatges, però ple al seu interior ja que hi ha una gran stupa. El cercle, és el moviment necessari per conèixer el lloc, és la ruta de la vida i la mort, la stupa per oposició és l'eternitat. Aquesta està construïda amb 5 tambors que conformen 5 terrasses, les 5 direccions de l'espai: els punts cardinals i el zenit. A sobre una immensa cúpula sobre la que encara hi ha un element molt esvelt i piramidal, on apareix el símbol de Buda. Evidentment la simbologia del lloc és difícil de ser compresa de manera precisa per un

occidental, però la importància d'aquest recau també en la seva configuració física. L'espai urbà no és entès com un lloc buit, sinó com un lloc amb un centre i ple, un lloc convex que genera una activitat obligada de moviment circular al seu entorn i que possibilita la comprensió de l'espai de forma molt diferent a la plaça tradicional. El lloc creat casi no necessita pertànyer a un sistema estructural, ja que ell és el sistema. La seva potencia és la que genera atracció i la resta de la xarxa sols és un complement necessari per allotjar activitats que és dirigiran obligadament cap el centre. Activitats i fluxos que un cop arribats a ell seran obligades a deambular, a girar i retornar al lloc d'origen. La stupa genera un sistema gravitatori, difícil d'explicar amb les estructures clàssiques de fer ciutat, les xarxes. La ciutat és pot compondre a traves de la suma de peces juxtaposades que giren entorn un centre i que configuren un univers precís i variable amb el pas del temps. És per aquest motiu que la precisió de la xarxa urbana a les ciutats de la Vall és un fet anecdòtic, la singularitat recau en els elements urbans i ells són la nostre referència²¹.

Els Durbars

Durbar en hindú Darbar o en Persa Court és el lloc on és reuneix l'assemblea dels notables. Per tant és un espai de poder. Un lloc de reunió que generarà activitats i del que hi sortiran resolucions que afectaran al total de la població. Són també anomenats Durbars els espais urbans centrals a totes les ciutats de la Vall que estan enfront dels Palaus Reials i en els que s'hi ha construït diversos Temples.

Aquests llocs, són les autèntiques àrees de màxima centralitat de la ciutat. Si abans comparàvem l'estructura urbana d'aquestes a un univers cosmològic, el Durbar, juntament amb el Palau, és el punt de referència entorn el que és recolzen la resta d'elements, que en una primera observació trobem dispersos en la xarxa urbana. Sistema que com ja em dit presenta diverses disfuncions formals. La ciutat, doncs és conforma en una primera instància en una retícula bàsica, a la que si sobreposen elements singulars que amb un centre determinen una segona xarxa cosmològica i temporal.

Si el primer sistema és un diagrama clàssic i fixa, per on és desenvoluparan les activitats urbanes, el segon és un diagrama actiu que és construeix amb el temps, la historia, un sistema superior de relació amb l'univers. Les deformacions del primer sistema són degudes a la fortaleza del segon i a la seva evolució. Els dos nivells urbans tenen un punt en comú i aquest és el centre d'ells, el Durbar.

Seria un error entendre el Durbar sols com l'espai enfront el Palau, ja que la centralitat la produeix l'encaix dels dos llocs. El Palau és sempre un edifici amb patis, el Durbar un espai amb grans edificis.

²¹ M. BUSSAGLI. *Arquitectura Oriental/1 i 2*. Aguilar de Ediciones, Madrid, 1989.

El Durbar de Katmandú té una superfície d'uns 4000 m² i si li sumem el Palau la dupliquem. La forma del conjunt és un quadrat i una de les diagonals, la nord – sud, fragmenta l'espai en dos. A l'est hi ha l'àrea més edificada amb el Palau, un edifici amb més de 12 patis, entorn dels que és desenvolupen estances diverses. La planta del Palau reproduïx la xarxa ortogonal de la ciutat. Enfront d'ell a l'oest, el Durbar, un espai triangular, on hi ha quasi 30 temples dispersos i aparentment sense ordre.

Si el Palau configura espais interiors, patis, és dir llocs còncavos, la ciutat de l'home. El Durbar és composta d'elements exempts i convexes, la ciutat dels Deus.

Tot i que el Durbar és un element unitari, hi ha altres espais oberts i annexos a ell, són com llocs de traspàs entre els carrers que hi arriben i l'àrea central.

A Bhaktapur hi ha el Durbar més extens, amb més de 10.000 m². L'espai està compost per diverses peces rectangulars que s'enllacen amb els temples, a mode d'elements que funcionen com ròtules. Tot i les dimensions del lloc els edificis exempts produeixen distintes perspectives i obliguen a moviments forçats que impedeixen comprendre el conjunt ràpidament.

És notori el moviment obligat i rotatori entorn dels temples, l'home gira entorn als Deus, i així resà, i adquireix coneixement, a la vegada que també compren l'espai de la ciutat. La façana dels edificis d'entorn el Durbar té rellevància ja que és el límit uniforme, en color i forma que ens encercla el lloc, un espai que té funcions i estructura pròpies. Resulta interessant comprovar com els carrers de la ciutat són sempre tangents als elements principals del Durbar i la perspectiva des d'ells és fa sempre sobre una façana lateral dels edificis principals.

A Patan trobem el Durbar més petit, tant sols uns 2.000 m². Té una forma que tendeix al rectangle i també si accedeix tangencialment. Potser per les seves dimensions i per la capacitat, una vintena de temples, és el Durbar més assumible a cop d'ull. Els espais generats pels elements que irradien la convexitat configuren unes relacions precises dintre del lloc i uns recorreguts no lligats a una xarxa específica, sinó a un procés històric i superior a la limitada temporalitat de l'home. Una columna en el centre ens indica l'accés principal al Palau, un altre rectangle configurat per la successió de patis. La dualitat de sistemes és evident i la tensió dialèctica entre ells forta. L'arquitectura del lloc és l'eina necessària per la comprensió d'ell i la figura del rei el personatge de traspàs entre els dos móns²².

²² C. TADGELL. *A history of architecture. India and south-east asia*. Ellipsis, London 1998.

Durbar o potser Campus?

El sistema del Durbar sobrepassa la seva centralitat urbana, per esdevenir un element capaç de generar una estructura pròpia i amb voluntat d'organització, tant física com temporal. La fragmentació inicial dels espais generats pels edificis exempts és la clau del sistema i la convexitat és l'eina d'ell.

Si la ciutat tradicional s'organitza necessàriament a través de xarxes i estructures, més o menys complexes, és tot sovint un espai tancat en si mateix i allunyat de la natura. Encara que aquesta sigui amb freqüència importada com un retall interior al teixit. Al Durbar, o Campus amb una denominació més contemporània, la natura és incorporada i assimilada per configurar un tot únic. Les lleis del sistema no seran les d'un diagrama que la reinterpreti i la travi per ser compresa per les limitades possibilitats de l'home. Ella s'expressarà a través del moviment obligat del sistema, cosa que garanteix el funcionament de la ciutat.

Quan dèiem que la forma dels Durbars de Katmandú, Bhatakpur o Patan tendia a un element geomètric ens equivocàvem de ple perquè l'estàvem comparant amb el teixit urbà conegut, tradicional i immediat. La mesura no era la idònia. No podem entendre aquestes peces de forta urbanitat des de l'exterior, des dels límits ja que cometem un greu error de posició. Si accedim a elles observem com no hi ha ni dintre ni fora, hi ha sols moviment i relacions provocades per aquest, hi ha també espais lligats de traspàs continu. Per tant la posició dels edificis, els elements generadors de l'activitat, serà vital i no pot ser casual. L'escala, la proporció, les distàncies, les visuals... són els instruments de mesura i precisió del sistema. Eines que no són tant fàcils d'utilitzar i de fixar en el territori com és una xarxa. Per tant la utilització o la transmutació de la natura com a referència present serà clau obligada de la nova estructura urbana.

L'entorn del lloc no és important, ja que ell és independent d'aquest. Si a Patan, ciutat més antiga de la Vall, el límit era clar, a Katmandú o a Bhatakpur no ho és. La finitud o infinitud sols seran temes de debat. El Campus tindrà la dimensió que ell necessiti o que el temps indiqui com apropiada. Teòricament un Durbar podria tenir límit desconegut, o no tenir-ne, ja que representa l'univers i sols l'home defineix un límit per poder mesurar la seva por.

El Durbar o Campus és un mètode, no un sistema, capaç de sintetitzar el temps i organitzar les formes més complexes de les ciutats d'avui i la seva arquitectura.



El casc antic de Katmandú està delimitat per l'avinguda Kanti Path a l'est i el riu Bisnumati a l'oest. És un teixit compacte amb una gran densitat d'activitats on és escàs l'espai públic, si exceptuem l'àrea central on podem trobar els antics palaus, els temples i el Durbar Square. El conjunt és una retícula molt imperfecta que proposa unes grans illes que tenen organitzacions interiors pròpies. Les vies més importants no són elements claus urbans la seva funció principal és la de dividir el teixit en peces independents. Les imperfeccions de l'estructura són degudes a lògiques d'utilització i funció.

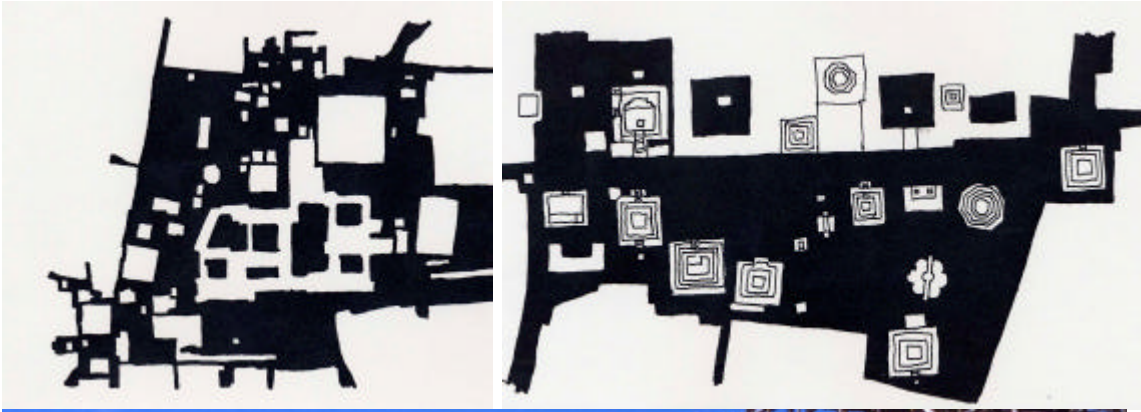
El divisió en superilles conforma un diagrama clàssic i fixa, per on és desenvolupen les activitats urbanes. Sobre ell hi ha un sistema superior de relacions temporals i còsmiques, un diagrama actiu i de construcció temporal que pot deformar el sistema passiu bàsic mitjançant tensions puntuals. Els dos nivells urbans tenen un punt comú i aquest és el centre, el Durbar.



La Makhan Tole és una diagonal, una línia singular sobre el teixit. No és un altre disfunció de la xarxa aquesta traça, sinó que és la representació d'un fet natural. Tole significa barri i així és, aquesta via és un eix d'activitats i un recorregut singular que connecta alguns dels elements fonamentals de la ciutat, tal com: el riu, el Durbar i el nou Palau.

A Nova York, en la Broadway Avenue trobem un exemple parell que també travessa una xarxa i que és constitueix com a lloc d'activitats especialitzades.





Els Durbars són les àrees de màxima centralitat de la ciutat. El Durbar juntament amb el Palau són el punt central de l'univers que representa la ciutat i lloc on es poden recolzar les distintes xarxes urbanes. Però també són un tipus nou de lloc urbà, avui conegut com a Campus²³.

A Katmandú el conjunt té més de 8.000 m². Té una forma que tendeix a un quadrat i una de les diagonals, la nord – sud, fragmenta l'espai en dos. A l'est hi ha el Palau, un edifici amb molts patis, que reproduïx i simplifica l'estructura del sistema urbà bàsic. A l'oest, el Durbar, un espai triangular, on hi ha quasi 30 temples dispersos. El Palau configura espais interiors, patis, és dir llocs còncaus, la ciutat de l'home. El Durbar és composta d'elements exempts i convexes, la ciutat dels Deus. A Patan tenim un Durbar molt més petit. Els espais generats pels seus temples configuren unes relacions precises interiors del lloc i uns recorreguts no lligats a una xarxa específica, sinó a un procés temporal que a la vegada és un mètode capaç de sintetitzar el temps i produir una nova ciutat on si podrà incorporar la natura amb facilitat.

²³ C. ROWE, F. KOETTER. *Ciudad collage*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1981.

LONDRÉS

El nom de London és un terme confús administrativament parlant ja que no denominà exactament res concret encara que utilitzat de manera col·loquial és terriblement útil i descriptiu. Londres és un territori de més de 1.500 km², dividit en 32 districtes, boroughs, i amb una població entorn als 6.500.000 habitants. És per tant un espai urbà configurat per ciutats juxtaposades amb formes, sistemes, activitats... distintes que comparteixen un territori comú i conformen un dels nuclis de més alta concentració de població a Europa.

Parlar del sistema urbà de Londres és un absurd. La ciutat, si la podem denominar així, és un continu d'estructures independents relligades per unes vies bàsiques que compleixen sols funcions de màxima accessibilitat. Per tant podríem parlar per exemple: del sistema radial de rondes que circumval·la de manera concèntrica els diferents entorns urbans i que divideix el territori en zones, determinant centralitats geogràfiques. Aquesta infraestructura és complementada per una xarxa radial de vies d'alta intensitat que parteixen de la primera anella cap el territori perifèric i que acaben essent carreteres i/o autopistes bàsiques de tota Anglaterra. El sistema és, doncs clar i evidentment clàssic, no aporta cap innovació significativa, però deu tenir una eficàcia considerable ja que el trobem repetit en moltes situacions, potser és que també és una estructura evident.

Londres és un lloc policentric d'activitats. Els seus barris sovint defineixen tipus concrets de viure o usos especialitzats. En molts casos aquesta especialització ha estat fruit de la història, no és un fet artificial com esdevé a moltes ciutats americanes, és un procés organitzatiu del territori recolzat per la successió de xarxes urbanes distintes. De totes maneres aquesta estructura de taques urbanes no sempre és beneficiosa pel conjunt, ja que produeix efectes perversos d'excessiva especialització i marginalitats perifèriques, sempre pròximes a àrees de fort equilibri.

Aquesta necessària diversitat aïllada de Londres comporta un tipus urbà extensiu d'ocupació territorial. És fa necessari allunyar usos, activitats, classes socials... per tant la ciutat no pot optar a un model compacte sinó un que generi dispersions. La gran sort del mode operatiu londinenc és que aquestes estan limitades per l'agrupació de molts nuclis urbans en un espai històric i no massa gran, cosa que comporta indefectiblement un control explícit de l'especialització urbana. És per això que Londres és una ciutat atípica que tot i optar clarament pel model extensiu utilitzà de manera adequada sistemes que l'obliguen a una certa compacitat territorial. I la converteixen en un lloc intermedi entre les ciutats compactes mediterrànies i les d'extensió quasi infinita d'Estats Units.

Boroughs

Aquestes estructures d'escala intermèdia no són un fet casual ja que provenen d'un procés urbà gens desdenyable. La configuració del territori en distintes peces urbanes és la clau original del sistema, el problema recau potser en la manca de planificació dels llocs de trobada, ja que sovint és confia en el xoc físic de les xarxes per unir.

City of London, és l'àrea central on s'han desenvolupat els processos de transformació menys poc adequats per la xarxa tradicional. La substitució d'elements modestos per d'altres que mostren poder financer ha estat durant molt temps l'eina d'aquesta. El viari, únic espai públic del sistema, ha sofert el canvi amb resignació obligada, però patint una sobrecarrega difícil d'assimilar. Els sistemes urbans d'espais públics tenen capacitats limitades i defineixen amb precisió el tipus de ciutat. El canvi d'activitats d'aquesta i de l'edificació té que comportar de manera obligada una reflexió sobre ella i no pot ésser oblidada de la proposta de renovació. La Ciutat de Londres pateix en conseqüència un desequilibri funcional d'activitats i de relacions entre els elements que la componen.

Fruit d'aquests desajusts, l'urbanisme modern ha proposat alternatives a vegades poc afortunades. El Barbican és una d'elles, construït entre els anys 1963 i 1982. És el resultat de donar a la City un nou espai mixt amb oficines, habitatges i llocs d'equipament. On s'utilitza l'espai lliure sols com un recurs entorn del que és construeixen gratacels. La complexitat de l'àrea verda, nivells, jocs d'aigua... és completament gratuïta i no representa cap enriquiment urbà. Tot el contrari, és un antisistema, aïllat de la xarxa urbana i incapaç de suportar el temps. És sols un model teòric desafortunat, però que ens té que ensenyar molt sobre la utilització racional de les xarxes urbanes i dels espais que la componen. L'espai públic ho és sols si té caràcter urbà i pertany a un sistema complex, sinó és sols espai lliure i sinònim de perifèria.

Chelsea, és l'esperit oposat a la City. Manté l'estructura original de ciutat extensa sobre el territori i incorpora amb facilitat noves activitats en els eixos principals d'aquesta, com a la Sloane Square o a la King's Road. És una ciutat que entén les seves modestes possibilitats i en cap moment les vols sobrepassar. El barri té un eix central paral·lel al riu i amb forma d'espina una sèrie de carrers completen un sistema efectiu i simple. El riu esdevé peça important, no tant per la incorporació seva a la xarxa, sinó com element de referència contínua i àrea on s'abocaran els jardins, com són els Ranelagh i Chelsea Physic Gardens.

El Tàmesi

El Tàmesi divideix geogràficament el Gran Londres en dos àrees, passant casi pel centre del territori urbà. La nord és l'espai més consolidat i on és desenvolupant la majoria de les activitats vitals d'avui. Tradicionalment el riu ha estat un lloc on abocar-se, on mostrar les magnituds de l'arquitectura, però no ha estat un lloc integrat a l'habitual activitat urbana. El Parlament o la Torre de Londres són edificis que demostren clarament la manca d'integració del riu a la ciutat, ell és un canal tangencial d'activitat comercial que possibilita a més l'espectacle.

També ha estat un lloc d'assaig per provar només hipòtesis de ciutat com són els Docks. La transformació dels antics molls en nous barris residencials i d'oficines ha estat un dels fracassos més grans de

l'urbanisme contemporani. La dificultat per admetre des de la ciutat els projectes realitzats en aquestes àrees demostra una vegada més que la manca de relació entre els teixits i l'aïllament pels projectes són obstacles fonamentals per l'èxit urbà de la ciutat contemporània.

Sota el lema de Londres motor de la nova economia, la cultura i la moda a Europa, recentment s'ha abordant una operació cosmètica i amb un elevat cost entorn del riu. Amb l'excusa del nou mil·lenni grans edificis, projectats per arquitectes de renom, és posicionen als dos marges d'aquest. El Millennium Dome, Canary Wharf, la nova Alcaldia, el Teatre del Globus, el Pont del Mil·lenni, la Tate Gallery o la Noria no són més que un reflex d'una societat caduca que pensa que amb el luxe desmesurat i el diner és fa ciutat, tot i l'indubtable valor d'aquesta arquitectura. Oblidant els principis bàsics de les estructures urbanes, el Tàmesi no pot ser un altre downtown lineal i fraccionador, la seva força resideix en la capacitat de la integració a la ciutat, no en ser l'escena d'aquesta.

L'arquitectura dels edificis no és l'únic mitja per fer ciutat. Aquesta és construeix a través de l'associació simbiòtica d'elements produint sistemes complexos urbans. La seva presència és la responsable real del fet urbà. Potser un dels errors de Londres recau en l'opulència de certa arquitectura com mitja únic de renovació i l'aïllament d'aquesta respecte la història urbana pròpia. És imprescindible la comprensió del teixit consolidat i la valoració de les seves capacitats per poder abordar una renovació. La infraestructura entesa com l'aportació d'elements capaços de donar contemporaneïtat té límits iguals que els té la ciutat. El sobredimensionat, la sobreactivitat, no són símptomes de vitalitat, sinó manca d'imaginació.

Si per un moment oblidem alguns defectes contemporanis, segurament produïts pels excessos de certes arquitectures de moda, retrobem Londres com una de les grans ciutats d'Europa i de les més interessants del món. Un dels seus mèrits recau en la facilitat en què ha convertit una trentena de petites ciutats en una de gran, absorbint les seves particularitats i relligant-les amb una fascinant facilitat. El mètode utilitzat ha estat la superposició de sistemes generals als locals dels boroughs sense anul·lar-los. A part de les grans i evidents infraestructures viàries hi ha una subtilitat envejable constituïda per una doble xarxa d'espais urbans que sens dubte ens fan comprendre Londres com una unitat.

Els Squares

Una de les aportacions de Londres a la configuració de les ciutats és la incorporació de la jardineria com element habitual urbà. Sovint el jardí és sols un espai tancat, allunyat de les xarxes urbanes i que representa un lloc intuït, on és produeixen sensacions distintes a les considerades pròpies de l'activitat ciutadana. Londres amb gran facilitat té en els squares uns espais propis i de fort contingut. Un square no és més que una plaça ajardinada. Per tant, tindrà una dimensió semblant a aquest tipus d'espai urbà, també serà amb forma geomètrica i estarà definit per

l'arquitectura de l'entorn. Al contrari de la plaça, on la presència del buit és essencial, un square omple amb vegetació el lloc. I constitueix una forma urbana polar i endogàmica. Mentre la plaça és un element de reforç de la xarxa urbana, un square pot permetre's el luxe d'aïllar-se d'aquesta i no perdre consistència. Això és produït pel tipus d'ús, la plaça és un lloc públic, un square té l'espai privatitzat, sols pels veïns. Per la resta de la ciutat és sols un espai a contemplar des de l'exterior, és dir l'usa com un lloc paisatgístic amb una servitud de visió.

Els squares són llocs idonis per una ciutat extensa, tot al contrari de les places. Els ciutadans no necessiten d'un continu espai públic de reunió, ja que la baixa densitat el infrautilitza. Per tant, alguns buits poden agafar altres configuracions internes i adoptar solucions formals i dissenys propis.

Els squares no són peces d'un sistema urbà, ja que els hi manca la connexió necessària, són un mètode similar a l'acupuntura. Per tant els squares de Londres no configuren una estructura urbana continua ni tant sols una xarxa, sinó que a través de punxar el territori urbà produeixen llocs entorns dels que és desenvolupen activitats parcials i discontinues, però molt relacionades a un tipus de ciutat.

Montpellier Square, construït al 1837, és un petit espai rectangular, d'uns 1.000 m², envoltat per un conjunt d'edificis d'estil georgià. És un magnífic exemple de Square. No s'incorpora a l'eix de Brompton Road i encara que molt proper no té cap relació amb el Hyde Park. És manté com un element aïllat als grans sistemes bàsics urbans i representa un punt d'escala inferior a aquests. L'espai central és un frondós jardí, amb l'accés limitat, envoltat per una tanca de forja que limita fortament l'espai públic, el carrer de circumval·lació i el lloc privat, el jardí. L'arquitectura, edificis de dos plantes que defineix el conjunt és clau per constituir el lloc com un espai local i aïllat.

Carlyle Square, a Chelsea, és un lloc similar a anterior en forma i ús. Tot i trobar-se en un barri més modest. La posició difereix mentre que Montpellier Square s'allunyava dels eixos urbans per crear el seu propi entorn, Carlyle Square es troba al costat de King's Road, però l'evita de manera subtil, primer amb una espessa franja de vegetació, infranquejable per la vista i després perquè és posiciona lleugerament per sota de la cota del vial.

Els squares són peces urbanes que marquen l'escala del lloc. Tot i no poder-los considerar espais públics són clarament espais urbans, ja que denoten el caràcter d'un entorn precís i interior a la ciutat. La repetició d'aquest mètode d'estructura primària, encara que no crea un sistema, ens indica un model urbà d'ocupació territorial clar i identificatiu.

St. James Square ens mostra la raó i adaptabilitat dels squares que són capaços de canviar d'escala sense pertorbar la seva forma i caràcter.

També ens demostra com ells generen una peça urbana, al seu entorn, i com aquesta no té cap intenció d'unir-se a un sistema major de ciutat.

Al Soho troben una varietat interessant d'aquest espai. El Soho Square no és un lloc que difereixi dels anteriors, sols és ús la seva particularitat. És un espai públic, obert a tota la ciutat. Posicionalment és una peça lateral del barri i no està integrada en l'estructura d'aquest. Però el seu caràcter públic ha creat una tensió de les activitats del teixit, produint desplaçaments irregulars d'aquestes cap ell. La seva fàcil accessibilitat ha fet canviar el seu interior i encara que manté el seu aspecte de jardí, la frondositat i varietat de la vegetació han tendit a una simplificació que ajuda a tenir una més ràpida visió del global del lloc. El Soho Square no és sols un jardí és també una plaça amb vegetació.

Si els squares són una puntuació constant i interior de Londres, també representen un dels seus elements més reconeixibles i precisos. Són espais capaços d'entendre les particularitats de la ciutat i d'incorporar-se a una escala petita, casi de gra, interior al teixit. Per si sols els squares no generen estructures complexes però el seu valor recau en la repetició i l'adaptabilitat. Són un mètode urbà que ha generat escola i que ha estat adaptat especialment a Amèrica en la seva excepció més pública. Els squares són un dels distints nivells urbans que enriqueixen Londres, a través de les seves superposicions. Londres és una ciutat que compren molt be les escales urbanes i els seus espais urbans tenen una gran adaptabilitat a aquestes. Si un square és la peça més local el parc és la de la ciutat. La relació entre els parcs tampoc genera una estructura clara, però per la seva dimensió i posició la ciutat agafa formes precises i els seus eixos essencials sempre és referien, encara que a vegades de manera vaga, a les peces verdes de la ciutat. Per la seva mida i potencia els parcs generen estructures envolvents que s'integren amb facilitat amb els sistemes urbans més complexos. Londres té més d'un centenar de parcs, que tenen en comú un estil de disseny propi. Podem establir dos escales urbanes de parcs, aquells que la seva proporció està relacionada amb l'entorn immediat, parcs de barri com és l'Holland Park i els grans parcs de ciutat com el Regent's o el Hyde Park²⁴.

Regent's Park

És un de les tres grans àrees verdes centrals de Londres, situat al nord dels barris de Marylebone i Bloomsbury representa un punt de màxima atracció urbana. El parc té una superfície de 181,13 ha. i està envoltat per una via, la Outer Circle. Va ser durant molts anys part dels terrenys de caça del rei, però al 1838 és va obrir al públic com un espai de la ciutat. Tot i el seu caràcter paisatgístic és el parc de Londres on es nota més el projecte del lloc, obra de Nash encara que amb moltes modificacions. Ens arriba avui com una gran escena campestre, sinó fos per la presència de les edificacions pròximes que ens recorden el fet urbà. El parc té un clar accés cap el centre urbà, el Park Square, un salo

²⁴ G. i S. JELICOE. *El paisaje del hombre. La conformación del entorno desde la prehistoria hasta nuestros días*. Gustavo Gili, Barcelona, 1995.

de traspàs al que si arriba des d'una via que és la prolongació de l'eix del Regent Street. Un cop a l'interior del parc és continua aquesta traça que és converteix en un passeig lateral. A la seva esquerra un espai en forma de cercle, el Inner Circle, a l'interior del que trobem el Quenn Mary's Gardens i encara més a l'esquerra una gran peça d'aigua, entorn de la que hi ha alguns edificis d'equipament i àrees de gespa on la gent pren el sol, com si d'una platja és tractes. Els recorreguts principals tendeixen a formar triangles i a l'interior d'aquests és desenvolupen diversos jardins i/o recintes com és el cas del Zoological Gardens. Aquest truc representa l'estructura fonamental del parc permeten fraccionar a través de recorreguts. El carrer de circumval·lació és el primer límit del parc, entorn del que és desenvolupa una zona de traspàs cap a la ciutat, on hi poden haver canals d'aigua o palaus neoclàssics, fins arribar a una segona via perimetral, amb forta circulació que n'és el límit real.

Hyde Park, Kensington Gardens

Amb una superfície major a les 240 ha. és la zona verda més important de la ciutat. En forma de mitja lluna un llac divideix les dos àrees. També hi ha algunes vies que tot i ser fonamentalment passeigs poden ser utilitzades pel trànsit. La seva mida permet obtenir amb facilitat l'espai desitjat, un paisatge que representa i simplifica la natura, a través un procés d'embelliment artificial però molt efectiu, on el camp perd els seus inconvenients i si sobreposa l'efectivitat urbana. Bàsicament el parc és una gran peça de gespa amb molts arbres, alzines i bedolls... on de manera natural i apareixen itineraris, estranyament lineals, i algunes edificacions. Si l'àrea del Hyde Park és un espai més dur i amb més relació amb la ciutat central, el Kensington Gardens s'especialitza en ser la zona més feta a escala de l'home. Petits jardins de plantes exòtiques, espais de jocs per nens o un petit llac.

La gran mida d'aquests parcs provoca certes disfuncions de mobilitat urbana i obliga a tenir vies massa sobrecarregades al seu entorn. Aquestes són un fort tall entre els parcs i l'edificació del voltant. Si al Regent's Park hi ha una solució intel·ligent creant una àrea de traspàs per evitar aquesta síndrome de forçat aïllament en el Hyde Park això no succeeix i l'activitat de l'entorn és ressenteix així com l'edificació que tot i ser de la manera més diversa no té cap lligant amb l'espai públic.

Green Park, St James Park

Tot i ser unes peces de dimensió més petites que les anteriors i ser travessades per vies importants de circulació són uns espais que donen continuïtat a la massa verda urbana intentant proposar un sistema de parcs i carrers. El disseny no difereix dels esquemes anteriors. El seu valor recau sens dubte a la capacitat d'integració de la xarxa de vialitat a la zona verda. Exemple d'això és The Mall, carrer i escenari on és desenvolupen els seguicis reials. Amb una secció d'uns 30 metres, està compost per dos bulevards laterals amb una doble filera de plàtans i un espai central amb cinc carrils de circulació. Encara que l'amplada total és

aparentment superior ja que el parc a un costat i un espai per aparcament a l'altre amplien considerablement la secció. El carrer és bàsicament un eix per dibuixar una perspectiva sobre el Buckingham Palace, un eix sense façanes on l'arquitectura serà la natura.

La incorporació de la natura a la ciutat²⁵

Londres ens mostra un mètode d'integració fàcil i efectiu de la natura a la ciutat. No és tracta d'un sistema, sinó d'una interpretació i incorporació d'aquesta a les diferents escales que la componen.

Londres és una ciutat a mig camí entre les compactes i les extensives. Aquesta estranya propietat permet localitzar de manera homogènia en tot el seu territori espais buits on la vegetació hi serà present. El valor d'aquests recau en la proporció del lloc urbà amb el seu entorn o amb la totalitat de la ciutat i la continuïtat de la capacitat de repetició. Cosa que defineix diversos estrats de natura que van des dels squares als parcs, és dir des de la peça més local a la més general. Els espais urbans de Londres defineixen amb precisió l'escala urbana dels llocs.

Berlín és també una ciutat on la naturalesa és troba amb facilitat dintre del teixit de la ciutat. La gran diferencia amb Londres recau amb la dispersió que això pot produir. Si a Londres la incorporació dels espais verds representa una consolidació urbana i una obertura dels teixits de la ciutat cap el territori, a Berlín no és produeix el mateix efecte, ja que la ciutat resultant és dispersa, extensiva i no oberta. Els buits a Berlín no estan d'acord amb les escales urbanes ni amb les mesures que determinen els teixits d'aquestes, tampoc en molts casos l'edificació ajuda a la concreció del lloc.

A Londres no és pot parlar de sistema d'espais verds, però si d'un mètode estructural d'estratificació que produeix activitats que tendeixen a l'homogeneïtat urbana en la majoria dels casos. A Berlín trobem un excés de natura, una desproporció respecte l'arquitectura total de la ciutat, encara que si analitzem casos concrets la composició pot arribar a ser excel·lent. L'equilibri entre natura i arquitectura és difícil però en ell recau el futur o simplement l'estabilitat de moltes ciutats.

Si comparem per exemple la relació entre el Hyde Park i el seu entorn i el Tiergarten amb el seu. Observem primer com els dos parcs els hi costa la integració més immediata. A Londres això és compensa amb una estructura envoltant i amb una compensació territorial d'altres parcs interiors a la ciutat. Mentrestant a Berlín trobem un únic element central, geogràficament parlant, travessat per la via de màxima intensitat, és dir un negatiu dels espais edificats, un residu de natura, que tot i el seu evident valor és travessat amb precisió i rapidesa.

²⁵ G. i S. JELICOE. *El paisaje del hombre. La conformación del entorno desde la prehistoria hasta nuestros días*. Gustavo Gili, Barcelona, 1995.

Tampoc Berlín té l'estratificació que em vist a Londres, sinó més be una juxtaposició del buit amb l'edificació. Són evidentment dos models urbans de ciutat amb natura, però mentre Londres té una capacitat integradora Berlín en té una de dispersió.



Londres té una doble xarxa d'espais urbans. Els squares són una puntuació constant i interior capaç de proporcionar-se a la variabilitat dels teixits. Per si sols no generen estructures de ciutat, però la seva repetició dona una imatge molt concreta de Londres. Enfront aquests espais locals trobem espais d'escala de ciutat, els parcs. Aquests tampoc generen sistemes, a Londres, però per la seva dimensió i posició fan que la ciutat agafi formes precises. La suma de les escales del verd i dels teixits dels seus entorn ens dona una ciutat rica on és fàcil integrar la natura.

Londres és una ciutat a mig camí entre les compactes i les extensives. Aquesta estranya propietat permet localitzar de manera estratègica llocs buits, on la vegetació hi serà sempre present. El valor d'aquests indrets vindrà per la seva capacitat de proporcionar el lloc al barri immediat o la totalitat de la ciutat.

A Londres no és pot parlar de sistema d'espais verds, però sí d'un mètode integrador que proposa una estratificació de les activitats urbanes, no a través de la superposició o la dispersió sinó a través d'una tendència cap a la homogeneïtat urbana.



Una aportació de Londres a la configuració de les ciutats és la incorporació de la jardineria com element habitual urbà. Un square no és més que una plaça ajardinada, per tant tindrà moltes similituds a aquest tipus de lloc urbà. Però al contrari d'aquesta el valor no estarà en el buit, sinó en la possibilitat d'incorporar naturalesa.

Els squares no poden ser peces d'un sistema urbà com ho són les places, són un mètode similar a l'acupuntura.

St. James Square i Soho Square són sols una mostra d'aquests tipus d'espais de la ciutat.





Els parcs de Londres són llocs on amb facilitat és proposa un paisatge que representa i simplifica la natura, a través d'un procés d'embelliment artificial però molt efectiu, on el camp perd els seus inconvenients i si sobreposa l'efectivitat urbana.

Els parcs estan pensats com grans extensions de gespa, amb arbres i llacs. En el seus interiors hi trobarem itineraris quasi naturals que ens faran recorre els punts on hi ha els elements de màxim interès, una escultura, un pont, un jardí botànic...



BARCELONA

Barcelona és una ciutat amb gran densitat de població i amb un terme municipal mitja, és per tant una ciutat amb carència d'espais urbans de dimensió considerable si exceptuem Montjuïc i els Turons, i on sempre hi ha un elevat nivell d'activitat i plurifuncionalitat, cosa que la fa similar a altres ciutats de la mediterrània. En trames urbanes d'aquestes característiques l'espai públic adquireix una importància primordial, representant un dels fets fonamentals de l'urb. La ciutat està composta per diversos barris molt definits, tant en les seves formes com en les seves activitats, cosa que fa d'ella un continu urbà de xarxes distintes i fortes consolidacions, on sols són vàlids els processos de reciclatge enfront del consum de sòl.

La posició geogràfica és determinant, una façana marítima d'uns 14 km, entre els rius Llobregat i Besos, amb una muntanya casi central que divideix l'espai residencial de l'àrea industrial i logística. Paral·lel a la costa hi ha un espai pla, uns 80 km², amb una pendent constant cap a la Serra de Collserola, on si troba la ciutat física i on hi ha un milió i mig d'habitants . Encerclant aquest sistema la muntanya amb una superfície similar a l'espai construït.

Barcelona²⁶ avui és una ciutat composta per una sèrie de sistemes menors que corresponen als barris. Àrees que no tenen un gran valor per sí, però que si les observem con una suma de fets adquireixen una rellevant importància. És això una de les característiques de la ciutat, no és un espai on destaquin grans projectes o sectors, és més aviat un lloc modest, però la suma de les modèsties configura una ciutat rica i conseqüent. Aquests sistemes d'escala intermèdia els podem retrobar amb facilitat en altres ciutats, però Barcelona presenta una característica important que és una estructura major que configura unes línies bàsiques de ciutat capaces de superposar-se a les anteriors i definir un diagrama precís i urbà. És dir, en un primer nivell trobaríem unes peces, barris, amb estructures simples i sobre aquestes un segon que té la capacitat de marginar però no d'anular els sistemes locals. Aquest, segon nivell, parteix del centre geogràfic, l'Eixample i entorn d'ell tindrem els menors.

L'Eixample té una importància cabdal en la Barcelona contemporània i representa pràcticament una refundació de la ciutat. El teixit de l'Eixample té una precisió admirable, ja que té la capacitat que configurar una ciutat a través d'un procés de reinterpretació històrica i comprensió territorial.

Una carrer paral·lel a la mar i tangent al Casc Antic és un dels eixos centrals, perpendicularment a aquest, en sentit mar-muntanya, una segona via, dibuixant una creu, la ciutat. El model és clar, un sistema clàssic com el romà amb un cardus i un decumanus. Després és traça una primera diagonal, que a més és el meridià de París, i que té una doble funció sortida en direcció nord cap a la vall del riu Besos i fixació geogràfica de la ciutat. Des del punt on el meridià és troba amb el primer eix paral·lel a la mar un altre diagonal ens porta fins l'altre vall i sortida natural de la ciutat. Aquesta representa també el gran eix de

²⁶ J. BUSQUETS. *Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta*. Ciudades de iberoamérica / Editorial Mapfre, Madrid, 1992.

desguàs urbà, altre cop una doble funció. Aquest diagrama de gran simplicitat és complementa amb les traces de la mar, muntanyes i rius, configurant clarament una estructura urbana travada a la geografia del territori. Després una retícula interior completa i dona precisió a l'àrea de l'Eixample, i aquest torna a ser un sistema menor comparable a l'escala dels barris. On evidentment hi ha una adaptació a necessitats funcionals, tensions urbanes, reconeixement de fet específics... que comporta petites irregularitats del model teòric, però que en cap cas el desvirtua sinó que mostra la seva fortalesa i versatilitat.

El projecte de l'Eixample és clar, determina una ciutat central, a través d'aplicar un model urbà pensat des de la repetició d'elements de l'arquitectura. Entorn del que hi ha àrees antigues i obsoletes que representen el passat. En el moment que diversos carrers per exemple penetren i fraccionen la Ciutat Vella en sis fragments, l'Eixample imposa la seva força i indica que la resta de la ciutat és punxada i morta pel sistema general, o en tot cas serà un residu d'aquesta. Després els processos històrics, la valoració de l'arquitectura patrimonial i/o el reciclatge tornaran a matisar la fortalesa del diagrama, però no el desvirtuaran.

El carrer i l'illa de l'Eixample són els elements bàsics que componen la xarxa. Són elements de gran simplicitat, basats en una idea precisa d'arquitectura que defineix un model de ciutat. La mesura és un altre paràmetre important ja que aquesta és la que dona proporció al sistema i el relaciona amb l'usuari i les seves activitats. La repetició metòdica d'aquests principis elementals però complexos és l'instrument que permet definir la globalitat de l'estructura. Després a través de diversos procediments s'evita la monotonia i és cerquen punts de referència, el reconeixement d'itineraris singulars, els traçats de ferrocarril, els edificis d'equipament... en seran la clau imprescindible de l'adaptació del model teòric al real.

La utilització de la retícula com a mètode per la fundació de la ciutat ha estat clau al llarg de la història. A Barcelona la seva utilització és també un sistema racional per donar eficàcia a una ciutat plena d'espais antics, així com una mostra de modernitat i repulsa del passat caòtic. A Buenos Aires per exemple la seva xarxa reticular és conseqüència d'una evolució històrica que comença amb un petit teixit entorn al Fort i una plaça central, per ser un primer sistema d'ordenació territorial homogènia dels colons principals i acabar sent un sistema lògic en el moment de l'expansió de la ciutat. Encara que l'Eixample de Barcelona és sovint comparat amb el de Buenos Aires, això és vàlid sols en la forma i en l'extensió, però no en la lògica urbana que el declara sistema de creixement de la ciutat. Tot i les evidents diferències en el model utilitzat el sistema de Barcelona és més pròxim al de Nova Delhi, si més no la xarxa, encara que no sigui reticular, és utilitzada com refundació de la ciutat, com proposta alternativa i eficaç al passat. La utilització de diagrames, xarxes complexes, és un sistema reiterat en la construcció de la ciutat ja que regula el seu desenvolupament proposant sistemes capaços d'absorbir les activitats d'aquestes. La riquesa urbana d'aquesta manera de fer recau en la capacitat que té la ciutat per aportar superposicions a la xarxa bàsica, tal com altres estructures menors, reinterpretacions topogràfiques, adaptacions a fets

singulars... sinó el sistema primari esdevé una simple operació geomètrica amb poc valor urbà.

Passejar i estar²⁷.

L'espai buit de les ciutats no és sempre igual, cada una té una estructura i forma característiques del buit urbà, llocs que amb la imatge ens identifiquen la ciutat d'origen. Tots recordem els carrers estrets i laberíntics de les ciutats àrabs, els grans parcs de les ciutats centre-europees, o les petites places italianes que son espais propis i poc transportables a altres llocs. L'espai urbà ens dona caràcter i identitat. Des de 1980 a Barcelona s'ha produït un procés de constant millora dels espais de la ciutat, a través d'aplicar principis d'arquitectura contemporània al buit urbà. El resultat ha estat una nova qualitat de les estructures bàsiques i una reactivació de les activitats fonamentals. Els processos de redefinició del lloc no tenen que variar les característiques pròpies d'aquests, i en això recau la seva idoneïtat. La ciutat ha intentat aplicar aquest principi, però també el de la qualitat de disseny, amb independència del lloc d'actuació, la perifèria té el mateix valor urbà que el centre.

Degut a l'estructura de Barcelona l'espai públic de gran dimensió és exterior a ella, és un lloc situat dintre de la Regió Metropolitana. En l'interior, de les xarxes de la ciutat, sols s'admeten espais concentrats de petita escala i molt relacionats amb el seus entorns. El buit urbà és té que projectar de manera que és generin diverses interpretacions d'ús, per tal d'establir un diàleg amb la complexitat de la ciutat. Barcelona és una ciutat per passejar. La història i el creixement urbà no ha fet una ciutat amb grans espais públics, si exceptuen el Parc de la Ciutadella, recuperació d'uns terrenys militars, i les muntanyes on la construcció ha estat difícil per motius topogràfics. La ciutat ha anat modificant positivament aquests espais de relació que son els carrers en uns llocs complexos. La diversitat avui és gran, com exemples emblemàtics tenim, l'Eixample on l'espai pels vianants iguala als dels vehicles i on els carrers per la seva amplada, l'arbrat i la longitud representen la ciutat moderna. I la Rambla, sens dubte, un element primordial d'activitat ciutadana i l'espai urbà per excel·lència de Barcelona.

A mitjans dels anys 80, Via Julià va ser una de les primeres extrapolacions de la idea de rambla a un nou lloc que va produir un efecte de millora urbana inqüestionable generant la reactivació econòmica i social en el seu entorn perifèric i marginal. Així es va iniciar un procés anomenat "monumentalització de la perifèria", entès com un efecte de millora i consolidació urbana. Al mateix temps que es donava estructura als barris urbanitzant altres punts. A altres llocs de la ciutat actuacions com l'Avinguda Gaudí van començar a mostrar la voluntat

²⁷ J.M. MONTANER (ED). *Barcelona 1979 / 2004. Del desarrollo a la ciudad de calidad*. Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 1999.

estructuradora que haurien de tenir els projectes, que a la vegada milloraven l'ús del viari i donaven idea de nous itineraris.

A la línia oberta per aquestes intervencions i amb la voluntat d'aconseguir la millora de la mobilitat i accessibilitat s'entra en una nova fase on s'estructura de manera clara la ciutat a través de la urbanització dels seus eixos, incorporen a cada projecte espais mixts d'us, on vianants, vehicles i bicicletes es complementin creant autèntics espais ciutadans. És avui, i després de moltes realitzacions, quan el recorregut urbà apareix amb més claredat; els distints projectes han conformat una xarxa de vies compatibles amb diversos usos i on és cerca un model de ciutat sostenible i alternatiu que aprofundeixi en la definició de sistemes d'espais públics.

La recuperació del front marítim és una de les propostes més complexes plantejades en els darrers temps que no pot entendre solament com la construcció d'uns espais públics front la mar ja que hi són presents molts altres factors. Primer és va abordar la recuperació del Port Vell²⁸. Amb la transformació dels antics molls amb nous passeigs urbans que relacionen directament Ciutat Vella i l'aigua, cosa que no s'havia produït en cap període històric. El Passeig Marítim de la Barceloneta és sens dubte un dels espais més brillants de relació de la Ciutat amb la mar. Diversos paviments ens porten de la duresa de la ciutat a la dolçor de la sorra, magníficament il·luminada de nit, i a l'aigua. Els arbres i les palmeres componen uns ritmes quasi minimalistes que ens conviden a passejar. Evidentment, un dels punts essencials de la recuperació de la costa és la Vila Olímpica i les actuacions del 92. La localització de la Vila en el centre geomètric de la costa no és gratuïta, ja que a través d'ella trobem un pol d'expansió de la proposta de renovació i un lloc de relació directa entre Ciutat Vella i l'Eixample. Aquí s'assaja una nova manera de fer ciutat començant a reinterpretar l'Eixample d'una forma més contemporània superposant-li un sistema d'espais urbans. Els Parcs del Litoral, iniciats en el front de la Vila Olímpica i continuats amb el Parc del Poblenou, espai públic que proposa unes pinedes i unes dunes com elements de composició que recorden paisatges anàlegs, perfilen la nova façana de la Ciutat amb un sistema de parc lineal, en el que s'intercalen equipaments i habitatges, i sota el que transcorre la Ronda del Litoral i moltes infraestructures.

A la ciutat també és pot estar. Les places són uns llocs que provenen de la tradició clàssica mediterrània. Espais de reunió o mercat, llocs on esdevé l'activitat primordial. A Barcelona la plaça la trobarem a Ciutat Vella o en els barris històrics com Gràcia. La polivalència de l'ús ens porta a intuir que el seu disseny té que ser resistent, que el centre deu estar obert per allotjar la plurifuncionalitat. El perímetre, les façanes de les edificacions de l'entorn són les que donen valor de posició i forma a aquest lloc públic.

²⁸ AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Barcelona: espai públic*. Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 1993.

La recerca del buit urbà és un fet fonamental d'aquests projectes urbans. A la Plaça de la Mercè es va enderrocar una illa de cases per donar lloc a un espai de nova creació definit pel seu nou entorn. El sol va arribar arran de terra, la ciutat va respirar, després sols amb una correcta pavimentació i col·locació de mobiliari i arbrat obtenim el projecte, que ens remet a la tradició. En el moment de projectar un espai urbà no és necessari inventar de nou el lloc ja que aquest ja existeix i sempre és refereix o tendeix a una de les seves formes bàsiques, el projecte idoni serà, doncs una reinterpretació de l'indret feta a través de la lectura acurada de l'espai i el seu entorn. Les places de Gràcia: Virreina, Sol... són bons exemples d'aquesta idea del buit urbà que té capacitat complexa de mostrar el silenci per donar entrada a l'usuari i fer dels elements urbans uns objectes essencials de composició.

La sistematització d'elements i de formes, dels projectes d'espais urbans, dóna pas a una manera d'entendre l'espai a través de la composició dels buits, on la plaça representa un punt d'un recorregut que perllonga els seus efectes requalificadors a través de la vialitat propera. La plaça com element central de la xarxa moltes vegades és també un espai simbòlic on el disseny, els elements urbans i l'art son un tot indivisible. Hi ha projectes com el Fossar de les Moreres, on a través de l'enderroc d'unes edificacions s'obté un lloc sacre i on el monument és el buit i el buit la plaça.

Barcelona té també nous espais amb predomini del verd. Els exemples del Parc de la Ciutadella o Montjuïc són difícilment repetibles, a més són llocs on hi ha un excés d'elements que mostren les misèries de la ciutat i la dificultat de l'Eixample per admetre edificis d'ús singular. La recuperació d'alguns terrenys industrials després de l'execució de les primeres places va propiciar la creació recent de nous espais, amb característiques especials, cal tenir present que la seva superfície mitja és tan sols de 40.000 m², dimensió realment petita per un parc, més pròxima a la d'un jardí. L'arquitectura de l'entorn, d'aquests llocs, és de baixa qualitat i en molts casos és un clar exponent de la perifèria, és per tant que sols amb un projecte de gran intensitat és pot millorar l'indret. Aquests llocs encara que limitats per la seva grandària son també espais plurifuncionals i la seva estructura interna està dividida de tal manera que sigui el disseny el que assumeixi la diversitat de l'ús. En cada projecte sempre podem trobar: un jardí, un espai dedicat a passejar, prendre el sol o lloc de jocs infantils... i on predomina la vegetació, una plaça, és a dir un àmbit més dur on allotjarem les activitats de reunió i finalment un edifici d'equipament. Els Parcs de l'Espanya Industrial, el Clot, la Pegaso, la Creueta del Coll, o l'Estació del Nord en són alguns exemples²⁹.

La recerca de la sostenibilitat urbana és avui un principi bàsic per moltes ciutats, i sovint és un mot utilitzat de manera banal o símbol polític. L'evident dificultat de reciclar una ciutat històrica i compacta com és Barcelona i cercar un major equilibri ecològic d'aquesta és una qüestió encara pendent i no

²⁹ AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Espais i Escultures*. Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 1986.

resolta. L'aprofitament dels valors dels llocs és feina de l'arquitectura i que a través de projectar l'espai urbà és té que trobar amb precisió el caràcter de les estructures públiques i en conseqüència de la ciutat.



Barcelona és una ciutat composta per una sèrie de sistemes menors que corresponen als barris. Àrees que no tenen un gran valor per sí, però que si les observem com una suma de fets adquireixen una rellevant importància. Aquests sistemes d'escala intermèdia els podem trobar en altres ciutats, però a Barcelona hi ha a més una característica interessant que és una estructura major que configura unes línies bàsiques de ciutat capaces de superposar-se a les anteriors i definir un diagrama urbà complex. Aquest sistema global parteix del centre geogràfic, l'Eixample, i entorn d'ell és disposen les estructures menors.

Un carrer paral·lel a la mar i tangent al Casc Antic és un dels eixos centrals, perpendicularment a aquest, en sentit mar-muntanya, una segona via, dibuixant una creu, la ciutat. El model és clar, un sistema clàssic com el romà amb un cardus i un decumanus. Després és traça una primera diagonal, que a més és el meridià de París, i que té una doble funció sortida en direcció nord cap a la vall del riu Besos i fixació geogràfica de la ciutat. Des del punt on el meridià és troba amb el primer eix paral·lel a la mar un altre diagonal ens porta fins l'altre vall i sortida natural de la ciutat. Aquesta representa també el gran eix de desguàs urbà, altre cop una doble funció. Aquest diagrama de gran simplicitat és complementa amb les traces de la mar, muntanyes i rius, configurant clarament una estructura urbana travada a la geografia del territori. Després una retícula interior completa i dona precisió a l'àrea de l'Eixample, i aquest torna a ser un sistema menor comparable a l'escala dels barris. On evidentment hi ha una adaptació a necessitats funcionals, tensions urbanes, reconeixement de fet específics... que comporta petites irregularitats del model teòric, però que en cap cas el desvirtua sinó que mostra la seva fortalesa i versatilitat.



Barcelona com moltes ciutats del mediterrani és una ciutat amb llocs públics. Aquests tenen sempre una dimensió reduïda, però una intensa activitat.

La plaça, lloc que prové de l'evolució clàssica, és un dels espais fonamentals d'aquest tipus de ciutats. El buit urbà definit per l'arquitectura del seu entorn és la identitat del lloc. Però la ciutat demana també natura i a Barcelona aquesta s'incorpora a través de petits projectes dispersos que han recuperat antics recintes industrials. Aquests dos tipus de llocs són espais puntuals o centrals.





Barcelona és també una ciutat per passejar, la seva forma, dimensió, clima i història així ho han establert³⁰.

Els carrers són espais amb valor de relació. En els darrers anys s'han fet diversos projectes que han permès modificar-los per tal d'esdevenir llocs complexos. On sigui possible fer compatibles les funcions lligades amb la mobilitat amb aspectes més cívics.

La vialitat és l'espai urbà direccional i necessari per relligar els elements puntuals i així crear estructures urbanes capaces de fer ciutat.



³⁰ J. BORJA. *L'espai públic: ciutat i ciutadania*. Espai Públic Urbà, núm. 2. Diputació de Barcelona, Barcelona, 2001.

VENÈCIA

Quan es parla de Venècia sovint es comet un greu error ja que una visió romàntica ens fa veure sols l'àrea històrica, l'illa central de la Llacuna. El territori venecià és molt més extens i complexa que aquest primer espai. Sí, fem una anàlisi geogràfica podríem trobar evidentment un Casc Antic central entorn del que hi ha tres illes, La Guidecca, Murano i el Lido. A l'interior d'aquest sistema hi veiem altres petites illes com San Michele o la Gràcia... Seguin observant la Llacuna encara trobaríem illes més llunyanes com Burano. Però encara la visió del territori no està complerta ja que ens hauríem de referir als límits de la Llacuna com espai d'encerclament de les àrees històriques i lloc on s'han ubicat les noves activitats. Mestre és la ciutat de referència i element imprescindible per la supervivència del sistema, a la vegada de ser un espai completament oposat al caràcter dels cascs antics i segurament nociu.

Mestre és la ciutat contemporània. Està composta per un teixit fraccionat i dispers, amb una arquitectura sense cap qualitat. L'àrea més central d'aquest lloc està sotmesa als perniciosos efectes de les vies ràpides segregades que li aporten un fort caràcter perifèric. L'entorn d'aquest centre ronda la marginalitat més extrema i està compost per una diversitat d'usos i activitats sense cap lligam, des de la residència fins la indústria més contaminant, passant per espais lliures, àrees de càmping o barriades de ciutat-jardí... que tenen com únic enllaç un feix de carreteres i vies de tren. Mestre és, doncs una dispersió incorrecta on abunden les activitats industrials i les ocupacions suburbanes i on hi manquen les més elementals nocions d'estructura urbana.

Els accessos a Mestre tenen una potencia extraordinària, ja que han de ser capaços d'absorbir la producció industrial i l'activitat turística. L'autopista arriba de manera perpendicular a la Llacuna i un cop a Mestre és desdobra en direcció nord i sud. La traça del ferrocarril segueix la de la primera autopista i com ella arriba fins a Venècia a través del Ponte della Libertà. Al nord de la ciutat l'aeroport i al sud d'aquesta, l'àrea portuària. Tot això compona un territori sobrecarregat d'accessos i on les infraestructures esdevenen sols elements logístics sense cap voluntat d'integració o respecte.

La suma d'activitats disgregades recolzades en les diverses infraestructures conforma un territori discontinu on abunden els espais lliures d'ús i on hi manca una estructura capaç d'ordenar i refer un lloc amb un potencial important. És notable també la incapacitat per entendre la geografia del lloc i els valors que aquesta pot donar a la ciutat. Mestre és sols un abocador de productivitats i serveis que no respecta en absolut la història ni els valors més propers, també és l'espai de residència de la major part dels habitants de Venècia.

Potser és més interessant analitzar el territori d'illa central de la Llacuna Vèneta³¹. Si la lògica ens parla que l'accés deu ser a través de l'aigua, no ens equivoquem, encara que el barco no és el mitja primordial. Tant arribant per avió, vehicle o tren utilitzaren el Ponte della Libertà per creuar l'espai entre la costa i illa. És una línia recta d'uns 4 km. de longitud, amb una amplada

³¹ A&V. *Monografías de Arquitectura y Vivienda*, num. 8. *Venecia Nueva*. Edita AviSa, Madrid, 1986.

considerable ja que permet la circulació en doble sentit de cotxes i trens. Més que un pont té l'aspecte d'un dic, ja que és un element casi rasant amb l'aigua i continu. Al moment d'arribar a Venècia és produeix una bifurcació, mantenint-se la linealitat necessària pels trens fins l'estació de Santa Lucia, ja sobre el Canal Grande. L'arribada per carretera és més dolorosa i és sembla a tot el que és Mestre, una desviació lateral ens porta sobre l'Isola del Tronchetto, espai simplement asfaltat fins fa pocs anys, i avui lloc on és construeixen diversos edificis de formigó per ser usats com a pàrquings massius. Al seu costat una altra illa on hi ha l'estació marítima, també té el mateix aspecte desolat i caòtic.

És potser la forta presència de la història de Venècia, la força d'aquesta sobre el territori, i també entendre que ella és únic valor el que ha propiciat un oblit extrem a la resta del seu entorn? Sens dubte, això pot ser una raó, però també ho és la manca de planificació i l'ús exclusiu del territori com un element d'on és pot treure el màxim rendiment econòmic. L'atracció evident de Venècia fa suposar que no és necessari un acord per la millora dels espais limítrofs. Llocs on no hi ha cap sistema ni cap valor arquitectònic, ja que aquests mai podrien competir amb Venècia i sols seran espais de pas. Aquí és on hi ha l'error, és evident que Venècia és una ciutat de valors importants: arquitectònic, geogràfic, històric... També ho són els seus sistemes urbans, i és complicat poder connectar-hi altres peces o estructures de competència. Per tant s'opta per l'oblit del sistema i és cerca el benefici o l'eficàcia, això ha produït uns espais lliures i sense ús concret que s'han adaptat a les necessitats primàries com la indústria o un pàrquing. Però també això ha estat contraproductiu en el teixit més antic ja que no ha trobat recolzament i s'ha enquistat i especialitzat, de manera atípica a la seva història.

Les estructures de Venècia

Quan es parla de Venècia tothom pensa immediatament en els canals, una visió real i romàntica, però parcial. Una "S" invertida, el Canal Grande, fa de frontissa a dos àrees encaixades on hi ha contínues relacions de dependència. En cada una d'aquestes, nombrosos canals de diverses dimensions componen un teixit, casi a mode de xarxa capil·lar, cercant un bon accés a algun dels grans canals exteriors i establint un rec interior homogeni i constant. És fa difícil poder establir quines són les pautes del sistema, si és que les té que tenir. Segurament són més un procés antropomètric i necessari per utilitzar la natura i crear entitats urbanes compatibles amb ella. De totes maneres, aquesta estructura dona un caràcter específic a la ciutat i esdevé un sistema efectiu, tant en el moment de la seva execució com avui. Potser una de les seves virtuts més interessant és l'homogeneïtat interna, cosa que també propicia una tendència democràtica de les activitats, de l'ocupació i l'ús de la ciutat. És de destacar la potència del Canal Grande que els converteix en l'autèntic carrer principal, amb totes les característiques d'aquests, tals com presència d'edificis singulars, activitats... La ciutat també comprem, amb facilitat, els seus límits naturals i les edificacions o passeigs del seu entorn, sobre la Llacuna, esdevenen espais posteriors de les activitats interiors. Podem fer l'excepció de la Riva degli Schiavoni

i la Piazzeta enfront el Palazzo Ducale, ja que són la porta d'entrada més representativa de la ciutat i moll principal d'accés amb les altres illes. Si els canals són el primer i evident sistema de Venècia hi ha una segona estructura superposada a aquesta i igualment efectiva i bàsica. Els canals representen l'adaptació al medi, per tant són un element d'osmosis a la natura. La segona xarxa és la que fa referència al fet urbà clàssic, per tant estarà més relacionada amb els elements singulars interiors, esglésies, palaus, barris, i sobre ella és desenvoluparan les activitats més urbanes i quotidianes, com és el comerç. Aquest sistema està format per unes petites peces centrals, buides d'edificació, però definides per l'arquitectura. Són també uns espais formats al llarg del temps que tot i tenir unes característiques formals similars a les places presenten importants diferències respecte d'elles. Els Campos són llocs urbans propis de Venècia, centrals a barris i localitzats amb una extraordinària homogeneïtat sobre tota la ciutat. Són espais definits per l'arquitectura del seu entorn, però no tenen una forma geomètrica pròpia com esdevé en una plaça, això és deu bàsicament al fet que l'espai s'ha configurat en un procés temporal, seguint la història de la ciutat i s'ha modificat al mateix temps que ella. Cada Campo és un petit centre entorn del que és desenvolupa una activitat limitada i configura un teixit irregular que parteix d'ell i finalitza en els canals. Sols algun carrer d'aquest petit sistema té la força necessari per traspasar l'aigua, amb un pont, i connectar-se amb un altre sistema similar pròxim. D'aquesta simple manera s'estableix un sistema per vianants, sobre tota la ciutat, bàsic i específic. La suma dels dos sistemes defineix una ciutat tancada amb fortes activitats i diversitats que té un límit clar i sempre present en l'aigua de la Llacuna, amb la natura. Potser per aquest motiu la ciutat contemporània i externa ha estat incapaç de competir amb ella i ha esdevingut sols perifèria marginal.

Campo del Ghetto Nuovo

És un Campo especial ja que està situat de manera exempta als sistemes bàsics, a l'àrea nord de Venècia. Segurament aquest fet ve per l'ús històric del barri, àrea de residència dels jueus. Però també per aquest motiu és una peça urbana interessant d'estudiar, ja que el seu aïllament l'ha fet mantindre el caràcter i virginitat inicials. Té una superfície de sols uns 1000 m² i una forma irregular que tendeix a un triangle on s'han truncat alguns dels seus vèrtexs. Tot l'espai està pavimentat, hi ha dos pous i tres acàcies de gran dimensió col·locades en el perímetre. L'espai està definit per edificacions que no tenen un valor significatiu i presenten caràcters diferents, igual que les alçades. El Campo junt amb les edificacions del seu entorn estan sobre una petita illa que és el centre del barri. Per accedir-hi trobem tres carrers que han traspasat un canal envoltant. El sistema central és desenvolupa de manera radial i limitada per la pròpia activitat, quan aquesta acaba també ho fa ell. Degut a la seva posició excèntrica, a Venècia, el sistema sols té continuïtat amb petites estructures pocs importants que tenen Campos esquifits i marginals com ho és tota l'àrea. De totes maneres l'anàlisi d'aquest lloc és important ja que la seva senzillesa ens serveix

per reconèixer una peça del sistema major, un espai urbà que té una evident vocació de generar ciutat i que si no ho fa és sols per l'ús restrictiu.

Un recorregut³²

Una manera d'analitzar la ciutat és fer recorreguts per ella. Sí, aquests són factibles és demostra la capacitat de les estructures. Venècia és un lloc que és presta per deambular, però també a través del moviment és comprova la validesa del teixit i és compren amb precisió la forma urbana. El repte és trobar espais públics capaços de ser un itinerari amb prou caràcter per descriure un fet urbà. Abans vàrem determinar que Venècia té dos sistemes superposats i amb formes precises, per tant seria lògic que el nostre itinerari transcorregués per aquestes estructures.

La proposta comença, com no pot ser d'un altre manera, a la Piazza San Marco, espai del que no cal dir gaires coses ja que té una bibliografia considerable. Sols potser recordar que estem parlant de la plaça de la ciutat, espai central i representatiu. Lloc d'unes dimensions entorn els 19.000 m², comparable en mida a la Place des Vosges de Paris o a la Piazza del Campo de Siena. Encara que estem parlant d'un espai evidentment central, com els altres exemples, també el podem descriure com un lloc porta de la ciutat i en espai de traspàs entre l'amplitud de la natura i el tancament urbà. Sí, agafem aquesta darrera qualitat i sortim de la plaça, en direcció oest, travessant el porxo del fons arribarem a un espai dubtós del que sortirem girant a l'esquerra i ràpidament pel primer carrer a la dreta, Saizzada San Moisè, fins el Campo del mateix nom. Un lloc molt modest en dimensions i forma, però des del que tenim l'oportunitat de creuar un primer canal i agafar la calle Larga XII Marzo, un lloc comercial i turístic sense massa interès. Un petit gir, un pont sobre el Rio di San Ostreghe, i podem observar a l'esquerra el Gran Canal i a la dreta intuir el Teatre de La Fenice, llocs singulars de Venècia, estem començant a entendre la forma de la ciutat, els sistemes superposats i els elements de referència. Una mica més endavant un altra Campo i una església, Santa Maria Zobenigo. Un pont, dos, i el Campo de San Maurizio, amb l'església corresponent, aquest lloc encara que amb reduïdes dimensions, sols uns 1000 m², dona l'escala precisa de la ciutat i la mida veïnal tant en forma com en ús. Des d'aquí podem arribar al Campo de San Stefano, indret amb una llargada similar a la Piazza San Marco, però en forma i ús molt diferent. És un espai bàsic de pas i referència d'un altre itinerari, el que ens porta de l'Acadèmia a Rialto. Però el seu valor recau més en la forma del lloc, un espai longitudinal, definit per arquitectures diverses, i un indret evidentment fet a través del temps. Resulta interessant veure la posició de l'església, ella no presideix l'espai, sinó que és col·loca en un extrem i lateralment al buit, l'accés principal al temple és fa des del recorregut urbà, no des de l'espai obert. Un campo no és una plaça és un fet evolutiu, la seva

³² M. WEBB. *The city square*. Thames and Hudson, London, 1990.

capacitat és gran, i encara que l'ús esdevingui transitori, igual que la forma, hi ha un procés d'adaptació al teixit i al mitjà urbà. Un camp és un lloc que preserva el sabor parcial de la ciutat. Seguim en direcció nord i travessem el Canal de San Angelo, fins arribar al Campo San Azolo, aquí entrem a un espai quadrat, on trobem a la esquerra un petit oratori casi exempt. Les imperfeccions de la forma urbana són constant, però en ells recauen la temporalitat i la diversitat del sistema. Des d'aquest punt podem agafar el carrer de la Madona, un vial estret i recta d'uns 150 m2, fins el canal San Luca i el Campo Manin. El canal és un dels fonamentals del sector, ja que és un dels poc que té continuïtat i amplada suficient per ser una via transitada, al contrari del Campo que és un lloc de mida petita, com ho és el que està contigu a ell, el Campo San Luca. Des d'aquest punt podem retornar amb facilitat a la Piazza San Marco, pel carrer dei Fabbri i tancar un cercle. Una de les qualitats dels itineraris si aquests estan recolzats per estructures urbanes, és la possibilitat de trobar encreuaments amb altres, sí això esdevé augmenta la complexitat de la ciutat i la riquesa del seu teixit. Si el nostre recorregut ens ha semblat massa llarg, aquest itinerari té un punt central que el pot convertir en un "8" el Teatre de la Fenice i l'església de San Fanin estan just en el seu centre, i entorn d'elles hi ha espais que podien haver esdevingut un camp però que no van arribar a tenir la dimensió o el temps de gestació suficient. El recorregut té sols 1 ½ km, però ens fa entendre moltes coses de la composició de Venècia.

A través d'un fet quotidià i simple com és el passeig em realitzat una operació d'anàlisi complexa i em comprovat el valor de la forma urbana veneciana. La superposició de la xarxa capil·lar de canals i la estructura homogènia d'espais urbans que conformen els camps i les vies del seu entorn indiquen la riquesa de la ciutat. També ens mostren com aquesta no ve donada sols pels elements arquitectònics espectaculars i puntuals, sinó per la suma de les petites modèsties que és trobem lligades a un recorregut urbà.

Els sistemes urbans

La superposició d'estructures enfront un medi hostil és un sistema de precisió empleat sovint per configurar la ciutat i la natura³³. El mètode més corrent és la utilització d'una xarxa base homogènia, d'espais urbans, que genera un fàcil creixement i adaptació al medi. La capil·laritat és la eina fonamental del teixit sobre el que és pot arribar a desenvolupar la ciutat. Aquesta qualitat és usada ja que permet un gra petit i adaptable, així com un ràpid desenvolupament sobre el territori amb el reconeixement dels fets singulars d'aquest. La forma exterior de la ciutat, el perímetre no és important, ja que el que estem executant és un teixit compacte en forma i activitat que esdevé com una tela que cobreix el territori. Per tant la importància recau en la qualitat, compacitat i homogeneïtat d'aquesta.

³³ S. KOSTOF. *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings Through History*. Thames and Hudson, London; 1991.

També sovint, trobem ciutats que són reflexa sols d'aquest primer nivell d'ocupació on no hi ha espais singulars interiors. La ciutat islàmica tradicional utilitzà aquesta manera de fer reiteradament, la Kasba d'Alger, ciutats del nord de l'Índia com Delhi o el barri vell de Bagdad... en són exemples del que podríem denominar xarxes orgàniques o naturals. Són xarxes no per la seva capacitat de ser un diagrama traçat i planificat sinó pel fet d'utilitzar una forma de creixement que imita la natura com substrat elemental de radicació urbana. Evidentment l'espai públic d'aquests llocs estarà reduït a la vialitat i aquesta serà minsa, discontinua, irregular... però tindrà la capacitat de donar el rec exacte, l'accessibilitat, a la ciutat.

Un segon pas és el que podem trobar a Venècia, i aquest és la superposició. Una segona estructura independent de la primera però que denota singularitats urbanes. Aquí trobem els campos, llocs buits interiors a la ciutat, també localitzats de manera homogènia i capaços de generar petites estructures locals al seu entorn. La suma d'aquestes serà el sistema d'activitats urbanes i socials, mentres que el primer ho és de les activitats indispensables d'agrupació. D'aquest segon sistema em podem veure un altra exemple a Istambul, on s'utilitzen les mesquites com elements generadors de les polaritats en substitució dels campos. El mètode és sempre el mateix diverses estructures urbanes, amb caràcter públic, on hi ha punts d'atracció lligats a l'ús de la ciutat.

La superposició de sistemes és un símptoma d'enriquiment urbà, encara que no una obligació. Si podem anar introduint xarxes garantirem l'evolució de la ciutat. El problema de Venècia és la escassetat del terreny, per tant aquesta introducció és limitada i la ciutat cau en un procés de no assimilació d'activitats contemporànies i expulsió d'aquestes cap a la perifèria. Cosa que provoca un envelliment interior així com una tematització de l'activitat de la ciutat.



La visió sols romàntica de Venècia és avui un greu error. Mestre és la ciutat contemporània i també un abocador de productivitat sense mesura. La potencial atracció de l'illa fa oblidar el seu entorn immediat.

Si observem Venècia podem veure com una "s" invertida, el Canal Grande, fa de frontissa a dos àrees encaixades on hi ha continues relacions de dependència. En cada una nombrosos canals componen un teixit capil·lar. És un sistema amb pautes difícils d'esbrinar, segurament estem davant d'un procés espontani que crea entitats urbanes assimilables a la natura.



Cada Campo és un centre entorn del que és desenvolupa una activitat limitada. Sols algun carrer proper té prou força per enllaçar amb un altre peça similar i crear un sistema urbà continu. El Campo del Ghetto Nuovo és un exemple ideal degut al seu aïllament i activitat.

Venècia té espai públics capaços de ser un itinerari³⁴ i descriure la ciutat amb precisió. Si el recorregut, el moviment, és possible és demostra la capacitat de les estructures urbanes. El coneixement de la ciutat no és fa a través de grans elements arquitectònics espectaculars i puntuals sinó per la suma de petites modèsties lligades al recorregut.



³⁴ M. WEBB. *The city square*. Thames and Hudson, London, 1990.



La superposició d'estructures és un mètode per configurar la ciutat i la natura. A Venècia trobem un primer sistema capil·lar, adaptable al territori que defineix un tapis bàsic i homogeni. Sobre aquest un segon nivell configurat pels camps i les seves relacions proposa una estructura urbana. La suma dels dos serà la ciutat.

La superposició de sistemes és un símptoma d'enriquiment urbà. El problema de Venècia és la escassetat del terreny, per tant aquesta introducció és limitada i la ciutat cau en un procés de no assimilació d'activitats noves i expulsió d'aquestes cap a la perifèria.



BERLÍN

Certament no puc assegurar que Berlín sigui una ciutat si fem una anàlisi clàssica de la forma urbana i observem el paper dels carrers, les illes, les places... potser, tal vegada és una aglomeració de ciutats. Com és avui aquest territori de l'Europa central, creuat pel riu Spree? Doncs sens dubte, una important capital econòmica, política, cultural... de quasi 900 km² d'extensió i una població d'uns 3,5 milions d'habitants. Tanmateix aquestes dades no asseguruen el que sigui una ciutat, si més no de la manera comuna en què l'entenen.

Berlín ha estat un lloc on s'han produït importants transformacions que han significat una successió de noves formes urbanes, malgrat això Berlín roman al llarg del temps com a ciutat. Encara que arqueològicament parlant podem arribar fins el 8.000 aC el Berlín que coneixem és desenvolupa oficialment després d'un tractat de principis del segle XIV amb la unió de les ciutats de Köln i Berlín, és dir amb la confluència de les cultures eslava i germànica. Aquesta primera ciutat no té la capacitat suficient per competir amb els grans centres urbans europeus, per tant ella mateixa reacciona i és refundada al segle XVIII com a capital de Prússia.

El segle XX és un temps de transformacions constants per a Berlín. A la primera dècada és produeix una eufòria de creixement lligada al desenvolupament industrial, la ciutat tindrà per primera vegada barris i perifèries. També és el moment en què s'incorporen grans espais públics a la ciutat. Aquest període té el seu punt culminat al 1920 quan una nova transformació urbana estableix la dimensió actual del territori amb la declaració del Gran Berlín, 59 municipis s'uneixen per organitzar un espai comú, de 878 km². Els anys 30 són el període on la ciutat esdevé funcional i on és construeix habitatge com a base per definir nous tipus urbans, les Siedlungen en seran un exemple essencial. Més tard la Guerra significa una nova transformació forçada i radical, ja que la ciutat és destruïda i masegada per les bombes. Posteriorment, la postguerra serà el moment on la ineficàcia política i urbanística produeix conseqüentment una ciutat decadent, on la població no hi vol viure. Als anys 50 i 60 són un temps de ruptura entre els models urbans, en territori de la RDA és proposa una ciutat basada en el realisme socialista i és construeixen per exemple: el barri de Hansa i l'avinguda Stalin; mentre a la RFA l'arquitectura de la ciutat esdevé rutina i impera l'individualisme econòmic³⁵.

La nova IBA, oficialment del 1979 al 1987, és un punt d'inflexió important. La planta urbana, els espais públics, el context territorial, la imatge de la ciutat seran els valors de la refundació contemporània. La reconstrucció crítica de la ciutat a través de proposar una relació dialèctica entre la tradició i la modernitat en serà la clau. L'urbanisme un altre vegada serà de transformació, però estarà recolzat per la permanència dels valors morfològics. Berlín ja no serà una ciutat destruïda i incontrolada, sinó que omplirà els seus buits, corregirà les

³⁵ A&V. *Monografías de Arquitectura y Vivienda*, num. 1 i 2. *Berlin-IBA'87-(1)*. Edita SGV, Madrid, 1985.

dissonàncies urbanes i proposarà puntualitzacions arquitectòniques com esdeveniments urbans.

De la darrera refundació encara no en podem comprovar la seva viabilitat i eficàcia, però si ens allunyem de la primera eufòria sembla ser sols maquillatge. El canvi prové del fet de l'enderroc del mur, la reunificació i la capitalitat alemanya de Berlín. Els projectes de la Potsdamerplatz, l'Alexanderplatz o dels nous edificis administratius tot i ser fets per arquitectes de contrastada habilitat no denoten capacitats urbanes i és cenyeixen a la magnificència de l'objecte. Aquest problema ja l'hem observat de manera reiterada a moltes ciutats i és una característica del moment actual on és prescindible dels valors tradicionals de la ciutat i és proposen grans peces arquitectòniques tot cercant, sense èxit uns nous tipus urbans.

Malgrat tot el dit fins aquí, afirmar que Berlín no és una ciutat és un absurd, la consciència col·lectiva identifica el lloc com a tal. Això és dona pel fet de disposar d'uns elements comuns a altres ciutats que són capaços de crear la sensació d'urbanitat, i aquests són: els teixits, els creixements, els punts singulars, la història comuna... És potser la disposició del continu d'aquests el que és distint i el que ens fa sospitar que Berlín com a ciutat és un pas cap un futur.

La natura interior

La geografia de Berlín és singular, hi ha pocs assentaments que disposin d'un territori amb tanta riquesa natural i que hagin sabut incorpora-la amb tanta facilitat al fet urbà.

L'augment de la població interior a la ciutat en l'època de la industrialització va provocar una forta especulació immobiliària central, així com la creació d'una primera perifèria en contacte directe amb la naturalesa. Les noves idees de col·lectivització, ordenació democràtica del territori, higiene... unides al fet geogràfic van propiciar l'aparició de les Siedlugen. Hufeisensiedlung, Waldsiedlung Zehlendorf, Grosssiedlung Siemensstadt són exemples excel·lents de com la natura s'incorpora en facilitat a la ciutat, però també com aquesta té que variar la seva tipologia de llocs públics per crear-ne de nous que no són reconeixibles des de la tradició. Tot i ser llocs urbans puntuals en el Berlín d'avui les Siedlugen són àrees de gran contemporaneïtat i que tenen la capacitat per dialogar constantment amb el territori.

Les 167 ha. de verd que té el Parc del Tiergarten són l'espai públic més gran interior de Berlín. Com molts altres parcs europeus són terrenys que provenen d'una antiga reserva de caça. La seva estructura és fruit d'un projecte fet per un jardiner francès de mitjans del segle XIX. Destruït quasi totalment durant la II Guerra Mundial, va ser reconstruït a partir de 1949. Per tant ens trobem amb un espai urbà relativament nou que ha sofert igual que la ciutat transformacions importants periòdiques. El seu aspecte s'allunya dels dissenys del paisatgisme anglès i francès per acostar-se, quasi assimilar-se, al model territorial i natural de la geografia

berlinesa. És en essència un gran bosc, on hi ha diverses peces d'aigua que no són llacs, sinó que tornen a imitar la disposició de la naturalesa creant canals i bases discontinues. L'osmosi geogràfica és l'instrument utilitzat per la reinterpretació de la natura interior de Berlín.

Sobre el Tiergarten, espai falsament natural, és sobreposen alguns elements bàsics dels sistemes urbans, com és la prolongació de l'avinguda Unter den Linden o la plaça Grosser Stern. Aquesta és ideada com una rotonda, de 200 metres de diàmetre, amb cinc avingudes que arranquen d'ella. En el centre hi ha una columna, de 67 metres d'alçada, que commemora diverses victòries alemanyes, sobre de la que hi trobem l'estàtua de la Victòria, símbol essencial.

Tot i ser el Tiergarten el parc més gran de Berlín, la ciutat disposa de molts d'altres fragments de natura, amb dimensió suficient per ser també parcs importants en altres ciutats de major densitat i menor dimensió com poden ser les mediterrànies. Tots ells no són com a Londres un mètode urbà d'incorporació de la natura exterior a la ciutat, sinó que semblen o ens poden recordar més a fragments no edificats del territori.

Els carrers

El carrer major de Berlín és l'Unter den Linden, el Passeig dels Til·lers. Traçat originalment al 1647, amb una longitud de 1,2 km i una amplada de 60 m. Té la voluntat de ser el lloc on és construïran, o s'hi apropiaran, els edificis i activitats emblemàtiques de la ciutat. No és com la Makhan Tole de Katmandú un carrer que vol ser un barri, és més una via que proposa un itinerari majestuós com ho pot ser la Royal Mille de Edimburg. Si a moltes ciutats aquesta centralitat és defineix de manera puntual, Berlín proposa un sistema lineal i expansible més idoni amb la seva forma i mètode d'ocupació del territori.

L'Unter den Linden és també un fragment d'una línia transversal de Berlín. La potencia d'aquesta anul·la en gran manera l'existència d'infraestructures similars. Si observem el sistema viari de la ciutat comprovem com hi ha una vialitat perimetral i quan des d'aquesta cerquem el centre o fem de manera perpendicular a la primera traça. És també interessant veure com el riu Spree manté una posició paral·lela i equidistant a aquesta traça, en el sector occidental, fins arribar a l'illa dels museus lloc d'encreuament de l'estructura, viària i fluvial. A partir d'aquest punt és produeix una bifurcació estructural que permet una major obertura dels teixits interiors cap a la natura, també és aquí on la ciutat agafa una forma més dispersa i on encara podem trobar diversos buits no definits.

La baixa densitat de les activitats de Berlín facilita l'existència de diverses vies importants que es trobarien a una escala intermitja entre l'Unter den Linden i les de caràcter més local i parcial. Aquestes són una infraestructura efectiva però en certa manera caòtica, ja que no donen una idea d'unitat, ni tant sols de sistema sobre el que s'ha reflexionat.

Les puntuacions urbanes - Els icebergs

Berlín és un territori d'activitats disperses, on és difícil precisar sols un centre teòric³⁶. Les centralitats de la ciutat és trobem localitzades de manera discontinua produint un efecte de redistribució urbana de llocs centrals, contrari al model americà del downtown. El problema d'aquest model, a Berlín, recau en la manca de sistemes urbans forts d'interrelació d'aquests punts, cosa que provoca desplaçaments continus a punts llunyans.

L'Illa dels Museus, l'antiga Kölln, és l'exemple clàssic de referència. Primer observem com és un lloc exempt definit per un perímetre físic, el riu i un canal d'aquest. Segon l'espai urbà és essencial per comprendre i compondre el lloc. Una doble plaça central, creuada per la traça viària central de la ciutat, és l'espai a partir del que iniciem l'accés al lloc. Diversos edificis, amb usos majoritàriament museogràfics, és mostren com peces també exemptes que generant tensions que seran controlades per la proporció de l'espai en relació amb l'arquitectura. És remarcable la façana porxada i elevada de l'Altes Museum i la seva capacitat de dialogar constantment amb la plaça buida que té enfront.

Un exemple contemporani el trobem al Kulturforum, espai iniciat al 1960. Està compost per importants peces arquitectòniques: la Philharmonie, la Neue Nationalgalerie, la Staatsbibliothek i el Kunstgewerbemuseum. Aquest lloc és un autèntic campus urbà, on avui encara cal resoldre amb més eficàcia els espais públics de relació. Els edificis tenen una qualitat inqüestionable però al conjunt li manca una dinàmica fluida espacial que no sigui sols un trajecte entre un edifici i un altre. Sols la Neue Nationalgalerie té en conte la relació entre l'interior i l'exterior, cosa que tampoc és d'estranyar ja que això és una constant en l'arquitectura de Mies. El Campus de l'IIT a Chicago és un exemple de com aquests espais, que a Berlín són elementals, poden evolucionar i tenir la capacitat de ser llocs que defineixen un model urbà avançat i integrador. Els nous projectes de Berlín no són més que la conseqüència directa d'aquest model urbà, encara que s'intenta fer un pas més ja que en tots ells s'és conscient de la necessitat de disposar d'un espai públic comú i projectat. Als exemples anteriors sols alguns dels edificis era conscient d'aquesta necessitat i la resta dels espais lliures eren llocs buits que després serien urbanitzats, però que difícilment poden arribar a ser espais de referència urbana. La nova Postdamerplatz neix per la necessitat d'emplenar el buit produït en un sector proper al mur, al sud de la Porta de Brandeburg i de recuperar un dels centres d'activitat històrica i mítica de la ciutat. És el projecte estrella del nou Berlín però en ell s'acusen els defectes d'un capitalisme abusiu. L'Alexanderplatz també és conseqüència de la reunificació i de la necessitat d'aquesta en trencar amb el passat comunista. L'espai central del Berlín-est és reprojectat a través d'un concurs, on una de les idees essencials és canviar la configuració urbana del lloc a través de modificar l'espai

³⁶ F. ZWVOCH (ED). *Capital Berlin*. Hauptstadt Berlin, 1994.

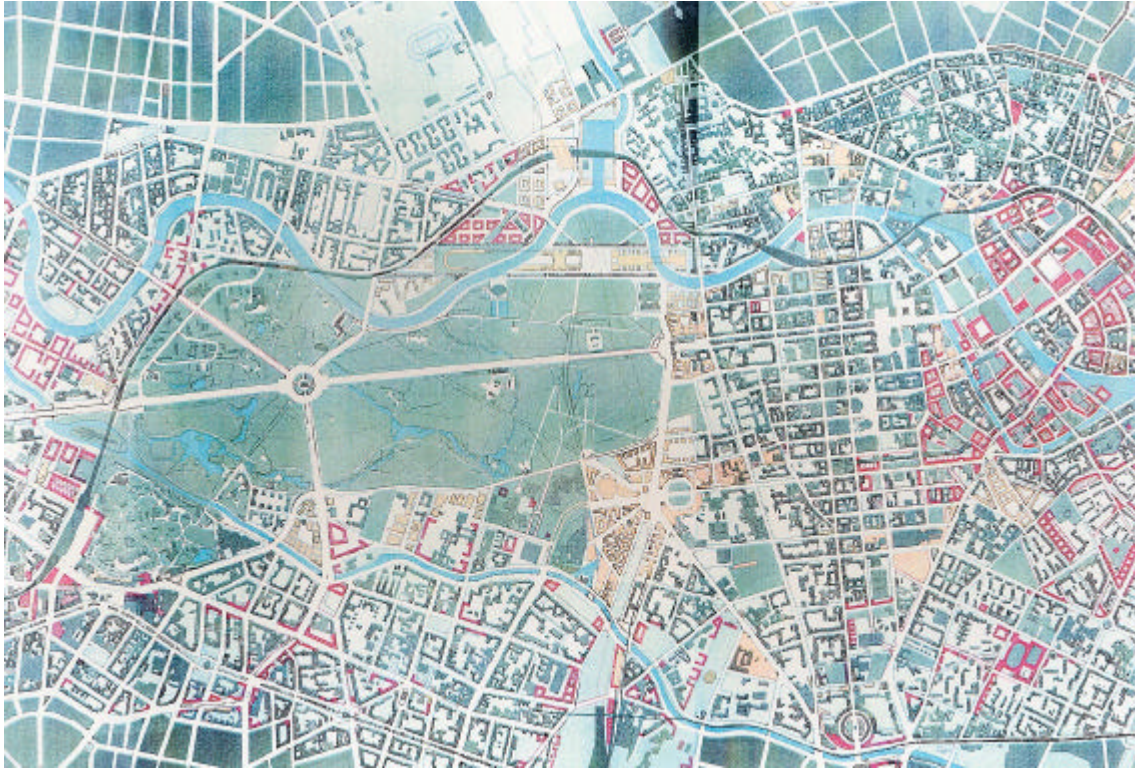
públic. Això és de gran interès ja que demostra de manera directa com l'espai urbà té ideologia i que aquesta va acompanyada de forma arquitectònica.

La ciutat dispersa

Tot sovint ens hem referit a ciutats en les que domina un centre compacte i que s'han desenvolupat a través de creixements distints fins arribar a la perifèria. Aquests desenvolupaments s'han fet usant les eines tradicionals de composició, eines que estan lligades a unes proporcions urbanes precises. La manca d'aquests instruments quan l'especulació del sòl s'ha imposat al disseny de l'arquitectura de la ciutat ha estat la conseqüència directa de la creació de barris marginals. Altres vegades, a ciutats on la història no és gaire present s'han proposat les infraestructures com mètode de composició urbana, cosa que ha demostrat la seva total ineficàcia. Berlín no és cap d'aquest tipus de ciutats, la dispersió dels teixits, de les activitats i la incorporació de la natura han proposat una ciutat lligada al territori.

El plànol de Berlín és significatiu per la seva morfologia. El que primer veiem és una disgregació dels teixits centrals edificats que de manera proporcional augmenta quan més ens allunyem del punt central geogràfic. Berlín és com un univers en expansió, el Big Bag intern ja s'ha produït per tant en els confins tenim una menor densitat de matèria. En el que és podria denominar perifèria podem observar com realment és produeix un respecte meticulós per la natura i els seus elements que s'incorporen a la ciutat com un fet normal. L'aigua i el bosc són presents en tot el territori, de manera constat emplenen tots els buits, llocs no edificats per voluntat pròpia del model. Ja que la ciutat Berlín està composta en gran part per àrees centrals disperses i limitades, no precisa d'una continuïtat obligada en els teixits construïts. L'espai de discontinuïtat serà el lloc natural i aquest tindrà la capacitat d'emplenar la ciutat i ser el seu lloc públic fonamental.

Berlín és el que podríem denominar una ciutat policèntrica, un territori d'activitats discontinues, però on és mantenen relacions diàries i obligades. No és Berlín una àrea metropolitana com és el cas de la Regió de Barcelona, si més no presenta la mateixa fisonomia. A Barcelona trobem ciutats i àrees naturals juxtaposades que per necessitat i proximitat és veuen obligades a compartir un territori comú. A Berlín és el territori el que defineix el lloc i al que se li ha incorporat la ciutat, de tal manera que s'ha assolit una assimilació comuna que beneficia als medis urbà i natural. La dispersió de Berlín no és casual és realment integració i potser equilibri.



La geografia de Berlín és singular, hi ha pocs assentaments que disposin d'un territori amb tanta riquesa natural i que hagin sabut incorporar-la amb tanta facilitat al fet urbà.

Des de les Siedlungen fins a projectes més contemporanis de l'IBA, sempre la naturalesa ha estat present a la ciutat. No com un fet puntual com és a Londres, sinó com una cosa essencial i continua dintre del territori urbà.

El Tiergarten és el gran parc de Berlín. Un espai allunyat dels projectes paisatgístics anglesos o francesos que cerca l'osmosi geogràfica per definir-se com un lloc, una gran escena o potser un bosc, amb els atributs del paisatge proper. Amb facilitat el Tiergarten absorbeix altres elements, carrers, de Berlín. La composició de la ciutat no cerca models tancats sinó que incorpora tots els elements urbans a una ciutat oberta i contemporània.



El carrer major de Berlín és l'Unter den Linden. És un sistema lineal i central expansible idoni amb la forma i mètode d'ocupació del territori.

Berlín és una ciutat d'activitats disperses on és difícil precisar sols un centre teòric. Les centralitats de la ciutat és troben localitzades de manera discontinua produint un efecte de redistribució urbana de llocs centrals.





La morfologia del plànol de Berlín és interessant. Observem una dispersió dels teixits edificats que augmenta quan més ens allunyem del punt geogràfic central. A la vegada que és produeix una continua incorporació del verd. Berlín és com un univers en expansió. La discontinuïtat de les edificacions és proporcional a l'expansió del sistema, l'espai buit esdevindrà el lloc natural i aquest tindrà la capacitat de lligar la ciutat.

A Berlín és el territori el que defineix el lloc i al que se li ha incorporat la ciutat, de tal manera que s'ha assolit una assimilació comuna que beneficia als medis urbà i natural. La dispersió de Berlín no és casual és realment integració i potser equilibri³⁷.

³⁷ *Berlin. Landschaftsprogramm. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, 1994.*

LOS ANGELES

Pràcticament res en queda avui de: El Pueblo de Nuestra Señora la Reina de los Angeles de Porciúncula, fundat pels espanyols al 1781. Los Angeles és un territori on la vida d'un edifici és sols de dècades i la conservació i renovació de l'arquitectura històrica és una cosa insòlita. El reciclatge urbà no és conegut i l'ocupació continua del territori és el mètode del desenvolupament urbanístic.

Si Londres era una molt acceptable combinació de pobles amb un gran centre urbà. Los Angeles és una sèrie d'aglomeracions dividides per funcions i mancades de dimensió humana, on s'ha eliminat la vida pública i les estructures que ella necessita. Sovint és denominada la Ciutat d'Enlloc, ja que els seus barris no són més que ghettos comercials, industrials, residencials o financers... cosa que representa un elevat cost social per l'individu, que en aquest cas no se'l pot considerar ciutadà.

Los Angeles és un lloc artificial basat en l'auge econòmic americà. On la immediatesa és sempre present, tant en l'arquitectura com en la forma de viure. La segregació econòmica és sovint una eina de composició urbana en detriment d'altres cultures més properes al fet social i urbà.

Avui dir Los Angeles no significa parlar d'una ciutat, ni tant sols d'una metròpolis. És una extensió il·limitada d'edificis dispersos, sobre la que hi ha una espectacular teranyina d'autopistes, i on s'evita qualsevol referència a traces geomètriques o xarxes prefixades. Les vies de comunicació produeixen un efecte separador i invasor que provoca sovint forts desequilibris. Que tal vegada podrien ser compensats si existissin sistemes d'espais urbans o de transports públics eficaços... Caldria definir que és Los Angeles, però potser el seu valor és la impossibilitat de fer-ho. Tant sols és pot constatar com una àrea on el centre ja no representa la veritable ciutat i on la perifèria no és un lloc de circumstàncies excepcionals i marginals³⁸.

La confusió entre el centre i la perifèria és una constant. Dir ciutat és moltes vegades sinònim d'espai propici per la delinqüència i del que cal fugir amb la seguretat del cotxe privat fins arribar a les fortaleses que proporciona l'arquitectura. Edificis de confort interior i que si tenen una posició propicia veuran el paisatge com un lloc ideal, sofisticat i cinematogràfic. A Los Angeles l'espai urbà és un buit hostil que sols és pot recorre amb l'automòbil i amb ell serem capaços d'arribar als espais interiors i privats, els llocs vàlids.

La manera millor d'entendre Los Angeles és arribar amb avió. Així és com prova com el Desert de Mojavé és transforma en un seguit de cases autònomes, que ocupen un territori amb una superfície de més de 10.500 km². On hi viuen uns 15 milions d'habitants, si prenem com referència Los Angeles County, àrea on s'inclou Los Angeles i Long Beach. És impossible confondre Los Angeles amb una ciutat, encara que teòrics contemporanis ens parlin del fet urbà com un espai discontinu, on no són precises les estructures tradicionals que conformen els sistemes d'espais urbans. Aquest territori demostra com són de supèrflues

³⁸ A&V. *Monografías de Arquitectura y Vivienda*, num. 32. *Los Angeles*. Edita AviSa, Madrid, 1991.

les teories que pretenen que la ciutat d'avui camina cap un espai perifèric. On el valor recau en alguns edificis que podríem comparar amb els icebergs ja que sobresurten de la marginalitat com l'únic valor comú. Deixar la construcció de la ciutat a l'especulació econòmica i a l'individualisme és un error fonamental ja que dintre de la definició de ciutat hi trobem el fet social com un dels caràcters bàsics. Una ciutat precisa d'estructures lògiques de suport, l'absència d'elles denota la manca d'urbanitat, per tant la manca de ciutat. No és pot confiar tampoc amb la tècnica arquitectònica com eina i ideologia capaç d'unificar el món i crear una nova ciutat.

La manca de límits urbans no és com en el cas de Venècia un fet d'adaptació territorial, sinó un que denota individualisme i manca de cohesió urbana. L'ocupació suburbana que en molts casos és el territori de Los Angeles, produeix espais buits d'activitat, llocs on és fàcil construir artefactes de falsa i temporal centralitat, que estaran connectats a les autopistes. Aquests llocs fets bàsicament pel consum, o per produir aquest, tenen espais elementals interiors que podríem confondre amb espais lliures, però mai amb espais urbans. Ja que realment no són més que espais lliures urbanitzats i deslligats del fet urbà que és la ciutat. És aquí on és comprova com la qualitat d'aquestes arquitectures està immediatament lligada a una rendibilitat econòmica passatgera.

La forma de la ciutat no té importància, ja que no és necessària. La forma és la geografia original, el desert sense fi. Les edificacions són sols una capa de sorra, si volem tecnològica, més sobre el territori, una de continua, amb alguns punts singulars, com si fossin dunes o oasis. El paisatge té la voluntat de distanciar-se de la natura i redefinir una altra realitat territorial.

En un territori com el de Los Angeles és imprescindible la ràpida mobilitat, ja que el que interessa és el desplaçament eficaç entre dos punts d'activitats distintes, sense importar la distància que els separi. En base a aquesta premissa s'estableixen unes xarxes d'autopistes segregades dels teixits urbans que configuren una de les principals imatges urbanes. És aquí on identifiquem el caràcter de Los Angeles, basta mirar un plànol per comprovar-ho. El primer que veiem són les autopistes dibuixades com elements essencials del territori, amb mes gruix o color, i amb un nombre que les identifica, després els noms de les àrees més significatives, com Pasadena, Beverly Hills, Long Beach... En un segon terme, i sols en els plànols més detallats, hi ha xarxes de carrers, on és poden indicar alguns elements singulars. La diferència amb un plànol d'una ciutat europea és clar, allò essencial no és el teixit urbà és el sistema d'accessibilitat. Los Angeles és una ciutat suburbi qualificada i aquesta té una provisionalitat, al contrari de la ciutat europea.

Los Angeles és bàsicament una successió de nuclis d'activitats específiques, perifèries i espais centrals. Podríem parlar de tres escales elementals i una general. La primera aquella que configura les àrees tancades, ghettos, que són els autèntics nuclis urbans però amb predominància d'ús exclusiu, com Venice o Hollywood... Una segona escala està composta pels terrenys perifèrics entorn de les primeres, on és desenvolupant activitats marginals i freqüentment criminals. L'amplitud d'aquests sectors propicia l'edificació dels anomenats icebergs, edificis o complexes d'ús central, que generen activitat puntual i que són la tercera escala urbana, exemples en són Disneyland o el Museu d'Art i

Centre Comercial de Santa Monica... Per sobre aquest sistema disgregat és necessària una xarxa d'autopistes com una infraestructura de caràcter general i lligam territorial que a més ens remet a l'escala d'aquest darrer.

Nuclis Urbans o Ghettos ?

És fa difícil parlar d'espais urbans o estructures generals d'aquests a Los Angeles³⁹. Tampoc podem fer un diagrama precís ja que la forma és canviant, quasi metamòrfica, i no obeeix a regles precises. La segregació de les funcions de la ciutat, portada a l'extrem, a produït barris que tenen formes concretes per tal d'assimilar l'ús que els hi pertoca. A través de l'anàlisi parcial d'alguna d'aquestes podem començar a entendre les diverses situacions de Los Angeles i comprendre els valors d'aquest territori. Així com captar les seves capacitats de fascinació que han permès una agrupació d'aquestes enormes dimensions. Així com esdevenir un model teoritzable inclòs pels més rebecs a comprendre'l.

El Downtown de Los Angeles és el fracàs del mite de la ciutat americana central. Una àrea de gratacels d'ús administratiu, financer i comercial. Aquest barri està delimitat per tres autopistes: Santa Ana al nord, Harbor a l'oest i Santa Monica al sud, per tant té una bona accessibilitat perifèrica. Avui tota l'àrea és una successió d'edificis envellits, amb alguns solars buits, que serveixen d'aparcaments i que sols tenen valor per la seva possibilitat d'edificabilitat privada.

Els carrers del Downtown són un reflex de la situació del lloc, són espais que sols són utilitzats per circular, per moure's. La importància de la ciutat no està en l'espai públic sinó en l'edifici i el viari existeix ja que és un lloc necessari. L'únic espai públic està en el Civic Center, lloc de trobada dels edificis administratius, i en ell és fa evident la penúria i desídia del lloc urbà a Los Angeles. Tot i ser un lloc de dimensió considerable i espai enjardinat, no té cap valor estructural sinó residual, és sols un lloc de traspàs entre el carrer i l'administració. El sector públic és mostra prudent i conservador per no tenir-se que justificar.

L'absència d'inversió en l'espai urbà ha generat una no utilització del carrer com a lloc d'estar i l'hi ha tret molts dels seus valors que l'han portat a ser sols un lloc de pas obligat. Per tant la seva secció serà la tradicional: dos voreres i una calçada central, sempre és prioritzarà aquesta, ja que l'ús bàsic serà per l'automòbil. En el moment que les edificacions han perdut el seu atractiu inicial el barri ha entrat en una espiral de marginalitat que converteix el Downtown en pura perifèria. La solució americana al problema és la construcció de nous gratacels propers el primer centre que constitueixen el New Downtown. Una nova àrea central i segregada de la ciutat, amb difícils accessos, i un lloc on és proposa una gran esplanada urbanitzada com espai previ de relació obligada a les edificacions. Un altre cop s'ha confós l'espai urbà amb

³⁹ *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme, num. 184. LA to NY. COAC, Barcelona, 1990.*

l'espai lliure urbanitzat, aquest darrer és sols una luxosa estafa visual que no pot generar millora urbana i que sols produirà un altre espai mancat de finalitat en el moment que la inversió sobre la propietat privada s'esgoti.

A uns trenta quilòmetres al nord-est del Downtown, accedint per la Pasadena Freeway arribem a Pasadena. És una ciutat completament oposada al centre abans descrit. S'organitza sobre un eix principal, de manera lineal, amb edificis de dos o tres plantes amb moltes botigues a la planta baixa. El Bulevard Colorado, és un carrer de dimensions exagerades, si tenint en compte l'alçada de les edificacions i la densitat d'ús que suporta. Quatre generosos carrils de circulació i dos escasses voreres que permeten alguna ajustada vegetació. Tot i ser el carrer major del barri és torna a prioritzar el trànsit, cal esmentar que el bulevard no és més que un fragment d'una antiga carretera perpendicular a la costa i que ens pot portar de San Francisco a Phoenix, aquesta funció avui ha estat traspasada a una autopista lateral. Pasadena és un dels pocs llocs que respira urbanitat, tal com l'entendem a Europa. La resta de la ciutat és una degradació del model central, per sortir del bulevard utilitzem habitualment passatges que ens porten a una segona línia d'edificis pitjors tant en qualitat com ús. I així de manera successiva fins que la ciutat té que canviar o esdevenir marginalitat i és converteix en una luxosa i perifèrica ciutat-jardí.

Agafant més autopistes en direcció nord-oest trobem una altra àrea completament distinta a les anteriors, però igualment especialitzada. En aquesta destaca el luxe continu de l'espai públic per sobre les consideracions urbanes més elementals. La ciutat és pur paisatge i aquest és vegetació. Els carrers tornen a ser els únics llocs públics però degut a la seva forma són més una altra vegada espais de pas qualificat.

El Bulevard Santa Monica a Beverly Hill és un carrer sense façanes, amb edificis de luxosa d'arquitectura eclèctica que s'aparten del viari. S'estableix una degradació d'usos, del públic al privat que determina la secció del vial. La calçada té un altre cop una amplada desmesurada però sens dubte justificable per l'ús. És un lloc per circular lentament amb espectaculars vehicles o per emocionar-se contemplant la fascinació del diner i dels mites. Les voreres estan plenes de vegetació, sovint palmeres, després més franges de gespa i una tanca, física o psicològica, darrera de la que troben mansions imponents.

A la costa, del Pacífic, hi ha Venice. És una petita estació balnearia construïda a principis del segle XX, per un magnat del tabac que volia imitar romànticament la Venècia italiana. La ciutat té una cinquantena de quilòmetres de canals i un següent de modestos habitatges unifamiliars. El seu interior no passa de ser sols una anècdota, però el front marítim és potser l'únic espai públic de valor urbà a Los Angeles.

En una ciutat on la individualitat és essencial així com la gran infraestructura és fa rar trobar llocs contraris al seu esperit. No és el

disseny de la costa una peça clau, ja que és parteix del reconeixement d'un fet geogràfic, l'oceà i la platja, com element definidor. És l'ús sofisticat d'aquest indret el generador del lloc. Evidentment el funcionament és fa de manera lineal, a través d'àrees diafragmàtiques. Primer la Carretera de la Costa del Pacífic, espai que comparteix l'escala del lloc, com eix de connexió però no de desenvolupament urbà. Després una segona línia composta per edificis, baixos d'una o dos plantes amb usos diversos lligats a l'oci o a residència. Com tercer espai trobem un passeig, únic dels espais projectat com un conjunt. Aquest no és pot entendre sols com un vial per deambular, ja que presenta diversos eixamplaments on si poden ubicar: gimnasos al aire lliure, pistes de patinatge, parterres de gespa... Que el converteixen en un lloc qualificat i d'equipament a més de ser el traspàs entre la ciutat i la mar. Finalment l'espai natural, sorra i aigua.

Aquesta utilització de la franja marítima com a lloc públic és freqüent a moltes ciutats, així com el disseny en franges successives que proposen usos distints i un traspàs ordenat entre l'àrea urbana i la natura. A Barcelona s'ha utilitzat un sistema similar, la gran diferencia recau en el grau de disseny del lloc. A Venice sembla no existir a Barcelona és sempre present.

Les infraestructures

Les autopistes⁴⁰ gratuïtes són les peces claus de la mobilitat de Los Angeles. Són llocs segregats de la ciutat i sempre tangents als seus barris, tot sovint a més estan elevades sobre ella. Són autèntics canals sobredimensionats per ús exclusiu del trànsit privat i alguns pocs autobusos. Des d'elles i a través de la senyalització s'accedeix a les ciutats de Los Angeles. Algunes de les perspectives millors del territori les tenim circulant a moderada velocitat per elles, per exemple: si és vol comprendre la dimensió del Downtown, així com la seva posició i forma, tenim que fer-ho des d'aquest sistema; el mateix passa si volem conèixer l'àrea costanera i el port de Long Beach. Les Freeways tenen la virtut d'estar proporcionades de manera global al territori i no als seus edificis o barris.

La ciutat contemporània precisa sense cap mena de dubte d'infraestructures. El problema recau en l'assimilació d'aquestes a la ciutat o a l'inversa. Los Angeles ha utilitzat vies de circulació segregades com elements capaços de generar creixements urbans i relligar el nou territori edificat. Tanmateix aquestes no han estat capaces d'assumir el paper de l'estructura urbana tradicional que tant bons resultats ha donat a moltes ciutats. El resultat a estat un espai dispers i disgregat amb fortes mancances, però fàcilment teoritzable com mite de la ciutat del futur.

Si comparem aquest sistema amb el de Londres observem una diferencia fonamental. A Los Angeles l'infraestructura viària, l'autopista, no canvia mai en tot el seu traçat, li és indiferent la seva posició interior o exterior, és un canal

⁴⁰ F. GODARD. *La ville en mouvement*. Découvertes Gallimard 410, Baume-les-Dames, 2001

maximitzat i continu, per això té que ser segregat. A Londres hi ha una degradació i adaptació del viari principal a la ciutat. L'anella exterior, és una autopista comparable a qualsevol freeway, però si ens aproximem als espais centrals urbans és produeixen canvis successius que faran que finalment l'autopista sigui un carrer de la ciutat. Els carrers no deurien ser mai carreteres. Per aconseguir aquest efecte el trànsit s'ha anat diluint en part dintre dels teixits urbans. A Los Angeles això és inconcebible ja que el teixit urbà és un residu, que podria ser eliminat si trobéssim com fer-ho, el pas teòric hauria de ser directe entre l'autopista pública i l'edifici privat, la resta és sols un defecte, una circumstancia obligada.

Tot i la necessitat evident de les infraestructures urbanes, és fa precís trobar el punt d'equilibri d'aquestes amb la ciutat, sinó hi ha un decantament cap a la confusió del medi urbà que pot anular la raó de la mateixa existència de la ciutat⁴¹.

⁴¹ Casabella, num. 553–554. *Sulla strada / About roads*. Ed. Electa Einaudi Mondadori, Milano, 1989.



És fa difícil parlar d'estructures d'espais urbans generals a Los Angeles. La segregació de les funcions és una realitat que està acompanyada per la segregació del barris. Cada àrea té el seu esquema propi tant en edificació com en la vialitat. Aquesta és imprescindible pel funcionament de la ciutat, a la vegada que és una peça clau en la definició del seus caràcters.

El New Downtown, Pasadena, Beverly Hill o Venice són clars exemples de llocs distints que no necessiten de relació alguna, sinó fos perquè Los Angeles vol també ser una ciutat.



Les autopistes gratuïtes són les peces claus de la mobilitat de Los Angeles. Són llocs segregats de la ciutat i sempre tangents als seus barris, tot sovint a més estan elevades sobre ella. Són autèntics canals sobredimensionats per ús exclusiu del trànsit privat i alguns pocs autobusos. Des d'elles i a través de la senyalització s'accedeix a les ciutats de Los Angeles. Alguna de les perspectives millors del territori les tenim circulant a moderada velocitat per elles, per exemple: si és vol comprendre la dimensió del Downtown, així com la seva posició i forma, tenim que fer-ho des d'aquests sistema, el mateix passa si volem conèixer l'àrea costanera i el port de Long Beach. Les Freeways tenen la virtut d'estar proporcionades de manera global al territori i no als seus edificis o barris⁴².

⁴² Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme, num. 184. LA to NY. COAC, Barcelona, 1990.

SAN FRANCISCO

La posició geogràfica és un fet determinant per San Francisco. La ciutat està situada en l'extrem d'un istme, en posició central entre les Badies de San Francisco i San Pablo, que defineixen un espai longitudinal d'aigua, d'uns 80 quilòmetres de llargada per uns 15 d'amplada mitja, cosa que representa una lamina d'aigua de 1.200 km². La ciutat també té una gran àrea que dona front a l'oceà Pacífic. L'àrea urbana d'avui s'estén al llarg de la façana litoral de la Badia de San Francisco, definit un continu. D'on és poden indicar tres fortes polaritats: al sud, en un vèrtex del sistema l'Aeroport Internacional, la ciutat a l'oest entre l'Oceà i la Badia, i a l'est la Universitat de Berkeley. Entre aquests punts d'atracció hi ha diversos pobles que configuren un travat sistema metropolità.

San Francisco, ciutat, té sols uns 800.000 habitants. Tanmateix, és pot parlar de tres àmbits territorials. El primer és la ciutat central, el segon les ciutats físicament unides a ella, amb una població estimada 1.7 milions de persones, i com tercer el continu urbà del litoral de la badia que manté relacions directes i diàries i que representa un total de més de 5 milions d'habitants, àrea on s'inclouen San Francisco, Oakland i San José.

Com a Los Angeles, San Francisco té una potent infraestructura viària composta per una doble anella el·líptica d'autopistes. Una pròxima a la Badia i una segona, concèntrica, en el límit exterior de l'àrea metropolitana. També hi ha una sèrie de ponts que creuen la Badia de manera perpendicular al sistema de circumval·lació. Tot i ser vies segregades de circulació, tant la posició respecte els teixits com en els accessos, és respecta el fet urbà i és cerca un equilibri amb aquest. És important veure com tot el sistema interpreta la geografia del lloc i la posició de les ciutats, al contrari que a Los Angeles on hi havia una total gratuïtat respecte al territori.

A l'any 1.700, a l'àrea de la Badia hi havia unes 7.000 persones agrupades en uns 70 petits pobles. Avui San Francisco és una ciutat de barris amb usos precisos, però que tendeixen a l'expansió i a la interrelació. Els barris tenen estructures definides, habitualment xarxes ortogonals com a patró bàsic i algun element central, carrer principal, plaça... En un principi els barris és juxtaposen encara que les xarxes poden prolongar-se per esdevenir teixits de ciutat. Això és essencial dintre d'una mateixa traça diagramàtica poden aparèixer àmbits especialitzats, però aquests fàcilment poden expandir-se i sobreposar-se a d'altres.

La ciutat està composta en un primer terme per un teixit ortogonal molt uniforme. Aquest té dos particularitats bàsiques: la primera és que pot canviar la seva orientació si això millora les condicions d'adaptació i urbanització del barri. Aquest sistema d'adaptació provoca trencaments o desplaçaments de la retícula que podem semblar anàrquics i que tenen que ser cosits amb vials especialitzats, espais verds o fets topogràfics singulars. La segona particularitat és la simplificació espectacular de la xarxa respecte del fet topogràfic, casí una ignorància, o millor un volgut oblit, d'aquest. La retícula urbana base és posiciona com una manta sobre el territori natural, recordem que San Francisco

té 7 turons, ignorant completament aquests fets geogràfics, sols si són d'una magnitud excepcional ells poden trencar el teixit i aparèixer com un punt elevat i singular, per exemple el turó del Twin Peaks Park. Això produeix un curiós efecte d'ondulació del territori urbà que caracteritza en gran manera San Francisco i que sovint és la seva imatge més cinematogràfica.

La ciutat a través d'aquest sistema té una xarxa base artificial, la retícula. Però que ens pot recordar al sistema natural utilitzat en els canals de Venècia. Per sobre d'aquest element primari s'utilitza un puntejat de buits interiors que esdevenen places ajardinades, similar a la proposta dels squares de Londres. Aquest segon element de composició urbana té una frescor i simplicitat exasperants ja que pot arribar a límits extrems i esdevenir un parc, com és el Golden Gate Park. A aquesta superposició d'elements de composició urbana ens apareixen alguns carrers amb caràcter principal, altre cop definits com elements bàsics del sistema, ja que representen peces claus de la mobilitat, així com elements capaços de definir fronteres franquejables.

San Francisco és una ciutat amb més de 50 quilòmetres de costa, si sols tenim en compte el sector central. L'àrea oest, la Badia, és on hi ha el port, a resguard de l'oceà. En el sector nord hi podem trobar alguns dels espais d'ús més lúdic, com és el parc del Presidio o especialment l'àrea del Fisherman's Wharf. A la façana oceànica és on hi veurem els espais més oberts, parcs o elements costaners quasi naturals.

San Francisco és una ciutat extensa que voldria ser uniforme i potser compacta. També és una que respecta el mode de viure americà, intentant mantenir l'especialització en els barris però a la vegada disgrega les activitats d'aquests. És, sens dubte una ciutat que està a mig camí d'Europa, com ho és també Bòston, però que al contrari d'aquesta té una frescor i vitalitat envejable.

La ciutat dels llocs

San Francisco és una ciutat de llocs, i això és una de les seves característiques essencials, tot i intentar mantenir una uniformitat estratègica mínima en el que podríem denominar el substrat base. Els llocs seran els elements de referència, les peces que faran habitable el territori i les que utilitzarem com elements d'arrelament. El Golden Gate Bridge és un bon exemple d'això. Evidentment és sols una colossal obra d'enginyeria, del 1937. Però el pont esdevé un emblema urbà, un lloc d'atracció ciutadana indiscutible i identificador. Tot i ser un element que connecta San Francisco amb la península de Marin, una via per on cada dia hi circulen més de 100.000 vehicles, és també una passarel·la – mirador. La doble funció, trànsit i contemplació del panorama, és la capacitat que dona valor de lloc al pont i el transforma en un espai urbà.

En l'àrea nord de la costa trobem l'antic port, el Fisherman's Warf, un dels punts de màxima concentració d'oci de la ciutat. Els molls han estat llibertats dels usos tradicionals, així com algunes de les antigues edificacions i el lloc avui és un recinte obert amb restaurants, botigues... No és ni per la seva urbanització, ni per la seva estructura, un espai

important, ho és per la capacitat de reunió i per la possibilitat d'ésser un observatori de la natura. L'antic port no representa cap aportació al disseny d'aquests espais, quasi imprescindibles a moltes ciutats, ni tant sols els Piers són llocs singulars, encara que tenen unes excepcionals possibilitats físiques. La recerca de l'activitat pública urbana no és fa a través del disseny de l'espai, com és faria a una ciutat mediterrània, és fa sols a través de la implantació d'activitats econòmiques lligades a l'oci i principalment al consum. L'aplicació del model americà privat és clara, però aquest entra en contradicció forçada ja que necessita de l'espai de la ciutat per desenvolupar-se. La urbanització mínima del lloc públic per tal de donar preferència a les activitats privades del seu entorn és un error ja que resta qualitat urbana a la ciutat i li atorga una precarietat innecessària.

Washington Square és un espai urbà entès com a tal. La seva forma i configuració s'ha mantingut casi intacta des de fa molts anys. Va ser als anys 50 i 60 punt de trobada dels moviments beat i hippie. La plaça està situada al peu de Telegraph Hill, turó on avui hi ha tallers d'artistes i viles luxoses. L'espai té uns 10.000 m². Al seu entorn hi trobem edificis baixos i l'església dels Sants Pere i Pau, una de les seves cantonades està seccionada per la Columbus Avenue. La plaça està feta a mode de square públic, és dir és una plaça ajardinada. El disseny és quasi un retall perdut de la natura, dos masses d'arbres als laterals, un paviment continu de gespa i alguns camins que ens porten de les cantonades cap el centre. És un lloc idoni per ser l'escenari casual d'una revolució passiva i mística, l'espontaneïtat del lloc està d'acord amb les improvisacions del seu ús⁴³.

La Columbus Avenue és un carrer de quasi dos quilòmetres de longitud. Està situat al nord de la ciutat i és una diagonal que transcorre de manera eficaç sobre una xarxa ortogonal. És també la representació urbana d'un fet topogràfic ja que és la vall que transcorre entre els turons de Telegraf Hill i Russian Hill. Per tant és una línia de desguàs i això li dona força. El carrer ens porta del Financial District al Fisherman's Wharf. Com també passava a Katmandú aquesta via és més que una avinguda és un lloc, un barri lineal, on si ubiquen cafès, restaurants, clubs... i part de les activitats del barri italià, per arribar a ser el seu carrer major. La seva activitat converteix la traça de la via en un espai vital de la ciutat, i tot, i ser estranya al teixit bàsic, ella esdevé un espai de màxima polaritat a través del que barris aïllats poden confluïr i conviure.

Tots tenim al cap una imatge de San Francisco, potser és la imatge que ens va donar Hitchcock a la pel·lícula *Vertigo* i aquesta ens ve al recordar els carrers, per on insistentment és mouen els personatges. Minut 17: James Stewart espera llegint el diari a l'interior d'un cotxe, al carrer Mason cantonada Sacramento. Al mateix cor de Nob Hill, turó de 103 d'alçada i luxós barri d'apartaments i hotels. Kim Novak surt del bloc

⁴³ J. KEROVAC. *Los subterráneos*. Anagrama, Barcelona, 1993.

d'habitatges del xamfrà, agafa un cotxe, passa per davant de l'Hotel Fairmont, gira a l'esquerra i baixa pel carrer California. A partir d'aquest moment San Francisco és mostra a través d'una pausada persecució, pels ondulats carrers que ens porten a llocs de la ciutat: la Misión Dolores, al Museu, al Lincoln Park... fins al minut 30 on és retorna a l'inici de l'escena, i és tanca l'itinerari. Han estat 14 intensos minuts, on és mostra la clau de l'argument, però també on és detalla l'escena d'aquest. Tot seguit un fort contrast una vista general del Telegraph Hill, des d'una finestra... Al minut 51, és repeteix la situació, aquesta vegada el primer gir és a la dreta, després de l'Hotel. Altre cop els carrers de la ciutat, amb cotxes aparcats als dos costats, circulació continua i vies de tramvies, sempre perspectives llunyanes a l'horitzó... Minut 85, altre cop la mateixa cantonada i els mateixos carrers. Abans una escena, segurament des de Twin Peaks ens ensenyava una panoràmica de la ciutat. Aquesta manera d'entendre San Francisco és eficaç, vistes de la globalitat d'un territori tranquil i ondulat, referències llunyanes i la vialitat continua com aspectes parcials, i tot això superposat ens defineix la realitat de la ciutat i les seves capacitats.

Golden Gate Park

Al 1860 s'inicien les obres del gran parc de la ciutat sobre uns terrenys marginals on hi havia dunes de sorra. La ciutat s'havia desenvolupat sobre la Badia i l'oest, l'àrea sobre l'oceà era sols un projecte. La dificultat del terreny obliga a una execució lenta, però a l'entorn del 1876 ja és un lloc popular. La forma actual prové d'un segon projecte fet per un paisatgista escocès, John McLaren i de les obres fetes al 1894 pel desenvolupament de la Midwinter International Exposition⁴⁴.

El parc es troba a l'oest de San Francisco, inscrit dintre la xarxa reticular dels barris de Richmond i Sunset. Està situat de manera perpendicular a l'oceà i té forma rectangular, 800 metres d'ample per 5 quilòmetres de llargada. Ocupa la superfície de 212 illes, és dir unes 410 ha. El Central Park a Nova York ocupa l'espai de 159 illes i té una superfície de 340 ha.

El parc està fet al mode angles, és dir cerca una recreació controlada de la natura. Però presenta diverses diferències amb la seva font d'inspiració, si un parc a Londres té que provocar les sensacions de l'ambient rural idíl·lic, el Golden Gate té a més que recrear altres cultures, els móns d'on provenen els nous ciutadans americans. Per aquest motiu no basta amb fer un acurat prat amb arbres i alguna peça d'aigua, és obligat fer una accelerada successió de moments. Tot i que el parc té una composició global i està pensat com un fragment natural, les 5.000 espècies de plantes proposen constantment llocs interiors i distints. Per sobre d'aquests s'utilitza un sistema intel·ligent per denotar unitat de lloc que és la repetició sistemàtica alguns arbres com les acàcies, els eucaliptus i els roures...

⁴⁴ L. BENEVOLO. *Historia de la arquitectura moderna*. Gustavo Gili, Barcelona, 1982.

El parc té dos accessos principals un està constituït per les avingudes Fell i Oak Street que ens porten de manera directa al centre urbà cap a l'est, l'altre al nord és el Park Presidio Boulevard. El parc té també múltiples accessos menors però molt eficaços que li donen una forta integració al teixit de l'entorn. Hi ha una circulació perimetral, però aquesta ja no és una via diferenciada sinó que és sols una mica més important que la de la resta de la xarxa. A l'interior, la seva dimensió obliga, hi ha diverses vies per circular que no representen cap obstacle en la continuïtat del verd. Aquestes estan traçades de mode paisatgístic, és dir proposant recorreguts i amb moltes i innecessàries corbes.

El parc està compost per la successió de llocs amb identitats pròpies que podrien ser peces singulars per si soles que tenen una gran autonomia. Destaquen diversos llacs d'aigua entre els que hi ha el Spreckels Lake, refugi d'aus migratòries. D'entre els jardins trobem el Strybing Arboretum, jardí botànic especialitzat en Àsia; el Shakespeare Garden on hi ha els arbres i plantes citats per l'autor; i el Japanese Tea Garden, peça que perdura de l'exposició i que no té res que envejar a un autèntic jardí oriental, està compost per ponts de fusta, cascades, una pagoda, una casa de te... i més de 200 cireres.

La comparació més evident del Golden Gate Park és amb el Central Park. Són quasi espais contemporanis i tots dos presenten una forma similar com a buit interior a la xarxa urbana. Però mentre a Nova York és un lloc que pertany a la xarxa central de Manhattan a San Francisco és un lateral de la ciutat. Si be, els dissenys tant en forma com d'espais i continguts són comparables, podem veure dos diferències substancials en l'entorn i l'ús. A Nova York l'entorn és un mirador del parc, els edificis creen una façana a escala del parc i limiten l'espai, a San Francisco el parc no és més que una substitució de l'edificació per tant aquesta no s'immuta i manté la seva proporció amb la xarxa urbana i no amb el parc. L'ús és també radicalment oposat a Nova York, el verd és pròxim a una ciutat dura i aquesta l'ocupa massivament provocant una sobreactivitat, a San Francisco la natura és accessible i pròxima i la ciutat és amable per tant el Golden Gate Park és un espai d'usos alternatius, on no és obligatori arribar. Per altra banda la ciutat disposa d'espais comparables en qualitat i dimensió cosa que a Nova York no és dona. Això provoca una desvinculació del parc a les activitats directes urbanes i esdevé un espai on anar, si és vol, annexa a ella comparable a molts parcs de ciutats xineses.

Les diversitats de les xarxes

Habitualment entenem per xarxa urbana una estructura complexa i extensa amb unes lleis pròpies i que té la capacitat d'ordenar el territori. Si be, aquesta definició és certa en una visió més amplia els elements que componen una xarxa són qualsevol sistema capaç de determinar la ciutat, independentment de la seva forma i mida, sovint el sistema té la capacitat de la reiteració. Atenen a la seva morfologia podríem parlar de xarxes geomètriques, orgàniques, naturals, elementals... És pot establir independentment de la forma del

diagrama de les xarxes urbanes dos sistemes d'aquestes per dibuixar la ciutat, la superposició i la juxtaposició.

Les xarxes de superposició són esquemes que proporcionen una gran riquesa urbana. Necessiten lectures complexes, ja que són pròpies de ciutats on hi ha diversos nivells, estrats, d'activitat i forma. Generalment la superposició és dona a ciutats compactes i històriques. Les ciutats del mediterrani en són exemples clars d'aquesta manera de fer.

El segon model, la juxtaposició, produeix ciutats extenses. I el trobem amb més facilitat a llocs de nova creació o de transformació radical. El model urbà nord-americà n'és un exemple.

En la ciutat contemporània poden ser presents qualsevol dels dos models. En el primer model hi ha sovint dificultats d'actualització i és té que fer treballs precisos de cirurgia en els teixits consolidats per tal d'inserir nous usos i mantenir els aspectes tradicionals. En el segon hi ha una gran facilitat d'incorporació i transformació, tot i això el problema principal recau en la disgregació, atomització, de la ciutat i en la pèrdua dels valors d'aquesta com fet col·lectiu.

Les xarxes, no són més que estructures, per tant són pròpies de l'organització natural de la ciutat i la natura. La simplificació automàtica d'aquestes provoca un atemptat contra el seus valors més elementals. Els diagrames no poden ser sols un simple dibuix ordenador del territori, sinó que tenen que compartir coses comunes amb ell i amb l'entorn que volem crear. San Francisco és una ciutat amb xarxes juxtaposades, per tant una ciutat extensa, encara que limitada pel fet geogràfic. Ha sabut trobar un sistema alternatiu per qualificar el territori urbà i aquest ha estat la creació de fites urbanes públiques.



Una de les característiques de San Francisco són els seus llocs, ells li donen imatge. Hi ha sempre un substrat bàsic, la xarxa, i uns punts que són la referència en el territori. El Golden Gate Bridge és un bon exemple d'això.

Però és l'espai urbà el lloc essencial i modest que fa de la ciutat un indret humà. La Washington Square és una plaça que ha tingut la capacitat de ser punt de referència d'una generació. Els carrers són també altres imatges de la ciutat, tal com ens demostra Hitchcock a Vertigo. Els llocs són les referències obligades que defineixen les realitats urbanes.





El Golden Gate Park és troba a l'oest de San Francisco, inscrit dintre la xarxa reticular dels barris de Richmond i Sunset. Està situat de manera perpendicular a l'oceà i té forma rectangular, 800 metres d'ample per 5 quilòmetres de llargada. Ocupa la superfície de 212 illes, és dir unes 410 ha. El Central Park a Nova York ocupa l'espai de 159 illes i té una superfície de 340 ha.

El parc està fet al mode angles, és dir cerca una recreació controlada de la natura. Però presenta diverses diferències amb la seva font d'inspiració, si un parc a Londres té que provocar les sensacions de l'ambient rural idíl·lic, el Golden Gate té a més que recrear altres cultures, els móns d'on provenen els nous ciutadans americans. Per aquest motiu no basta amb fer un acurat prat amb arbres i alguna peça d'aigua, és obligat fer una accelerada successió de moments. Tot i que el parc té una composició global i està pensat com un fragment natural, les 5.000 espècies de plantes proposen constantment llocs interiors i distints. Per sobre d'aquests s'utilitza un sistema intel·ligent per denotar unitat de lloc que és la repetició sistemàtica alguns arbres com les acàcies, els eucaliptus i els roures...



San Francisco és una ciutat projectada a través de xarxes juxtaposades. Aquest model urbà és propi de ciutats extenses i de nova creació, com és el cas nord-americà. A San Francisco la xarxa s'ha simplificat per convertir-se en un diagrama que dibuixa una ordenació territorial sols limitada per la pròpia geografia. De totes maneres, és aquí on s'ha trobat també un sistema alternatiu per qualificar el territori urbà i aquest ha estat la creació de fites urbanes públiques. Els llocs són l'eina de traspàs entre la ciutat extensiva i altres models de ciutats més complexos.

CIUDAD DE MÉXICO

Tenochtitlan era la capital de l'imperi asteca. I podia haver estat coneguda com la Venècia del Nou Món, ja que la ciutat estava construïda sobre una illa dintre del llac Texcoco. La seva total destrucció es va produir poc després de la presa al 1521 per les tropes colonials espanyoles i posterior brutal reconstrucció⁴⁵.

Descriure la ciutat d'avui és fa difícil a primera vista, cal iniciar l'anàlisi amb un ordre estricte i potser històric, des del centre cap els límits més exteriors, si és que aquests existeixen. Mèxic és la ciutat sense fi, el lloc on és demostra que la perifèria no té límits. El centre és una xarxa que prové del període colonial i que ocupa tot el territori on hi havia el llac. Entorn d'aquest primer teixit hi ha diversos eixamples, com extensions naturals del casc antic, els més vells es troben al sud i l'oest, fins arribar al Parc de Chapultepec. Aquests sistemes de desenvolupament estan juxtaposats en forma però no en activitats i componen la majoria del territori central, uns 200 km².

Hi ha una infraestructura de carrers bàsics que travessen la ciutat, així com una via de circulació perimetral, traçada a l'oest i sud. L'espai central urbà és creuat per alguns carrers de gran qualitat, com pot ser el Passeig de la Reforma. De totes maneres, la via més singular és la nord-sud, un carrer de més de 30 quilòmetres dintre del que podíem considerar els teixits de la ciutat, l'Avinguda Insurgentes.

La resta de la ciutat són barris suburbans, construïts com a teixits sense cap infraestructura i amb edificacions d'autoconstrucció que ocupen la major part del territori.

Si coneixem o hem llegit sobre altres ciutats que revèn la qualificació de metròpolis, la Ciutat de Mèxic sols és similar a aquestes per la seva dimensió i població. Mèxic és més una ciutat clàssica de mida desmesurada, on hi ha una àrea central; uns desenvolupaments urbans, qualificats entorns al primer sistema; i uns espais perifèrics i marginals exteriors. Sobre aquestes estructures tradicionals de composició urbana hi ha una xarxa esquifida de vies transversals poc precisa i gens planificada.

La Ciutat de Mèxic cobreix una àrea de 1.480 Km² i el Districte Federal una de 1547 km², per tant són territoris quasi equiparables i de fàcil confusió. La població estimada està entorn dels 17 milions d'habitants i sols és superada per la metròpolis de Tòquio, lloc que té molt poques similituds amb Mèxic.

Aquest sistema urbà té alguns elements que per si sols estan clarament fora d'escala, si tenim en conte el seu l'entorn immediat, però que, i potser per pura casualitat, estan en proporció al total de la ciutat. La Xarxa Central, les Perifèries, l'Avinguda Insurgentes, la Plaça de la Constitució, el Jardí de l'Alameda Central, el Parc de Chapultepec, el Campus de la Ciutat Universitària,... són elements de la ciutat tradicional. Elements de composició

⁴⁵ P. GENDROP, D. HEYDEN. *Arquitectura Precolombina. Historia universal de la arquitectura*. Aguilar S A de Ediciones. Madrid, 1989.

urbana que sobresurten de la brutícia i confusió del creixement sense control de la ciutat contemporània.

Els elements de la ciutat

La xarxa colonial⁴⁶ de la ciutat vella és un sistema clàssic d'ordenar el territori a través d'una retícula ortogonal. És bàsicament una estructura eficaç que proposa la substitució total, aparentment, de les preexistències arquitectòniques i la implantació central dels nous edificis de poder. La singularitat d'aquesta xarxa, a Ciutat de Mèxic, no recau ni en la perfecció del seu traçat, ni en el bon estat de conservació, sinó en la seva dimensió, en especial la dimensió de l'espai urbà central, el Zócalo. Aquest lloc substitueix l'espai obert i central de la ciutat asteca, per tant manté les seves dimensions. La ciutat prehispànica tenia una altra configuració molt més propera a una ciutat oberta, dialogant amb la natura pròxima, on la composició urbana ens recorda als campus actuals. La ciutat hispànica oblida aquesta relació sostenible i estableix un mètode expeditiu i igualitari pels colonitzadors, així com proposa una clara segregació social de la població. Avui encara trobem a Mèxic aquest sistema social, que en altres llocs l'anomenaríem sistema de castes. En les parts on les xarxes urbanes són precises hi ha la població estable, mentre que les perifèries és caracteritzen per la manca d'estructura i per ser el lloc on hi viu la població marginal.

La xarxa reticular imposada pels colonitzadors a tot Amèrica Llatina no representa una nova forma de fer ciutat, sinó una relectura d'un mètode ja assajat històricament. És, sens dubte un sistema apreciable per la seva claredat i facilitat de sistematització, ja que estableix unes pautes impecables on recolzar la nova ciutat. La Plaça Central, d'Armes, entorn de la que hi trobem l'església i els palaus és l'espai fundacional, a través del que podrem articular i definir el teixit urbà. Els carrers són també instruments bàsics ja que ells donaran el caràcter a la ciutat. La resta serà una edificació rica interiorment però molt igualitària i modesta a l'exterior que produirà una imatge molt concreta de ciutat. Aquestes ciutats les podem trobar a molts llocs del continent, però en podríem destacar: Mérida i San Cristobal de les Casas a Mèxic o Antigua a Guatemala. Ja que avui encara són indrets de gran vitalitat que demostren la validesa de la proposta urbana, mantenint el seu traçat original i en gran part la seva arquitectura.

El barri suburbà, representa quasi un 80% del territori de la Ciutat de Mèxic. Entorn de la ciutat vella és van desenvolupar diversos i notables eixamples parcials, on poc a poc anava creixent la ciutat. Hem de tenir en conte que les ciutats llatinoamericanes fins els principis del segle XIX eren de petita mida, Mèxic o Salvador de Bahía tenien entorn dels 100.000 habitants i Buenos Aires o Río de Janeiro tant sols uns 50.000. Els primers creixements urbans és produeixen a partir de la

⁴⁶ A. E. J. MORRIS. *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial.* Arquitectura/Perspectivas, Gustavo Gili, Barcelona, 1984.

independència política, i aquests són controlats urbanísticament parlant. L'explosió demogràfica i l'ocupació embogida del territori és un fet del segle XX. La desídia política produeix una arribada en massa a la ciutat de població immigrant i la manca de planificació urbana es tradueix en la construcció d'infinits barris d'autoconstrucció. Barris com Netzahvalcóyotl són casos típics d'aquesta expansió sense control. Entre els anys 1970 i 2000 la població va passar de mig milió a un milió i mig d'habitants. La imatge del barri és la paret de fang o maó i teulades d'uralita o xapa metàl·lica. Sols un 10% dels carrers estan pavimentats i la total inexistència d'equipaments o estructures urbanes és una realitat tràgica. Aquests llocs demostren la dificultat dels sistemes urbans per créixer indefinidament, si no estan recolzats per estructures que haurien de ser d'espais urbans. La no ciutat no és la metròpolis, és sols marginalitat perifèrica que cal requalificar a través de processos pedagògics on la construcció de l'espai públic n'és un element fonamental i motor de la transformació. Tot sovint aquesta renovació recau sols en l'arquitectura i llavors trobem luxoses i apreciables vil·les que defineixen nous barris, substituint la pobresa per la neteja. Aquesta manera de fer no altera el caràcter suburbà del lloc, cosa que és comprovable a Los Angeles per exemple.

Carrers com el Passeig de la Reforma són un luxe i un orgull per una ciutat com Mèxic. Va ser començat a construir per encàrrec directe de l'Arxiduc Maximilià d'Habsburgo, amb la doble finalitat de traçar una via ràpida entre la seva residència a Chapultepec i el centre urbà i de ser un passeig noble al mode europeu, amb una secció de 60 metres i un disseny de bulevard. El passeig, en els encreuaments amb les vies principals, té glorietses pel trànsit i en elles sempre hi ha escultures, tal com l'Àngel de la Independència, símbol de la identitat nacional. És avui una peça clau de la ciutat amb més de 6 km de longitud. Representa una línia obliqua als teixits centrals i en ella si recolzen la majoria d'edificis contemporanis. El passeig és també com hem vist en altres exemples un espai especialitzat, un lloc central i lineal.

Però és l'Avinguda Insurgentes, la via més cosmopolita de la ciutat. Té una longitud superior als 30 km, 20 d'ells dintre del centre urbà. Va des del sud, on hi ha la Ciutat Universitària, fins al nord, al barri d'Indios Verdes. L'avinguda és una via lateral, de la ciutat, situada a l'oest del nucli central, és l'eix bàsic de comunicació nord-sud. I representa un autèntic canal de fluxos i escenes urbanes, el seu recorregut ens proporcionarà una visió molt completa de la ciutat. Però Insurgentes no és equivalent a la Road Central d'Hong Kong, tot i que són vies que descriuen la ciutat, Insurgentes és una traça urbana interessant, la Road Central és la traça de la ciutat.

La Plaza de la Constitució, el Zócalo⁴⁷, és potser un espai sobredimensionat si el veiem sols com una plaça que pertany al casc antic. La seva mida, més de 100.000 m² és realment exagerada. És el

⁴⁷ J. BORJA. *L'espai públic: ciutat i ciutadania*. Espai Públic Urbà, núm. 2. Diputació de Barcelona, Barcelona, 2001.

gran buit urbà que ens remet a la història, entorn d'ell sempre hi ha hagut els edificis que han representat el poder. Tot i els diversos canvis de l'arquitectura i la funció de l'entorn l'espai sempre ha conservat el caràcter central, lloc on sempre és celebren les cerimònies públiques. En l'època prehispanica no estava concebut com una plaça sinó com un lloc d'articulació urbana i espai escènic, el concepte de plaça és nou per la cultura asteca i és importat de l'europea. De totes maneres al construir el lloc sobre el lloc és aconseguir un efecte d'assimilació efectiva que ha fet perdurar l'espai fins els nostres dies. Els canvis en la urbanització no és poden considerar significatius, importa poc si abans del 1920 hi hagué arbres, el caràcter d'esplanada central de la ciutat és el vàlid.

Aquest sistema de superposició d'espais centrals i d'edificis representatius és habitual en moltes cultures. A través dels estrats històrics els llocs esdevenen sacres i òptims per la ciutat i la seva cultura. Per altra banda la centralitat geogràfica del poder sobre la ciutat és una necessitat habitual per tots els règims. En el cas de Mèxic la configuració del Zócalo ha estat una realitat històrica. A Pequín, la Plaça de Tian' Anmen, pels mateixos motius, s'ha creat amb el temps un lloc de transició que ens condueix de la Porta de la Pau Celestial al Palau Imperial, però també esdevé un espai de caràcter anàleg tant en dimensió com en la capacitat per aglutinar edificis simbòlics i activitats. Tot i les evidents diferències formals i culturals aquests llocs són escena principal de la ciutat contemporània i la seva concepció ens esdevé molt propera.

El Jardí, de l'Alameda Central, està situat a l'oest del Zócalo, connectat amb aquest pel carrer J. Madero, via principal del casc antic. Forma part del sistema d'espais urbans centrals de la ciutat. És també un lloc de transformació històrica: era el mercat asteca, més tard la plaça on el Tribunal de la Inquisició cremada als heretges... La seva configuració actual prové de finals del segle XIX i principis del XX, quan és redissenyat com un gran jardí al gust francès. Serà un espai equivalent al Sant James Parc de Londres o al Bouis de Boulogne de París, és dir un lloc d'exhibició social per les classes benestants. Avui manté la mida original, més de 200.000 m², i és un dels espais més populars de la ciutat. És un lloc que equilibra el casc antic, espai popular i ajardinat en contraposició al Zócalo espai representatiu i pavimentat.

El Parc Chapultepec, és un dels espais més antics de la Ciutat de Mèxic ja que a l'època asteca ja era utilitzat. La seva configuració actual ens arriba gràcies a la dèria europeïtzant de Maximilià, volia un espai equivalent al Parc de Schonbrunn però amb la bellesa de Sorrento. Avui és un espai d'unes 400 ha. de superfície amb abundant vegetació pròpia de climes temperats i subtropicals. És també un lloc on hi podem trobar múltiples activitats tal com els Museus d'Antropologia o Art Modern, el Zoològic, diversos Jardins Botànics, Camps d'Esports o llacs... tot i la importància del parc per a la ciutat, aquest no el podem considerar un autèntic espai urbà ja que la seva posició és molt lateral a ella i més que integrar-se a un sistema d'espais és un final d'un itinerari, lloc on hi

ubicarem elements que no sabem on posar, així doncs serà un magatzem urbà. Aquest problema de sobreutilització del parc és comú a moltes ciutats, els parcs de Montjuïc i la Ciutadella a Barcelona en són clars exemples.

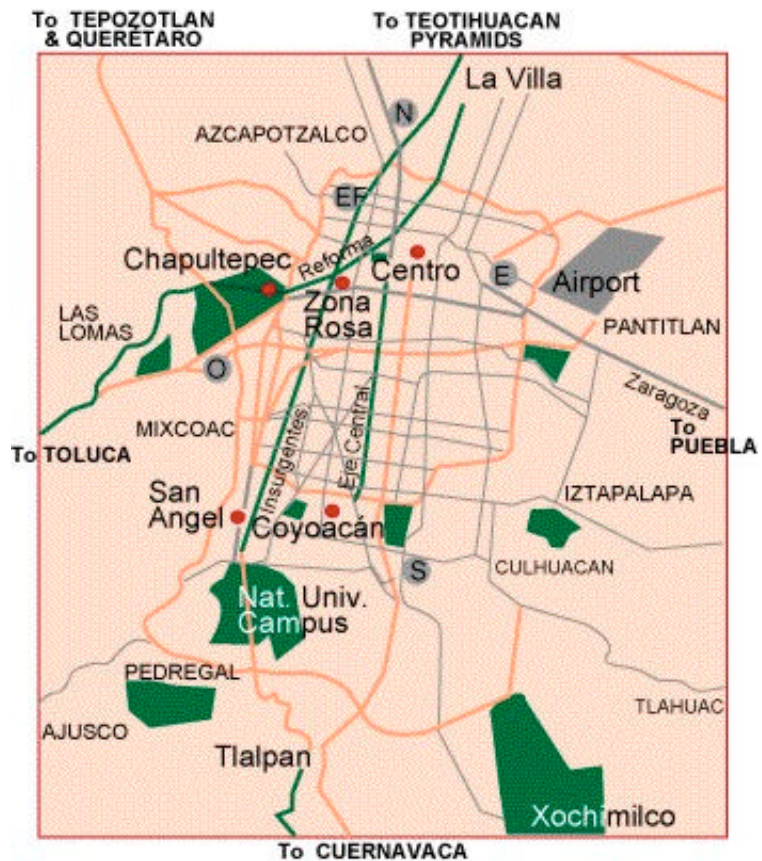
El Campus, la Ciutat de la Universitat Nacional Autònoma de Mèxic, està situada al sud de l'Avinguda Insurgentes, enfront de l'Estadi Olímpic i al costat d'una gran àrea de reserva ecològica. Tot aquest indret té una superfície de més de 600 ha. de la que la universitat n'és un 50%. Té com eix central Insurgentes i està compost com un gran campus urbà. És un espai obert, amb absència de límit per la visió, que incorpora amb facilitat els distints projectes al paisatge. La continuïtat del sòl permet noves relacions urbanes, recorreguts, entre el quasi centenar d'edificis, algun d'ells notable com: la Biblioteca Central o la Facultat de Medicina, tot i proposant un espai plàstic amb fluxos.

La Ciutat Universitària va ser construïda als anys 50 i com aplicació de la corrent arquitectònica mexicana que considerava que els principis del moviment modern eren insuficients per treballar amb garanties sobre la ciutat. La proposta mexicana consistia en incorporar la tradició històrica a aquesta línia d'actuació. La recerca d'una arquitectura nacional no va ser una reacció antirracionalista sinó un retrobament amb la cultura prehispanica, és dir un mestissatge on totes les arts és fonien en el projecte i aquest proposava un estricte respecte pel paisatge.

Espais de composició urbana⁴⁸

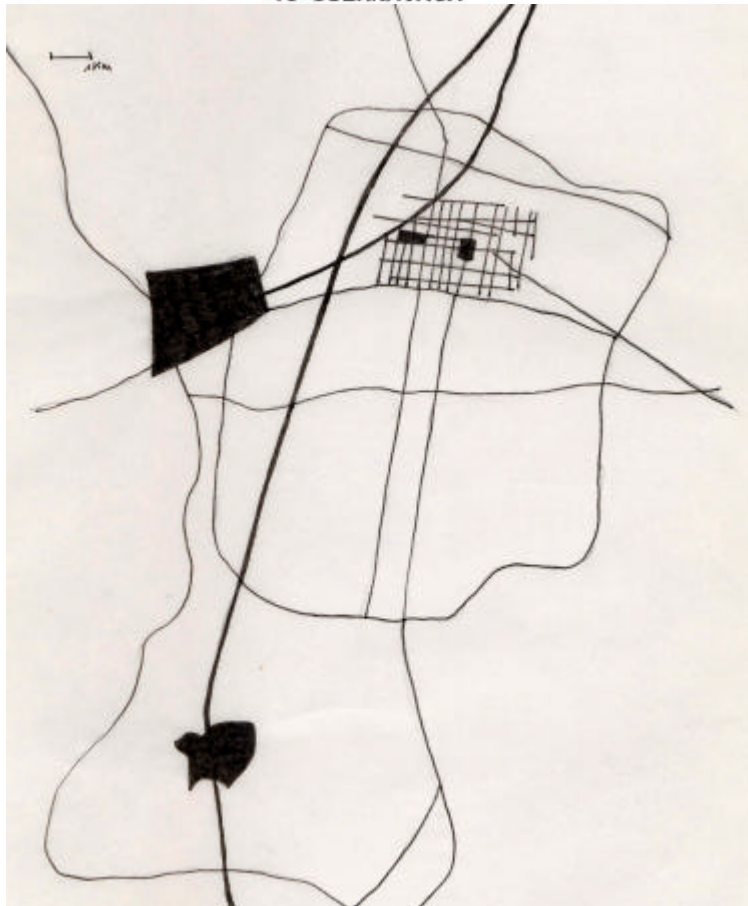
Hem vist com la Ciutat de Mèxic disposa d'elements suficients i amb prou caràcter per ser un territori equilibrat, però la sensació que ens produeix és totalment oposada. El problema mexicà recau en què els espais estructurals no estan fets amb la proporció correcta respecta les parts de la ciutat i si amb l'escala del territori. Això en principi ens pot semblar correcte, però tenim que tenir en conte la dimensió de l'home, l'usuari de la ciutat. Els espais urbans de composició urbana no poden ser indefinits i aliens a les circumstàncies més pròximes, han de tenir la mida apropiada del lloc. El gigantisme és un moviment de l'art que no pot aplicar-se al urbanisme, sí, més no, de manera immediata. Si els espais urbans són massa grans, no tenen la capacitat de reiteració, cosa essencial. Una ciutat és fa a través de la reiteració sistemàtica de sistemes i de l'apropiat acoblament d'ells. Una estructura urbana és un fragment de ciutat, tenim un exemple sintètic en l'itinerari del Royal Crescent al Circus a Bath. Una xarxa és un barri i aquest té límits, tenim exemples com el Soho o Greenwich Village a Nova York que és diferencien amb claredat del teixit bàsic reticular de Manhattan. La correcta utilització dels espais de composició urbana, axis com la seva escala, i la sobreposició als teixits de la ciutat és la garantia de la ciutat d'avui.

⁴⁸ R. KOOLHAAS, S. BOERI, S. KWINTER. *Mutations*. ACTAR, Barcelona, 2000.



Ciutat de Mèxic té espais suficients per ser un territori equilibrat, però la sensació que ens produeix és oposada. El problema recau en que els elements que componen les estructures no estan fets amb la proporció correcta respecte les parts de la ciutat. La dimensió humana és indispensable no és pot compondre sols a escala territorial. Els espais urbans de composició urbana no poden ser indefinits i aliens a les circumstàncies més pròximes. El gigantisme no és aplicable a l'arquitectura de la ciutat.

La correcta utilització dels espais urbans i la seva proporció garanteix la forma de la ciutat.





Els elements de composició urbana són un luxe per les ciutats que en tenen, Mèxic en disposa d'ells. El Zócalo, els jardins de l'Alameda o el Campus de la Ciutat Universitària en són bons exemples que sobresurten de la brutícia i confusió del creixement sense control de la ciutat contemporània.





Descriure Ciutat de Mèxic és potser un exercici difícil o casi impossible a primera vista, ja que és un territori sense límits. És a través d'una lectura estricta i quasi històrica que podem comprendre la ciutat i les seves formes. Un centre que prové d'un disseny colonial, s'eixampla primer amb diversos teixits neoclàssics per més tard esdevenir sols ocupació suburbana. La solució mexicana al problema dels no límits de la perifèria és la utilització i extensió dels seus elements de composició per dibuixar traces sobre el territori.

VALPARAÍSO

El lloc que ocupa Valparaíso és un territori privilegiat per la seva geografia, una estreta franja de terra d'al·livió entre els turons i la mar, situada al centre de la costa de Xile, a uns 120 km, a l'oest, de Santiago. Des de sempre la ciutat ha tingut una relació directa amb la mar, essent més un port amb ciutat que a la inversa. Els seus habitants són els "porteños", és dir els que viuen al port, no a la ciutat. Avui Valparaíso és una ciutat petita de sols 300.000 habitants segons les xifres oficials, però si li sumem la veïna Viña del Mar, que realment és un luxós barri residencial, i tota la població marginada de la gran perifèria interior obtindrem una aglomeració de més d'un milió de persones.

Hi ha un referent de posició topogràfica immediat a Valparaíso i aquest és Hong Kong, si fem abstracció de l'arquitectura. De totes maneres les ciutats tenen diferències importants Hong Kong és una ciutat porta d'un continent i un lloc de forta centralitat, mentre que Valparaíso és un port que té com recolzament un territori habitat i la seva centralitat està a l'interior, a Santiago. Un altre diferència substancial és l'adaptació a la topografia, Hong Kong és quasi la perfecta osmosi d'aquesta, Valparaíso primer és posiciona al lloc i després l'ocupa indiscriminadament, sense entendre'l.

Les tres ciutats⁴⁹

És clar que Valparaíso és un espai complex com ho són moltes de les ciutats d'avui. El seu mètode d'anàlisi és té que fer a partir de la disgregació urbana i no amb visió clàssica feta a través del desenvolupament històric. Hi ha tres nivells urbans que representen tres estrats juxtaposats de la ciutat i de la geografia. Aquestes àrees tenen una connexió quasi simbòlica sols en alguns punts del territori; la seva interrelació sols és factible si la necessitat és obligada.

La ciutat i la mar. Les primeres imatges històriques que disposem de Valparaíso són de vaixells prop de la línia de la costa i del port, en un segon terme trobem algunes edificacions de recolzament a les activitats marítimes. Encara que oficialment l'any 1791 és la data del primer Cabildo, Valparaíso és una ciutat no fundada, sinó una que ha tingut un desenvolupament continu, canviant i sobretot espontani. Durant molt temps la ciutat tenia sols dos construccions singulars el Castell de Govern, sobre un turó, i una petita Església que era el centre de la comunitat marinera. A partir de la independència de Xile i especialment després de la construcció de la carretera de Santiago, al 1880, Valparaíso esdevé un important centre financer i la ciutat pren la seva forma actual.

El front marítim està compost per un immens Port militar i comercial, una línia de ferrocarril i l'Avinguda Errázuriz. Tots ells llocs de forta activitat paral·lela a la costa, aquests elements constitueixen una barrera d'activitats pocs lligades a la gent i difícilment modificable. El Moll Prat és

⁴⁹ M. A. SALAZAR. *Geografía Poética de Chile. Valparaíso*. Editorial Antártica S. A, Santiago de Chile, 1993.

l'únic espai obert de la ciutat a la mar, és un lloc absent de disseny urbà i s'utilitza com a mirador del port i atracció turística. Enfront seu la Plaça Sotomayor, un espai de poc valor tipològic però amb una interessant vegetació, és l'epicentre econòmic de la ciutat. Ella és també el centre dels barris antics, dos xarxes laterals, en les que hi podem trobar el barri vell del port, ocupant sols cinc illes.

Més al nord tenim l'àrea moderna, composta per una xarxa desigual i mal executada, amb illes irregulars i on hi ha alguns espais dispersos però significatius com les places Bolívar, Victoria, O'Higgins, el Parc d'Itàlia i les avingudes Brasil i Argentina. Degut a la petita dimensió del sector, dos quilòmetres de longitud paral·lela a la mar, podria ser fàcil crear una estructura simple i requalificadora del lloc composta pels espais ja existents i algunes millores puntuals del teixit.

Els quaranta cinc Cerros són la segona ciutat i la imatge de Valparaíso, és també el lloc del que és pot fer poesia i l'espai mític. L'arquitectura té nobles residències fetes per comerciants europeus que avui estan en alguns punts estratègics de la topografia, la resta son vivendes de poca entitat, però que conformen un interessant conjunt. Per accedir-hi des de la part baixa s'utilitzen setze ascensors i telefèrics, construïts ja fa quasi cent anys. Aquests són els instruments que faciliten la mobilitat bàsica, salvant alçades de fins 60 metres. Els carrers d'accés vertical són escassos i tenen fortes pendents i traçats sinuosos. Això representa el primer tall urbà, la proximitat dels dos sistemes té un aïllament efectiu que comença amb l'estructura dels teixits, però que s'especialitza en l'ús de la ciutat. Si la part baixa és l'espai comercial i administratiu, els turons seran l'àrea residencial.

L'edificació s'ha establert sobre els turons de manera quasi espontània, amb forçada adaptació al terreny natural. No és un lloc planificat i s'ha construït sobre tot els solars possibles, amb una absència total d'estructura d'espais públics. La vialitat sols existeix per la seva necessitat, els carrers són abruptes, angosts, escalonats, discontinus... Essent l'únic espai públic, mentre en moltes ciutats aquests són el referent de la qualitat urbana aquí són sols llocs d'accés, tot sovint obligat i difícil cap a l'habitatge.

Els turons són l'amfiteatre que mira a la mar, primer ho va ser amb les riques edificacions de la burgesia, avui ho són per una gran part de la població. Els habitatges solen estar tancats al carrer i és construeixen de manera escalonada, de tal manera de tenir sempre una façana amb vistes al paisatge. També i sempre prop dels ascensors hi ha petites places que fan la funció de mirador, aquests espais són sols terrasses urbanitzades, des d'on és pot contemplar Valparaíso. A una cota pròxima als punts més alts dels turons hi ha una carretera que ressegueix la topografia des d'ella és té una interessant visió de la ciutat oficial. Els turons són un espai de difícil mobilitat ja que la vialitat és deficient, però són també un lloc on és poden realitzar bon recorreguts,

aquests sempre estaran lligats als pocs punts públics del lloc, els ascensors, els miradors...

La tercera ciutat no surt en les estadístiques i tampoc en els plànols de Valparaíso, és un lloc al que se li ha negat la seva existència. Està situada també als turons, però en la seva part del darrera, on no hi ha vistes ni a la mar ni a la ciutat oficial. És un extens territori d'autoconstrucció, creuat amb indiferència per algunes vies que connecten la costa amb l'interior. És un lloc desestructurat, sense sistemes, i on la nova planificació urbana creu que si tenen que construir més infraestructures. Entorn de les que les zonificacions establiran moders usos, i algunes àrees de nova centralitat, compostes bàsicament per grans centres comercials. La manca de visió, acceptació de la realitat, és un fet comú que sols demostra la incapacitat política i tècnica. No és pot enderrocar i tornar a fer, o no tenir en conte, és té que pensar en la ciutat ja construïda, acceptant les seves mancances i cercant mètodes de requalificació diversos i apropiats en cada situació. L'espai públic com a sistema urbà ha demostrat la capacitat de renovar la perifèria i de ser el motor que ha reactivat aquesta potenciant-la i donant-li noves activitats. Quan parlem d'espai urbà no ens referim a solars lliures o buits urbanitzats, ni tant sols a llocs públics, volem dir indrets capaços d'estructurar el territori ja construït, a través de donar-li valor amb el mateix projecte i de relligar-lo amb els teixits ja consolidats, és dir parlem de fer espais urbans. El nou paisatge de la ciutat ja no està compost per elements de fàcil catalogació o disseny, com pot ser una plaça, la flexibilitat de l'espai i la integració de la natura a la ciutat ens donarà propostes urbanes on els espais de transició en seran els protagonistes.

Les tres façanes

Com altres ciutats, per exemple Barcelona⁵⁰, Valparaíso té dos façanes dominats. La primera és la marítima, l'espai amb més grans possibilitats urbanes. És un lloc que ha estat ocupat per activitats ja no contemporànies, però potents. Avui és una franja d'usos massius que talla la relació entre la ciutat i l'aigua i sols en alguns punts hi ha una precària permeabilitat. La revisió del sistema marítim és una urgència real. La segona façana són els Cerros, la seva potencialitat és immensa, com també ho és el procés de degradació que sofreix. Tant en un lloc com en l'altre veiem com l'absència de l'espai urbà en benefici de l'espai ús privatiu ha debilitat les qualitats del territori, refer el paisatge incorporant la natura als sistemes tradicionals urbans és una necessitat imperant que ha Valparaíso és factible per la seva proximitat, però també per la justa dimensió del casc urbà.

L'altra façana és la cinquena segons els porteños, ells parlem de les façanes dels edificis. Però si ens referim al paisatge de la ciutat és la tercera, i està definida per les cobertes metàl·liques i fortament

⁵⁰ O. BOHIGAS. *Reconstrucció de Barcelona*. Llibres a l'abast, 198. Edicions 62, Barcelona, 1985.

acolorides dels habitatges. L'absència d'un espai públic urbà és contrarestatada per un efecte psicològic col·lectiu, una visió romàntica de la globalitat de la ciutat des dels turons: un tapis; un patchwork tridimensional. El paisatge contemporani s'ha humanitzat amb els espais habitats, les activitats agrícoles, les cases, la feina de la gent... i tot això genera el que podríem denominar les textures de l'activitat local, que seran símbols del nou paisatge de la ciutat.

Creixement o ocupació

En l'anàlisi de Valparaíso veiem una altra vegada com la forma de la ciutat d'avui té unes estructures tradicionals compostes sempre d'una manera clàssica i flexible. Hi ha petits elements urbans, espais com són el carrer o la plaça, que provenen de planificacions històriques o d'una adaptació del lloc urbà al territori i/o a l'ús. Aquests configuren de manera primària el que podríem anomenar: l'estructura bàsica d'elements.

Els teixits urbans, habitualment compostos per xarxes, són igualment presents a la ciutat en formes molt diverses. Ells tenen la capacitat de definir el territori urbà, de traçar el recinte que delimita el perímetre de la ciutat. A vegades aquestes xarxes són especialment modestes i mal executades com és el cas de Valparaíso d'altres com a Jaipur són excel·lents, però la seva presència és indispensable.

La ciutat ha tingut un creixement raonable mentre les estructures d'elements i les xarxes han estat capaces d'ordenar la seva forma. Tant unes, com les altres són les eines que ha utilitzat l'arquitectura de la ciutat. D'aquesta manera s'han definit tipologies distintes que ens han donat unes ciutats complexes però que nosaltres som capaços de mesurar, analitzar, ja que hem fet de l'arquitectura una ciència, potser exacte. La permanència dels centres urbans és la conseqüència de l'aplicació històrica del procés de l'execució de la ciutat, ho és també la temporalitat, és dir el creixement raonable al llarg del temps. L'arquitectura ha estat capaç de crear la memòria col·lectiva dels ciutadans, per tant tenim prou coneixement per saber, de manera immediata, quan estem en una ciutat o en un suburbi. Els projectes de renovació sobre la ciutat hauran de ser capaços d'assumir el reciclatge urbà, per tal de no transformar incontroladament el paisatge urbà.

A partir del moment que l'arquitectura ha perdut la seva fortalesa i la ciutat s'ha construït per motius d'especulació urbanística, per regles lligades sols al benefici econòmic, s'ha confós arquitectura amb objecte construït, és dir: edifici. Llavors les regles estètiques de la ciutat vindran donades per ciències abstractes com l'urbanisme o el paisatgisme i la ciutat ja no creixerà sinó que passarà, en molts casos, a ocupar el territori i ser suburbi.

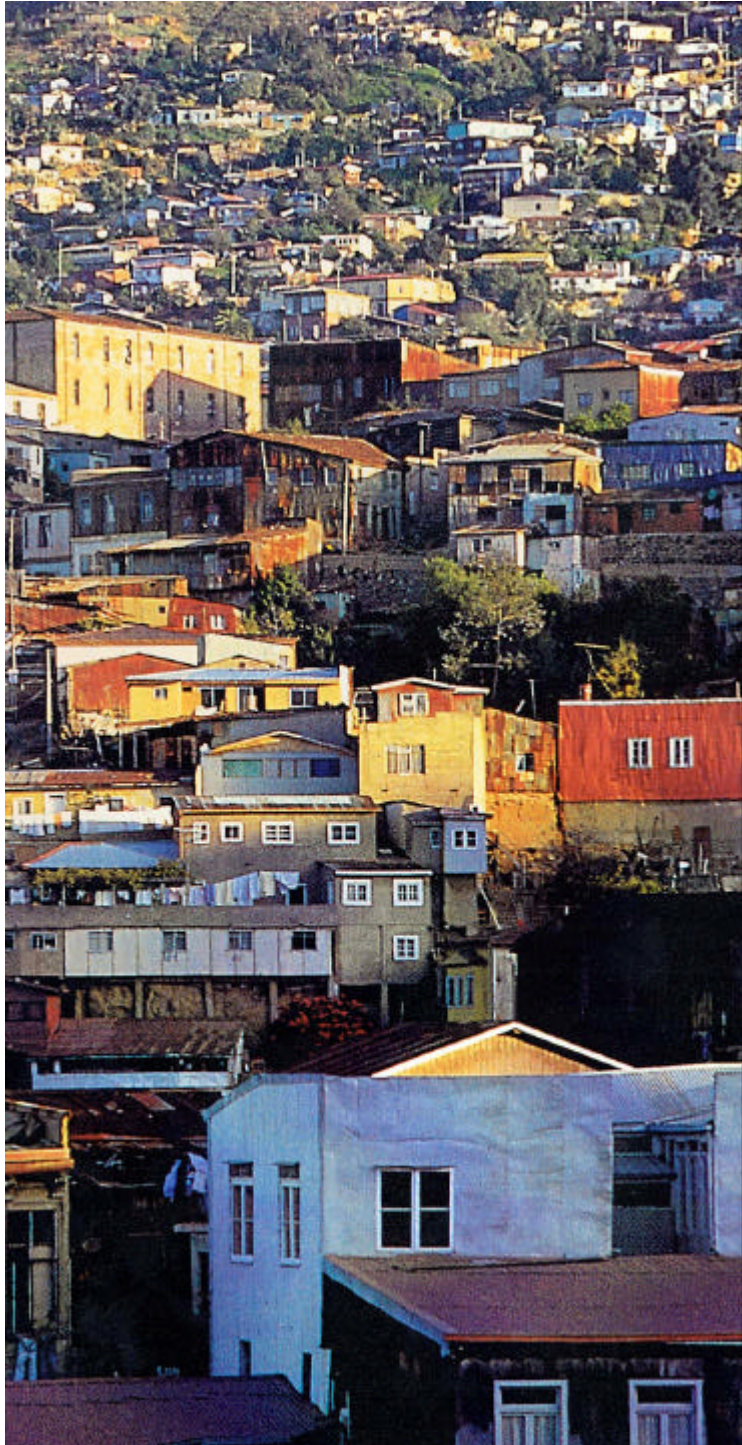


Valparaíso és una ciutat composta per tres sectors juxtaposats d'acord amb la posició topogràfica i l'ús.

La primera és la ciutat baixa enfront la mar, constituïda per varis nuclis urbans definits per xarxes ortogonals que presenten diverses deformitats, és la ciutat d'activitats econòmiques, polítiques... La segona està situada en l'amfiteatre que constitueixen els turons, és la ciutat residencial. La tercera és la ciutat que no existeix, on viuen els pobres, està situada a l'altre costat dels turons.

Valparaíso neix a la mar i entorn d'ella configura un port. Creix cap els turons oblidant les regles de composició urbana i acaba darrera d'ell convertint-se en perifèria⁵¹.

Hi ha una degradació real dels conceptes urbans a mesura que la ciutat s'allunya de la mar i entra a terra. Aquesta està acompanyada per un fet topogràfic singular i definida per la capacitat urbana de crear, o no, estructures d'espais públics.



⁵¹ COMISION NACIONAL DE CIUDADES PUERTO. *Informe Final. Ciudad Puerto de Valparaíso*. Edita Subsecretaría de Vivienda y Urbanismo, República de Chile, Santiago de Chile, 1994.

Les ciutats son llocs habituals de relació i complexitat desenvolupada a través del que podríem denominar un fet físic urbà, conformat per una gran diversitat d'elements. En la correcta conjunció d'aquests es troba la qualitat urbana o el fet diferencial entre una simple ocupació territorial i una ciutat. La ciutat clàssica, la de sempre, la que tots tenim al cap és un ens limitat de definició complexa però assequible. És per l'existència d'un límit, tal vegada, que la capacitat de poder descriure-la és possible i fàcil el lloc interior a la muralla on un conjunt de carrers i edificis es configuren com un espai de protecció per l'home i que facilita les seves relacions quotidianes. Si volem podem substituir la paraula muralla, per una autopista de circumval·lació, o una perifèria industrial, o uns fets geogràfics... És una de tantes definicions de ciutats, més o menys acurada i discutible, però una definició raonada i sobre tot perceptible. Evidentment la ciutat tradicional és un fet tancat, interior, vorejat d'un territori natural més o menys entropitzat per l'home, però al fi i al cap un territori que podem denominar com a camp, per tant aquesta ciutat necessita forçosament d'un anell de traspàs conegut com a perifèria.

La ciutat d'avui ha perdut el límit, o si més no aquest s'ha diluït en el territori rural i/o industrial, en la natura. La ciutat ja no té un confí o si el té, aquest és discutible. On són els límits de la perifèria? ens podríem preguntar sovint, i sovint podríem raonar que no existeixen, que molts territoris són l'equivalent a una gran pell de lleopard on hi ha taques discontinues d'activitats i moviments relacionats entre elles que configuren un tot no finit i extensible. La perifèria pren aquí posició central i la ciutat formada a partir d'un casc antic ja sols és un centre relatiu.

És la ciutat d'avui tot l'espai construït? podria ser un altre pregunta. Sens dubte aquesta qüestió és polèmica i la seva resposta pot ser un si o un no raonat i sobre el que és pot fer tota una tesi. De totes maneres podríem fer un pas endavant i dir que la ciutat és tot l'espai construït sempre que existeixi una estructura de suport, un sistema capaç i raonat d'ordenació. Evidentment aquest és més reconeixible a menor dimensió, una plaça amb una església, un carrer major i un camí de ronda poden configurar amb precisió una ciutat tradicional. És quan la ciutat augmenta desmesuradament la seva dimensió, quan és perd l'escala humana en el moment que ens apareixen les dubtes, la nostra capacitat mental no pot raonar efectivament ni trobar models simples de comparació, per tant hi ha confusió.

⁵²La densitat és una altra característica de la ciutat. És el lloc on hi ha un augment de densitat respecte un territori que podríem denominar rural. Però tampoc és un fet definitori bàsic, un espai dens no té perquè ser un espai urbà, si més no de manera immediata. Si ho serà un lloc dens i organitzat, és dir un lloc amb sistema urbà. Podem trobar múltiples formes d'agrupació, des de les més mediterrànies on la densitat és una realitat compacta i concentrada, fins a ciutats difuses on la densitat és un estàndard que intenta compensar-se amb la natura.

⁵² O. NEL·LO. *Ciutat de ciutats*. Biblioteca Universal núm. 154. Editorial Ampuries, Barcelona, 2001.

La ciutat si que serà un àmbit funcional, és per definició un lloc de relació, a vegades forçosa, però un lloc fet per l'intercanvi, la producció, i la residència. Serà, doncs un espai necessitat d'infraestructures, que seran els instruments que li donaran la capacitat idònia per funcionar de manera correcta. És, doncs en l'estudi de l'estructura urbana on ens haurem de centrar si volem arribar a conèixer el que és realment una ciutat i com podem arribar a diferenciar-la d'un territori d'ocupació marginal.

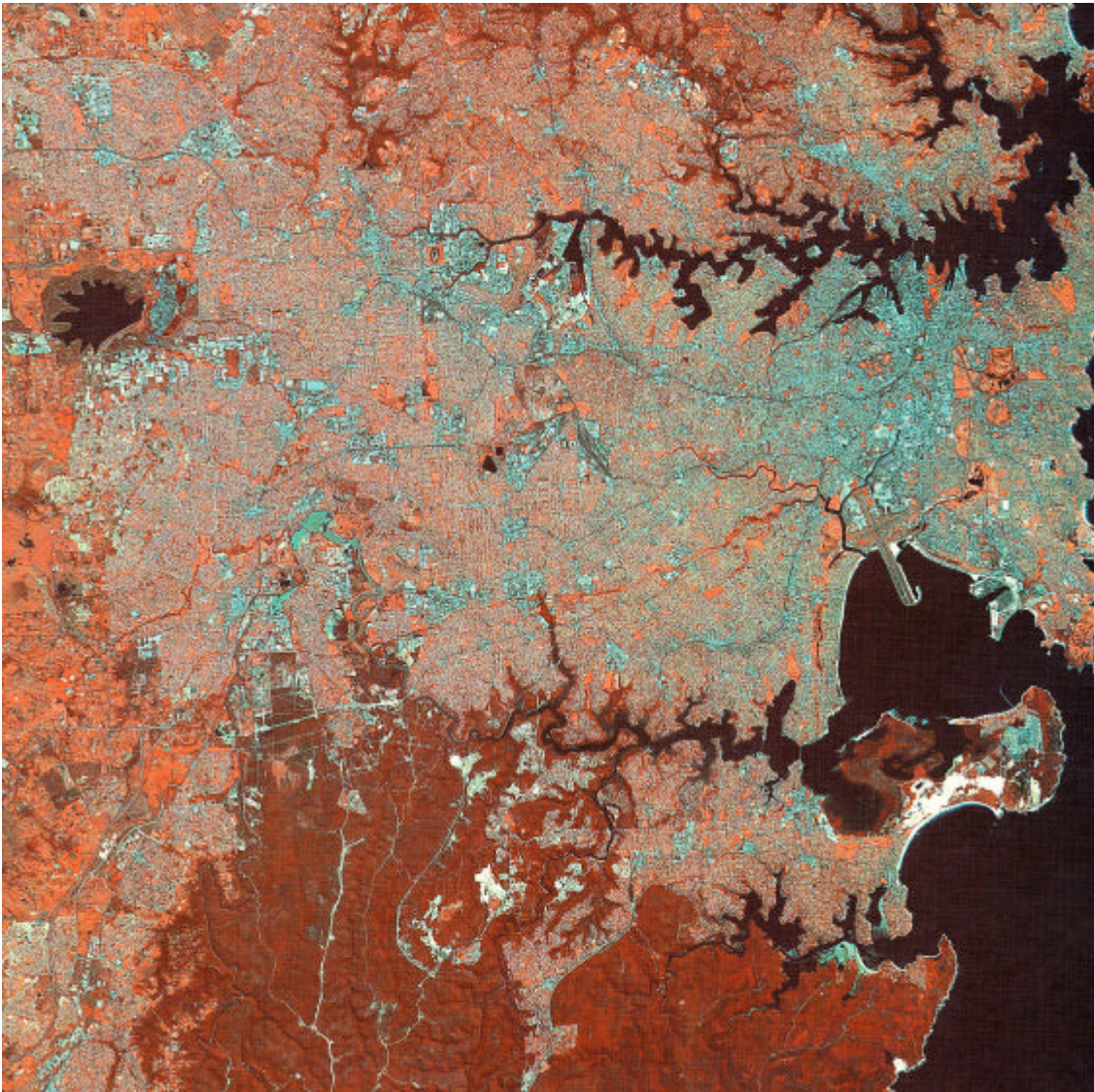
La ciutat tradicional és un fet de concentració entorn un centre. Serà, doncs sempre un espai finit de densitat constant, on és produirà un equilibri interior que podria arribar a desequilibrar el territori si augmenta de manera desmesurada. Aquesta ciutat és també un espai d'integració forçosa, no té capacitat per la dualitat, la diversitat és absorbida, digerida, i assimilada conformant un tot únic. La ciutat clàssica és un lloc central. Enfront aquest model la difusió sobre el territori de la població i del seu sistema de suport ens donarà un tipus urbà on l'estructura social depèn de la mobilitat. Aquesta nova ciutat serà necessàriament policèntrica, la seva dimensió així ho aconsella, per tant serà una ciutat amb espais especialitzats i descentralitzats.

La forma urbana és un fet complex i divers que col·labora en la funcionalitat del territori. Evidentment aquesta forma dependrà de molts factors de la compacitat o la difusió, de l'especialització, de la voluntat d'integració... però sempre serà la vertebració de la ciutat la garantia de la qualitat enfront de l'ocupació suburbana. És evident que cal entendre la forma de l'estructura urbana per entendre la ciutat, per tant haurem de cercar mecanismes elementals que ens permetin reflexionar de manera pausada sobre la forma i sobre la manera de construir aquesta. La suma de fets, d'elements diversos és el que produirà la riquesa urbana i aquesta esdevindrà ciutat en el moment que la seva forma sigui indiscutible, en el moment que sigui llegible.

Observem Sidney⁵³ per exemple. I perquè aquesta ciutat? doncs per ser un lloc suficientment allunyat del punt de vista europeu occidental, però un lloc que no podem, de cap manera, denominar com exòtic. A priori, sense gaire coneixement de Sidney, imaginem una ciutat difusa, amb certa centralitat sobre el port, on hi pot haver una integració territorial acceptable, i on segur que hi haurà algunes estructures urbanes reconeixibles. Tot això és cert, sens dubte, però no és suficient per entendre la ciutat. Quan és compren una ciutat? tal vegada en el moment que la podem visualitzar mentalment, en el moment que no necessitem d'ajuda cartogràfica per moure'ns sense restriccions per ella. Pot ser relativament fàcil moure's per l'Eixample de Barcelona, o per les autopistes de Los Angeles, però ho és per a Sidney a primera vista?, no, evidentment no. Si mirem un fotoplànol de la ciutat, podem descriure alguns aspectes, la costa, els rius al nord i al sud, que delimiten l'espai principal urbà i central, i que arriben a l'oceà amb dos grans estuaris, el creixement de la ciutat des de l'oceà cap a l'interior, les múltiples xarxes urbanes que configuren petites organitzacions, algunes traces de vies o ferrocarrils... Però amb tot això encara no serem capaços de conèixer amb precisió la ciutat. L'anàlisi superficial no ha estat suficient, encara observem Sidney com una massa

⁵³ AAVV. *Ciutats: del globus al satèl·lit*. Electa. Barcelona, 1994.

construïda, amb un límit clar a l'aigua i una difusió cap a l'interior. Tenim confusió en els seus límits urbans, desconeixem els espais centrals – els podem sols intuir – no sabem amb precisió on comença la perifèria, si és que n'hi ha. Totes aquestes dificultats no les tenim si observem una ciutat més limitada, una ciutat tancada. Però no és sols la dimensió el problema que genera la nostra manca de comprensió, aquesta és deguda a la dificultat analítica per la manca d'instruments bàsics de referència urbana. Segurament no podem començar a entendre el fet urbà des del cel, des del tot, haurem de començar just a la inversa a través d'entendre cada un dels elements que el componen. Haurem d'iniciar el procés d'una manera si volem més infantil, primer identificarem uns elements que es correspondran a unes formes i després haurem d'aprendre la seva combinatòria. I tot això ho haurem de fer tenint en compte que el full on escriurem serà més complex que un paper blanc, serà un espai que interferirà de manera directa en la nostra cal·ligrafia, per tant més que escriure matemàticament tindrem que pensar en sistemes ideològics compatibles amb les preexistències de la natura, que serà l'espai on construirem la ciutat.

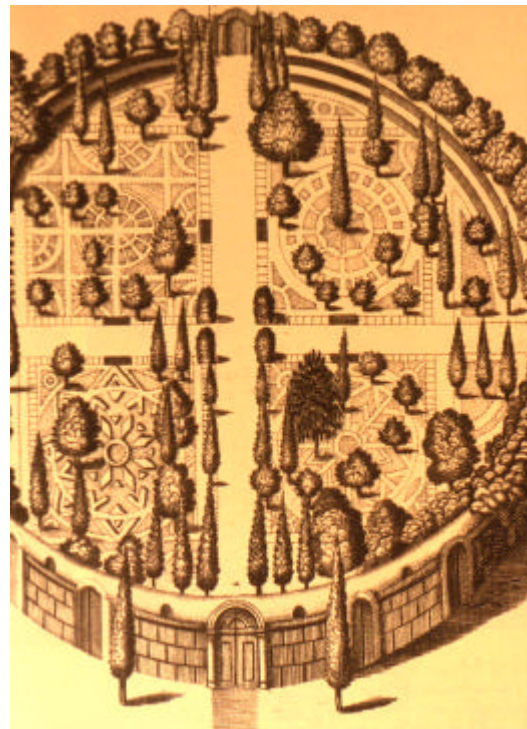


Sidney apareix com una àmplia extensió on es distingeixen estructures diverses, el downtown, els barris residencials... L'aglomeració de Sidney està emmarcada per la geografia.

CENTRALITAT

Partirem, doncs d'allò que puguem considerar com més elemental, sense avergonyir-nos de la nostra poca capacitat per no entendre els llocs de gran complexitat. Quin seria l'element gràfic més elemental? segurament el punt. En essència el punt pot ser considerat com el primer element de la composició urbana, evidentment des d'una manera reductiva d'entendre el problema. El punt serà, doncs, un lloc de partida un espai central, però un espai que per si sol ja té entitat. En el moment que sobre d'un paper blanc dibuixem un punt hem creat un indret, un lloc de referència, a partir d'aquest moment hi ha orientació espacial, hi ha centre i perifèria. El punt sobre el paper a qualificat l'espai, el blanc homogeni, li ha donat una primera forma simple. Aquesta primera forma, té un dintre i un fora, cosa essencial per poder començar a distribuir, a estructurar. Si existeix l'espai interior, existeix el recinte, l'espai encerclat. El perímetre serà, doncs fonamental, ja que ell tindrà la capacitat de determinar, de possibilitar un primer lloc. La representació del jardí botànic de Padua feta per F. Bonafede, al 1545, és un bon exemple d'aquesta idea, un mur massís de pedra i en forma de cercle crea un espai central, aïllat de l'exterior dintre del qual es compona lliurement un jardí. Evidentment aquesta forma, aquesta representació, defineix un lloc de complexitat important, el simbolisme, el mite... són presents en el jardí⁵⁴.

Representació de F. Bonafede del jardí botànic de Padua. Un mur circular delimita i tanca el jardí de l'exterior. Dintre hi ha un ordre clàssic com a mètode per dissenyar l'espai.



És important la dimensió del punt?, segurament si, però més o és la seva proporcionalitat amb el lloc que es vol definir. Lloc que sempre haurà de ser finit, per tant si que existeix una dimensió que podríem denominar màxima en

⁵⁴ P. HOBHOUSE. *Plants in Garden History*. Pavillon Books Limited, London, 1992.

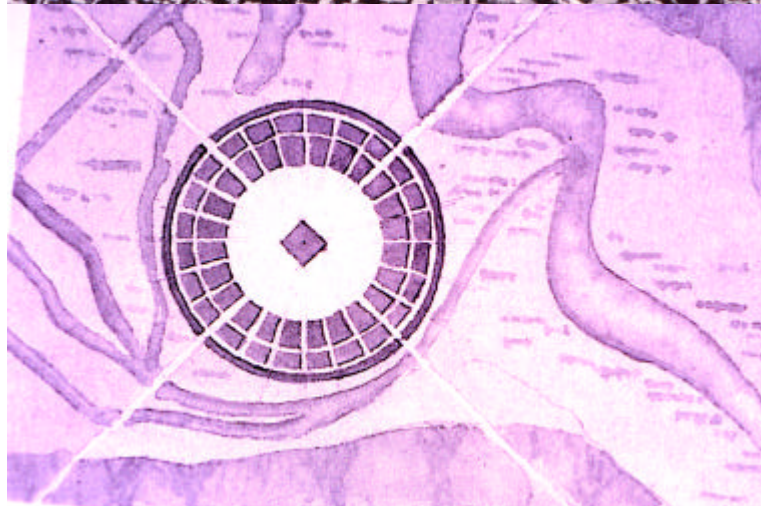
un espai definit per un punt. De totes maneres un punt, millor un centre, té una gran capacitat estructural si és té en compte algunes les regles bàsiques d'organització, com pot ser la simetria radial, l'homogeneïtat interior, la proporcionalitat del conjunt...

A Erbil, al Kurdistan iraquiana, tenim una visió interessant d'una ciutat composta solament per un centre, puntual i elemental. La ciutat data de l'any 4.000 al 6.000 aC i segurament conserva la seva forma compositiva inicial amb gran fidelitat, independentment del fet arquitectònic de les edificacions. Sobre un turó circular artificial, un *tell*, lloc que es configura per la superposició de diverses ciutats construïdes per maons d'argila a través d'un procés de sedimentació històrica i habitual en l'àrea d'influència mesopotàmica en l'època preislàmica⁵⁵. Observem una densa trama configurada per edificacions i vies que defineixen un espai compacte i homogeni del que sols destaquen en el centre la mesquita i la porta d'entrada. Un espai puntual i limitat, però un espai que té tanta força que li permet assegurar la perpetuïtat de la ciutat.

A Erbil hi ha una densa xarxa urbana que ocupa de manera central tot el tell. L'únic espai públic és la plaça del mercat, situada a la porta d'accés de la ciutat.



Bagdad, a l'any 900, presenta una organització central i geomètrica entorn del palau del Califa.



Fen un pas més, podem analitzar l'estructura de Bagdad a l'entorn de l'any 900. La topografia és sens dubte important, un territori pla sobre un espai que

⁵⁵ A. E. J. MORRIS. *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial.* Arquitectura/Perspectivas, Gustavo Gili, Barcelona, 1984.

és capaç d'allotjar un turó circular dominant. La ciutat és entesa com un element central, com el lloc que té capacitat per diferenciar el territori natural, però també com el lloc on hi ha el poder de l'home i de deu. Per tant, és fa imprescindible configurar un espai de màxima claredat i comprensió, a la vegada que un de fort simbolisme. L'instrument, en aquest cas, serà el punt, millor el centre, que representa el cosmos, allò diví, el que l'home no pot arribar a conèixer. La plasmació d'una forma perfecta sobre les deformitats de la geografia ratificant la voluntat sobirana de l'home enfront d'ella. Bagdad és concebut com un element simbòlic i simple, basat en una forma sagrada que és representada per una forma geomètrica coneguda. La ciutat és una homotècia a un punt, a un espai central. La seva estructura és diàfana, perquè és cerca la rotunditat. Al centre del centre es col·loca el palau i/o la mesquita, és a dir l'element arquitectònic que té capacitat de definir, de mostrar-se arrogant i opulent, entorn d'ell un espai buit de circumval·lació, lloc indispensable per deambular al seu entorn, per comerciar, per reunir-se... a l'exterior una franja espessa d'edificacions modestes però que recrea i conforma la ciutat a través d'una massa densa de cases. Quatre portes, orientades cap els punts cardinals són els accessos cap el territori. Tot i que és representen algunes vies entre la corona d'habitatges, aquestes no poden ser enteses com a carrers, ja que són sols espais necessaris per accedir a les edificacions i que segurament no varen tenir una plasmació real en el moment de la construcció de Bagdad. És interessant veure com Bagdad no té perifèria, no en té primer per la seva pròpia forma, per la densitat i concepció, aquí no parlem d'un punt central i d'una circumferència exterior, a Bagdad el centre i la corona edificada son part del mateix element del cercle. En aquesta qüestió és important tenir en compte la dimensió del lloc. Bagdad funciona, perquè està proporcionada a la seva activitat i voluntat, tant en forma urbana com en organització social.

És especialment interessant veure com es fa possible a través de la plasmació d'elements de gran simplicitat obtenir espais complexos que poden esdevenir organismes capaços d'allotjar una ciutat. Evidentment en això hi ha una gran riquesa i en especial saviesa, ja que els recursos utilitzats son pocs però contundents. A la vegada que es recolzen en un territori i en la proporció de les activitats que es volen desenvolupar. Bagdad al moment que comença a créixer perd ràpidament la seva forma inicial, és fa impossible continuar, engrandir el cercle, ja que aquest té la dimensió justa al fet fundacional inicial.⁵⁶ Al moment que Bagdad creix altres lògiques apareixen com són la topografia, els camins d'accés a la ciutat que s'ondulen en el territori, recolzant-se en els detalls geogràfics. Aquests camins son els que serviran de suport a l'extensió urbana. Així Bagdad serà, en pocs anys, un punt central a partir del que en forma de tentacle es ramifiquen nous assentaments sobre el territori. El desenvolupament urbà, en aquest cas, té una lògica atordidora primer creant un centre on hi ha el lloc representatiu, i per arribar a aquest, a l'espai perfecte, utilitzem la banalitat, els defectes de l'home i de les formes topogràfiques. Hem unit amb simplicitat, lògica i sobretot amb efectivitat, la geometria amb la geografia, però també allò diví amb allò humà.

⁵⁶ S. KOSTOF. *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings Through History*. Thames and Hudson, London; 1991.

Aquesta manera de fer ciutat a través d'un únic lloc central, no és exclusiva de l'antiguitat. En tenim al llarg de la història diversos exemples recurrents. Al renaixement Vitruvi quan ens parla de la ciutat ideal ens descriu ciutat cercle. Scamozzi, al 1593, en el projecte de la ciutat fortificada de Palma Nova utilitza aquest efectiu sistema. Un espai central i punt de partida d'un recinte en forma de cercle, deformat sols per qüestions d'estratègia militar. Poden esdevenir amb facilitat un model urbà repetitiu però limitat. És clar que aquest tipus per la seva simplicitat té uns límits, una finitud immediata. I que la seva extensió deu seguir altres lògiques d'ocupació territorial. Hem vist com a través una primera forma elemental podem compondre uns primers elements de ciutat que defineixen un model estricte, això encara que elemental ja representa un gran avanç, perquè tenim un primer sistema que ens pot ajudar a comprendre la ciutat d'avui⁵⁷.

Scamozzi plasma a Palma Nova la idea de la ciutat ideal. Un punt central, una retícula jerarquitzada i un límit són els elements del sistema urbà.



Al Stare Mesto de Praga el traçat urbà s'adapta a la forma del territori, tot i mantenint les seves principals característiques de lloc central.



Sembla evident que no podem limitar aquesta forma a un estricte traçat geomètric, tot i que intel·lectualment així es demostrí puresa i segurament satisfacció. Stare Mesto, a Praga, respon als caràcters típics d'organització medieval. S'organitza com una teranyina amb petites places que sovint es troben en els encreuaments dels carrers i una plaça central, Staroměstské

⁵⁷ AAVV. *À la recherche de la cité idéale*. Institut Claude-Nicolas Ledoux, Saline Royale d'Arc et Senans, 2000.

Náměstí, on conflueix tot el sistema. En essència podem parlar d'un sistema urbà estructurat de manera puntual, quasi un cercle evidentment deformat pel moment de la seva execució, però també per la necessitat d'arrapament sobre el territori natural i el riu Vltava. Es fa interessant veure com a major complexitat d'aquesta forma elemental podem trobar un centre diferenciat que es converteix en un espai representatiu i sovint amb capacitats de lloc públic. Ja ho hem vista Bagdad, ho trobem en el model Vitruvià de ciutat ideal, i ho redescobrim a Praga. És aquest punt inicial, el que té suficient entitat per generar una primera forma de ciutat, i es fa evident que aquesta en un principi pot esdevenir sols una massa compacte, però en poc temps necessita d'un lloc de reunió per cercar el fet urbà, un espai de relació que forçosament el situarem al centre de la forma i en serà el seu origen. Si això passa podem parlar de ciutat, de ciutat organitzada de manera central. També es força evident comprovar que hi ha d'haver una relació lògica entre aquest centre públic i l'espai edificat privat, per tant l'espai públic haurà d'estar proporcionat al total de la ciutat, serà, doncs forçosament proporcional a la dimensió d'aquests dos ens. I haurà doncs un centre públic, una plaça, un espai circumval·lant a aquesta que serà el lloc edificat i tot això definirà un únic àmbit, fora d'aquest hi haurà perifèria o creixements amb altres lògiques.

PLAÇA

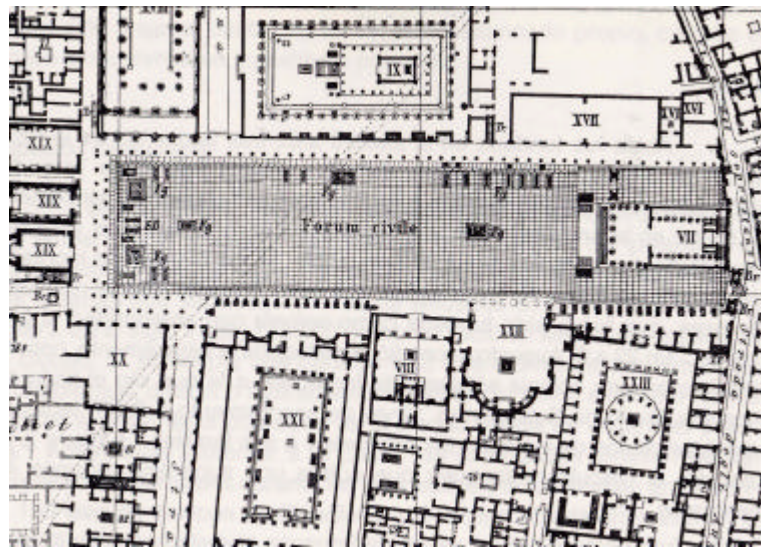
La plaça⁵⁸ és una de les primeres manifestacions de la forma urbana. Els seus orígens són difícils d'esbrinar ja que és un espai universal. És un element aparentment simple però que té una forta complexitat de forma, posició urbana i història. La plaça tal com l'entenem avui és un fet evolutiu lligat i associat a la ciutat, i a les seves formes i activitats. És sense cap dubte un espai de gran lògica, necessari i indispensable associat a l'activitat humana i als orígens organitzatius de les estructures socials. És també l'espai primigeni, no edificat, però tractat i modificat, capaç d'allotjar reunions i intercanvis. Per tant, serà el lloc d'ésser davant de la casa o el lloc central on s'organitza, tot sovint, el poblat primitiu. Avui encara podem comprovar com nombrosos assentaments neoprimitius a l'Àfrica o a l'Amazonia s'organitzen entorn d'un espai central i buit. Lloc que s'utilitza com indret col·lectiu i d'intercanvi, però també com espai d'oci i ritual. Freqüentment aquest lloc serà el que donarà la forma precisa al poblat. De totes maneres, aquests espais originals i evidents no se'ls pot considerar com a places, sinó com peces simples d'ordenacions suburbanes. Encara que possiblement en seran els orígens de llocs diversos de major complexitat. La plaça és sobre tot un fet urbà essencial, una realitat cultural. Un element propi i indispensable per a molts llocs i instrument fonamental en la definició de les formes de la ciutat.

Dins la cultura clàssica greco-llatina podem trobar alguns dels primers indicis d'espais que poden ésser catalogats com elements urbans. L'àgora de les ciutats gregues n'és un d'ells. I és també un primer pas cap a la definició de model o tipus d'espai públic. Tot i que és considerada sovint com la plaça pública de les ciutats gregues antigues i espai on es desenvolupen el culte religiós i la vida política, no podem dir que l'àgora sigui una plaça en el

⁵⁸ M. WEBB. *The city square*. Thames and Hudson, London, 1990.

concepte i idea que tenim avui d'ella, és dir un espai tancat, recinte central urbà. Sinó que és un lloc compost per elements autònoms que obeeixen a lleis pròpies establint unes relacions, visuals i itineraris, de gran complexitat. Aquesta, s'entén com un espai, o millor una sèrie d'espais de coordinació de peces arquitectòniques tal com stoes o temples...⁵⁹ Però especialment com un lloc obert amb relacions amb el territori on els elements arquitectònics generen espais diversos al seu entorn. L'àgora no és entesa com un lloc conscient que configura un buit urbà interior a la ciutat, sinó un indret d'articulació de volums i activitats. No és important el buit en ell mateix, és predominant la possibilitat de construcció d'elements que configuren un entorn o conjunt al llarg d'un temps. Cal fer esment que si bé a Grècia no és fins l'any 500 aC. quan apareixen els primers espais públics urbans, a altres cultures com a l'Índia o a Egipte podem trobar referències de buits conscients i integrats a la ciutat des del tercer mil·lenni aC.

Plànol del Fòrum de Pompeia i dels edificis del seu entorn. Segurament un dels primers espais en forma de plaça de la cultura mediterrània.



A la ciutat romana el fòrum s'esdevé un nou espai ja interior a ella, un lloc de gran rigorositat format per un recinte regular i finit que defineix un buit central que és l'escenari artificial i continu d'elements i edificis que defineixen un lloc còncav, deslligat de la natura exterior i on s'allotjaran una gran part de les activitats urbanes. El fòrum serà, doncs el centre de les ciutats romanes, espai conscient on hi ha el mercat i la seu de les actuacions públiques, emplaçat generalment en l'encreuament del cardo maximus amb el decumanus. El fòrum de Pompeia és un bon, encara que molt estudiat, exemple de plaça pública. Construït a l'entorn del 200 aC. Sorgeix com un únic espai on és supediten tot els elements a una llei comuna que els obliga a fer un recinte. És un espai, regular, tancat i conclús, concebut com una gran saló urbà analògic en forma i proporció d'altres elements coberts del seu entorn com la Basílica. El fòrum està situat clarament a l'interior de la ciutat i prop del port. Determina un espai cívic d'uns 150 per 50 metres on es mostren una sèrie d'edificis relacionats per una columnata que envolta el lloc i l'hi proporciona la unitat de conjunt necessari. És interessant analitzar com els carrers que arriben al fòrum no tenen continuïtat dintre d'ell, ja que és l'espai que amb força defineix la forma

⁵⁹ *Arquitectos, num. 152, 1999/4, pp. 50-92. Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España. Madrid, 1999.*

de manera puntual i rotunda. El disseny del lloc genera una activitat circular al seu entorn alliberant el centre com un espai buit on es desenvoluparan activitats diverses.

Aquesta darrera idea és important. És la plaça un espai públic necessari per la ciutat quan aquesta és entesa com un indret d'acció col·lectiva, conscient i integrada, mes enllà de la mera construcció de cases individuals. El planejament urbà es veu obligat a generar i establir llocs on es configuren buits tridimensionals capaços d'impulsar activitats socials. Això té també una lectura sociològica: l'individu com a peça de la societat ja no és un ésser anònim sinó un ciutadà que necessita un lloc de reunió pública suficient i significatiu dintre del teixit urbà. L'evolució de les formes urbanes corre parell al grau de desenvolupament sociològic de la ciutadania. I aquest fet fa que el buit urbà sigui quelcom més que un fenomen estètic, o casual, per esdevenir un element estructural i amb possibilitat d'articular la ciutat fins els nostres dies. La plaça serà, doncs el lloc on l'activitat humana urbana es retrobarà de manera col·lectiva per tal de desenvolupar activitats i funcions necessàries de reunió i relació. I totes elles seran albergades en l'espai que ha definit l'arquitectura de la ciutat.

La plaça ha estat un element de composició urbana imprescindible en moltes cultures, essent un lloc que te la capacitat de donar forma el teixit de la ciutat. És especialment interessant seguir el seu desenvolupament històric a l'Europa mediterrània i central. És en aquests llocs on s'ha conformat com una peça clau i de fort caràcter urbà fins arribar a esdevenir un tipus d'espai públic, amb unes característiques definides i universals que tot sovint son participes de ciutats fortament estructurades i on predomina l'esperit urbà i social. És la plaça un espai present en les ciutats que podríem denominar tancades, ja que ella necessita, en principi, d'un lloc acotat, d'un recinte arquitectònic elaborat i precís per esdevenir com a lloc.

Moltes de les ciutats medievals es fonamenten en la repetició i sistematització d'elements clàssics per tal de compondre-se com a urbs. La necessitat de domini sobre el territori obliga tot sovint a adaptacions geogràfiques on predominen les formes orgàniques o al desenvolupament i reutilització d'antigues ciutats romanes com és el cas de Florència. La repetició de la muralla, el carrer, el mercat i/o la plaça de l'església és un fet constant que ajuda a fer comprensibles i a estructurar els teixits gòtics, espais on predominen les xarxes laberíntiques. La Piazza del Campo a Siena, segle XIV, és un clar exemple d'espai emblemàtic i de poder que de manera contundent esdevé símbol urbà i de reconeixement de la ciutat. Espai d'uns 18.000 m², en forma de petxina, no pot ser compres sinó com un buit urbà generat per la necessitat de manifestació de l'arquitectura que l'envolta. Sis-cents anys després de la seva construcció encara és el centre actiu de Siena, essent un lloc de reunió natural de la ciutat, l'espai identificador on es desenvoluparan els actes urbans essencials però per sobre de tot l'espai que anirà unit al reconeixement de la ciutat.

És a les ciutats de nova fundació, en l'edat mitja, on és gesta un model urbà. On els elements simples de composició en seran essencials en la definició de

la forma. Les Bastides, segles XI al XIV, a França, Anglaterra i Gales, son ciutats anàlogues als campaments militars tradicionals. La claredat de l'ordenació és peça clau per la composició. La forma reticular amb un centre obert, una plaça habitualment porxada en son els principis del seu planejament. Aigues-Mortes, segle XIII, en la costa mediterrània de França ens mostra amb una absoluta claredat la idea de configuració de la ciutat reticular i interior a un recinte emmurallat. La plaça Sant Louis junt amb el teixit de l'entorn ens mostra una capacitat de simplificació envejable per tal de construir una retícula adaptada al territori que esdevé i configura un model cultural de caràcter local capaç de ser exportat a moltes situacions urbanes diverses i llunyanes.

Aigues-Mortes conserva la forma original de retícula amb un espai central.



El Renaixement i mes tard el Barroc ens proposen una evolució conceptual de la plaça, ja com un fet integrat i necessari a la idea de ciutat. Aquests espais son peces projectades de sistemes lògics estructurals i interiors que donen proporció a la ciutat a través de formes precises a escala humana. El cas de Florència és singular. Ciutat de fundació romana creix a través de dos cinturons concèntrics al nucli antic incorporant elements simbòlics, espais i edificis i també elements naturals com el riu Arno, tot proposant una recerca de model ideal urbà. La Piazza dell' Annunziata, 1423, és peça clau en la comprensió de la plaça com objecte de composició. Quan Brunelleschi projecte el porxo de l'Hospital dels Innocents⁶⁰ traspasa el llindar del projecte de l'edifici per construir un element que ens transporta a l'exterior i que ens dona la força i capacitat per definir un espai obert rectangular, d'uns 3.000 m². Dimensions modestes però justes per proporcionar edifici, espai públic, ciutat i home. Aquí la plaça ja no és compresa a la manera clàssica com un lloc aïllat per la seva centralitat absoluta que la convertirà en un espai magnífic, sinó que tant sols serà un punt singular d'un recorregut. La compressió de la transcendència de l'espai públic com generador d'estructures urbanes capaces de configurar ciutat és sens dubte el que fa d'aquest projecte una peça essencial en el

⁶⁰ G. C. ARGAN. *Brunelleschi*. Xarait Ediciones, Madrid, 1981.

desenvolupament urbà. Casos similars els trobem, a partir d'aquest moment al llarg de l'història i a molts llocs d'Itàlia, com és a Vicenza la Piazza dei Signori i els espais annexos a ella. Amb la Basílica de Palladio, 1549, s'obtenen uns llocs concebuts com espais públics que conformen itineraris. Espais que són capaços de generar moviment a la ciutat, proposant un contrapunt a la Piazza del Duomo i un recorregut alternatiu a la via central de la ciutat, el Corso A. Palladio.

A Turí o a París trobem places com la Piazza San Carlo o les Places Vendôme i des Vosges, segles XVII i XVIII. Llocs on s'utilitza la forma clàssica, com manifestació del poder per produir buits urbans que proposen ordre urbà a través de la construcció d'espais que cerquen la perfecció del model i que s'insereixen en el teixit amb força propositiva i voluntat espacial. És de destacar la grandària considerable d'aquestes places, més de 15.000 m², però sens dubte necessari ja que reafirma la força de posició urbana com espai significatiu de l'itinerari.

La plaça San Carlo a Turí és un magnífic exemple de com una forma clàssica contribueix a donar ordre al teixit de la ciutat.

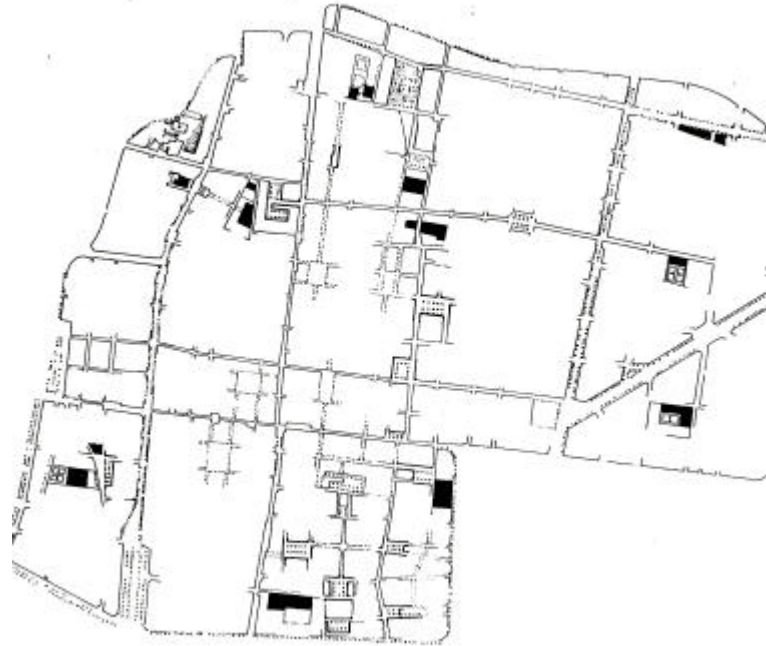


Fins avui les places han estat elements fonamentals en el disseny de moltes ciutats, però especialment en l'Europa mediterrània, on han estat capaces de modificar els teixits històrics de manera positiva, aclarint la forma urbana amb precisió de cirurgia plàstica. Les places han generat la possibilitat d'entendre la ciutat com un fet social i en són l'element capaç de relacionar l'home amb l'arquitectura. Les places són també espais que poden proporcionar les capacitats de recorreguts urbans necessaris per l'activitat ciutadana.

Venècia, la dita ciutat dels canals és també la ciutat de les places. Sobre la xarxa d'aigua hi ha una altra formada pels Campi que és imprescindible de comprendre per veure les capacitats i complexitats urbanes. Entre el Campo San Stefano i la Piazza San Marco s'estableix una tensió dinàmica propiciada per un diagrama en forma de vuit on el Teatre de la Fenice es localitza en el centre i els recorreguts es desplacen per diversos Campi com els de San Maurizio o San Arolo, Palaus i Esglésies. Encara que els Campi presenten diferències amb les places clàssiques és evident que compleixen funcions assimilables i permeten un funcionament similar de la ciutat, establint un potent diagrama estructural. És també, a Barcelona, al barri de Gràcia, encara que a una escala menor a l'exemple anterior, on es pot comprovar la potència

estructural de les places sobre el teixit urbà i la seva capacitat d'organitzar i donar caràcter. Encara que la modèstia d'aquests espais no permet comparació amb els de la capital del Vèneto, és cabdal comprendre que la suma de llocs permet formular formes urbanes precises i reconeixibles que poden transformar i millorar la qualitat urbana. A altres àrees de Barcelona, com és a Ciutat Vella, avui s'aplica el sistema de l'esponjament⁶¹, és dir l'enderroc controlat d'edificacions per obtenir nous buits que tenen capacitat de generar places i noves estructures que és sobreposen al teixit tradicional i que produeixen efectes de millora comprovables i transportables a altres situacions.

Al barri de Gràcia, a Barcelona, hi ha un sistema de petites places sobre el que és recolza tota l'estructura urbana.



És, doncs, la plaça un lloc vàlid per la ciutat contemporània ja que ens permet trobar espais coneguts que son indrets urbans interiors capaços d'allotjar activitats a traves d'establir elements necessaris i definidors propis del teixit morfològic i adaptables a la cultura del lloc. La plaça serà, doncs, un espai de gran validesa en els teixits tradicionals de les nostres ciutats que permetrà definir estructures finites allunyades de l'exterior, de la natura, però fortament simbiotitzades amb el fet urbà. Aquests espais, independentment de la seva escala urbana tenen un fort contingut ciutadà que permet un reconeixement precís del lloc. Praga és una ciutat que en el casc antic, Staré Mesto, respon als caràcters típics d'organització medieval. S'organitza com una teranyina amb petites places que sovint es troben en els encreuaments dels carrers i la plaça central, Staroměstské Náměstí, on conflueix tot el sistema. Aquest espai, un rectangle amb moltes irregularitats és el suport natural d'activitats diverses i sovint disperses. I és també una imatge fitxa que ens indica lloc i tipus de ciutat.

⁶¹ AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Urbanisme a Barcelona. Plans Cap el 92.* Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 1986.

Tot i la força d'aquests espais públics, les places estan lligades a uns tipus concrets de ciutats. El simple traspàs de la seva imatge a altres latituds i cultures produeix elements estètics i de controvertit significat, encara que apreciats com a símbols de prestigi. La plaça de Le Dam, a Amsterdam, no és part essencial de l'estructura de la ciutat, tot i trobar-se en l'encreuament de dos de les vies principals. És sols un espai no edificat, enfront del Palau Reial, espai propici per situar monuments nacionals, com és el de l'alliberació. És també un espai d'espera i reunió que recorda amb nostàlgia els anys 60. Però avui no és gaire més que un lloc situat en un encreuament, on el trànsit és excessiu i poc adequat a activitats urbanes pròpies d'una plaça. La nova plaça de Schouwburgplein, a Rotterdam⁶², torna a ser un exemple clar de com la imatge és sobreposa a l'element estructural. Sota una falsa idea de luxosa modernitat es recrea un espai experimental d'excessiva dimensió que sols allotjarà algunes, poques activitats, però que momentàniament prestigiarà el disseny a través de publicacions.

Urbanitzar l'espai lliure no vol dir crear espai urbà. A la plaça Schouwburgplein de Rotterdam la imatge del disseny s'imposa a l'estructura de la ciutat.



En una altra banda d'aquests arguments, les ciutats islàmiques del mediterrani són llocs on l'estructura tradicional ve donada per altres instruments de composició. En els que la plaça pública no és entesa com un lloc essencial i interior a elles. Sinó com un punt d'intensitat màxima i externa al teixit urbà i que tot sovint cerca la relació amb el territori o amb els accessos principals. La configuració de la ciutat propicia una valoració de l'espai privat interior a l'habitatge, on abunden els patis i jardins, en detriment d'una minsua vialitat no sistematitzada i sovint laberíntica que produeix uns teixits compactes amb unes altes densitats d'ocupació del sòl. La Kasba d'Alger és un clar i extrem exemple d'aquest tipus de llocs. L'edificació, sovint de cases amb pati, cobreix el territori

⁶² P. MARAGALL (Ed.). *Europa pròxima. Europa, regiones y ciudades*. Ed. Universitat Politècnica de Catalunya i Universitat de Barcelona, Barcelona, 1999.

i produeix uns espais exteriors i fragmentaris, d'escassa dimensió. On el més important és la continuïtat de la xarxa i la capacitat de definir activitats en el seu interior, per sobre de la possibilitat d'establir llocs col·lectius centrals. En aquestes ciutats, és fa necessari un contrapunt a l'ocupació territorial i a l'espai tancat. Aquest és també la plaça, però evidentment una de configuració diferent al model europeu. Serà també un lloc definit per l'arquitectura, un espai obert i sobre tot buit. Establirà un poder de centralitat en ell mateix i no en l'edificació del seu entorn. En aquesta plaça serà on es desenvoluparan les activitats col·lectives obligades del fet urbà. A Marrakech, ciutat fundada l'any 1062, hi ha avui un dels espais més representatius, actius i vius d'aquestes característiques, la Place Djemaa el-Fna. De forma triangular, està situada a extramurs del casc antic, és el gran centre comercial i espai d'intercanvi de la ciutat.

A Istambul s'han unit cultures al llarg de la història, produint un teixit interessant fruit de diverses superposicions que han fet possible la integració de models urbans islàmics i europeus. La xarxa urbana actual és producte de la suma de moments: l'expansió del segle V, les modificacions de després de la invasió turca, a partir del segle XV, la compactació del segle XIX, o les noves avingudes que a mode de tall fraccionen els espais tradicionals però que milloren l'accessibilitat general. De totes maneres, un dels elements singulars d'Istambul és la seva capacitat d'incorporar espais coberts com alternativa estructural a les places clàssiques europees. En son exemples clars els Basars, però especialment les Mesquites que es distribueixen amb gran precisió sobre la xarxa urbana en els punts que la singularitzen. Creant entre elles polaritats diverses i recorreguts urbans.

La gran mesquita de Delhi és un dels molts exemples de la utilització d'un espai buit i sacra per contrarestar l'efecte del caos dins de la ciutat.



Aquest sistema de contraposar al teòric caos urbà espais de forta rotunditat, en forma i usos, és aplicable com model urbà a moltes ciutats, entre les que també podem comptar les orientals. Al nord de l'Índia trobem ciutats com Agra o Delhi que presenten similituds de configuració urbana amb el model islàmic mediterrani. Son sempre llocs de creixement concèntric, amb ocupacions abusives del sòl, amb edificacions de baixa alçada i on la vialitat és casi l'únic fet públic, sempre tractat com un espai exterior necessari però no qualificador. En aquestes ciutats troben dues de les més importants mesquites orientals del

mon islàmic⁶³. Les Jama Masjid, o mesquites del divendres, van ésser construïdes als voltants del 1650. Son espais de referència situats prop dels Forts Rojos i sempre al llindar de les parts més antigues de les ciutats. Les dues estan elevades sobre plataformes i construïdes amb pedra sorrenca roja i marbre blanc. Les mesquites son bàsicament dos espais quadrats, oberts i envoltats per un pòrtic. En el cas de la de Delhi la dimensió és considerable, el pati té 91 metres de costat, és dir un recinte de mes de 8.000 m². Un espai que restarà absolutament buit, si exceptuem el centre on hi ha un petit estany. Les dos mesquites, a mes de ser l'espai d'oració de tota la població els divendres, eren en el seu origen centres socials i comercials, cosa que en gran part avui encara és vigent. És la contraposició al ple urbà d'un gran buit el que dona valor a aquest espai per sobre del fet religiós. Les mesquites compleixen en alguna manera les funcions de la plaça pública, encara que per raons obvies amb usos restringits. La dicotomia espai obert puntual, gran plaça, en contraposició a la densitat del teixit és un dels caràcters de la ciutat islàmica i oriental.

Queda, doncs reflectida la importància de la plaça com element de gran capacitat per situar-se en els punts essencials del territori urbà i generador d'estructures que seran els sistemes bàsics de moltes ciutats tant clàssiques com d'avui en dia. La plaça és defineix com un espai vàlid per a moltes cultures, encara que no sempre la seva configuració serà la mateixa, sempre hi haurà uns valors que la constitueixen com a model universal. L'evolució a Llatinoamèrica de la plaça i les seves adaptacions als distints moments, ens demostra una vegada mes, la capacitat i flexibilitat d'aquest lloc enfront d'altres espais.

Les urgències de la colonització espanyola i la necessitat de supplantar amb noves ciutats els sistemes prehispànics provoca l'exportació automàtica del model del campament militar europeu a Amèrica. Sens dubte la retícula homogènia amb un espai central, lloc on s'ubicaran els palaus de govern i l'església, és un sistema de màxima eficàcia. La necessitat del nou poder en mostrar mètodes nous, més racionals, segurs i rígids fa que tot sovint és sobreposi l'estructura colonial a la preexistent. De tal manera que la plaça central es col·locarà sobre els espais oberts i també centrals de les ciutats asteques, maies o inques i els nous edificis representatius sobre els antics temples i palaus. D'aquest sistema, ja usat en el desenvolupament històric europeu de manera reiterada al llarg de la història, n'és exemple la ciutat asteca de Tenochtilán, avui Ciutat de Mèxic. On la Plaça del Zócalo és construeix sobre el recinte sagrat i la plaça del mercat sobre la d'ell mateix. A partir d'aquests dos punts es genera la nova ciutat a mode de retícula que avui encara tenim. Aquesta manera de fer provoca que les ciutats, tot sovint, adaptin al model teòric a les preexistències i generin places centrals de grans dimensions. El Zócalo té mes de 100.000 m², dimensió poc apropiada per un lloc d'aquestes característiques. A les ciutats de nova planta evidentment el model podrà ser aplicat de manera estricta. La plaça central de moltes d'aquestes ciutats serà un espai definit per Les Lleis de les Índies, es denominarà Plaça d'Armes i en el seu entorn hi seran presents els principals edificis governamentals, eclesiàstics i comercials. Per ressaltar la majestuositat

⁶³ G. H. R. TILLOTSON. *La India de los Mogoles*. Editorial Debate, Madrid, 1990.

de les construccions moltes d'elles tindran pòrtics. Les Places d'Armes d'Antigua a Guatemala o la de Mèrida a Mèxic en són bons exemples d'aquests espais construïts amb un fort rigor, a la segona meitat del segle XVI. Originalment son dos grans quadrats definits per edificis porticats, son entesos com espais buits amb unes dimensions considerables, mes de 20.000 m². Evidentment seran els llocs on s'hi faran les principals manifestacions urbanes.

La plaça d'Armes, avui Parque Central, de Antigua⁶⁴, segons una il·lustració del London News, al 1856.



A Estats Units, Nova York, al 1828 es construeix la Washington Square Park, plaça de grans dimensions al barri del Greenwich Village sobre l'antiga plaça d'armes de la ciutat. Tant la seva posició urbana com el fet de la presència d'edificis singulars, la New York University fa d'aquest lloc un espai assimilable als anteriors. Tot i ser també un indret quadrat, aquest no està sotmès a l'arquitectura de l'entorn, sinó que s'opta per un model d'urbanització mixta que combina els squares londinencs amb l'espai obert, produint un lloc enjardinat sobre una superfície de fàcil accessibilitat. Aquest model utilitzat a Nova York el podem trobar freqüentment en altres places de la ciutat, però també al llarg de tot el territori d'Estats Units, en son exemples: la Court Square a Prescott, Arizona, o la Washington Square a San Francisco.

La configuració clàssica de les places a Llatinoamèrica és manté durant tot el període colonial, encara que sovint s'incorporen elements d'embelliment, fonts generalment, però sempre és conserva l'esperit del gran buit interior de la ciutat i dominat per l'arquitectura. Serà després dels processos d'independència quan les ciutats canviaran l'ús i la forma d'aquests llocs. Ja no serà necessària l'ostentació del poder sobre la ciutat i els ciutadans, per tant l'espai obert i buit s'omplirà d'elements, jardineria, com un fet exclusiu i volgut d'embelliment urbà i d'una nova manera de viure on s'incorporen les formes de nord-americà com prestigi, però també com apropament a la nova cultura. Les places canviaran de nom i seran anomenades Parcs Centrals. Avui podem trobar espais que tenen les dues configuracions. Com espais buits que encara tenen la configuració inicial tenim entre altres: la Plaza Vieja a l'Havana o el Zócalo a Ciutat de Mèxic, d'espais enjardinats en podem trobar per tot el continent ja que son els més usuals, en son exemples: les antigues places d'armes de Santiago de Xile i Cuzco o la Plaza 31 de Mayo de San Cristobal de las Casas.

⁶⁴ E. BELL. *La Antigua Guatemala*. Impresos Industriales, Guatemala, 1993.

La universalitat de la plaça com espai urbà provoca la utilització del lloc en altres situacions especials, no contemplades en el model teòric⁶⁵. Això comportarà modificacions i adaptacions de l'espai, però que sempre tindran un límit a partir del que la plaça es desvirtuarà i esdevindrà un espai poc comprensible i d'escassa utilitat dintre del diagrama de la ciutat. Les places mirador en són un cas interessant. La Piazza della Signoria a Gubbio, Itàlia, n'és una d'elles. És una plataforma rectangular oberta en una cara i flanquejada per dos palaus: el dels Consoli i el Pretoria, és sustentada sobre una imponent arcada. Funciona com un balcó cap a la natura. Gubbio és sols el límit de l'espai, l'escena del gran teatre que conformen territori i ciutat. És també a Lisboa, amb la Praça do Comercio, de dimensions majors a l'anterior, 32.400 m², un altre exemple d'aquesta situació. La plaça neix d'un projecte al segle XVIII i és la gran porta a la nova ciutat, La Baixa, cap a l'aigua. L'espai presenta una gran uniformitat arquitectònica que ens remet a altres espais europeus similars, però el fet d'abocar-se sobre el riu és el diferenciador sobre ells. Aquestes places intenten incorporar el territori a través de l'absència voluntària d'una de les seves façanes trencant dos dels principis fonamentals: el de ser un lloc finit i el de ser un espai interior de la ciutat. La solució que adopta sovint l'espai és l'ampliació de les dimensions per tal de proporcionar-se a la natura pròxima. Això provoca un canvi d'escala on la plaça perdrà la relació amb l'arquitectura de la ciutat per incorporar l'horitzó.

Un pas més en aquest problema serà en el moment en què la plaça vol ser ella mateixa l'escena del territori, ja que és fa prevaldrà el caràcter d'espai interior sobre el d'espai obert. Per tant augmentarà encara de manera més alarmant les seves dimensions fins arribar a la desmesura. I és trencarà definitivament l'escala urbana per esdevenir un element autònom que entrarà en contradicció profunda amb el model urbà que vol representar. La pèrdua de la proporció és un fet problemàtic per l'espai públic però també per la ciutat, ja que l'ús, l'activitat i la forma urbana queden marcades profundament. El gigantisme dels elements urbans respecte l'escala tradicional és un fet habitual de la cultura contemporània, cosa que no aporta solucions urbanes sinó defectes de difícil solució. La Plaça Roja de Moscou amb una superfície de 73.000 m² representa un clar espai d'aquestes característiques. Però és la Plaça de Tian an-nem, a Pequín, el lloc de màxima expressió del fenomen. Construïda al 1651, ha estat quatre vegades ampliada fins tenir una superfície de 405.000 m². El seu nom vol dir Porta de la Pau Celestial i a través d'ella s'accedeix al Palau Imperial, situat al nord. Al centre sobre una plataforma de marbre hi ha el monument als Herois del Poble i el mausoleu de Mao, els edificis que l'envolten són museus o ministeris, però la seva llunyania no els relaciona amb l'espai central, tot i la seva gran dimensió. La plaça serà l'escena de la Revolució, de la nova societat i la ciutat, en ella si faran les manifestacions més importants. La realitat és més dura: aquestes places funcionen com espais de disgregació d'activitats, si aquestes no són les oficials, la gent és reuneix en grups que no tenen relació entre ells. S'intenten produir actes dispersos, però la manca de relació i posició provoca un efecte d'aïllament sobre l'espai infinit que fa que la plaça és transformi amb un incorrecte element exempt dintre de la ciutat.

⁶⁵ P. FAVOLE. *La Plaza en la Arquitectura Contemporánea*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1995.

Tian an-men⁶⁶ un immens lloc central que sols ens aporta confusió. La ciutat a de controlar la forma i la mida dels seus espais urbans.



La ciutat contemporània té, si mes no, una doble configuració: les àrees tradicionals fruits del desenvolupament històric on la plaça ha esdevingut sovint un lloc essencial i capaç de demostrar una enorme eficàcia urbana. I les noves ocupacions territorials on la ciutat s'organitzà moltes vegades d'una manera mes oberta, intentant absorbir la natura en el millor dels casos i sovint reproduint-la de mode absurd i amb poca capacitat. La plaça aquí és entesa com un espai pavimentat amb mobiliari i vegetació, és dir: urbanitzat. Confonen el disseny i la forma urbana d'una manera alarmant. No és la capacitat de projectar espais urbanitzats de manera luxosa el que fa ciutat sinó la voluntat de l'espai en esdevenir peça clau d'un diagrama que genera estructura urbana. Les noves places no poden ser objectes bells, sols imatges, han de ser formes capaces de definir llocs urbans. Aquest problema és fonamental especialment en les perifèries urbanes, però també en moltes ciutats de nova creació o que s'han desenvolupat de manera ràpida. L'oblit de la potencia de l'espai públic com generador del sistema urbà és un fet preocupant en el procés d'execució de l'urbanisme modern. També ho és el creure que elements aïllat podem solucionar els problemes de qualitat i activitat del territori. Tot i la dispersió de molts models d'ocupació territorial, sempre és fa necessari la presencia d'espais lliures d'ús públic adequats per cada situació, cosa que poc té a veure amb l'habitual implantació d'estructures de connectivitat. La plaça seguirà essent un objecte vàlid i capaç de fer ciutat i qualificar-la, si reuneix les condicions necessàries del seu model i del seu entorn. Així com si manté la seva capacitat d'esdevenir un element puntual amb el potencial suficient per crear un sistema, un diagrama que doni forma a la ciutat i que es complementi amb les altres formes urbanes bàsiques que ella posseeix.

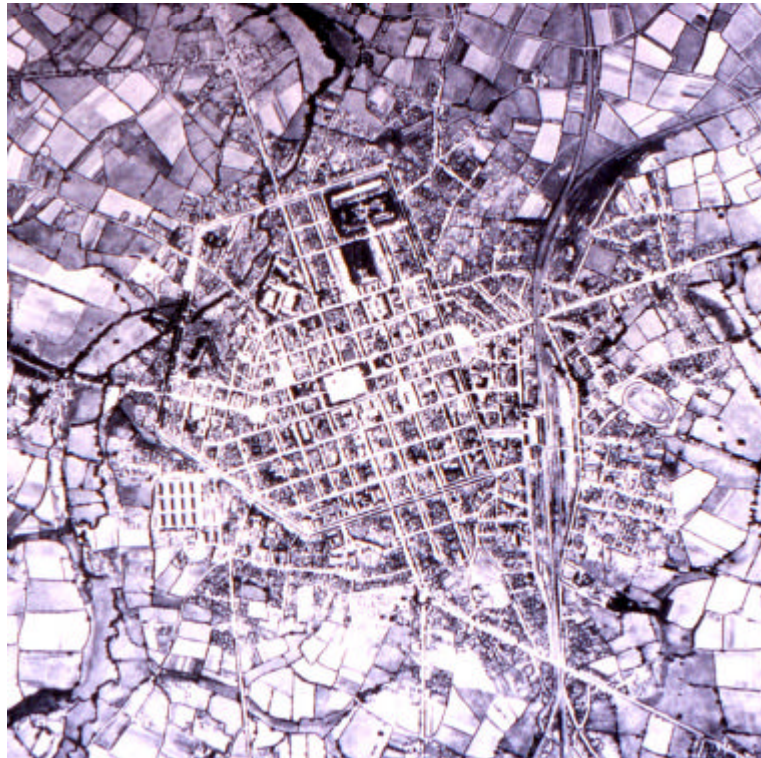
DIRECCIONALITAT

Sembla evident que no és possible abusar de l'element plaça, ja que té limitacions tant físiques com formals. En especial diríem que té limitacions de grandària. El sistema puntual, o de lloc central, pot sens dubte generar ciutat,

⁶⁶ M. WEBB. *The city square*. Thames and Hudson, London, 1990.

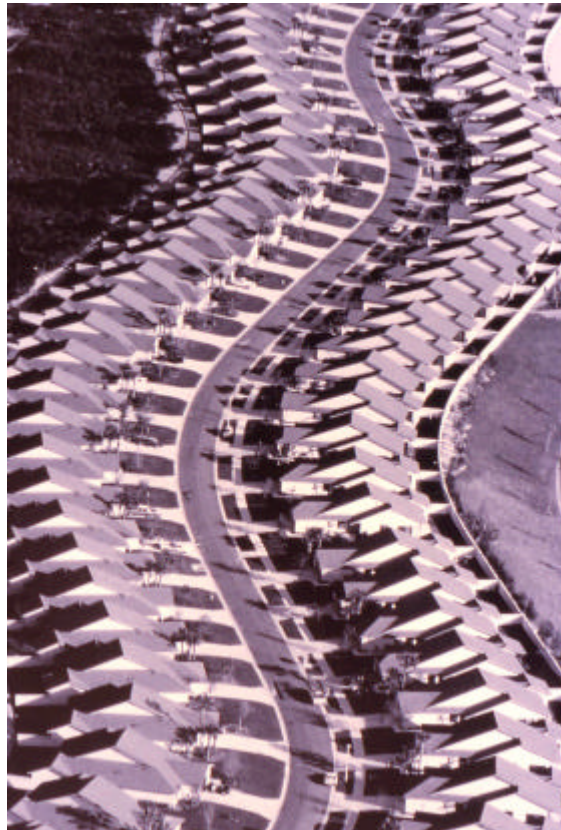
però aquesta tindrà un caràcter limitat que necessitarà d'altres instruments per tenir capacitat de desenvolupament temporal i de forma. Posem un altre exemple urbà però de caràcter més complex encara que tingui una lectura fàcil, la petita ciutat de la Roche sur Yonne, a la Bougogne francesa. Fem un primer i ràpida anàlisi, una plaça quadrada en el centre, entorn una xarxa bastant regular de carrers conforma una ciutat també quadrada. No és important quina és la forma geomètrica que defineix el lloc puntual, és important la seva vocació central. La Roche sur Yonne tot i ser un lloc central, un punt quadrat sobre un territori pla i homogeni, és una estructura més complexa que això. Aquest espai central ja no és unitari, hi ha una xarxa sobreposada a l'estructura puntual inicial que determina petites diferències urbanes, accentua el centre i per tant ens indica una perifèria exterior pròxima al camp. Però hi ha més, podem observar dos línies perpendiculars que es creuen al centre i que surten de manera contundent cap a l'exterior. Així doncs l'estructura d'aquesta ciutat és simple però més complexa que un únic espai central, ho podem resumir en un espai públic central, creuat per uns carrers que son eixos principals i finalment una xarxa reticular sobreposada al sistema com una taca edificada.

A la Roche sur Yonne és sobreposen dues estructures una de central amb una de segona lineal que forma una creu i que ens lliga la ciutat amb el territori.



La línia, és un segon element bàsic de composició urbana. La línia és un espai direccional que ens condueix d'un punt a un altre. La línia representa una manera diferent de compondre, una forma distinta a la centralitat puntual, però aplicada en moltes ciutats que poden tenir complexitats diverses. Com el punt, la línia té capacitat per ordenar, per fer una composició simple però contundent, a més la línia defineix un principi, un final i sobre tot un itinerari, un recorregut que permet un moviment urbà, és a dir un espai que permet opcions diverses i transicions urbanes, i que a la vegada té també la capacitat pròpia de la centralitat.

Observem una ciutat del segle XIII, com pot ser Vézelat a França. Aquesta ocupa una geografia si més no curiosa, la línia del cim d'un petit turó molt allargat i inclinat. La situació urbana és clara, així com també ho serà la seva forma compositiva. En el punt més alt l'església, un edifici significatiu tant en ús com en forma, en el punt més baix de la muntanya l'accés principal a la ciutat, després una línia que uneix aquests extrems i que ressegueix amb claredat un fet topogràfic i fonamental del territori. A l'entorn d'aquest carrer, el carrer major, apareix una sèrie d'edificacions contínues que defineixen la necessària façana del carrer i acaben de definir la forma urbana⁶⁷. Un teixit fàcil de llegir, limitat, però aclaridor. És una forma de composició, evidentment, elemental però també que té gran capacitat d'organització, és a dir una forma que crea sistema urbà. I que es basa un altre cop en l'espai públic com a element generador de la ciutat, un espai que és sempre recolzat per l'edificació i que en conjunt defineixen l'arquitectura de la ciutat. Exemples de ciutats lineals els podem trobar en moltes latituds, però també en cultures diverses. Tampoc podem atribuir aquesta forma a ciutats antigues que després han evolucionat i s'han transformat. La ciutat composada per una línia és un fet urbà evident, clar i útil en moltes situacions.



Vézelat i Palm City són dos ciutats lineals. Mentre a la primera la línia està recolzada per la geografia, a la segona és sols un recurs de disseny.

Palm City, a Florida, és una proposta contemporània d'aquesta estructura urbana. En ella també es poden apreciar els seus defectes. Ja hem dit que un espai central té un límit, una distància entre el centre i el lloc exterior a partir del que la ciutat perd relació amb ell, és a dir en el moment on apareix la perifèria.

⁶⁷ S. KOSTOF. *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings Through History*. Thames and Hudson, London; 1991.

La línia necessita forçosament de principi i fi, per tal de ser capaç de produir ciutat amb qualitat i no ocupació territorial. Per això Palm City és més un suburbi que una ciutat. Tenim un territori immens, homogeni i pla. Sobre aquest dibuixem una línia suaument ondulada entorn de la que construïm una sèrie d'habitatges unifamiliars iguals. Obtenim una repetició d'una forma que en aquest cas és solament simple, que no té la pretensió d'esdevenir model urbà, sinó de ser un model rentable econòmicament i de fàcil construcció. És comprovable que això s'allunya del que nosaltres diem ciutat, tot i ser una aplicació compositiva que hauria de ser correcta. Segurament en la manca de dimensió hi ha un error en el sistema urbà. També hi haurà un error en el model social o en el model d'ocupació territorial, però aquest comentari ens allunya de l'anàlisi de la forma i de la composició de la ciutat.

El cas de Berna és diferent i potser més complexa. S'utilitza la línia per compondre la ciutat, però es fa partint d'un fet geogràfic. Un meandre agut del riu Aare defineix un espai acotat i amb dimensió suficient per allotjar una peça urbana. El cas és prou explícit, s'aprofita la llargada de la superfície del territori, i es traça un eix central que es prolonga a través d'un pont cap l'exterior de la ciutat. Després a dreta i esquerra de la traça principal es proposen dos línies paral·leles. Amb aquesta simple operació de doble simetria, obtenim una ciutat que és homotètica a una línia. És una operació similar a les que ja hem vist abans com era el cas de Palma Nova, en aquell un punt era la forma que generava ciutat, però el fet és el mateix. La utilització d'una forma simple com és el cas del punt o la línia per compondre una ciutat és una manera de fer reiterada i de gran eficàcia. A Berna l'eix principal de traçat, els carrers Marktgasse i Kramgasse, esdevé inevitablement la via principal de la ciutat, tant per la forma contundent que li dona com per l'activitat que genera. En el moment que la ciutat creix ho fa a través d'una operació de simetria bilateral, ja que es reproduïx l'eix central a dreta i esquerra d'ell, conformant un nucli lineal i fortament identificat amb la posició geogràfica pròpia, un meandre en el riu. Així doncs observem que quan les formes simples de composició són conseqüents amb l'objectiu urbà i no una simple regulació compositiva tenen a la vegada diverses funcions que propiciant qualitat urbana i esdevenen sistema. És clar que sempre, fins ara, parlem d'un sistema molt elemental però un que té capacitats suficients. També ho fem d'un sistema limitat, ni el punt ni la línia, per ells sols tenen prou capacitat per definir una ciutat contemporània amb totes les seves complexitats, però sí un espai d'aquesta. Serà, doncs un objectiu d'aquest escrit la recerca de la composició de les formes per esdevenir una ciutat d'avui i per tant hem de sumar lentament totes les parts de l'estructura urbana de forma correlativa.

La ciutat contemporània utilitza sovint aquestes formes simple com elements efectius i reconeixibles pels seus teixits principals. Hong Kong n'és un exemple que ja hem analitzat. Però val la pena recordar, com en aquest cas, la línia defineix el plànol de la ciutat i com aquesta es recolza de manera contundent en la topografia. I això darrer ho fa tant en superfície com en alçat, és a dir en el traçat per acompanyat la forma ondulada de la costa de l'illa i també en l'alçat ja que les edificacions es recolzen en la silueta a la serralada i del pic Victoria.

CARRER

Carrer o carrers, espai urbà flanquejat d'edificis o solars destinat al trànsit públic, per a permetre l'accés als diferents indrets d'un poble o una ciutat i la comunicació entre ells. Aquesta definició d'enciclopèdia pot ésser vàlida, sens dubte, com idea general, però analitzant-la podem veure com el significat és massa comú i simple. Comportant un error de qualificació important i tot sovint repetit de manera amplia i conscient. El carrer és considerat un espai de connectivitat urbana i accessibilitat als edificis que l'envolten i defineixen. És a dir, un element indispensable per les activitats naturals de la ciutat, però també un que té poc valor ideològic com espai públic, si el comparem amb una plaça o un parc. És el carrer un espai necessari i abundant a la ciutat, potser aquest segon adjectiu és el que el fa poc apreciable, tot sovint, com a lloc públic. És massa freqüent, és utilitzat necessàriament per anar al lloc determinat o per accedir a aquest, per tant és un indret d'ús obligat, cosa que li pot negar les capacitats teòriques de lloc d'estar. Aquesta idea comú és del tot errònia, ja que tot i que és evident que el carrer compleix aquesta funció, el seu valor traspassa de molt l'exclusiva funcionalitat per esdevenir un fet singular i indispensable de la ciutat.

El carrer juntament amb la plaça son elements primigenis de la composició de la ciutat i formes bàsiques de gran capacitat urbana. L'aparent simplicitat de la seva forma amaga una gran complexitat d'estats i possibilitats urbanes. El carrer té també una forta capacitat per tal de desenvolupar estructures urbanes que seran molt més que espais accessibles. El carrer⁶⁸ com a forma simple de composició urbana esdevé un element essencial del sistema de la ciutat. Qualificant l'estructura, establint relacions i jerarquies necessàries i enriquint el teixit urbà. El carrer complirà així doncs una doble funció d'accessibilitat i de sistema d'espai públic.

Si la plaça és l'espai puntual i estratègic que establirà predominances urbanes i possibilitarà la creació de sistemes, el carrer serà l'instrument indispensable i capaç de crear estructures a través de lligar llocs. És a dir, tindrà la capacitat per generar diagrames de ciutat precisos i reconeixibles. El carrer serà, doncs l'element lineal, on hi haurà un principi i un fi, i a través del que tindrem coneixement de la ciutat. En ell és desenvoluparà l'itinerari urbà, és dir al llarg del carrer serem capaços de percebre la ciutat. El carrer és l'espai on és genera el moviment urbà indispensable de la ciutat.

Fen una distinció dels usos, cosa habitual, podem diferenciar el carrer com un espai per vianants, vehicles, mixta o si és vol més especialitzat. Aquesta classificació ens remet a l'espai amb una única funció d'accessibilitat. Visió empobridora d'ell, però també ens porta a confondre la importància d'aquest i a simplificar el seu ús. I per tant interpretar l'espai simplement com un indret urbanitzat. Tanmateix, el carrer és un lloc amb capacitat urbanes diverses i sols la seva arquitectura serà la que ens limitarà alguna d'aquestes.

⁶⁸ J. BORJA. *L'espai públic: ciutat i ciutadania*. Espai Públic Urbà, núm. 2. Diputació de Barcelona, Barcelona, 2001.

Una altra manera d'abordar una classificació genèrica del carrer seria a través de la toponímia. Sols, a una ciutat com Barcelona en podem trobar més de trenta denominacions que caldria analitzar. Un primer grup està format per carrers on la seva funció és el determinat o amb noms sinònims d'ells mateixos: carrer, passatge, avinguda, passeig, carretera, camí, pas, via, portal, travessia... Tenim un segon grup on apareix un adjectiu com a element diferenciador, però també com identificador d'un lloc concret: carrer gran, gran via, camí del mig, carretera alta, passeig marítim... Un tercer grup fa referència a un fet geogràfic: rambla, travessera, diagonal, torrent, riera, baixada... I finalment troben noms que són peces arquitectòniques: túnel, moll, escales, volta, dic, ronda... En aquesta diversitat no trobem denominacions pròpies i abundants a altres ciutats, tal com: bulevard, camp, saló... Tot i que la toponímia és moltes vegades arbitrària observem com ella diferencia entre lloc d'accessibilitat i lloc amb capacitat específica o d'interpretació dels fets urbans. És a dir entre teixit bàsic i peça singular. El carrer és l'eina bàsica que a més de crear xarxes urbanes crea jerarquies en elles, ja que té la capacitat de superposar sistemes o diagrames complexos als teixits urbans convencionals o a les ocupacions territorials banals.

El carrer per ell sol pot esdevenir un sistema lineal simple, però capaç de generar ciutat. Són coneguts múltiples exemples de desenvolupaments urbans al llarg d'un camí o carretera que després han esdevingut ciutats de gran complexitat. No és pot menysprear la simplicitat original d'assentaments, com per exemple Oxford. Ciutat d'origen medieval construïda entorn del camí que porta fins un petit turó on hi havia l'antic castell normand. Al llarg dels anys la ciutat és consolidada com un nucli urbà que es desenvoluparà a través d'altres lògiques territorials, però amb la presència constant d'un carrer central, el High Street.

Però és a Las Vegas⁶⁹ on tenim un exemple contemporani d'una ciutat de ràpid creixement a l'entorn d'un vial que esdevé símbol de colonització sobre un territori hostil i poc apropiat. Tot i que la ciutat original apareix com un nucli puntual pròxim a l'estació de tren, és la carretera que travessa el desert l'espai on es desenvoluparà la nova ciutat. Las Vegas Boulevard, conegut com Strip és: la franja, la línia, és un carrer on importa poc la seva longitud, avui cinc quilòmetres, ja que tendeix a l'infinit. S'utilitzarà bàsicament en cotxe i serà a través del moviment, la velocitat, com entendrem les activitats quasi disperses que es localitzen al llarg d'ell. La traça del carrer és l'únic element útil per l'ordenació territorial i també el fet diferenciador de la ciutat. Els edificis es situaran de manera desordenada i moltes vegades juxtaposats entre ells i els buits del carrer. La força del Strip està per sobre de tots els altres arguments de la ciutat i ell per si sol esdevé un recorregut⁷⁰.

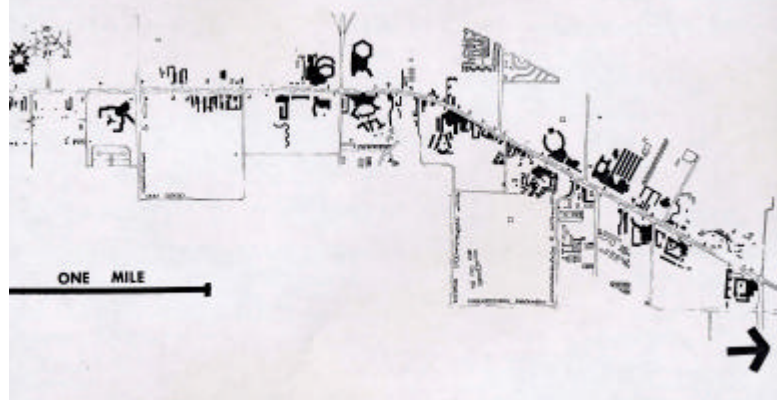
⁶⁹ F. ANDERTON, J. CHASE. *Las Vegas*. Ellipsis, London, 1997.

⁷⁰ R. VENTURI, S. IZENOUR, D. SCOTT BROWN. *Aprendiendo de Las Vegas*. Colección Punto y Línea, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978.

El Strip és un carrer major pensat pels cotxes, realment una carretera urbanitzada com un lloc central. Per tant, els edificis, no tenen que estar lligats directament a aquests espai, és deuen mostrar com elements exempts i quasi publicitaris. La unitat la donarà l'ús i la velocitat del recorregut.



Diagrama del Strip de la Vegas segons R. Venturi, 1978.



A moltes ciutats orientals és produeix un efecte contrari, una absència de fortes traces de configuració comporta l'aparició de teixits continus amb vialitat capil·lar. A gran part dels barris tradicionals de Xangai els carrers son un fet privatiu on l'accessibilitat per la importància i la guanya l'actitud d'accés cap a la residència. Encara que amb una configuració similar, l'ús del carrer és completament diferent a les ciutats islàmiques on trobem formes urbanes comparables amb estrets carrers discontinus que ens recorden espais exteriors de molta immediatesa. La ciutat islàmica és un fet funcional no cívic. Habitualment creix en alçada i ocupació, a mida que les famílies augmenten en numero, per tant no necessita de luxes urbans i si d'intimitat. El sistema de carrers es desenvoluparà, segons la idea de l'homogeneïtat espontània del teixit i les lleis de conducte social.

La utilització dels carrers com a mètode per construir la ciutat no és un fet d'avui, sinó que és un mode de fer reiterat històricament. La fundació de la ciutat romana és realitza a través d'un acte litúrgic que determina un lloc precís sobre el territori, però també que estableix unes regles d'ocupació, de fixació de la ciutat al sòl. El Decumanus i el Cardus en seran els primers carrers de la ciutat i instruments d'aquest acte ritual. La cultura romana estableix tipus de carrers a través de la seva toponímia, com: itinera per vianants, actus per un vehicle i una direcció, viae amb amplada suficient per dos vehicles i dos sentits... La ciutat és entesa com un fet social i per tant és el carrer un objecte important i referencial que definirà xarxes, és dir sistemes urbans que

concretaran la forma interna i establiran un model de colonització empleat de manera reiterada al llarg del temps.

La ciutat romana jerarquitzà les vies com un instrument d'organització urbana, física i funcional. La importància del model no és tant la de configurar una xarxa reticular, ja que aquesta tot sovint presenta modificacions i alteracions, sinó la d'entendre la ciutat com una successió de principis. Una plaça central i dos vies en forma de creu en seran algunes de les peces principals i entorn aquest sistema primari s'organitzarà la ciutat. Podem entendre l'estructura com un itinerari urbà elemental, ja que a més de possibilitar l'accés als principals edificis, en aquestes vies hi trobarem els comerços i tallers, i en la plaça és desenvoluparan les activitats de relació i representació. Si bé, el model romà estableix una concepció, estructura, fixa de fer ciutat on el carrer n'és un element important, la utilització de la via com element capaç de produir un recorregut ja és usat des de sempre. A la ciutat d'Efes s'utilitzà un via porticada per unir l'àgora amb el port, dos dels punts de més singularitat. Carrer que evidentment és un itinerari qualificat i que també és utilitzada com a mercat. Segurament és el mecanisme, l'arquitectura del lloc el que diferencia aquest espai d'actuacions posteriors. La construcció d'una doble stoa enfrontada produeix un element de màxima rigidesa, autònom i juxtaposat a la resta de la ciutat i les seves peces. Tot i ser un recorregut li manca flexibilitat urbana i integració al teixit de la ciutat.

El carrer entès com un eix, és un element de gran utilitat urbana i fet servir pràcticament en tot el món, en ciutats de formació i caràcter diferent. La necessitat d'organització a través de formes simples és un recurs clarificador de la forma urbana. Però també ho és per una raó practica de comprensió de la ciutat ja que és generen espais de caràcter públic, amb possibilitat de localització d'elements simbòlics, és a dir: espais d'identificació. Els eixos urbans poden tenir un caràcter natural, adaptació geogràfica als fets del territori. Aquests llocs tindran ja sols per la posició un important valor urbà amb fortes capacitats d'organització i creació d'estructura. O bé, seran els que provenen d'un fet arquitectònic i propositiu dintre del teixit urbà consolidat. Aquest segon tipus tendeix a millorar la ciutat a través d'elements habitualment monumentals i/o establint nous sistemes que és sobreposen a la xarxa existent.

En el primer grup podem trobar carrers com el Road Central d'Hong Kong. Una traça lleugerament ondulada en una inflexió topogràfica entre la mar i la muntanya que articula tota la ciutat. Aquesta via de gran potencial estableix jerarquies específiques urbanes i al llarg d'ella és consolida la ciutat. És també l'únic element de permanència en l'evolució urbana d'Hong Kong, demostrant una extraordinària capacitat d'adaptació temporal i física. A Edimburg, la Royal Mile, és situa en la línia del cim de la muntanya. Per tant en una posició predominant i estratègica. Encara que és un carrer pensat per fer un recorregut reial, del Castell al Palau Holyroodhouse, avui és un espai clarament públic i imatge identificadora de la ciutat. Tot i tenir configuracions distintes: Hong Kong és el gran eix d'activitat i principal conducte d'infraestructures, Edimburg és un espai limitat amb importants edificis històrics i amb forta atracció turística, les dos vies són equivalents en la seva escala urbana i utilitat pública.

A Berlín, l'Under den Linden, és un exemple de la construcció d'una nova via principal de la ciutat, a través de la utilització d'una línia recta que defineix un espai complet i arquitectònic, a mode de perspectiva cap el ponent de la ciutat vella i amb una intenció clara de ser un eix de desenvolupament urbà. És també apreciable com l'entorn del carrer ha sofert canvis importants, d'espai central i cultural abans de la II Guerra Mundial, a lloc simbòlic i fraccionat mes tard, o avui element de vertebració del gran Berlín i de recuperació del caràcter institucional. És demostra que un eix d'aquestes característiques pot canviar al llarg del temps d'activitat si la posició és adequada i té una forma urbana coherent. També, a Nova Delhi, el Raj Path, avinguda principal del pla britànic per la nova capital de l'imperi a l'Índia, és un altre exemple de via/eix. Un gran espai recte i buit, amb principi i fi, que és interpretat com el centre representatiu de la nova ciutat colonial. L'avinguda comença en un gran espai verd, presidit per la Porta de l'Índia, travessa el barri administratiu, i finalitza al centre de poder de l'estat. Les dimensions del lloc són considerables, especialment en secció, casi 400 metres. Cosa que fa que les façanes laterals no siguin un element determinat i adquireix autonomia. La importància recau en la perspectiva i la possibilitat d'agrupar en l'horitzó un gran espai amb edificis de caràcter monumental. A Nova Delhi podem veure com el pla urbanístic preveu una nova ciutat organitzada enfront del caos urbà de l'antiga Delhi. El mètode, és simple, la utilització de carrers formant un complex diagrama, a base d'avingudes i amb un eix central. Sens dubte, aquest model prové de l'anàlisi d'experiències anteriors europees.

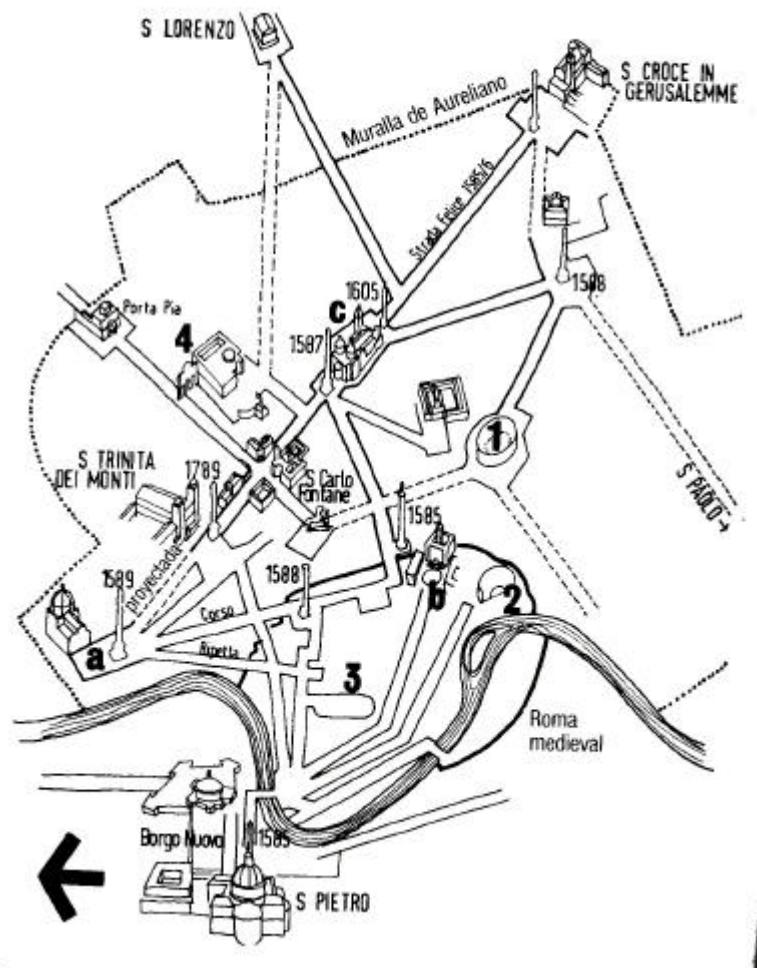
El Raj Path és l'eix fonamental del diagrama urbà de Nova Delhi, sobre aquest és recolza l'estructura de la ciutat, i els usos i activitats principals.



Veiem com a tots els exemples és fonamental la traça, el fet de marcar linealment la xarxa urbana, establint un element de fàcil compressió i amb diverses possibilitats d'ús. On sempre hi és present la necessitat del desplaçament interior, del moviment o recorregut, per comprendre el lloc. Son sempre aquests carrers espais públics de gran efectivitat i adaptabilitat temporal. També és fàcil trobar exemples més complexos, on a través de la connexió de diversos punts de la ciutat obtenim diagrames sobreposats a la xarxa existent que tenen una funció més extensa i permeten modificar les qualitats de la ciutat. A Roma, Sixte V, al segle XVI, proposa un sistema

global⁷¹ de vies singulars que enllacen les set esglésies de peregrinació. Aquesta estructura va generar un nou creixement de la ciutat i els seus barris. Un cop perduda la funció inicial religiosa dels carrers és comprova l'efectivitat urbana i evidentment laica del sistema, ja que és consolidada com l'espai bàsic de relació urbana. A París, Haussmann, projecta un altre sistema de bulevards anàleg al romà i el sobreposa a la ciutat tradicional. Cosa que obliga a la construcció d'algunes places com la de l'Opera o la República per completar l'estructura. Encara que els bulevards són construïts com un sistema per facilitar l'accés de l'exercit de manera ràpida a l'interior de la ciutat, igual que en els exemples anteriors la pèrdua de la funció original no influeix en la pèrdua de la utilitat del sistema. Aquest aspecte té una importància cabdal, els elements capaços de generar estructura per molt simples que siguin tenen caràcter intemporal i gran adaptabilitat a les activitats urbanes que poden ser canviants. La forma del sistema i la pròpia del lloc és el valor qualificatiu de l'espai lliure d'ús públic.

El sistema proposat per Sixte V, per a Roma, estableix un diagrama viari de carrers principals que relacionen les esglésies majors, els monuments antics i el casc urbà medieval.



Hem vist com el carrer té una efectivitat urbana gran i una capacitat envejable per generar estructures. Ell sol com a traça ja en representa una d'elemental i un mode d'ordenar la ciutat. També és comprovable la rendibilitat de la suma

⁷¹ A. E. J. MORRIS. *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial.* Arquitectura/Perspectivas, Gustavo Gili, Barcelona, 1984.

dels carrers amb les places i com una sistematització d'aquesta proposta formes urbanes universals. Podem també trobar ciutats on el carrer és pràcticament l'únic element essencial d'organització urbana i definició del teixit. Evidentment en aquests casos s'utilitzà sols la via com a instrument de composició i s'obtenen xarxes aparentment rígides, cosa que no va en detriment de la qualitat urbana. La composició en retícula de la ciutat, lluny de ser un model simplista, cerca produir urbs on la possibilitat de la igualtat de l'ús del sòl en serà un factor essencial. Les retícules han estat utilitzades com a nous sistemes per agrupar barris a les àrees tradicionals, per fer superposicions de xarxes i per projectar noves ciutats.

La ciutat colonial de Llatinoamèrica és un exemple bàsic en l'estudi de les retícules, ja que és basa en un model històric perfeccionat i utilitzat de manera reiterada. El planejament en retícula usat pels espanyols per construir ciutats ordenades, segons indicant les Lleis d'Índies, és una preocupació primordial pels conquistadors. Però també la facilitat de replanteig, la rapidesa d'execució, l'adaptació al territori o la facilitat d'ampliació... en son aspectes essencials per l'adopció del model. Evidentment el carrer amb secció igual en serà peça clau i la jerarquització d'aquest estarà donada per una posició més pròxima a altres elements urbans, la plaça central, l'accés principal... Mèrida, ciutat capital de l'estat mexicà del Yucatán, és un exemple interessant d'aquest sistema urbà i excel·lent pel seu estat de conservació, també ho és per la dimensió del centre històric. Des de 1542, l'estructura està definida per una retícula amb plaça central. El carrer, peça clau d'aquesta, té una modèstia excepcional, una secció de sols 12 metres, amb edificacions d'alçades de 6 o 12 metres, és repeteix constantment en tota la ciutat donant-li un caràcter específic. Tot i que el sistema reticular pot tendir a l'infinit, aquest pren valor en el moment que té un límit amb el territori o que és juxtaposa a un teixit amb menys claredat estructural.

Manhattan⁷², a Nova York, és un altre cas de retícula. Encara que en el moment de la fundació de la ciutat no s'utilitzà cap pla, al 1811 és proposa l'adopció del model històric colonial americà, cosa que també és farà a les altres grans ciutats com Chicago o Detroit, com un fet de lògica, necessitat urbana i refundació. La proposta inicial té 12 avingudes, de 30 metres d'amplada, nord-sud i 155 carrers, de 18 metres, est-oest. Tot i que la xarxa té aquestes dimensions, una de les seves aportacions serà la de tendir cap l'infinit, sols els límits geogràfics de l'illa ho seran de manera real. El procés d'implantació de la retícula a Manhattan està allunyat fortament del sistema colonial, ja que no és projecta una ciutat per un lloc concret, sinó que s'utilitza el sistema com un mètode per llaurar la terra, és dir d'entropia eficaç sobre el territori. Una altra aportació del sistema de Nova York és l'adopció d'un patró urbà compost per carrers/eixos i edificis/blocs. Aquesta estructura té una gran flexibilitat interior i per això és fàcil poder superposar elements especials com pot ser, al 1837, el Central Park, espai que és absorbit pel sistema i no li crea disfunció alguna. També és remarcable la utilització d'antigues preexistències com elements de record històric i fixació al territori. La traça de Broadway, antiga carretera índia, és un fet que afegeix valors al teixit i a la seva

⁷² J. CHARYN. *New York. Chronique d'une ville sauvage*. Découvertes Gallimard, Ed. Libraria, Italie, 1994.

composició. La diagonal sobre l'ortogonalitat de la xarxa, potencia l'avinguda i la proposa com a via especialitzada i amb diferenciada activitat.

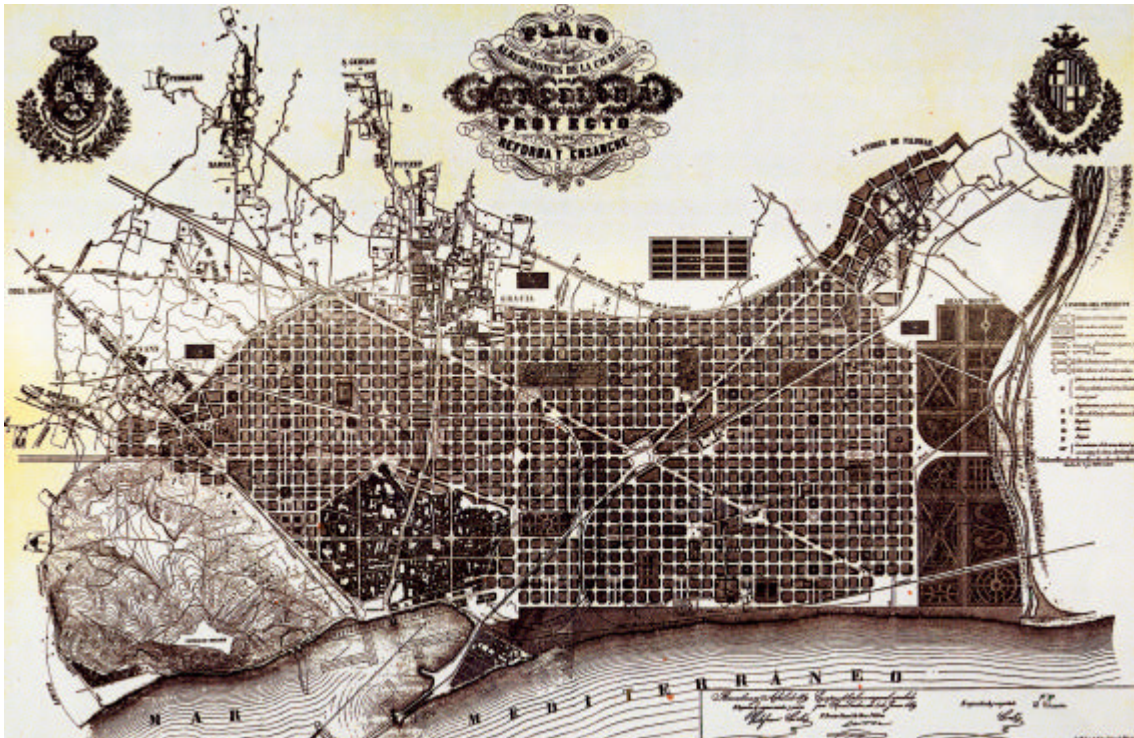


Encara que l'escala del carrer 62, de Merida, la Cinquena Avinguda, de Nova York és molt distinta aquests dos carrers compleixen la mateixa funció especialitzada a la xarxa de la ciutat. Ambdós són quasi els carrers majors de la ciutat.

L'Eixample de Barcelona⁷³ és una proposta paradigmàtica en l'evolució de la retícula com a diagrama urbà. S'utilitzà un sistema aparentment simple, on tres elements en seran peces claus: un carrer d'amplada constant, un octògon en la cruïlla dels carrers i una edificació alineada a vial. La combinatòria d'aquests elements simples configura el projecte en les seves formes bàsiques. Però la riquesa del Pla prové de la compressió d'altres factors, com per exemple la geografia del lloc i les seves preexistències. És projecta una nova ciutat, també entesa com una refundació de la vella, de gran dimensió fortament vinculada al coneixement territorial que és juxtaposa a diverses àrees antigues. Sobre la xarxa uniforme i teòrica de l'Eixample, és sobreposen elements essencials de composició i compressió urbana com son les diagonals, eixos principals d'accés i desguassos urbans, i altres carrers d'especial disseny que ens proposen llocs centrals. Aquesta superposició de sistemes és precisament el valor del pla urbanístic i el mètode d'integració d'aquest sobre el pla físic. Tant a Nova York com a Barcelona, encara que evidentment a escales diferents, els carrers son peces fonamentals. La Cinquena Avinguda, és un cas singular d'especialització, té en origen una secció igual a les altres, però acaba per esdevenir el carrer principal de la xarxa. Comença a la Washington Square Park, cosa fonamental ja que vol dir: relació amb un centre històric, creua tot l'espai central de l'illa i sobre ella és recolzen alguns dels edificis amb més significació. També el Central Park la respecta i és situa al seu costat, per continuar sobre els barris del nord i finalitzar tallada pel Harlem River. Tot i la importància de la via observem com la seva amplada és manté constant, és el segon factor de definició, els edificis i llocs pels que transcorre els que li canviaran la representació urbana. A Barcelona, el sistema d'especialitzar els carrers serà diferent. Els carrers, amb significat rellevant aniran direcció

⁷³ I. CERDA. *Teoría de la construcción de las ciudades*. Ministerio para las Administraciones Públicas, Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 1991.

mntanya/mar, dos fets geogràfics sempre presents. L'edificació és sempre alineada a vial i amb alçada uniforme serà, doncs l'amplada del carrer la que variarà i també la seva secció interior, en seran exemples Rambla Catalunya o Passeig de Gràcia.



Plànol dels entorns de la ciutat de Barcelona i Projecte de la seva Reforma i Eixample. I. Cerdà, 1859.

L'especialització de les vies és un fet comú i determinant en els sistemes urbans. Ho és evidentment en els casos més simples, on el carrer és l'únic fet fonamental de la ciutat i per tant ell tindrà les màximes oportunitats i facilitats urbanes. En el cas de Las Vegas, això és veu clarament, la secció, posició urbana, localització d'activitats... fan del Strip un lloc on tot és vàlid, la resta de la vialitat de l'estructura sempre li estarà subordinada. També, sobre xarxes de més complexitat el carrer necessita especialització si vol ser part d'un diagrama amb valors de ciutat. Els Bulevards de Haussmann tindran seccions específiques i distintes a la resta de carrers de París, el Raj Path tindrà una dimensió impressionant que li donarà capacitat de centralitat i monumentalitat. Quan la xarxa és una retícula que tendeix a l'homogeneïtat hi ha factors de diferència obligada com és el cas de l'avinguda del Johari Bazari a Jaipur o de l'avinguda Insurgentes a Ciutat de Mèxic.

L'especificitat del vial és una obligació que prové d'una interpretació correcta de la posició del carrer dintre de la ciutat. Aquesta singularitat fa referència a raons de desenvolupament urbà. El canvi de funció del carrer pot ser conseqüència també d'una voluntat interpretativa o de projecte a l'interior de la xarxa per tal de cercar espais autònoms i/o sistemes. Les rondes, o vies de circumval·lació, són vials especialitzats que tenen el seu origen en els espais entorn de les muralles de la ciutat, per tant són un carrer de frontera. La història de Viena produeix un indret de circumval·lació i buit utilitzat com a cinturó defensiu entre el casc antic, Altstadt, barri amb altes densitats d'ocupació i activitat i els

suburbis, espais rurals i llocs residencials i estiueig dels nobles i rics. La Ringstrasse prové del disseny obligat de la franja de territori, en el moment que les dues parts de la ciutat adquireixen la mateixa importància urbana. La via és un bulevard anular que circumval·la l'Altstadt, de tres quilòmetres de longitud per seixanta d'ample. Composta per cinc trams rectilinis que és corresponen als creixements, en forma de ventall de la ciutat. El carrer a més de ser un espai de ronda és també el lloc on s'ubiquen els edificis públics emblemàtics Rathaus, Universitat, Teatre de l'Opera... El problema principal de la Ringstrasse és que està pensada com un element autònom urbà, com un espai que té funcions de junta monumental entre les dues ciutats. No és un lloc de relació sinó un filtre de traspàs, per tant no soluciona problemes tal com l'accessibilitat entre els barris o la unió dels teixits. Tot i això fa que encara que és un dels emblemes de la ciutat ho sigui sols a nivell teòric i monumental però inhòspit com espai públic. Les vies de ronda són uns espais habituals a les ciutats i llocs que sempre mantenen el caràcter de límit provisional urbà. En l'actualitat la distància entre el centre tradicional i aquestes vies les ha fet perdre el seu caràcter públic per passar a ser un lloc perifèric destinat exclusivament al trànsit i a la connectivitat metropolitana. L'anell Perifèric de circulació de París o la Circular Road de Londres en són exemples clars de l'atrofia de l'esperit urbà i de la confusió que genera una exclusiva visió d'enginyeria en els carrers de la ciutat. Les noves Rondes de Barcelona són un cas intermedi entre l'espai públic i l'espai d'infraestructura. El seu disseny intenta mantenir compatibilitat d'usos i cerca, en alguns sectors, la integració a la ciutat com una via de serveis urbans.

La Ronda de Dalt de Barcelona és un exemple de via de circumval·lació urbana que vol ser més que una simple autopista, i cerca convertir-se, de manera desigual, en un espai de serveis per a la ciutat.



Mentre que molts d'aquests vials deuen l'existència al desenvolupament de la ciutat, hi ha altres fets territorials que proposen espais de relació. No és habitual trobar passeigs entre la ciutat i la muntanya o entre el territori natural i

l'interior, ja que sovint aquest és entès com un lloc de fàcil colonització i moltes vegades serà una successió de polígons industrials o barris perifèrics. És més freqüent trobar espais de relació entre la ciutat i l'aigua. El passeig marítim és un lloc de grans possibilitats urbanes que tot sovint no és compres correctament, ja que a través del disseny s'intenta competir amb el paisatge. També és un lloc de difícil projecte ja que l'asimetria funcional i de proporcions de les seves façanes el fa ser un carrer molt singular. El Bund, a Xangai, és un espai que tot i ser cabdal per la ciutat no ha tingut una perdurabilitat ni de disseny ni d'ús. Ha estat port, passeig, mirador... Això ens fa pensar que la utilitat del lloc és deu a la possibilitat del contacte amb el riu, no pas dels criteris d'urbanització temporal. A Bombay, l'espai entre la ciutat i la Back Bay és entès com un fet natural. Un lloc buit, ample amb arbres i sorra on el límit és l'aigua no l'arquitectura.

A la Riviera di Chiaia de Nàpols, la ciutat s'obre a la mar, a través d'una plataforma enjardinada creant un passeig - mirador. Tot i que l'espai urbanitzat pot millorar ostensiblement, és compensa la presència de la ciutat clàssica amb la magnitud del paisatge d'una manera admirable. És un projecte limitat, però lligat a la forma de la ciutat i un l'espai públic de relació, malgrat l'efecte de barrera ocasionat pel trànsit de la Via F.Caracciolo. L'actitud de mirar des d'un lloc definit, la ciutat, i la presència del paisatge són suficients per generar espais a la vora de la mar. Indrets que no necessiten de contundents actuacions projectuals, sinó de propostes que generin buits a l'entorn de l'arquitectura, on puguem gaudir de sensacions i dialogar amb la natura. L'avinguda Antonio Maceo, el Malecón, a l'Havana és un exemple encara que segurament espontani. La manca d'urbanització i la poca freqüència del trànsit han definit un espai lineal, un mirador continu. A Venècia la Riva degli Schiavoni és un altre excel·lent passeig, però també mirador sobre el Bacino di San Marco. Sens dubte, el recorregut del Palazzo Ducale al Rio dell'Arsenale és una façana continua monumental que sols necessita un buit enfront, un moll. La resta d'elements d'urbanització passaran casi inadvertits tot i que seran absolutament necessaris per complementar el lloc. L'espai és públic no sols per la possibilitat de passejar per ell, sinó per la dimensió que adquireix dintre de la ciutat. També ho és en aquest cas per la virtut de la seva modèstia, ell no pot competir ni amb l'arquitectura ni amb el paisatge.



La Riva degli Schiavoni, a Venècia, o la riba del Sena, a Paris, poder arribar a tenir la mateixa funció urbana, si som capaços de fer una abstracció de les seves qualitats arquitectòniques.

La relació de la ciutat i el territori exterior és fonamental, així com el disseny dels espais que s'utilitzen. Però ho és també en punts de trobada interiors. Les vores del Sena a París, la traça del Túria a València, les Rambles de Barcelona... són espais de transformació d'un fet natural en un lloc especialitzat d'activitat cívica. La singularitat del viari és fonamental pels sistemes urbans, aquesta també pot provenir d'una voluntat que cerca elements diferenciadors i amb forts potencials. A Notting Hill un mercat diari s'instal·la a Portobello Road, Broadway Avenue és més que l'avinguda més llarg de Manhattan el seu nom vol dir teatre, la Castro Avenue de San Francisco és el centre del barri gai... El valor de posició d'aquests carrers és bàsic pels teixits de la ciutat i són aquells els que estableixen punts d'articulació necessària on és canalitzen els fluxos urbans.

El carrer és un dels espais direccionals de la ciutat, i és també el lloc que possibilita moviment, aquestes dues característiques el fan un indret amb gran potencial urbà i creador de sistemes. Un altre circumstància important ve de la seva capacitat de multiplicació, evidentment el carrer és l'espai urbà més numeros del sistema de la ciutat, i de l'habilitat per esdevenir singular si l'estructura ho precisa. La seva forma és aparentment simple, cosa que no és contradiu amb les seves capacitats de configurar estructures urbanes complexes, el seu màxim objectiu.

La relació entre l'espai interior del carrer i les seves façanes serà determinada per la secció i aquesta sovint representarà el tipus. Habitualment el carrer, com la plaça, serà un element urbà que necessitarà d'arquitectura per definir-se a ell mateix. Per tant el carrer necessita la ciutat per ésser i l'absència d'aquesta el convertirà en infraestructura.

El carrer és un fet de la ciutat i també un espai públic que té la capacitat de construir-ne. No s'ha de confondre carrer i espai d'accessibilitat, ja que aquest error comú de conceptes genera sols ocupacions marginals a les perifèries urbanes que no tenen res a veure amb la ciutat tradicional però tampoc amb la contemporània. Avui és corrent sentir parlar de ciutat-territori. Los Angeles és una ciutat model d'aquest exemple. Està composta per nuclis de població com Pasadena, Venice o Hollywood... tots ells amb lògiques pròpies. Però sobre aquests teixits discontinus hi ha altres d'encaix, amb fort caràcter marginal, i unes infraestructures viàries de gran capacitat per connectar tot el sistema. Poca gent seria tant agosarada de definir les Freeways com espais públics, potser a nivell filosòfic o teòric, tot i que elles són el sistema bàsic urbà. En el límit d'aquesta idea temin el Japó, o Holanda considerada com un estat-ciutat, amb barris a Amsterdam o Rotterdam, entre aquests hi ha espais d'activitats i relació diària, i que estaran connectats per infraestructura, per carreteres. Aquestes potser algun dia seran els carrers de les nostres ciutats, però actualment encara no, ja que els hi manca la majoria de les qualitats urbanes necessàries per ser-ho. Aquesta confusió de màxims, ve donada per explicar el fenomen de l'ocupació desmesurada del territori i la conseqüent obligatorietat de relligar aquest amb mètodes poc contemporanis. Tot i crear un diagrama complex, aquest no té sistema lògic, sinó sols funcional, per tant no esdevé ciutat, no és una estructura de carrers.

II

ESTRUCTURES SIMPLS I COMPOSICIONS URBANES

Hem definit com primers elements urbans i de composició de la ciutat el punt i la línia, també podríem anomenar-los els llocs centrals i direccionals o si volem els espais públics coneguts per tothom com les places i els carrers. Hi ha autors⁷⁴⁻⁷⁵ que sostenen que la ciutat, sols, és una correcta combinació de places i carrers i que el que no és això és sols suburbi. Potser no és necessari ser tant radical, però sí que és evident que quan la ciutat té elements que es poden reconèixer de manera fàcil i que son de lectura universal la ciutat esdevé un fet raonable i socialment efectiu. Però, si com punt de partida entenem que la ciutat és això un sistema de llocs centrals i llocs direccionals, potser caldrà veure com aquests es combinen, com podem trobar formules, o simplement com en algunes ciutats hi ha relacions factibles de les formes elementals. I com això ens produeix estructures urbanes riques i que tenen caràcter suficient per esdevenir ciutat. Potser de moment no cal que parlem d'espais molt complexos, és més important poder conèixer com son els petits llocs urbans i com es combinen entre ells. Per això ens serà més útil analitzar, encara que de manera parcial, alguns aspectes de ciutats prou conegudes on puguem trobar uns primers diagrames compostos d'estructures simples que conformin una forma clara i indiscutible per a tots.

El centre de Siena és un diagrama compost per dos punts i una línia. Aquesta estructura està recolzada en la topografia i en la activitat de la ciutat⁷⁶.



⁷⁴ O. BOHIGAS. *Reconstrucció de Barcelona*. Llibres a l'abast, 198. Edicions 62, Barcelona, 1985.

⁷⁵ R. ROGERS, A. POWER. *Cities for a small country*. University Press, Cambridge, 2000.

⁷⁶ O. KOSTOF. *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings Through History*. Thames and Hodson, London, 1991.

A Siena, en podria ser un primer exemple, dos punts i una línia son prou per produir una ciutat central. Però, mirem el teixit de la ciutat amb detall, la plaça del Campo en seria a primera vista l'espai central, el primer punt, i potser a vista de turista al lloc on cal arribar i on cal estar. I és aquí on tenim una primera pista al lloc on cal arribar, no el lloc d'on neix la ciutat. A Berna, el Marktgasse, era el lloc fonamental, a l'antic Bagdad hi havia un centre que generava la forma, aquí, a Siena la plaça del Campo no és el lloc on cal arribar, evidentment és un espai públic amb una entitat esplèndida d'on en podríem dir moltes coses, sobre la seva forma intrínseca, el disseny, l'ús, l'arquitectura... segurament aquí no en direm res que no puguem trobar en altres escrits. Però m'agradaria començar l'anàlisi d'una altra manera, observem primer la geografia, o millor com és la topografia del lloc, trobarem una sinusoide de traspàs lleugerament ressenyada per la topografia que és també un camí natural, un traçat sobre el territori, el carrer de la Citta. Aquesta línia es dibuixa com una de cota màxima suau i ondulada que separa dos parts de la ciutat, a un costat la part del poder laic, a l'altre l'església. A cada un d'aquests costats i trobem un espai públic central, plaça i edifici. És fàcil veure com aquests dos punts son el contrapès necessari pel funcionament de la ciutat i també és fàcil d'entendre que necessitem un lloc que delimiti les àrees d'activitat, això seran els barris que circumval·len els dos entorns.

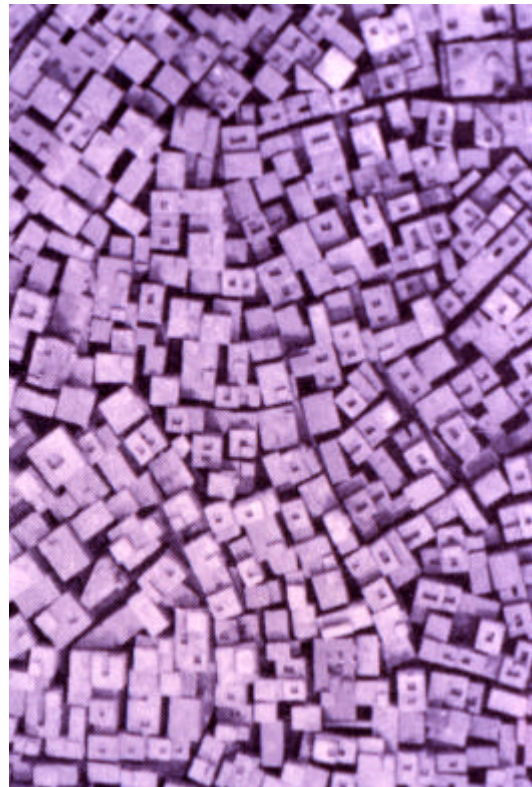
Un cas més complexa l'hem vist a Xangai, el resultat de la interpretació de la geografia i dels fets urbans ha resultat ser un dibuix. Un ideograma que ens transmet la forma urbana d'un lloc amb precisió cal·ligràfica. El fet de poder representar la ciutat, o alguna de les seves parts a través d'un traçat té gran importància i més si aquest és fet de punts i línies. És a dir la ciutat tindrà forma perquè pot ser representada per un diagrama complex sobre el plànol, i aquests sols serà fet a través de la combinatòria d'elements molt simples. Podem dir que en aquestes ciutats hem trobat els primers diagrames compostos per estructures simples que configuren unes composicions urbanes clares, netes i de gran complexitat. Aquests primers diagrames seran unes formes abstractes, unes de molt precises que simplificaran la forma essencial de la ciutat en una estructura de fàcil lectura que serà la pròpia forma urbana de cada lloc.

És possible pensar que podem també traçar diagrames que no estiguin compostos per llocs públics, per tant diagrames allunyats de la forma de la ciutat. Evidentment que és possible, però el problema recau en què aquests no seran sistemes estructurals vàlids per les nostres ciutats, sinó que sols seran imatges sense substància que podran arribar a generar models teòrics i ben segur suburbans. Podríem arribar a dir, si ens col·loquéssim a un extrem d'opinió, que l'absència de formes simples en una ciutat, és a dir la manca d'espais públics genera caos urbà. O si més no, ocupacions territorials dubtoses per la seva eficàcia en el sentit, o en la capacitat, per compondre llocs socials que no siguin una simple agrupació d'habitants⁷⁷.

⁷⁷ I. CALVINO. *El castell dels destins encreuats. La taverna dels destins encreuats*. Els llibres de Glauco / Laertes, Barcelona, 1985.

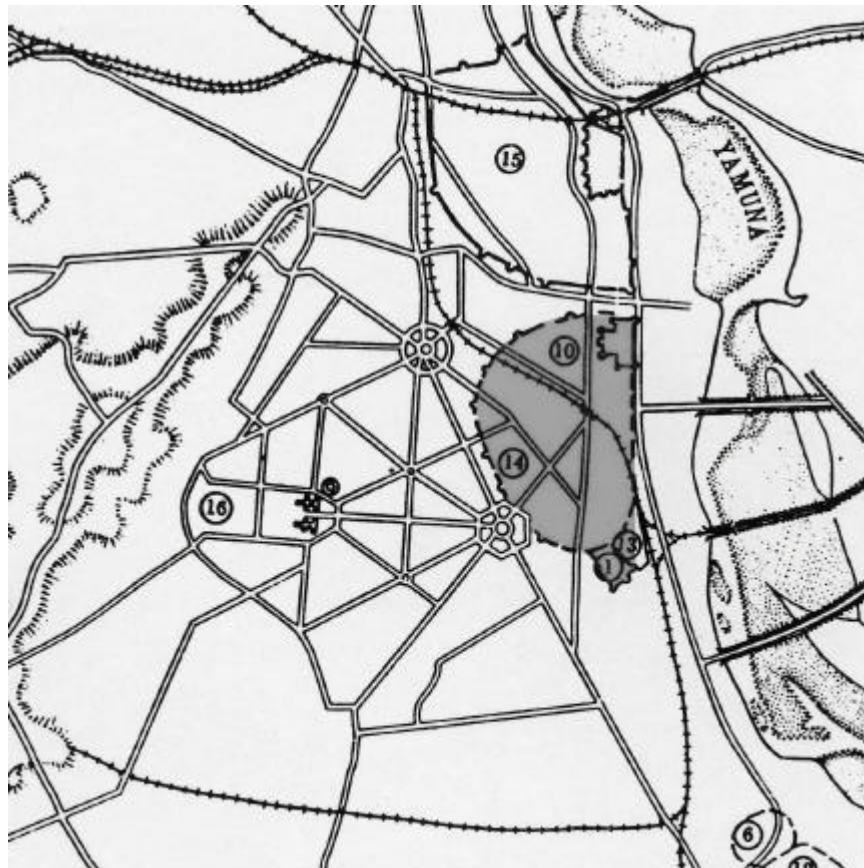
Als turons de Valparaíso en trobem un exemple d'ocupació territorial, millor d'espai edificat sense capacitat per configurar una forma urbana neta. L'accés obligat a les cases està definit per diversos carrers que creen una xarxa amb importants discontinuïtats i amb freqüents culs de sac, solament podem trobar alguns espais significatius, algunes arribades dels ascensors que tenen forma de petits miradors i un carrer situat a la cota més alta possible que és un eix de referència topogràfica i itinerari reconegut. La definició de ciutats compostes com a grans mantes que cobreixen el territori és cosa comuna a diversos indrets on la necessitat d'agrupació és més forta que la de configuració urbana. La Kasba, d'Argel, és un exemple paradigmàtic. És interessant observar-ne un fragment qualsevol, un teixit molt dens format per edificacions quadrades i juxtaposades és el primer que veiem. Degut a la geometria d'aquestes hi ha forçosos desajustos, és a dir la macla no està ben ordenada, per tant apareixen espais residuals diversos que son aprofitats per l'accés als habitatges, evidentment aquests espais tenen a vegades continuïtats, però aquestes no poden ser considerades com carrers, sinó més com a llocs necessaris per l'accessibilitat. Per aquest motiu importa poc que el sistema no sigui diàfan, allò essencial serà la capacitat per créixer, per tumorar el territori. El món islàmic és procliu en aquest tipus orgànics de ciutats, en la configuració d'aquests llocs que de cap manera poden ser considerats perifèrics ni tant sols marginals. Són indrets evidentment centrals però mancats de les propietats clarificadoras dels sistemes urbans compostats per l'espai públic. No és d'estranyar que en aquests llocs es doni un gran valor a l'espai interior de l'edifici, a l'espai privat on hi pot haver fàcilment certes agrupacions de gent. Aquí per exemple la casa pati té un valor singular, ella és fonamental, però això contradiu a conceptes més urbans més de relació oberta.

La densitat i la manca d'espais urbans és una realitat a molts centres de les ciutats islàmiques. El sistema de Kasba provoca confusió urbana i sovint ha de ser compensat amb buits d'important grandària com són les places dels mercats o les mesquites.



A Delhi tenim una de les claus al problema que genera una ocupació d'aquest tipus, aquesta torna a ser una forma clàssica i simple, un espai puntual. Si observem la ciutat antiga de Delhi no ens allunyarem massa del que hem dit anteriorment, densitat, molta edificabilitat ocupant la major part del territori, cases amb patis.... és a dir una típica organització de ciutat islàmica. Encara que el seu origen és hindú, a partir de 1192, la ciutat passa a ser el centre de la dominació islàmica del nord de l'Índia i consegüentment adapta la seva forma a les noves circumstàncies. Delhi es converteix en un sistema urbà orgànic en forma de kasba que cobreix contundentment un semicercle, d'uns 7 km², a una riba del riu Yumna. Altre cop no es pot parlar de xarxa urbana, sinó més bé d'un sistema puntual d'organització que forçosament té que ser compacte. Enfront d'aquest esquema apareix la necessitat obligada de cercar un lloc prou ampli de reunió, aquest estarà lligat a un dels poders, el religiós. La mesquita de Yami Masid en serà la resposta, un immens quadrat porticat i encerclat per un mur que la separa de la resta de la ciutat representa el contrapunt idoni al sistema. Un únic buit a l'entorn del que hi ha absència absoluta d'altres espais col·lectius que té una capacitat per unes 11.000 persones en posició d'oració. L'espai generat per la plaça quadrada de la mesquita fa entenedor tota la forma urbana de Delhi. Solament hi haurà lloc públic en l'indret on és precís efectuar actes ciutadans, a la resta serà primordial l'espai privat i evidentment l'accés a aquest. La solució a la manca d'ordre urbà és el lloc públic de forma equilibrada i grandària suficient.

Nova Delhi és un diagrama que obvia el casc antic de la ciutat. És una nova estructura que és recolza en unes idees polítiques i que cerca l'ordre sobre el territori.



Però si seguim observant Delhi podrem encara treure més conclusions importants. En el moment⁷⁸ que els anglesos decideixen traslladar la capital de Calcuta proposen un canvi del caos a l'ordre, transformant Delhi en la gran capital colonial. Per això tenen que aplicar mètodes que siguin simples de lectura i efectius com a mostra de poder i de nova civilització. El sistema empleat és fàcil si tenim en compte algunes de les coses que ja hem indicat. El que es fa és construir una nova ciutat contraposada al model existent. Primer, si en el casc antic sols hi ha un gran espai públic i la resta són petits carrers d'accés a les edificacions aquí es proposa una gran espai urbà, quasi un immens parc dintre del que hi haurà edificis i carrers. Segon, si la kasba urbana de Delhi és densa el nou sistema cercarà la baixa densitat per permetre integrar la natura. Tercer, s'optarà per construir elements singulars d'espai lliure recolzats per grans edificacions que generin una estructura complexa però de fàcil traçat que tindrà diversos nivells de lectura.

Intentar saber l'ordre exacte del traçat de Nova Delhi no és l'objecte d'aquest escrit, però si ho és el poder-lo explicar de manera lògica i utilitzant el que podríem anomenar com "la suma dels llocs simples generen diagrames complexos". Primer intuïm un eix central, perpendicular al riu, situat al sud del casc antic. Aquesta línia té dos punts, principi i final, la Porta de l'Índia i la residència dels Virreis. El Raj Path, és el passeig central de la nova ciutat entorn el que si construiran tots els edificis singulars d'aquesta. En el seu punt central hi tracem de manera perpendicular una segona avinguda en direcció nord, cap a la ciutat vella, però abans d'arribar a ella, dibuixem un nou punt, Connaught, una forma circular i clàssica que ens recorda a les peces usades a Bath. La idea de perspectiva al final del carrer és essencial tant per donar solemnitat com per fer notar la presència dels símbols urbans. Després anirem triangulant la resta del territori a través del traçat d'avingudes secundaries que ens aniran conformant tot un sistema més complex, on podrem allotjar de manera eficaç les noves necessitats urbanes.

Nova Delhi és, doncs un diagrama urbà format per alguns punts molt singulars i un seguit de línies que relligant el traçat urbà al territori de manera dubtosa però que cerquen eficàcia i a una idea política que és contraposada a un model caduc de fer ciutat. Aquest diagrama està compost per elements urbans de fàcil lectura que s'addicionen sistemàticament per formar una estructura superior que és una nova ciutat.

LLOCS I PROPORCIONALITAT URBANA⁷⁹

En tot diagrama podem trobar elements significatius que estan determinats per la posició, forma o funció... sovint aquest estan lligats a un lloc públic si el diagrama representa la ciutat. A Delhi per exemple hem vist com l'àrea dels Palaus del Virrei, la Porta de l'Índia i el Connaught formen un triangle a partir del que es pot entendre el diagrama urbà principal. Es fa interessant veure com aquests elements, situats en els vèrtexs del triangle major, és corresponen a tres nivells socials, el poder polític colonial, la burgesia amb el comerç, i al

⁷⁸ L. BENEVOLO. *Storia della città orientale*. Editori Laterza, Roma, 1988.

⁷⁹ M.C. GHYKA. *Estética de las proporciones en la naturaleza y en las artes*. Poseidon, Barcelona, 1979.

poble angles amb l'hindú respectivament, tal vegada emulant el sistema de castes i europeïtzant-lo?

La configuració d'un element urbà, d'un lloc, està relacionada directament amb la seva capacitat per aglutinar qualitats urbanes tal com la posició dintre de la ciutat, l'arquitectura que l'envolta i la forma del buit urbà. Tot això ens definirà l'arquitectura de la ciutat i la seva forma si hi ha una voluntat real d'estructuració.

Els elements singulars i/o els espais urbans són imprescindibles en tot diagrama i tindran sempre un valor important tant en forma com en significat. Ells seran llocs fortament arrelats a la forma de la ciutat i que ajudaran de manera precisa a definir-la degut precisament a la seva fortalesa i capacitat. Podríem dir que els llocs són en essència, l'esperit, de cada ciutat, els elements que la fan reconeixible i comprensible. Allò que ens farà immediatament associar una imatge concreta a una ciutat sense tenir més referència. L'obelisc de la plaça de la Concorde a Paris, una immensa superfície de gesta i arbres com és el Hyde Parc a Londres, o un espai solament asfaltat i usat com a pàrquing pròxim a algun edifici d'importants proporcions a Los Angeles... en són exemples. Aquests llocs els podem trobar a qualsevol ciutat i sempre tindran l'origen en una forma simple, o si més no sempre estan associats a una d'elles, i tindran, a la vegada la capacitat per generar formes dels teixits urbans del seu entorn.

El Zocalo, a Ciutat de Mèxic, o l'avinguda Columbus, a San Francisco són llocs urbans que reinterpreten el territori i formen part essencial de la ciutat.



Fem una visió a algunes ciutats del continent americà, per exemple, podrem analitzar alguns llocs. La plaça del Zocalo a Ciutat de Mèxic és un buit interior a la xarxa ortogonal de la ciutat, per tant un element que forma part intrínseca del sistema a través de l'aplicació d'un simple buidatge d'una illa, evidentment d'una que té una posició especial. Aquí recau un dels seus valors al estar situada en el centre del sistema, i substituint un centre de l'antiga ciutat precolombina que a la vegada estava situat sobre la llacuna principal del pla de la ciutat. Al seu entorn si construeixen els edificis dels poders polític, religiós i judicial... així com un dels hotels principals, cosa que denota altre cop centralitat i complementarietat del lloc, ja que està conformant per un espai

urbà i unes edificacions a més d'estar inscrit en una estructura urbana. Però, a la fi i al cap, sols estem parlant d'un espai central, format per una forma geomètrica que no és més que un punt urbà, aquesta funció de singularitat la podem trobar també en els elements direccionals, les línies. A San Francisco, la Columbus avenue, és sens dubte un carrer d'una singularitat especial, situat en la línia que representa el desguàs topogràfic de la ciutat té una capacitat pròpia de generar activitat i aglutinar activitat envejable. Però també es mostra de gran activitat per separar dos teixits reticulars amb lògiques pròpies i unir-los de manera efectiva per la seva gran capacitat urbana. Encara que la primera qualitat d'aquesta via rau en la seva capacitat d'interpretar la natura, és l'element bàsic del desguàs geogràfic.

La proporcionalitat de l'espai singular amb la ciutat és indispensable si aquest té que formar part d'un conjunt urbà, i ha de ser indiscutiblement un dels seus caràcters qualificadors. Tant la plaça del Zocalo per la seva grandària com la Columbus avenue per la seva llargària són elements potser massa grans si es miren de manera aïllada, però són llocs perfectament proporcionats a la dimensió de la ciutat on es troben, per això la seva singularitat esdevé essència urbana i imatge o marca de fabrica urbana. A vegades el lloc es troba tant proporcionat al sistema de la ciutat que no es pot arribar entendre aquesta amb l'absència del primer. En els casos anteriors el lloc és singular però no del tot indispensable, encara que si molt recomanable. A Nova York, el Central Park, és el lloc de la ciutat, o si més no un dels llocs. No és pot entendre la ciutat sense el parc i aquest té diverses qualitats que el fan indispensable. Primer s'adapta perfectament a la xarxa. Segon ho fa per mètode de substitució de l'edificació per un buit, però donant un pas més el buit és converteix amb un altre espai ple d'activitat i de natura per tant no serà un buit urbà sinó un buit exempt d'edificació, però no d'activitat. Tercer és evidentment un espai que té una doble interpretació ja que representa un centre a la península, i també a la vegada és un element direccional de la xarxa, al llarg del que la ciutat canvia des d'un centre qualificat fins a una perifèria marginal.

Si aquests darrers exemples representen uns llocs precisos de la ciutat, hi ha altres exemples on es perd el sentit de la proporció urbana. Quan això és cert es produeixen, sens dubtes, problemes que generen incomprensió del lloc i aïllament d'aquest respecte del seu entorn. La pèrdua del sentit urbà és un problema freqüent i contemporani que posa en crisi el lloc com a element amb capacitat per a fer ciutat. El problema no recau en la dimensió sinó en la proporcionalitat, no hi ha llocs grans o petits, n'hi ha de desproporcionats. Els 400.000 m² de Tian'an-men, a Pequín, no són un obstacle per la seva dimensió, ni tant sols per la seva forma, ho són per la seva nul·la capacitat d'entendre la ciutat on es col·loca. El lloc esdevé ineficaç com a forma de la ciutat i precisa de múltiples retocs per tal de tenir capacitats, noves edificacions interiors com el mausoleu de Mao no fan més que accentuar la manca de capacitat urbana, tot i que segur que en podríem trobar alguna de política. Les autopistes de Los Angeles són també llocs que compleixen la seva funció, com l'exemple anterior, i que la compleixen de manera efectiva, però això no els hi dona valor urbà.

ITINERARI I MOVIMENT

Quan el lloc compleix amb tots els seus requeriments esdevé un espai eficaç i el diagrama que conformarà podrà ser resseguit i definit com un itinerari. L'existència dels itineraris garanteix la mateixa existència de la ciutat com espai de relació social. A través del moviment podem conèixer la ciutat, i aquest estarà regulat per l'itinerari que han representat els elements de l'estructura urbana⁸⁰. El moviment pot ser considerat des de diversos punts de vista. El primer és aquell que garanteix l'evolució continuada de la ciutat. Si les estructures urbanes garanteixen la continuïtat dels itineraris i aquests són eficaços pels ciutadans hi haurà moviment a la ciutat. Tant un, com l'altre garanteixen l'habitabilitat en el medi. A la vegada que tenen una funció de memòria urbana, tant des del punt de vista d'imatge de ciutat com des del punt de vista del coneixement. Si sabem moure'ns per una ciutat tindrem coneixement d'ella. Per una altra banda, si hi ha continuïtat dels itineraris, per tant si la ciutat pot ser resseguida, recorreguda, per alguns llocs concrets és podrà ocupar el territori de manera lògica. En cas contrari, les discontinuïtats produiran barris suburbans. Els ritmes urbans són essencials a la ciutat, i si aquests també tenen continuïtat és que la ciutat té valors com a tal. El funcionament dels sistemes urbans és indispensable i va associat sempre al moviment, i evidentment als canals que el garanteixen. La ciutat ha de ser un lloc accessible, un lloc on les fronteres no sigui presents, per tant s'haurà de garantir l'itinerari com espai bàsic de la ciutat. L'adaptació dels espais urbans als diferents mitjans de transports i la compatibilitat d'aquests amb els vianants és essencial, per tant els llocs que generaran l'itinerari hauran de tenir una forta complexitat morfològica que permeti la diversitat d'usos. Els itineraris poden ser els elements que resolguin amb eficàcia el desenvolupament urbà, ells seran també els instruments que permetran composicions urbanes diverses, és a dir barris. A la vegada aquest sistema d'espais faran necessària la relació entre els formes més tradicionals i les contemporànies. La integració de la natura a la ciutat d'avui és una obligació, sols amb noves formes urbanes això es pot aconseguir d'una manera generalitzada. Quan la ciutat ja no és un fet tancat, quan avarca el territori d'una manera generalitzada i es parla de regions o àrees metropolitanes es tenen que redefinir conceptes com centres, perifèries, suburbis. Per tant la ciutat té sovint espais especialitzats, la seva existència pot generar sovint discontinuïtats i guetos. L'ensamblatge i/o les separacions urbanes depenen de l'existència dels itineraris, és a dir de les estructures urbanes que han estat generades per la bona relació dels llocs.

Els llocs de la ciutat han de tenir capacitat per generar diagrames que seran a la fi itineraris urbans amb capacitat per definir el global del sistema. La ciutat és, doncs un sistema estructural fet a través d'espais públics que possibilitant entre altres coses la mobilitat. Però anem altre cop a veure un exemple, a Bath hi ha una clara figura definida per espais reinaxentistes que defineix la forma precisa de la ciutat a través d'un esquema fàcil i de gran efectivitat. D'aquest cal destacar que tant en forma, com en mida, o en arquitectura hi ha una proporcionalitat extrema entre el diagrama urbà i la ciutat que aquest produeix. Podríem dir que els llocs de la ciutat tenen que ser proporcionats a aquesta per

⁸⁰ F. GODARD. *La ville en mouvement*. Découvertes Gallimard 410, Baume-les-Dames, 2001

tal de que la forma urbana sigui l'adequada. A la vegada els llocs hauran d'estar també proporcionats a l'home, l'usuari de la ciutat. Per tant, l'espai públic és l'estri que garanteix el traspàs entre l'home i la urbanització del territori. Però quina és la mida que hauran de tenir els elements urbans, com poden assegurar la seva idoneïtat, si els escalem d'acord a l'arbre. Tal vegada és l'arbre qui té la dimensió adequada per poder relacionar el ciutadà amb l'arquitectura i les seves formes. La seqüència de llocs⁸¹ formada per la Queen Square, el King's Circus i el Royal Crescent i els carrers que ens porten a ells és envejable i a la vegada extensible, ja que no està pensada com un sistema tancat, sinó que a través de petites actuacions el pot anar modificant i fent créixer d'acord a les noves formes de la ciutat contemporània.

A Bath ens trobem amb el que podríem denominar com itinerari continu, és a dir com un espai que és recorre de manera seqüencial i a través del que coneixem la ciutat. Podem veure altres exemples com és el cas de la Rambla de Barcelona. Un espai lineal que prové de la urbanització d'un fet geogràfic, la transformació d'una riera en passeig, per tant ens trobem en principi en un d'aquests espais elementals de caràcter direccional. Però, sobre aquest sistema hi ha un segon, en espina, els llocs situat a banda i banda de la Rambla i que proposen una alternança d'oportunitats a visitar. Les places, com la Reial o el Pi, els teatres o les esglésies... són part fonamental de l'itinerari i de la riquesa d'aquest. Quan ens moguem no ens desplaçem solament sinó que a través del moviment coneixem la ciutat.

Tot i la rigidesa de la forma a Bath existeix un imprescindible itinerari urbà sobre el que és recolza la ciutat.



Un itinerari ha de ser clar per ser efectiu i per poder ésser una estructura urbana, això no té res a veure amb la complexitat del sistema. A Bath és un traçat de formes geomètriques acoblades, a Barcelona una línia principal i uns punts al seu entorn. En els dos casos d'itinerari preveu moviments parcials sobre la ciutat, però moviments sobre l'espai fonamental d'aquesta. El plànol de Paris, de l'any 1765, on es recullen les propostes per la creació d'una plaça en honor de Lluís XV té una importància cabdal en aquest tema, és fa fàcil

⁸¹ L. BENEVOLO. *Historia de la arquitectura moderna*. Gustavo Gili, Barcelona, 1982.

comprendre la ciutat si aquesta té una sèrie de punts significatius que estan relligats per un sistema viari. En el dibuix es veuen clarament dos nivells urbans, el format per l'estructura de llocs públics i la resta homogènia de la ciutat. Paris té clarament el que podríem denominar un itinerari complex, tant en formes com en sistema, però que el podem anar analitzant de manera parcial i entenen com un sistema de llocs simples. La importància recau en la dimensió, aquí s'entén que ha de ser tota la ciutat la que disposi de sistemes urbans i sols així tindrem realment ciutat, sinó, sols tal vegada suburbi. També és evident que el sistema dibuixat, a Paris, correspon a un moment històric i a una forma de ciutat molt precisa i consolidada, però en podem treure igualment conclusions vàlides per la ciutat d'avui. La proporció, l'escala, el tipus d'implantació del sistema... seran eines indispensables per qualsevol estructura de ciutat, així com també ho serà un teixit base sobreposat a les estructures primàries.

LA PERIFÈRIA

La necessitat de sistemes és imprescindible per a la ciutat, ho veiem també a Venècia i en el seu sistema de canals, camps i carrers. Comprovàvem a la vegada com la seva absència crea llocs com Mestre, autèntics suburbis centrals. Avui aquests llocs ja no poden ser entesos com espais útils per allotjar la marginalitat, tal i com ho eren en la segona meitat del segle XX. Aquests indrets tenen una gran potencialitat urbana, ja que la ciutat no és el ens tancat de fa anys, sinó un de discontinuo amb activitats disperses en el territori. La perifèria, segons diversos teòrics falsament moderns⁸², és l'espai idoni per localitzar nous artefactes arquitectònics capaços de produir centralitats actives i mutants que a la vegada es trobem allunyades de la realitat urbana tradicional, social i humana. Lluny d'aquesta està idea cal considerar els llocs perifèrics com entitats potencials amb capacitats per desenvolupar una nova centralitat metropolitana que compensa la de la ciutat històrica. Les eines per aconseguir aquesta transformació no es basaran en els zonificacions provinents dels plans generals o reguladors, ni per l'espectacularitat d'algunes arquitectures aïllades. El mètode utilitzat serà la introducció de sistemes fets a través del projecte urbà, únic instrument que te la capacitat de requalificar a través de l'augment de les qualitats pròpies de la ciutat. La integració de la perifèria a la ciutat és, doncs el camí desitjable per la seva consolidació com àrea activa i irrenunciable, així com una de les claus del preuat equilibri territorial⁸³. Les infraestructures en aquest model recuperaran el seu sentit i ja no seran simples canals de connectivitat, sinó elements mixts i complexos d'activitats i usos diversos que recusen el territori metropolità a través d'una comprensió precisa del lloc i de les seves necessitats, per tant seran una altra vegada diagrames urbans.

Hi ha ciutats que estan treballant en aquesta línia, aplicant complexos mecanismes urbans que han produït millores apreciables en la seva perifèria i que han obtingut importants efectes que poden ser exemple i mètode a la vegada, son el cas de diverses ciutats europees com Barcelona, Rotterdam o

⁸² R. KOOLHAAS, S. BOERI, S. KWINTER. *Mutations*. ACTAR, Barcelona, 2000.

⁸³ J. ESTEBAN. *El projecte urbanístic. Valorar la perifèria i recuperar el centre*. Ed. Aula Barcelona, Barcelona, 1999.

Copenhaguen entre moltes altres. El territori de la ciutat és un lloc únic diferenciat per sistemes urbans distints però amb potencials similars, la requalificació d'aquests és un fet que cerca la cohesió social a través de processos d'asimetria urbana. En aquest sentit, la urbanització dels espais públics dels barris és un treball essencial per dotar-los dels elements propis de la ciutat, així com també la optimització de la mobilitat en serà una altra de les claus de la requalificació, entesa com un model global i universal. A través d'aquest procés, on és superposen actuacions de caràcter molt divers, es pot garantir la nova centralitat perifèrica i és així quan podrem recompensar i reciclar els centres urbans consolidats. Entenent aquests no com els cascos antics de les ciutats, sinó com l'espai edificat i real dels centres metropolitans.

La perifèria és un lloc mancat d'estructures d'espais urbans.



La ciutat és avui un fet metropolità, això ja no és una qüestió a debatre, és una evidència. La consolidació de la ciutat i la compressió d'aquesta ens acosta a una nova realitat ampla, complexa, on el polígon, el suburbi, passa a ser peça essencial del complex. Per aquest motiu els processos de millora i integració d'espais a la ciutat seran bàsics per retrobar-nos amb un conjunt qualificat que tingui la capacitat d'integrar la diversitat. És aquí on es deu reflexionar i tenir capacitat per escollir el tipus de ciutat que desitgem. No, a la ciutat extensa que ocupa cada dia més territori, a través de la construcció falsament planificada de suburbis il·lustrats, si, a la ciutat compacta i densa. És sens dubte un punt i apart a la tradició recent i imperant, així com una decisió costosa, políticament i tècnicament parlant, però socialment rentable a la llarga.

La renovació dels llocs de la ciutat ja no és entesa sols com una revisió dels sectors als que integrarem els elements o activitats deficientes, avui aquesta serà una transformació controlada. Sols a través de transformacions puntuals que reconeixen el lloc i cerquen la integració als sistemes es pot renovar la ciutat. Així doncs avui, parlar de renovació o transformació és parlar de termes complexos i interrelacionats que es poden resumir en reciclatge dels teixits i les activitats.

La creació de nous espais centrals relligats als teixits més tradicionals i a la transformació dels eixos urbans sobre els que es recolza la ciutat inicien processos irreversibles de millora. Tot això no pot excloure el debat urbà i arquitectònic del procés. Son sovint discutibles elements singulars, polítiques concretes, o alguns projectes, o si l'arquitectura que es produeix té qualitat suficient. Segurament, alguna d'aquestes crítiques té suficient justificació, però també és cert que la millora urbana de les perifèries és innegable si apliquem aquests principis bàsics, llavors les perifèries esdevindran àrees no marginals, sinó àrees centrals metropolitanes. Un lloc amb amplies possibilitats de desenvolupament d'activitats productives, residencials o culturals... capaces de mostrar un model urbà divers i compatible amb el medi i la ciutat.

III

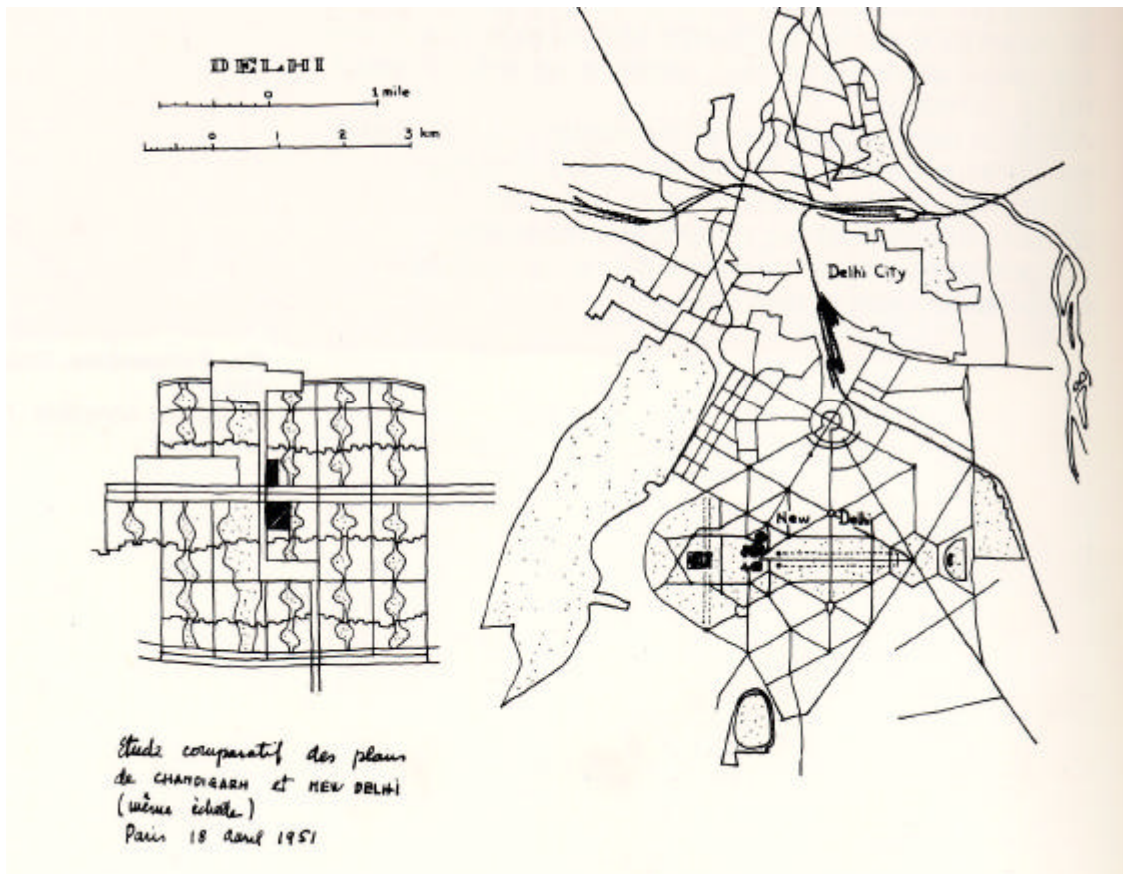
EL DIBUIX DEL DIAGRAMA

La ciutat global és difícil de llegir, ho hem intentat a Sidney, sense massa èxit, i ho podem intentar a Barcelona també, ho podem fer a través de la imatge aèria de l'àrea metropolitana. És evident que el coneixem que tenim de les dos ciutats és molt diferent, però la manera d'aproximar-nos haurà de ser la mateixa. És poden veure tres àrees longitudinals i paral·leles a la mar, la primera, el litoral ocupada per edificacions amb molta densitat, una segona muntanyosa i on predomina la natura i una tercera interior també edificada, però amb espais oberts. Entre l'àrea interior i la litoral dos sistemes geogràfics d'accessibilitat natural, dos rius. Poc a poc anem definint una forma, però que encara és molt llunyana als sistemes que estem estudiant. Potser la dificultat recau en què no és pot analitzar tot el sistema de manera conjunta, la ciutat està composta per diversos teixits i ells són els que asseguren les formes urbanes dels barris. En la bona relació entre cada estructura i en la capacitat de la ciutat en admetre d'altres de caràcter superior recau la garantia del fet urbà o del suburbà. Tant a Sidney com a Barcelona hi ha llocs perifèrics, espais marginals, i centres en la combinatòria de tots està la ciutat. Però si baixem el nostre punt de mira, retrobarem la forma del teixit. Anem, per exemple, fins el barri de Gràcia, a Barcelona, un sistema modest tant en arquitectura com en estructura. La seva configuració, a grans traces, prové de la urbanització discontinua de finques agrícoles que van utilitzar un mateix sistema. Una plaça central amb algun edifici singular i un sistema de falsa retícula al seu entorn, amb un curt abast, que era addicionat a una peça similar i contigua. El resultat és un puntejat de petites places, distribuïdes homogèniament per tot el territori i uns carrers que les connecten. Potser la configuració final és casual però no és pot negar la seva validesa urbana i la seva capacitat per dibuixar un diagrama que és sustentada en una parcel·lació antiga i una rígida metodologia d'urbanització.

Tenim exemples molt més importants en altres ciutats, el diagrama traçat per Lutyens a Nova Delhi és impressionant, tant per la seva forma com per la seva eficàcia urbana. Potser és cert que la seva primera intenció és la de proposar ordre sobre el caos urbà i social, un ordre que cerca exemplificar l'autoritat anglesa sobre la colònia, però el seu abast és molt superior a aquest fet. El traçat el dibuix de la nova ciutat és mostra a ell mateix com un fet que organitzà del territori d'una manera molt precisa i lligada a una nova forma d'entendre la ciutat. No és cerca ni una solució orgànica, ni molt menys una d'apropada a la natura, el traçat cerca busca un model geomètric, quasi matemàtic, on és poden incorporar els principis tecnològics de la civilització europea. És de senyalar que el diagrama obvia de manera volguda el territori, el terreny és utilitzat com un paper blanc, per tant el mètode ha de ser contundent i sobre tot precís en ell mateix. El triangle en serà una de les eines claus de la composició, un triangle és una de les formes geomètriques amb més rigidesa. A partir d'aquest sistema, amb tres punts o vèrtexs principals, és proposa noves triangulacions interiors que sols el remarquen i que van creant una forma homotètica dintre de la forma inicial. En conclusió Nova Delhi és una estructura modèlica que utilitza els punts i les línies de manera exemplar, i que cerca un

diàleg entre els elements a través de l'aplicació de simples regles de la geometria. Quasi podríem afirmar que és tracta d'un traçat extrapolable, un dibuix sobre un paper si parlem de l'essència del sistema urbà. Evidentment la ciutat consta d'altres elements que la fan única, l'arquitectura, la urbanització, la natura, els seus ciutadans, i sobre tot la manera d'usar-la que uneix dos cultures d'una manera no volguda, però si més no curiosa.

En conclusió el diagrama serà una representació gràfica traçada en un pla, i que representarà de manera esquemàtica i funcional un sistema. Aquest serà un fenomen, una llei o una distribució de les parts d'una cosa. Els elements que el configuren seran les parts constituents, i les funcions corresponents o cadascuna d'aquestes i llur interacció, estarà representada per línies que uneixen punts. El diagrama tindrà aspectes importants en la relació de les seves parts i del seu traçat, ja que il·lustrarà amb proporcionalitat la relació existent entre les dues.



Esbossos confrontats dels diagrames dels plans de Chandigarh i de Nova Delhi. Estudi fet per Le Corbusier, al 1951⁸⁴.

⁸⁴ <http://www.foundationlecorbusier.asso.fr>

EL TAULER DEL JOC

Fen una abstracció de la forma de Nova Delhi hem obtingut un traçat que és pot justificar amb ell mateix, un sistema útil per construir una ciutat, però a la vegada una estructura bella en la seva forma i que té la capacitat d'aglutinar alguns dels aspectes dels que hem parlat. En un diagrama trobarem els elements simples de composició urbana, però sobre tot trobarem cal·ligrafia, i un mètode de llenguatge, d'escriptura, capaç de representar idees i transfigurar-les en possibles diagrames urbans.

Podríem fer una reducció del diagrama fins assimilar-lo a una entitat comuna i abordable, un tauler de joc, per exemple.⁸⁵ Un joc és una representació simplificada i acotada d'un territori, on les fitxes es desplacen per uns itineraris dibuixats i amb unes regles preestablertes. No és l'objecte d'aquest escrit el parlar de l'origen més o menys sacra de la majoria dels jocs, ni tant sols del significat d'aprenentatge que és vol representar a través del camí que fem al jugar. És més interessant parlar de similituds en la forma de compondre i sobre tot en la manera de comprendre l'espai. Un tauler de joc és també un diagrama, i quan aquest existeix, és pot traçar l'esquema del tauler o representar el dibuix de la ciutat.

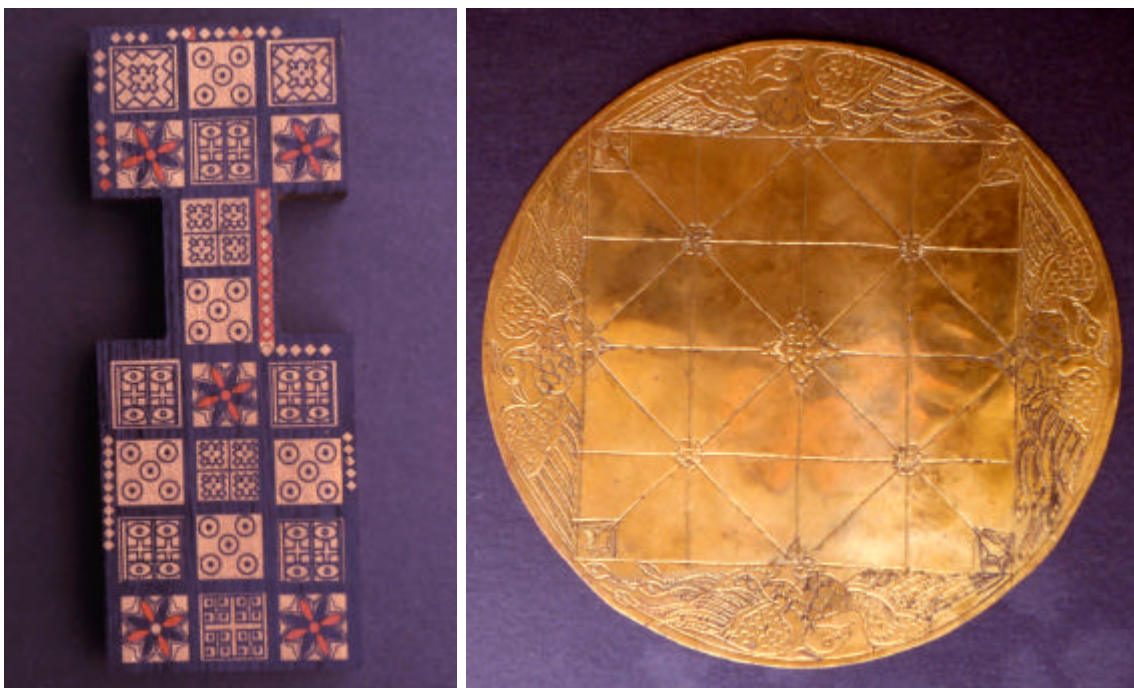
Observem el Reial Joc d'Ur, un joc d'origen sumeri amb una antiguitat d'uns 4.500 anys. El tauler és un rectangle de tres per vuit quadrats, en el que s'han retallat quatre caselles. Cada casella és entesa com un lloc concret i puntual d'un itinerari lineal d'anada i tornada. Hi ha algunes caselles, cinc, que son espais segurs i altres, quinze, sols indrets de transició. Tot i la senzillesa del diagrama del tauler hi ha algunes àrees principals que estan diferenciades per la seva posició central o exterior, així mateix també hi ha diferències en les caselles que depenen del sentit del moviment i de la seva posició en el tauler. El desenvolupament del joc és relativament fàcil cada jugador disposa d'uns daus i set fitxes, aquestes tenen que recorre el tauler i tancar un circuit d'entrada i sortida del diagrama, el guanyador és aquell que completa el recorregut de manera més ràpida amb totes les fitxes.

Un altre exemple de tauler és el del joc, nepalí, del Moviment del Tigre, o Bagha Chal, aquí la simbologia és més important que en l'exemple anterior, l'espai de joc és un quadrat inscrit en un cercle. El quadrat està dividit en setze caselles iguals, en el diagrama també hi són presents les diagonals del primer quadrat i les dels quatre quadrats secundaris. Es juga amb dos jugadors i les fitxes son quatre tigres i vint xais. Les regles tornen a ser fàcils, per començar es disposen els tigres en els quatre angles del quadrat principal i els xais en els encreuaments de les línies de l'àrea central. Es fan moviments alternatius i l'objecte és el de menjar el major numero de xais o el de bloquejar el moviment dels tigres.

Hem vist esquemàticament dos jocs i els seus taulers, en ells hi ha algunes diferències importants. El primer joc es desenvolupa en un circuit lineal configurat per una successió de quadrats, és a dir uns espais puntuals

⁸⁵ <http://www.britannica.com>

proposen una forma direccional si introduïm el moviment. Per tant hem creat un itinerari a través d'un procés de composició elemental. El Reial Joc d'Ur pertany a la família de jocs tal com el Backgammon o el parxís. El segon exemple és molt més complexa l'itinerari ja no és lineal sinó que el podríem denominar com alternatiu o múltiple, ja que els camins son diversos així com els possibles moviments. En el joc del Moviment dels Tigres hi ha un altre aspecte interessant, el moviment es desenvolupa a través de línies i les interseccions, els punts, son els llocs de repòs. A més aquests punts tenen categories diferents que depenen de seva posició dintre del diagrama. Si fem una abstracció de les formes diagramàtiques comprovem com aquestes són perfectament aplicables a models territorials diversos que poden anar des d'un tauler d'un joc fins a un sistema urbà. El diagrama te la capacitat d'estructurar l'espai, a través de la utilització dels elements de composició elemental que son els punts i les línies.



Taulers del Reial Joc d'Ur i del Bagha Chal. Dos diagrames per jugar, però que representen espais definits sobre un territori on s'han de desenvolupar moviments a través de seguir itineraris.

El tauler del joc del Moviment dels Tigres no és més que un mandala, una representació d'un ordre universal. Un diagrama, que esdevé un mètode de representació d'un sistema. Recordem com en la cultura oriental, hi ha regles per les que es pot compondre una ciutat a través d'aquest sistema, Jaipur n'era un exemple, però ho també Chandigarh. La diferència entre elles estava en l'esperit de la seva aplicació un model religiós o una forma agnòstica, però en tot cas una estructura clara, dinàmica i amb moltes capacitats.

FATHEPUR SIKRI I EL PARXÍS

És possible analitzar una ciutat com si d'un tauler de joc és tractes? Ho podem intentar amb Fathepur Sikri una ciutat a uns 16 quilòmetres a l'oest d'Agra, a l'Índia, la capital de l'emperador mongol Akbar, fundada a l'entorn del 1570. La

ciutat va ser planificada com el centre administratiu de l'imperi. Ocupant un recinte rectangular de 3.5 quilòmetres de llarg per 1.5 d'ample, sobre un petit turó de pedra i en la seva vessant sud. El casc urbà original està encerclat per una muralla d'uns 6 quilòmetres de longitud, amb 9 portes. El diagrama estructural proposa una divisió del recinte en 6 sectors. Actualment sols és conserven les edificacions, en el sector central-nord, i de la resta és coneix amb precisió l'estructura viària principal. Els edificis que millor és mantenen son el Caravanasi, la Gran Mesquita i el recinte del Palau, essent aquest darrer, una petita ciutat composta de pavellons, places, edificis diversos, pòrtics...

Cal fer advertència que Fathepur Sikri, avui és l'àrea històrica d'una ciutat no habitada, però si utilitzada com lloc de pas dels habitants de l'entorn o per actes especials administratius o representatius. La ciutat actual de Sikri està dispersa sobre el territori de l'entorn del casc antic, especialment sobre la carretera d'Agra a Jaipur. Aquesta ciutat no té gaire interès urbà ja que bàsicament està composta per series d'edificis d'autoconstrucció, moltes vegades inconnexes amb un clar caràcter d'ocupació i desordre marginal. Però això és també un fet interessant, ja que sobre l'agrupació urbana preval el territori natural, cosa que provoca una ciutat de molt baixa densitat i amb una absoluta dispersió.

No és gens gratuït el dibuix d'un parxís en el paviment d'una plaça. És la clau de la ciutat, del sistema urbà. Els desplaçaments és produeixen sobre una xarxa urbana que és pot comparar a un tauler de joc. Les regles del moviment i la seva agilitat dependran del coneixement correcte del tauler urbà i les seves regles de composició.



Un estudi de la forma de la peça central del casc antic és de gran utilitat per comprendre moltes relacions urbanes i sistemes de les ciutats d'avui. Ja que el seu traçat representa un model clar que defineix un mode precís amb un caràcter indiscutible, així com uns espais fixes on és desenvolupen unes activitats establertes. L'anàlisi de la forma del lloc ens proporciona el coneixement d'aquest, l'instrument que utilitzem per fer-lo és el diagrama.

La forma urbana és sempre un fet ideològic que determina tipologies de ciutats que són manifestacions reals de l'entorn humà. L'activitat que és desenvolupa a la ciutat serà, doncs una conseqüència directa de la seva forma. La unió de la forma i l'activitat és desenvoluparà sobre una estructura proposada per l'espai urbà.

Al llarg de la història és pot comprovar com les formes urbanes és repeteixen i perduren mes que les activitats, ja que aquestes varien els seus paràmetres

adaptant-los a les situacions i al temps. Sempre l'ús de la ciutat acaba adaptant-se a la pròpia forma, si aquesta és l'adient. Podem trobar formes distintes en les que es desenvolupen activitats similars. Per tant per conèixer la ciutat ho farem a través de saber quina és la seva forma, o el que és el mateix quin és el seu diagrama. Per reconèixer-el tenim que definir les peces que el componen. Estris simples que definiran estructures amb diversos graus de complexitats. Fathepur Sikri ens mostrarà uns sistemes bàsics i també primaris que seran desenvolupats per la història en altres ciutats.

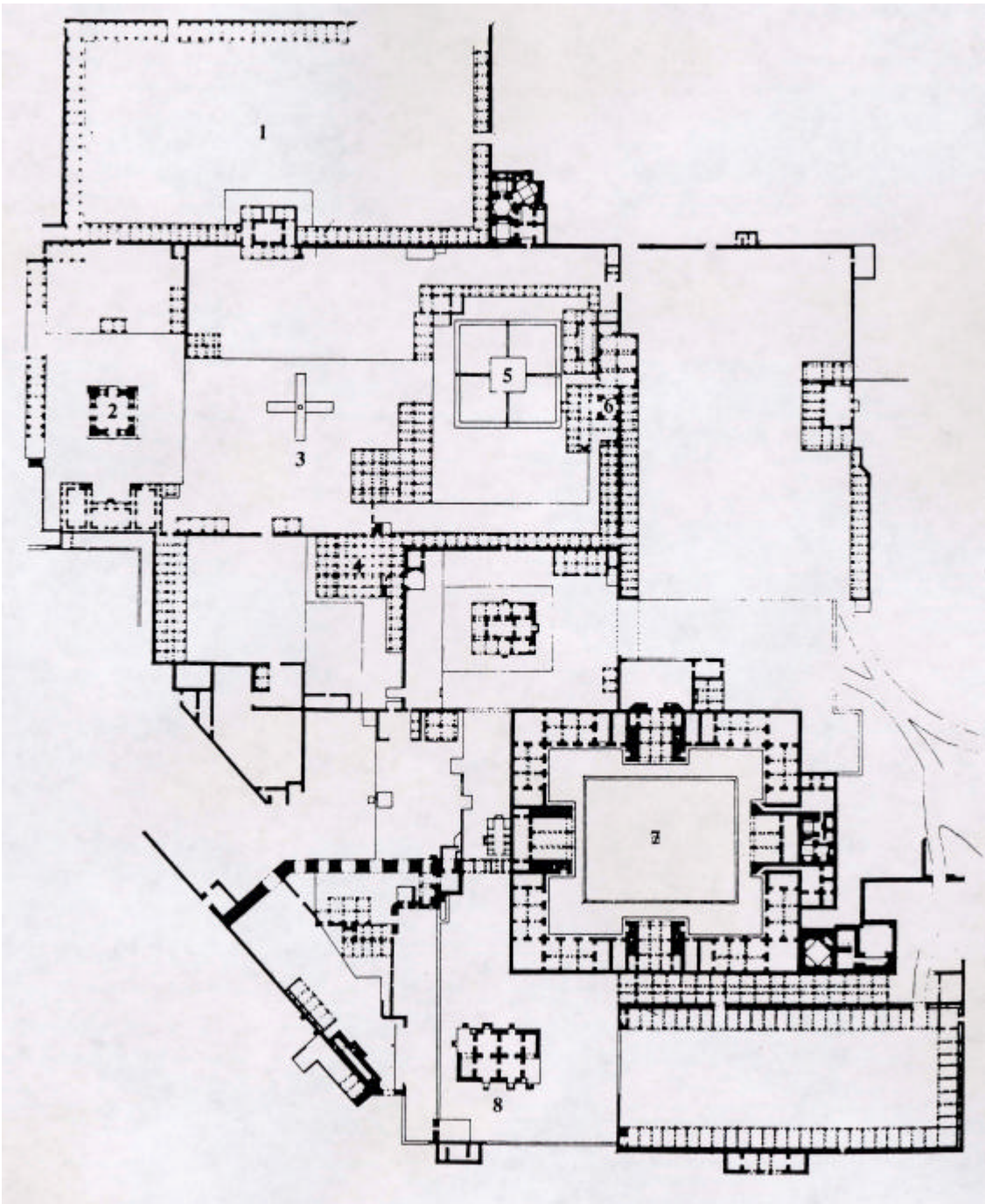
La forma dona caràcter a la ciutat, a través d'establir codis gramaticals i morfològics sobre els elements urbans i sobre l'arquitectura. Com sistema, ella proposa estructures urbanes que són barris o ciutats comprensibles. La pèrdua, o indefinició, de la forma provoca colonitzacions territorials absurdes de caràcter suburbà allunyades dels models de les ciutats reconeixibles per la col·lectivitat. Aquest problema és especialment dur per molts llocs contemporanis on és substituït el diagrama urbà per una forma ridícula de manera voluntària que sol ser la traça de la infraestructura de connectivitat i aquesta es mostra incapaç de definir ciutat. Les estructures d'espais públics i l'arquitectura que es produeix al seu entorn són els instruments que permeten unir la forma i l'activitat urbana, és dir seran els estris que faran ciutat i el seu paisatge.

La planta del Palau de Fathepur Sikri⁸⁶, és l'objecte urbà per excel·lència de la ciutat. No és un edifici, ni tan sols pot ser considerat com un recinte, és un exemple de xarxes complexes. Està compost per diverses sèries de rectangles desplaçats entre ells i inscrits en 5 franges orientades en direcció nord-sud. Els costats dels rectangles hi ha sempre pòrtics. És a dir, els rectangles poden ser assimilats a places, ja que són espais tancats i definits per l'arquitectura. Aquests espais tenen superfícies de 2.000 a 12.000 metres quadrats i tots ells respecten la mateixa orientació. En els angles dels pòrtics hi ha pavellons i edificis, i també en el centre d'alguns d'ells, si l'espai central més simbòlic o representatiu. Finalment trobem alguns edificis aïllats per presidir les principals places. Acabem de descriure un gran tauler de joc!, ara sols en falta saber com hi juguem, és a dir les regles per les que sabem moure'ns.

Hi ha un espai central que ens pot donar una pista, situat entre les Corts, Places, de l'Audiència Pública, la de la Privada, la del Mirall d'Aigua i la del Cos de Guàrdia. Originàriament, la Cort del Parxís, és el lloc on l'emperador i la seva gent practicaven actes rituals i socials, en especial per jugar al parxís, fen servir com a fitxes presoners de guerra o esclaves nues. La seva forma és un quadrat de 80 metres de costat, definit per un pòrtic i alguns petits edificis, construïts com petits pavellons integrats al sistema porticat. En el centre de l'espai hi ha gravat en el paviment un tauler de parxís. És el joc dintre de la ciutat, però a la vegada és la forma esquemàtica del sistema urbà.

Tot i ser un lloc prou definit és també un espai de traspàs en el recorregut de la ciutat. En ella es desenvolupen unes activitats que tot i ser privades tenen un cert caràcter social. L'espai encara que pot ser descrit de manera unitària no

⁸⁶ G. H. R. TILLOTSON. *La India de los Mogoles*. Editorial Debate, Madrid, 1990.



A Fathepur Sikri és proposen de manera continua itineraris concrets, múltiples i diversos, com sistemes de relació d'espais públics i edificats. Habitualment són recorreguts perimetrals definits per pòrtics. La ciutat és moviment i aquest està regulat per l'arquitectura del lloc.

pot ser compres de forma aïllada. Fathepur Sikri és un complex continu on cada espai té una funció precisa, però on també cada una d'elles és un lloc al que cal arribar, utilitzar i deixar. Per moure'ns per la ciutat hem d'aprendre a jugar.

L'espai públic té la capacitat de ser un sistema coordinat i indissoluble d'elements que vertebraran la ciutat. Per vincular els elements del sistema utilitzarem traces definides pel diagrama. El moviment que realitzarem per conèixer la totalitat del lloc és desenvolupa a través del sistema i ens proporciona una visió similar a un tauler de joc. A Fathepur Sikri aquestes estructures són pòrtics, és dir elements arquitectònics fixxes que proposen un recorregut.

El pòrtic permet una successió d'elements sense necessitat de viari. A Isfahán, Iran, hi ha un recorregut de més de 5 quilòmetres, també a la manera de pòrtic. Aquest ens porta de la Plaça del Ima a través del Gran Basar fins arribar a la Mesquita del Divendres. És evidentment un sistema fàcil, una línia. A Fathepur Sikri fem un pas més, el pòrtic té la capacitat de generar espais interiors, llocs buits que estan definit per les activitats perimetrals i que ens poden recordar vagament a les àgores gregues. Però que al contrari d'aquestes no són llocs únics de la ciutat, ja que aquesta és entesa d'un mode democràtic. És dir utilitzarem el pòrtic i la plaça que ell defineix com un petit sistema dual que és pot repetir amb unes regles de composició de caràcter més general, fins arribar a dibuixar una ciutat que evidentment té que ser finita. El mètode té límits i aquests estan amb proporció que hi ha entre l'home i la natura.

La comprensió acurada de la forma urbana, del diagrama, de Fathepur Sikri és fonamental per reconèixer moltes relacions en les ciutats d'avui. En ella es proposen itineraris concrets, múltiples i diversos, com sistemes de relació d'espais públics i edificis. Tots ells habitualment son recorreguts perimetrals i definits per pòrtics. La ciutat és moviment, però aquest està regulat. És a dir, és desenvolupen activitats en la ciutat a través de l'ús de sistemes, estructures o mètodes concrets, sobre uns traçats precisos i no modificables. Encara que hi ha una forta rigidesa de moviments, això no representa un problema, tot al contrari aquesta és interpretada com a model primari que té que evolucionar i aquí rau el seu valor en poder analitzar un sistema original.

Fathepur Sikri ens proposa uns elements simples i fàcils de reconèixer, però de gran complexitat que són el sistema de pòrtics i els edificis intercalats en ells. Aquests darrers tenen usos definits que necessitem saber per tal de poder establir el recorregut que volem fer, és a dir d'on a on volem anar. Aquests usos utilitzen les relacions lineals entre ells i aquestes produeixen recorreguts. No és gens gratuït el dibuix d'un tauler parxís en el paviment d'una plaça, és la clau del sistema. És el joc que hom juga amb un tauler en el qual els jugadors és desplacen i col·loquen peces, seguint uns recorreguts fixats, amb regles precises, fins arribar a la meta central. Que és sinó la ciutat un immens tauler de joc que permet desenvolupar la vida, és dir una cosa molt seriosa com ho és tot joc.

TAULERS DE CIUTATS

La facilitat de moviments sobre una xarxa urbana qualsevol ve donada per la capacitat de comprensió d'aquesta. Les regles del desplaçament, en la ciutat, seran els instruments adequats per facilitar el coneixement correcte del tauler urbà, si van unides a la interpretació dels sistemes de la ciutat⁸⁷.

Si el diagrama està recolzat en fets, i no és sols un dibuix, aquest tindrà força suficient per a propiciar un esquema que serà utilitzat de diverses maneres i que podrà evolucionar en estructures capaces d'allotjar ciutats o jocs, ja que el diagrama tindrà una lectura universal. A Jaipur havíem vist com amb certa facilitat s'aplicava el mètode del mandala per configurar una xarxa de la ciutat. L'ordre que ens donava el diagrama urbà tenia diverses capacitats. La primera era la d'establir una relació directa entre les lleis de la natura i l'home, a la vegada que establia amb efectivitat les àrees de convivència, i relació de les castes, és a dir organitzava la ciutat d'acord a un model de societat. A Jaipur el diagrama es recolzava en la geografia del lloc, s'enclava a ella i aquesta modificava amb un estupor admirable la forma de la ciutat, però no l'afectava en el seu sentit, per tant propiciava l'evolució del mètode cap un sistema urbà.

A Chandigarh s'utilitza també el sistema de mandala, segurament buidat de manera voluntària de tot el significat religiós, però no per això perd la validesa, ni tant sols possibles interpretacions menys profanes. La complexitat que ens aporta un diagrama és bàsica per poder representar un sistema útil amb capacitat organitzadores. Chandigarh ha evolucionat com a ciutat, avui s'ha quintuplicat la població prevista, però el sistema original encara té capacitat per determinar la forma essencial del lloc. Importa poc el nombre d'habitats, que l'arquitectura de moltes edificacions sigui dolenta, que les xarxes d'aigua o electricitat estiguin en col·lapse permanent... la ciutat encara funciona. El perquè cal atribuir-lo en el seu tauler, en la forma diagramàtica que ha determinat un lloc en un espai. El tauler d'escacs pot ser utilitzat per jocs diversos, amb més o menys fitxes, amb regles de moviment distintes, però sempre el damer és respectat i funciona amb precisió. Altres ciutats, amb llocs exempts de diagrama, són caos urbans amb múltiples problemes de marginalitat que aquí no cal enumerar. Evidentment el diagrama és una garantia però no en serà l'única per fer ciutat, encara que si serà la primera i imprescindible.

A Jaipur o a Chandigarh el diagrama és molt present, la ciutat pràcticament és fa al seu dictat. A Fatehpur Sikri la comparació entre el tauler de joc i la ciutat ens ve quasi d'una anècdota, però sempre és present. Potser per analitzar les ciutats podem utilitzar un mètode reductiu i comparar-les a un tauler de jocs, si això fos cert hauríem d'en primer lloc cercar el diagrama dintre del teixit urbà a través de fer una simplificació del conjunt de la ciutat fins arribar a una síntesi estructural de la proposta d'ocupació sobre el territori. En un segon pas analitzaríem les peces que componen el diagrama tant amb posició com en forma, aquestes seran elements simples de composició, espais públics de

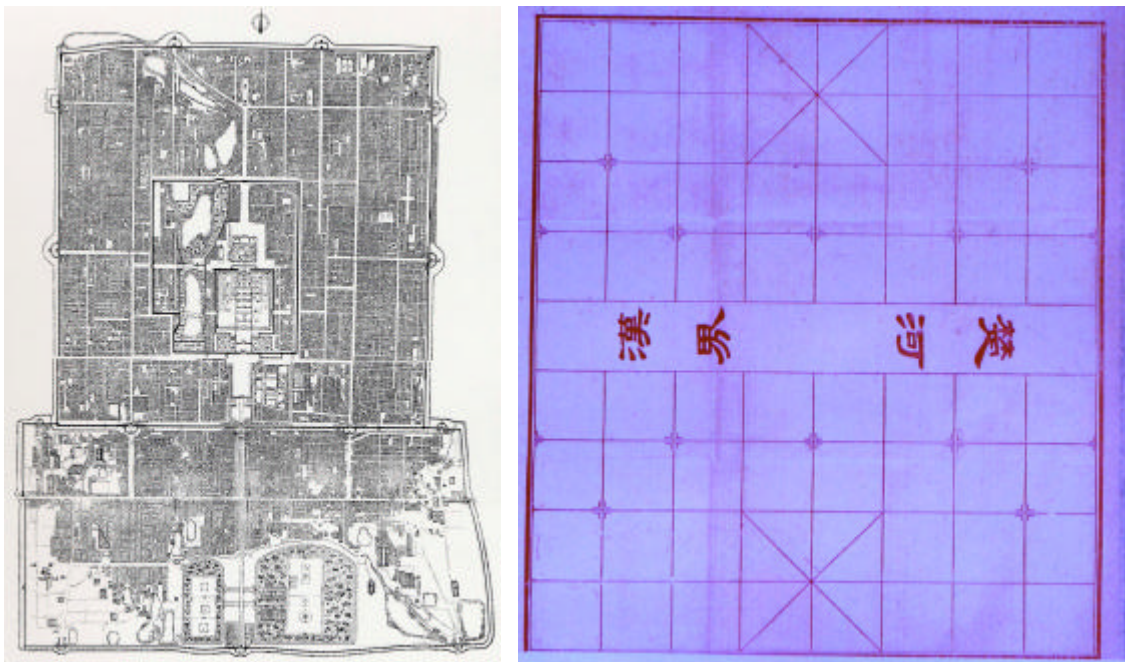
⁸⁷ C. LEWIS. *Matemática demente. La dinámica de una partícula*, p. 179-194. Cuadernos Marginales / Tusquets editores, Barcelona, 1980.

manera general. Una vegada fet aquest procés esbrinarem les regles de funcionament de la ciutat, és a dir com es produeix el moviment interior, si més no en els aspectes més significatius. Després, podem fer una proposta de desenvolupament o creixement del sistema, be a través de l'ampliació d'aquest o be a través de la suposició de com podem agregar un altre diagrama paral·lel. Finalment podem afirmar que si hi ha absència de diagrama o be aquest falla per ser sols un dibuix no relacionat amb el territori i l'arquitectura de la ciutat, tal vegada ens trobarem davant d'una ocupació que serà un suburbi i no una ciutat.

Intentem utilitzar el mètode per analitzar una ciutat actual i complexa, per facilitar el procediment farem un pas previ que és el de cercar un tauler de joc que podria ser similar al lloc a estudiar. Un tauler d'escacs xinès en serà l'objecte. El diagrama d'aquest és completament diferent al nostre tauler d'escacs, la seva estructura està representada per un quadrat de 8 per 8 quadrats amb una franja central de divisió entre els dos territoris. La composició de cada àrea serà dos un rectangle de 8 per 4 quadrats, on destacarem un àmbit central que serà l'espai de moviment del rei i els alfils. El tauler tindrà també alguns punts especials que estan definit per unes marques en el moment que algunes de les línies que dibuixen el diagrama es tallen. Al contrari que els escacs clàssics els quadrats no són espais on hi ha les fitxes, sinó que aquestes es col·loquen i es desplacen a través de les línies del diagrama o amb alguns salts sobre aquestes. Per tant, ens trobem amb una estructura definida per unes línies, uns punts i unes àrees de reserva o moviment. És interessant veure els moviments de les fitxes i les àrees on aquestes ho poden fer, hi ha una gran complexitat en això. Algunes fitxes com per exemple el rei tenen un àmbit petit on estar, un espai tancat i vigilat, altres fitxes com l'elefant no poden entrar a camp contrari, i algunes, com els peons tenen moviments diferents segons la seva posició dintre del tauler. En resum una retícula en principi normal, té àrees principals que són representades per indicacions del dibuix, però que es diferencien de la resta del tauler per l'especialització del moviment de les fitxes sobre el sistema.

Fem un salt i abandonem el tauler i el seu diagrama per anar fins a Pequín. L'àrea central de la ciutat és un gran quadrat subdividit per altres de més petits que configuren espais tancats i moviments perimetrals a aquests. Això té una importància decisiva tant en l'organització com en la forma urbana, i permet realitzar actuacions de renovació urbana que proposen variacions importants de l'arquitectura sense afectar l'estructura ni el funcionament. Pequín és un quadrat compost per quadrats que defineixen ciutats tancades, en el seu interior hi trobarem àrees històriques, barris de cases de fusta mig enderrocats o nous gratacels. Cada peça estarà reservada a un ús propi i no alterable però si temporal per la ciutat, la ciutat prohibida, l'antiga àrea imperial, l'àrea de govern comunista, o els nous centres financers sols són representacions de la mateixa idea. L'activitat col·lectiva, el moviment urbà es desenvolupa pels carrers, els espais que dibuixen el diagrama i que delimiten les peces o àrees reservades. Evidentment aquest viari haurà de tenir unes dimensions considerables, tant en secció com en longitud. Sobre aquest primer sistema hi ha un segon, un espai estratègic i central, format per un eix d'activitat del poder, o millor dels poders. Sobre aquest eix nord-sud hi podem trobar els

elements més essencials de la ciutat, però també de la Xina. Fora d'aquesta doble i immensa estructura hi ha la perifèria, les àrees no qualificades, que intenten competir amb el centre a través d'una absurda prolongació d'alguns viaris del sistema central i configurant noves àrees tancades que no tenen cap relació amb el total de la globalitat de la ciutat i que sols son una suma de quadrats sense rigidesa de mètode. A Pequín hi ha una gran claredat en estar dintre o fora del seu tauler i de quines són les regles del joc urbà. Sols així es pot entendre com l'arquitectura de la ciutat pot ser substituïda per un altre sense alterar la configuració urbana, això és la tradició, sempre s'ha fet així. La ciutat té un sistema estructural tant fort que permet l'adaptació al moment històric solament variant l'edificació^{88 - 89}.



Tot i les evidents diferències en la representació. El diagrama del tauler d'escacs xinès i la forma urbana de Pequín tenen un esperit de composició molt similar. Són estructures basades en un mateix patró que proposa una forma lògica i reglada d'estructurar el territori

Les similituds entre el tauler d'escacs i Pequín són evidents i ho són tant en la forma del diagrama com en l'ús d'aquest. Observem com en aquest cas el sistema és tancat, és a dir té un límit. Cosa per altre lloc normal, no és pot pensar en sistemes indefinits, sinó més be en enllaços d'estructures. Quan el diagrama és tancat, la ciutat té dificultat d'expansió si no troba un sistema alternatiu de creixement que forçosament ha de ser diferent al central. A Pequín això no succeeix, per tant hi haurà centre i perifèria. Per altra banda, tampoc ha de ser una regla el comparar una ciutat amb un tauler de joc, si més no amb un joc conegut, la ciutat ha de tenir diagrama de llocs públics i aquests han de definir el seu propi argument, el seu propi tauler. A Manhattan per exemple les regles en són clares una retícula que conforma illes rectangulars, on hi ha edificacions d'alçades diverses, i alguna línia obliqua com Broadway que trava el sistema amb el territori i amb la història. Aquesta estructura la podríem denominar oberta ja que el seu límit està en la geografia i no en el diagrama, ja

⁸⁸ G. BEGUIN, D. MOREL. *La cité interdite des Fils du Ciel*. Découvertes Gallimard, 303. Gallimard, Eveux, 1996.

⁸⁹ J. FERRERO. *Pekín de la Ciudad Prohibida*. Ed. Planeta, Barcelona, 1991.

que aquest permet múltiples variacions de l'arquitectura de la ciutat, és a dir el diagrama permet els ritmes urbans diversos i relacionats entre ells. A Pequín això no passava la ciutat podria mantenir elements distints però aquests sempre restaven tancats el una casella del sistema.

Mirem un altre exemple, l'Eixample de Barcelona. És evident que el diagrama és una retícula, si a Pequín aquesta era finita, a Barcelona no té límits o si més no aquest no depenen d'ella sinó de causes externes al tauler. Igual que a Nova York els límits de l'Eixample són la geografia o les ciutats de la primera perifèria. El diagrama està compost per carrers homogenis que conformen la xarxa, però que quan és necessari agafen aptituds diverses per esdevenir llocs especials, com és el cas de la Gran Via o Rambla Catalunya. El tauler de l'Eixample també té caselles, però aquestes són àrees d'ús restringit, segurament un canvi respecte a la idea original, però que no deforma el sistema. Les illes són els llocs privats, on la ciutat cerca la densitat de l'edificació, cosa que propicia alliberar el carrer pels usos col·lectius.

JOCS OBERTS

Les ciutats organitzades a través del que és pot anomenar un diagrama clàssic són aquelles que propicien els llocs tancats o finits. Aquesta ciutat és la dels carrers i les places, la ciutat amb centres i perifèries. En ella la manca de tauler de joc, d'estructura de llocs urbans, serà el caos, o si més no un desordre que ens farà dubtar de la capacitat urbana. Aquesta apreciació és sovint comprovable a nivell de sensació, difícil d'explicar, però real, tots notem perfectament quan estem a un centre urbà i el mateix quan som en una àrea marginal. No és sols l'arquitectura del lloc el que ens fa sentir la diferencia és sovint el contorn d'aquesta, la manca de llocs col·lectius qualificats i la inexistència de sistemes de connectivitat amb la resta de l'entorn urbà la causa.

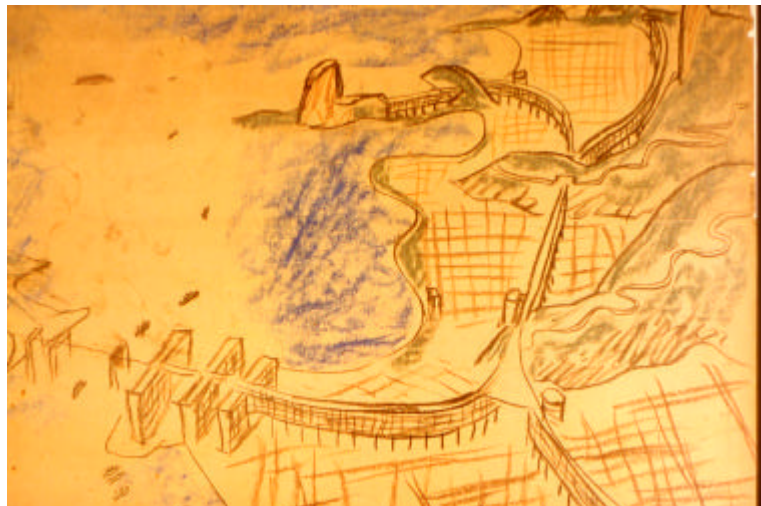
De totes maneres explicar la ciutat o l'estructura d'aquesta per la seva similitud amb un tauler de joc poc ser massa agosarat. El mètode reductiu crec que és precís i fiable si és utilitzat com un símil interpretatiu però no matemàtic, s'ha de tenir la suficient llibertat per cercar en ell la improvisació pròpia del sistema i saber utilitzar-lo amb la suficient autonomia interpretativa. Tanmateix si intentem sempre comparar la ciutat, o les seves parts, amb estructures tancades o taulers de joc ens trobarem amb dificultats serioses i sovint irresolubles. Hi ha àrees que, en principi, no poden ser explicades per aquest mètode, encara que ho seran si avancem en la teoria dels jocs i en els tipus de desenvolupament d'aquests. Comprovarem com sempre el símil ens és interessant.

És poden establir tres grans categories de jocs⁹⁰. La primera és aquella que és desenvolupa de manera puntual, en un lloc, i que no necessita d'espai organitzat per ésser, salta a cordes, mirar per un calidoscopi... en son exemples. Si això ho posem al costat d'una ciutat ho haurem de fer d'una manera molt parcial, i aquests jocs seran aquells que sols és poden comparar a un dels elements urbans de composició, és a dir a una peça molt simple, allò

⁹⁰ <http://www.britannica.com> – Teoria dels Jocs

que determinarà l'origen dels sistemes. Un segon tipus és el que hem descrit de manera més amplia, aquells que necessiten d'un escenari més o menys complexa per desenvolupar-se, en seran exemples des d'una carrera de longitud, fins un tauler de l'oca.... Aquests són sempre jocs que es desenvolupen en un espai diagramàtic, que pot ser simplement dos línies indicant un carril per córrer, o un diagrama complex com és el joc del parxís. Evidentment quasi sempre aquests poden ser associats a models urbans, o si o preferim a estructures que organitzen un espai. Encara hi ha una tercera manera de jugar, i és aquella on les fitxes son les protagonistes, i el tauler és l'actor secundari produït per l'efecte dels jugadors i del moviment. El tauler clàssic s'entén sempre com un sistema o lloc interior, és a dir còncau, en el joc de rol l'espai es transforma i esdevé forçosament obert, és a dir convexa. Aquí els llocs del diagrama ja no generaran l'estructura urbana de manera immediata, sinó que seran els elements de l'arquitectura, els edificis, qui crearan les relacions necessàries per obtenir el sistema. En tot cas també tindrem una estructura, i aquesta no pot ser llegida amb els mateixos registres que ho hem fet fins ara.

A través d'una observació feta des d'un avió Le Corbusier entén la ciutat de Rio de Janeiro com un sistema d'elements principals. Aquesta visió generaran una proposta urbanística, on la ciutat te un nou mètode de composició basat en una escala territorial.



En aquest sentit, en el d'analitzar la ciutat a través de les peces claus que tenen capacitat per generar estructura, podem veure el dibuix que Le Corbusier fa per Rio de Janeiro. Amb molta claredat aquest esquema urbà indica els elements capaços de definir la ciutat i el seu territori, el sistema és entès com obert, per tant poden projectar-se elements de connexió entre els punts singulars que travessen els llocs més homogenis. La ciutat tindrà com a mínim dues escales una més local, el barri, on el sistema serà tancat i utilitzarà els elements tradicionals de composició i una segona escala superior, i potser metropolitana, on la badia, el Pao de Açucar, o el Downtown en seran els llocs fonamentals que definiran les noves sinèrgies, per tant les propostes de renovació estaran lligades a la seva existència. Aquests llocs són els que generaran la convexitat del sistema territorial.

A una escala menor, a la vall de Katmandú havíem vist els durbars, espais similars als que avui denominem com a campus, però que en concepció són els llocs urbans que tenen la capacitat de la convexitat. A Rio era la geografia qui marcava els elements que definien el joc de la ciutat, ells eren els que reorganitzaven les propostes urbanes sobre els teixits d'escala menor i per tant

ells generaven el joc. En els durbars és l'arquitectura dels temples, objectes fet per l'home, però per honrar a un deu, els que ens fan el mateix paper. L'espai que es compon neix de la relació entre els objectes de l'arquitectura, i els efectes i moviments que es produeixen al seu entorn. Cal afegir-hi el temps per completar el sistema, si a la ciutat tradicional el temps és entès de manera lineal aquí ho és de manera el·líptica, és a dir com és realment. Un durbar te la capacitat d'incorporar i/o substituir edificis i per tant pot generar noves accions internes, diagrames canviants.

Per altra banda, aquests espais són perfectament compatibles a la ciutat de les places i els carrers. A Pisa en tenim un bon exemple, el Campo dei Miracoli, és un lloc interior de la ciutat clàssica però que te la forma i la funció de ser un campus. Evidentment de petita dimensió, però suficient per demostrar aquesta teoria. El Baptisteri, l'Església, i el Campanile són els tres elements que componen l'espai públic i ells sols es basten per definir un nou lloc de composició de la ciutat.

Els edificis del campo dei Miracoli defineixen un espai urbà que avui el podríem denominar com a Campus. Aquesta forma oberta de la ciutat també l'hem trobat en altres ciutats antigues com és l'exemple de Katmandú.



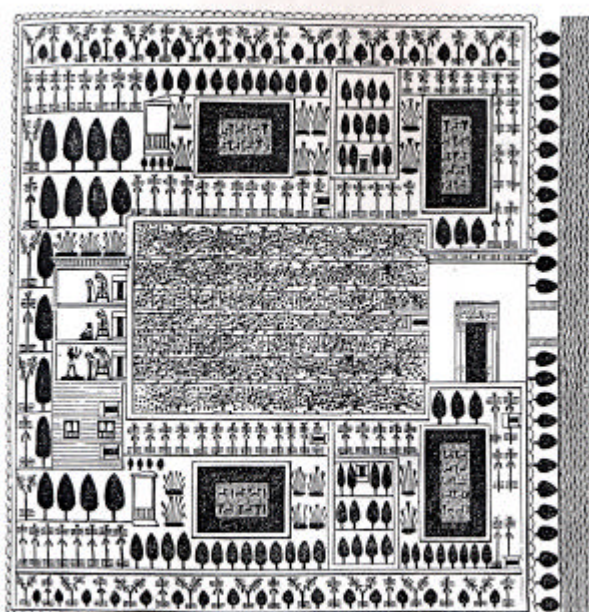
Aquests llocs, de gran flexibilitat, estan molt allunyats del que pot generar un edifici perifèric de gran activitat i presència. No són el resultat de la construcció com pot ser una estació de trens o d'un centre comercial, són elements generadors d'espais urbans amb capacitat per fer ciutat. És un sistema on és produeixen les relacions suficients de composició urbana. Per tant el campus serà una manera de fer ciutat a través del que denominarem element compositiu complexa o múltiple. A més té gran facilitat per ser una estructura complementaria a la de la ciutat tradicional i a la vegada d'incorporar la natura al seu interior. Aquest darrer fet és important ja que la ciutat d'avui ha de ser un lloc mixt amb usos i formes, i on hi siguin presents tots els elements del paisatge.

IV

CIUTAT I NATURA

La integració de la natura a la ciutat⁹¹ - ⁹², entesa com un element important del conjunt urbà no ha estat una preocupació generalitzada en la història urbana. La forma clàssica de la ciutat i la dimensió original d'aquesta no han proporcionat l'entrada de la naturalesa al conjunt urbà, potser és, perquè ella era fàcilment accessible des del recinte de la ciutat, o potser perquè el fet d'agrupació en un nucli edificat és contrari al fet de mantenir-la com un element interior al seu teixit. Per altra banda, hi ha una dificultat real d'admetre el verd a l'interior d'un espai construït, sinó és com un recinte, i si no és una necessitat urgent.

*Dibuix d'un jardí egipci,
1400 aC. Tomba d'un oficial
del faraó Amenhotep.*



Les descripcions dels jardins de Babilònia, o algunes representacions dels jardins de l'antic Egipte ens mostren uns llocs allunyats del que és la ciutat, uns espais reservats, quasi prohibits que ens poden recordar l'Edèn. A la tomba d'un oficial egipci del faraó Amenhotep hi ha un exemple interessant d'aquests jardins de l'antiguitat. Un espai quadrat, tancat, organitzat a través d'altres recintes interiors amb peces d'aigua... i on el sistema de rec té una vital importància. Aquests llocs són entesos més com uns horts que com el que avui entenem com a jardí. Els espais verds, d'ús privat apareixen a moltes cultures al llarg de la història. A l'Índia per exemple, els jardins mongols, són sovint els elements claus dels palaus i llocs d'especial interès on és combina l'arquitectura amb la vegetació. L'evolució d'aquest indret en disseny és diversa però en la seva concepció és pràcticament igual arreu, als jardins italians, o

⁹¹ M. HOUGH. *Cities and Natural Process*. Routledge, London, 1995.

⁹² G. i S. JELICOE. *El paisaje del hombre. La conformación del entorno desde la prehistoria hasta nuestros días*. Gustavo Gili, Barcelona, 1995.

centre europeus, o els del palau de Topkapi a Istambul en serien bons exemples.

Però l'interès de la jardineria per a la ciutat recau en un fet evolutiu i potser casual. La ciutat industrial, els eixamplaments dels cascots antics... en resum el desenvolupament urbà porten a la ciutat fins a un punt en el que és fa difícil la relació directa del centre urbà amb la natura de l'entorn. Sols llavors és quan de manera consecutiva a moltes ciutats, els antics recintes reials o de l'aristocràcia, reserves verdes i de caça, son incorporats al territori de la ciutat com un element necessari i que completa el teixit. Si no n'hi ha, d'aquestes peces, quasi boscos, és faran parcs artificials per dotar a la ciutat d'una nova comoditat. No és un fet casual, però tampoc volgut, els parcs sorgeixen tal vegada de la necessitat que te la ciutadania de posseir una part organitzada de la natura. El Tiergarten a Berlín o el Bois de Boulogne a Paris tenen el seu origen aquí⁹³.

A partir d'aquest moment apareixen teories de com s'ha de tractar el camp per què aquest esdevingui un element urbà. La jardineria francesa proposa l'ordre, la xinesa la continuïtat d'estímuls, l'italiana el goig de l'erudició...⁹⁴A Anglaterra Repton, al 1803, edita el seu tractat de Teoria i Practica del Paisatge. Aquest llibre tot i que evidentment ens mostra com és la jardineria anglesa, és significatiu ja que entén el paisatge com un espai idíl·lic. Un lloc complementari de la ciutat, però que ha de tenir alguns elements propis d'ella, si més no algunes de les comoditats urbanes, el paisatge del parc és entès com una suma de natura i ciutat. Evidentment domina el verd però aquesta intenció d'aportar al lloc elements urbans és interessant i sobre tot intuïtiu respecte al futur dels parcs com llocs públics.



Repton interpreta la natura com un espai a l'abast de l'home, per tant un lloc entropitzat. Els jardins de Londres, com és el cas del Saint James Park reflecteixen aquesta idea.

A Londres, el Regent's Park, el Saint James Park, o el Kensington Gardens son exemples de com la natura urbanitzada passa a formar part del teixit de la ciutat, sense perdre els seus valors més espontanis i integrant les claus

⁹³ G. VAN ZUYLEN. *Tous les jardins du monde*. 207/Découvertes Gallimard, Gallimard, Evreux, 1994.

⁹⁴ P. HOBHOUSE. *Plants in Garden History*. Pavilion Books Limited, London, 1992.

urbanes. També es comprova com aquests llocs eminentment públics no arribem a ser per ells mateixos elements de composició urbana, com ho són les places o els carrers. Els parcs són llocs sobrevinguts a les ciutats que emplen illes, o recintes no edificats, amb vegetació. És aquí on trobem una contradicció, hem dit que la ciutat està feta per estructures de llocs urbans que han estat addicionats a través de formes que componen un diagrama. Doncs que són els parcs? Potser elements claus, i necessaris, en el tauler de la ciutat, espais d'estada, de repòs, però no parts amb capacitat per definir el diagrama.

A San Francisco, amb el Golden Gate Park, o a Nova York amb el Central Park comprovem com els parcs estan dintre de la xarxa de la ciutat, però no la defineixen, sinó que la completen. A través d'aportar-li nous elements enriquidors i diversos que la ciutat contemporània necessita, com és la natura. El parc seguirà sent un recinte avui, un espai públic, però precintat. Un lloc ple no pas un buit urbà, ple de vegetació i activitats pròpies de la ciutat. En aquests dos exemples americans observem com el parc és un complex format per distints llocs, jardins, places, carrers, edificis... El parc en ell mateix té la capacitat per ser un model urbà on l'edificació es majoritàriament substituïda per la vegetació i un lloc més proper a un campus que a una ciutat tradicional. No és d'estranyar, doncs que habitualment els parcs tradicionals siguin peces exemptes dels teixits de l'entorn i es col·loquin de manera juxtaposada a la ciutat més clàssica.

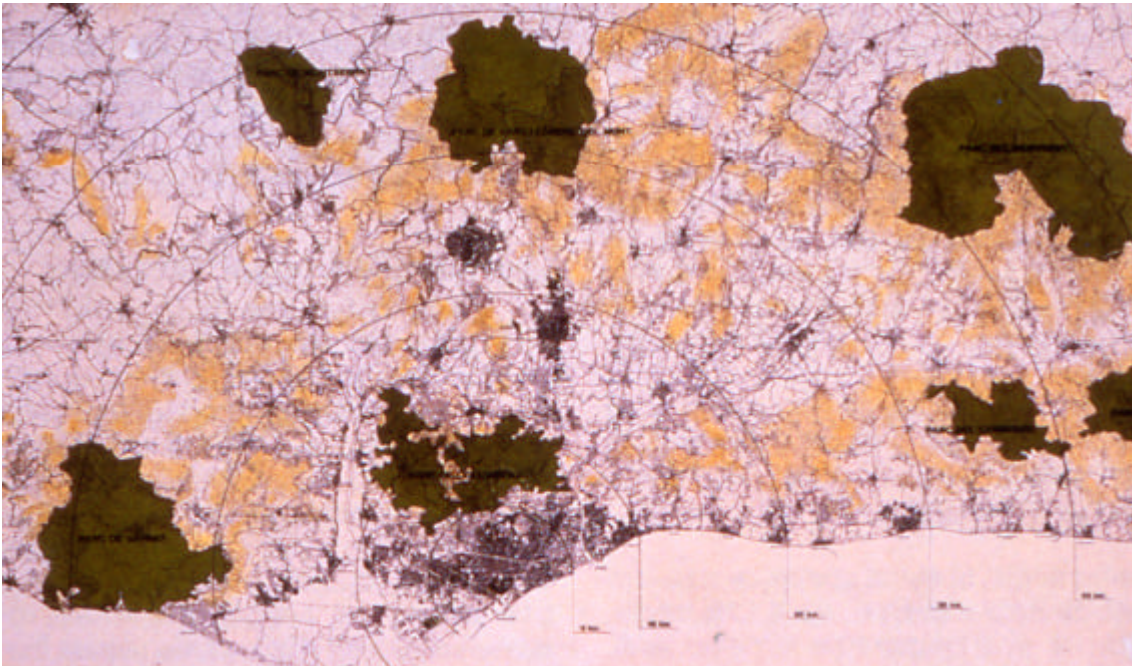
La finalitat principal del parc de completar els llocs urbans a través de la incorporació de la natura a la ciutat, és manté avui a molts llocs. Tot i ser discutible aquesta idea en una ciutat contemporània. A les noves ciutats xineses, sovint denominades com a zones econòmiques especials, precisen de parcs per ser completes. La distribució urbana és quasi sempre la mateixa, el territori és pensat a través de les tècniques del Feng Shui⁹⁵ encara que d'una manera potser massa matemàtica i poc espontània. L'art taoista de l'harmonia dels llocs preveu la compensació de les forces a través de la disposició lògica dels elements de la natura, tal com foc, terra, metall, aigua i fusta. L'equilibri entre la ciutat, l'espai d'activitat i producció, és cerca a través d'una gran peça d'aigua que ens fa traspasar cap a la natura tractada per provocar sensacions. Ciutats com Shenzhen o Hangzhou disposen de parcs immensos que incorporen els elements més tradicionals de la jardineria xinesa, però són en realitat sols un contrapès a l'espai edificat. És encara vàlida aquesta manera de fer, si la mobilitat ens acosta amb facilitat a tot el territori.

La ciutat metropolitana és un indret que engoleix el territori d'una manera sovint preocupant. Però a la vegada és una ciutat que protegeix, que preserva, grans extensions, evidentment modificades per l'home, com llocs naturals⁹⁶. A Xangai o a Barcelona avui és parla d'anella verda, com un nou concepte que avarca tots els espais naturals que han resistit a l'especulació urbanística. La preservació d'àrees com Collserola, el Montseny, o el Garraf, a Barcelona demostra la capacitat de la ciutat per assimilar els pocs llocs naturals del seu

⁹⁵ G. EDDE. *Feng Shui. Harmonia dels llocs*. Els petits llibres de la saviesa, J.J. de Olañeta, Editor, Palma de Mallorca, 1998.

⁹⁶ J. BERTRAN, A. MONTSENY. *L'anella verda*, núm.6. Diputació de Barcelona, Barcelona, 1999.

entorn i convertir-los en els darrers parcs de la ciutat. El concepte d'anella verda és sens dubte un dels més interessants en la ciutat contemporània. El territori envoltant de les ciutats té evidentment una capacitat limitada i finita com a receptacle de les àrees urbanitzades. L'equilibri entre la ciutat i la natura és cada cop més precari, si entenem com a ciutat l'espai de relació diària, on hi ha discontinuïtats dels teixits i espais que des d'un punt de vista immobiliari són buits. La sostenibilitat dels sistemes urbans és sols un desig, sobre el que cal meditar.



Plànol del parcs metropolitans de la ciutat de Barcelona

Com a conseqüència directa d'aquest procés assimilatiu, hi ha una sobrevaloració del lloc falsament natural com un espai que mereix una especial i estricta atenció. A la vegada que els parcs interiors de les ciutats, els que estan enquistats en els teixits urbans és transformen en falses natures inventades, evidentment agradables als ulls dels ciutadans i a molts paisatgistes. La ciutat és un lloc de rotunditat que hauria de ser capaç de preservar-se de demagògiques impressions, si més no ho és la ciutat que denominem tradicional. Una altra cosa molt diferent serà la ciutat quan està composta com a campus, ja que les seves regles seran diverses i la interpretació de la natura en conseqüència també ho serà. A Barcelona tenim exemples d'aquesta nova manera d'entendre els parcs, a la costa el Parc del Poblenou, o a Montjuïc el nou Jardí Botànic son realitats d'aquesta dubtosa i confosa forma d'interpretació de la naturalesa com un invent domesticat per l'home. En aquest camí hi ha exemples prou interessants com els parcs que proposa M. Corachau, a França, a Villeneuve o Sausset a Paris. Per altra banda, el Parc André Citroën⁹⁷, a Paris, potser obre una nova via. Si be l'espai és entès com un lloc natural, hi ha regles de composició fermes que proposen un mètode de disseny allunyat de la falsa reinterpretació del paisatge. El parc té àrees diverses que permeten actuacions més o menys flexibles, tot i tenir

⁹⁷ *Paris Project*, num. 30 – 31. *Espaces publics*. Paris, 1993.

una forta geometria de disseny. Hi ha una doble escala d'interpretació i ús, en el projecte es proposen amplis espais oberts enfront del riu Sena i llocs petits pròxims a les edificacions. La reflexió sobre el paisatge dels parcs s'ha de fer a través de sotmetre el seu paisatge a la ciutat.



Parc André Citroën.

La dificultat de descriure els nous paisatges de la ciutat és evident. La ciutat europea del segle XX va proposar formes urbanes interessants de com s'incorporava la naturalesa a les edificacions. Les Hofs i les Siedlungs centreuropees en són exemples encara vàlids avui, tot i que han contribuït a la dispersió urbana. Ciutats com Berlín o Viena han acabat sent uns llocs policèntrics que presenten seriosos dubtes al respecte de la ciutat contemporània. Tot i ser evidentment uns grans centres urbans en el moment que parlem de sistemes, d'integració social, o simplement de validesa del model de ciutat hi trobarem algunes reticències.

El parc com element urbà avui està en crisi, el parc clàssic ja no és més que un museu decimonònic, per tant s'han de proposar noves maneres d'integrar el verd a la ciutat. Hi ha un enfrontament veritable i potser seriós entre els usos nous del paisatge i els llocs reals de la naturalesa. Sovint enfrontem ciutat, entesa com un complex edificat, a un lloc on domina la natura, la vegetació. Imatges d'aquesta mena en trobem a moltes ciutats, a Hong Kong o a Tokyo els espais no edificats són quasi residus de la ciutat en els que sovint podem especular. A Ciutat de Mèxic la natura és sols entesa com un solar que encara no ha estat ocupat per les edificacions. Sens dubte la pressió urbanística és cada cop més forta a l'entorn de les ciutats i únicament la natura és pot preservar a través d'estar precintada, és a dir si hi ha una dificultat real d'accés a ella, o bé si el diagrama urbà permet proposar un teixit altament receptiu i integrador.

La necessitat d'intervenir en el paisatge, l'entropització, és una realitat en quasi tot el territori que en diem natural. I no pot ser d'altra manera, si observem Europa en una imatge nocturna veiem com les taques de llum punten pràcticament tot el continent, arribant a extrems quasi insuportables a àrees com són l'entorn de París, el sud d'Anglaterra, Holanda, o l'est d'Alemanya.

Llavors, no és d'estranyar que a Holanda, per exemple, sigui un dels països on l'arquitectura del paisatge es porti a uns límits extrems. Els polders, o els parcs eòlics... repartits a gran part de la geografia són sols exemples d'aquesta falsa interpretació de la natura com un espai polític i integrable. La naturalesa és falsificada per ser incorporada als teixits de la ciutat, en el moment que el parc clàssic ja no té cabuda com espai útil del sistema d'aquesta.

No hi ha d'haver confrontació entre la natura i la ciutat, és factible cercar mètodes d'integració⁹⁸.



Quan el model presenta dificultats, és a dir en el moment que el parc com espai integrat i tancat dintre de la ciutat ja no és suficient cal cercar altres modes d'encaix de la natura al territori urbà. No és través de fer falses interpretacions com podem resoldre el problema, la ciutat ha de ser ciutat i utilitzar les seves eines per desenvolupar-se, altra cosa és sols un frau. El parc ens ha servit en un moment de transició, de desenvolupament, aquell en què la ciutat ha passat de ser un espai entre muralles a un territori metropolità, un curt període de temps, si tenim en compte la història urbana. El futur dels parcs retornarà forçosament als seus orígens no seran més que espais tancats, és a dir jardins, el que si canviarà serà l'ús ja que esdevindrà públic. Així s'entén a Londres, ciutat que té una real incorporació de zones verdes en el seu teixit. Si volem els parcs seran jardins especialitzats, museus botànics, llocs per a jugar els infants, o reserves urbanes on agrupar equipaments... Però el que ja no seran, si més no a les ciutats, és espais realment naturals. Aquests es trobaran fora del territori compacte i urbà o s'integraran si hi ha sistemes de compensació similars als dels campus.

⁹⁸ R. KOOLHAAS, S. BOERI, S. KWINTER. *Mutations*. ACTAR, Barcelona, 2000.



Els projectes de l'IBA Emscher Park entenen el territori metropolità com un gran campus.

A l'est d'Alemanya trobem un projecte interessant, IBA Emscher Park⁹⁹, aquest tracta el conjunt d'un ampli territori com un campus metropolità. Sobre una superfície d'uns 800 km, en els entorns de les ciutats de Dortmund i Essen. És proposa el canvi d'un territori difús on habiten més de 2,5 milions de persones en un gran campus. Les regles de la renovació són precises, les ciutats i pobles són entesos coma entitats compactes capaces de generar relacions en un territori obert. Aquestes són complementades per activitats diverses que generen sistemes i que dibuixen un diagrama extens i adequat a l'àmbit de l'actuació. Per aconseguir aquesta fita hi ha més de 100 projectes que requalificaran quasi 350 km² com àrees verdes íntimament relacionades amb ciutats denses i compactes. Es poden diferenciar distints nivells d'actuació o estrats del nou diagrama. Els primers recuperen el paisatge a través de la restauració dels ecosistemes fluvials i proposen el desenvolupament de parcs als entorns dels límits urbans, per tal d'evitar el creixement de les perifèries. A la vegada que és proporciona urbanísticament les ciutats compactes enfront de les perifèries complexes, i apareixen programes de rehabilitació dels habitatges existents. Finalment les antigues fàbriques i mines es recuperen com centres de recerca i empresarials.

CAMPUS

La dificultat real rau en proporcionar la quantitat natura que cap dintre del lloc urbà i com ha de ser aquesta¹⁰⁰. El parc fins avui el que ha fet és concentrar en un punt de la ciutat una àrea verda de tal manera que és pot utilitzar la resta de territori per construir edificis. El parc és evidentment un lloc magnífic, però

⁹⁹ Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme, num. 225. Les escales de la sostenibilitat. COAC, Barcelona, 2000.

¹⁰⁰ I. L. MCHARG. *Proyectar con la naturaleza*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2000.

sobre el que forçosament tenim que tenir dubtes. Primer perquè no té capacitat per generar estructura, com si ho fan les places i els carrers. Segon perquè el parc és un conjunt de llocs, no és sols un jardí, que han d'evolucionar independentment i lligar-se al conjunt per adaptar-se a la ciutat actual. En el moment que la ciutat abasta gran part del territori, i quan la mobilitat és fàcil, realment és necessari tenir espais verds interiors, i que no són indispensables pel diagrama urbà?, el parc és una casella d'aquest, una de representativa i important, però que no el compona.

El parc va arribar tard a la ciutat i ha evolucionat poc respecta d'altres espais com és el cas del jardí urbà, el seu desenvolupament ha estat a nivell de disseny interior del recinte, però rarament s'ha preocupat de l'entorn i dels lligams amb la ciutat. Els parcs no poden ser entesos sols com reserves no edificades on hi predomina l'espai verd, avui és fa necessari trencar la tanca, obrir, i especialment relacionar. Per tant, haurem d'utilitzar eines distintes a les que és fan servir en la ciutat tradicional. Els campus són llocs de gran qualitat urbana si són entesos com elements convexos capaços de generar ciutat i integrar la naturalesa a aquesta.

De totes maneres, l'interès real del campus recau en la seva capacitat de proposar-nos un tauler de joc diferent, un espai on podem fer ciutat a través de regles fiables i on l'arquitectura és protagonista. La paraula campus sovint l'associem a una zona universitària, és a dir a una extensió de terrenys que inclou edificacions i espais oberts entorn d'elles, segurament és la imatge d'una universitat americana. Aquesta percepció és extensible sobre allò que té una certa policentritat sobre un territori.

Hem vist els elements que componen, a través d'associacions, la ciutat. Aquests han aportat al conjunt urbà una forma comuna feta per diagrames de carrers i places. També hem trobat alguns exemples en els que això és posa en crisi. D'una manera rudimentària, Fathepur Sikri era un itinerari que seguia un diagrama format per pòrtics que ens conduïen a uns elements que podien denominar principals o generadors. A les ciutats de la Vall de Katmandú hem trobat els durbars, forma d'espai urbà que ens apropa molt a la idea del campus actual. L'arquitectura moderna ens ha aportat exemples considerables d'aquest mètode urbà capaç de definir ciutat. No és casual que la Universitat Nacional de Mèxic utilitzi el campus per construir-se, ja que parteix d'una tradició. Però també perquè és una manera eficaç de projectar ja que permet sobreposar tres qualitats, la forma urbana, la temporalitat en l'execució, i la incorporació la naturalesa.

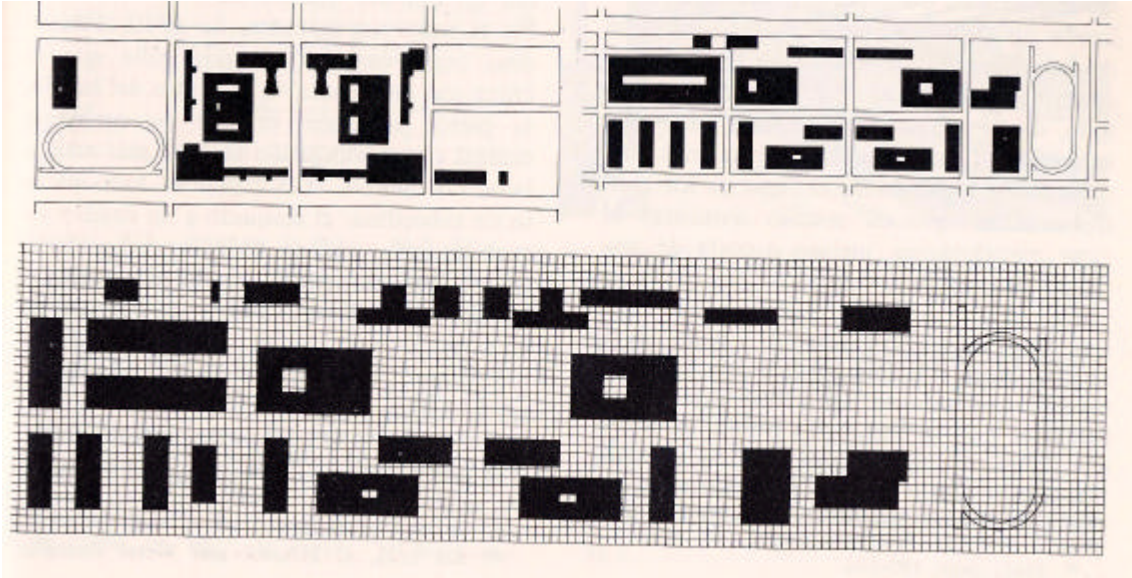
Pot semblar agosarat comparar el Durbar de Patan amb el campus de l'Illinois Institute of Technology de Mies van der Rohe. Però no ho és ja que amb facilitat trobem la mateixa concepció, si som capaços de reduir els dos llocs a uns diagrames. Si mirem l'emplaçament les dos àrees es localitzen de manera contigua a la ciutat, i li aporten una nova forma complementària tant en manera de compondre com en ús. Els dos espais són en essència uns rectangles, encara que el seu límit podria ser un altre sense masses dificultats, ja que poden créixer a través d'ampliar les seves regles internes de composició. En ambdós casos hi ha edificis exempts disposats amb regles precises, un sistema

quasi aritmètic a l'IIT, contra un que reinterpreta l'univers a Patan. També és essencial el respecta per la proporcionalitat, tant dels espais resultants com de la disposició dels elements sobre el tauler, hi ha equilibri de forma i projecta, i aquests poden ser modificats a través de moviments substitutoris en les edificacions. Finalment podríem parlar de la matemàtica dels espais, son llocs evidentment que voregen la perfecció, ja que cerquen un model representatiu i exemplar a través de compondre-se com ells desitgen. L'autonomia que tenen un cop fets és immensa així com la capacitat de ser un lloc en majúscules, un espai rellevant de la ciutat.

Tanmateix, la lliçó magistral sobre el que és un campus ens la dona Le Corbusier, en el Capitoli de Chandigarh. Ho fa per la posició d'aquesta peça respecta de la ciutat. La ciutat necessita de dos noves coses, d'un cap, espai representatiu, i d'un lloc de traspàs directe amb la natura. Per tant, en el seu diagrama s'hi incorpora amb una facilitat de composició extrema un element distint a la resta, situat al nord, i que produeix centralitat. Aquest lloc, el Capitoli, tindrà regles pròpies i diferents a la resta del teixit. A Chandigarh, la ciutat té un doble diagrama, el mesurat per ser utilitzat per l'home, és a dir el seu lloc per viure, i un àmbit que relació de l'activitat de govern amb la natura, el veritable estat superior del lloc. Per tant aquesta segona àrea haurà de ser un campus, l'únic mètode racional que tenim a l'abast. Els campus son llocs de gran qualitat urbana si son entesos com espais convexos capaços de generar ciutat.

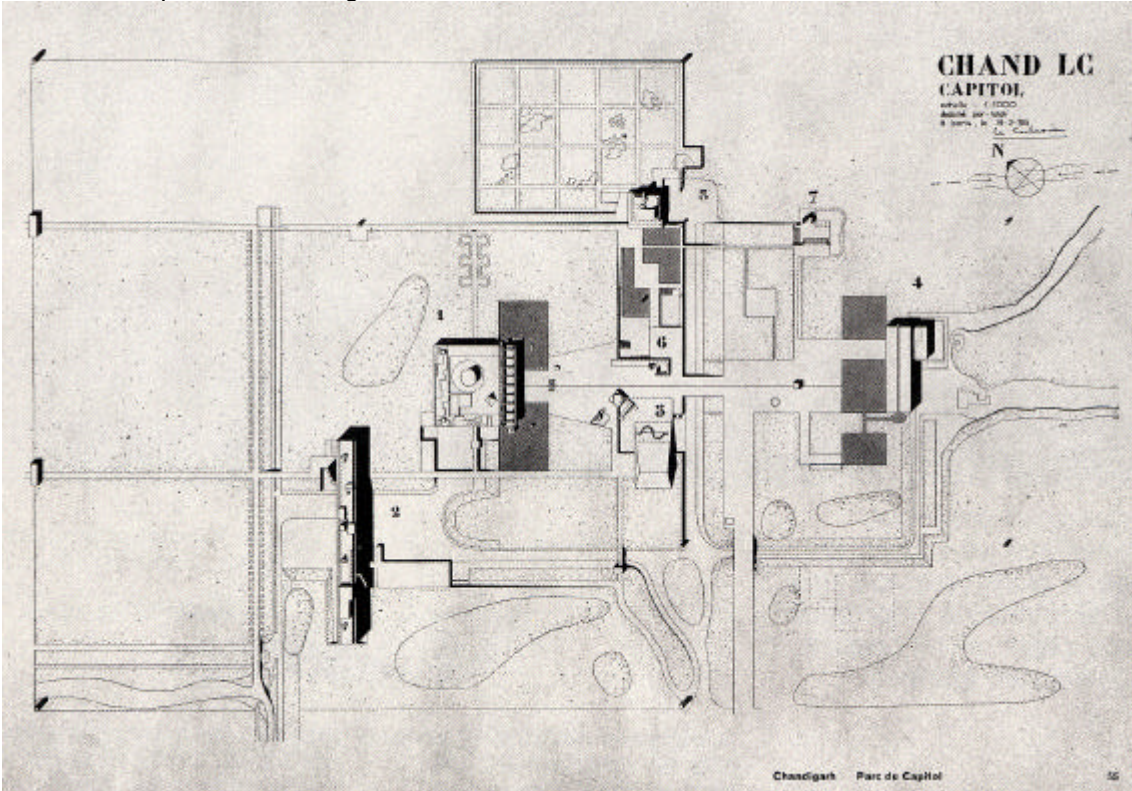
El perquè el campus no ha estat més utilitzat cal atribuir-ho a diverses raons. La primera és potser una d'històrica, de tradicional, la ciutat de carrers i places és eficaç i així ho demostra el seu desenvolupament al llarg dels anys. També podem dir que el creixement urbà es desenvolupa a través de la racionalització de sistemes clàssics, sovint hi ha manca d'experimentació, però també per a provar. Un tercer aspecte és sens dubte, un error greu motivat per l'especulació immobiliària, ja que es creu que la concentració i l'ocupació indiscriminada serà més rendible. Per altra banda, un campus necessita d'una forta i immediata despesa pública en urbanització, el defecte de moltes perifèries construïdes a base de polígons ha estat la manca total de qualitat de l'espai urbà. També podríem citar com a problema del campus la dificultat teòrica que té de lligar-se a la resta de la ciutat, segurament ens manquen eines, la solució a això serà saber utilitzar els diagrames com sistemes de composició. Finalment cal dir que el campus s'ha especialitzat en zones universitàries, llocs de poder o perifèries... per tant no ha estat associat a la forma interior de la ciutat. Si be aquests problemes són reals també hi ha solucions per tots ells, sols tenim que revisar per exemple l'obra d'Alvar Aalto on hi trobarem nombrosos projectes prou aclaridors¹⁰¹.

¹⁰¹ A. AALTO. *La humanización de la Arquitectura*. Cuadernos infimos, num: 81. Ed. Tusquets, Barcelona, 1977.



Chicago, el campus del IIT. Mies van der Rohe, 1939. Tres plantes per un mateix projecte.

Planta del Capitoli de Chandigarh. Le Corbusier, 1956.



EPÍLEG

Al parlar de Sidney hem vist la dificultat de descriure la ciutat d'avui si no tenim algun símil on compara-la, alguna referència útil i potser reductiva. És fa extremament difícil fer anàlisis rigorosos a través de cercar interpretacions fetes sols per una descripció física dels llocs, cosa que, per altra banda, cada dia és més freqüent¹⁰². No és pot analitzar únicament a través de descripcions superficials, on l'arquitectura de les edificacions és l'objecte principal, això sols és vàlid per a un turista expert que fotografia façanes i a través d'elles ens explica una ciutat. La forma de la ciutat i la seva activitat ens venen donades per la superposició de molts aspectes urbans que hem de comprendre de manera pausada. Tot i ser la ciutat un fet global, cal partir de les peces més petites i de com aquestes és relacionen per arribar a entendre l'espai resultant. Per altra banda, els llocs urbans són els autèntics elements que fan ciutat, sense ells sols hi ha edificació i sovint aquesta és suburbi. No val dir que la perifèria és un lloc d'oportunitats per a construir artefactes centrals, això és quasi ofensiu. Cal intervenir per integrar tots els elements en un territori que serà la ciutat.

És fa imprescindible saber escriure, és a dir traçar els sistemes de la ciutat. Sobre la geografia s'han de proposar llocs coherents que ens donin diagrames formats per elements de composició. La història urbana ens demostra que sols així tenim espais qualificats, i que la seva absència, la manca de gramàtica sols provoca errors que fan il·legibles i inservibles els sistemes. Però a més hem de tenir bona cal·ligrafia per tal d'adaptar-nos a la topografia del lloc, i això serà essencial, i en aquest saber fer recau una gran part de l'èxit urbà. La capacitat per modificar el diagrama i adaptar-lo al lloc és del tot necessària, no és pot pensar en escriure sense conèixer la superfície, s'ha de tenir prou agilitat per adaptar-nos al medi, i a la vegada saber-lo integrar al text. Sovint la ciutat s'ha mostrat contrària a aquesta idea, això pot ser vàlid en llocs petits i precintats, però avui de cap manera, la ciutat és un fet d'àmbit metropolità i per tant s'ha de cercar sistemes reguladors sobre tot el territori.

El traçat urbà, ha de definir estructures recolzades per llocs que seran sempre espais públics de la ciutat. Llocs que determinaran centralitats i/o direccionalitats i que sempre enriquiran l'estructura del conjunt dels teixits. La proporció dels sistemes amb tots els aspectes de la ciutat ha de ser l'adequada, i a la vegada una de les eines capaces de relacionar la cal·ligrafia del diagrama amb l'arquitectura i el ciutadà. En l'equilibri de l'ocupació del territori hi trobarem aspectes fonamentals per a la ciutat d'avui, com son la integració de la naturalesa, cosa que ens proposarà sens dubte nous paisatges. S'ha de cercar la diversitat de les formes urbanes a través de l'aplicació de mètodes diferents per a cada ocasió. La ciutat avui és extensa i ampla per tant en ella hi té cabuda la utilització de sistemes no unificadors, sempre tenint en compte que el global ha d'estar íntimament relacionat. Per això el símil reductiu del tauler de joc ens és tant útil, hi ha d'haver continuïtat,

¹⁰² *On Diseño, num. 174. Las ciudades vistas por sus escuelas de arquitectura, pp.86 – 239. Ed. On Diseño SL, Barcelona, 1996.*

tot i poder canviar quan sigui precís el mètode de composició dels sistemes de llocs que conforma la ciutat.

El moviment a la ciutat és indispensable, és una garantia de bon funcionament. Els aspectes anteriors han de garantir la seva fàcil execució. No és pot confondre moviment amb capacitat de les infraestructures, ja que aquestes més que sistemes de desplaçament seran parts del diagrama, per tant, sols elements més de la ciutat que definiran itineraris. Hi ha una confusió comuna en aquest tema, la ciutat és evident que ha de tenir sistemes d'infraestructura, però no és més cert que el desenvolupament urbà no s'ha de recolzar únicament en aquests. Aquests sistemes han de ser complexos i permetre integrar les diverses activitats urbanes. Es pot parlar, com a mínim, de tres nivells d'infraestructura de ciutat si ens referim a les seves qualitats de connectivitat, la que facilita l'accessibilitat metropolitana, la que dona mobilitat local o interior a la ciutat, i finalment aquella que millora els sistemes més veïnals o de barri. Sols a través de la correcta disposició de les xarxes i del seu diagrama la ciutat tindrà capacitat per desenvolupar les seves activitats.

Els recorreguts propiciats pel moviment han de tenir puntuacions urbanes, és a dir, llocs significatius i adequats per cada ciutat. Aquests llocs seran els espais urbans, els més característics de cada ciutat, els que li donaran la imatge, però també aquells que seran la base del diagrama urbà. Seran autèntics espais de composició i la relació entre ells és farà a través de les xarxes urbanes, sistemes, que definiran el tauler de joc de la ciutat. Aquests llocs principals tindran a la vegada una segona funció, la de ser els elements capaços d'establir les regles dels jocs, és a dir nosaltres dependrem d'ells per comprendre la ciutat i recordar-la, sols així podrem assimilar el seu contingut. A través de l'anàlisi dels espais urbans podrem entendre les parts més importants de cada ciutat i descobrirem com aquesta funciona i quina forma té.

El desenvolupament de la ciutat serà sempre lícit i bo, si hi ha estructura de llocs públics i si aquesta es manté lligada adequadament amb la resta del territori. De totes maneres no cal confondre desenvolupament i creixement, les ciutats son organismes que tenen sempre un límit, i aquest es troba relacionat amb el territori de l'entorn i també, especialment en la seva pròpia forma. Passar, créixer, per sobre d'aquest límit és un greu error que sols ens portarà cap a la marginalitat del suburbi. Així mateix les estructures no són d'extensió il·limitada, cada una d'elles té unes regles precises que depenen dels elements que les conformen. Quasi sempre serà possible trobar sistemes complementaris, una ciutat d'avui en dia, estarà formada normalment per una amalgama de xarxes que es juxtaposaran o s'acoblaran, en la bona relació d'aquestes hi haurà la qualitat urbana. Per tant la ciutat podrà tenir formes diverses i passar d'espais còncavos a convexes amb relativa facilitat si existeixen regles suficients per l'equilibri del sistema global.

El que he anomenat tauler de joc de la ciutat estarà compost per a tres nivells que és sobreposen i que defineixen el conjunt urbà, així com les seves activitats. Primer tindrem les centralitats, aquells elements capaços de pel seu propi caràcter de ser espais urbans generadors d'activitat i tenir forma pròpia. Entorn d'ells hi trobarem sovint els edificis més representatius i públics de la

ciutat. Al conjunt de l'espai més l'edifici en direm el lloc urbà. En segon lloc les infraestructures, enteses d'una manera molt amplia, no estem parlant de sistemes de connectivitat, sinó d'espais sovint dotacionals, aquells que tenen capacitat per admetre tot el que necessita la ciutat, que ens relliguem els elements centrals i que dibuixen el diagrama. El tercer nivell és el que conformen els teixits, tot aquell espai urbà que és la massa real de la ciutat, unes àrees que han estat generades per desenvolupament de les activitats i les edificacions que és trobem als entorns dels dos primers nivells. Evidentment tot això està situat sobre un element bàsic que és el territori i la seva geografia.

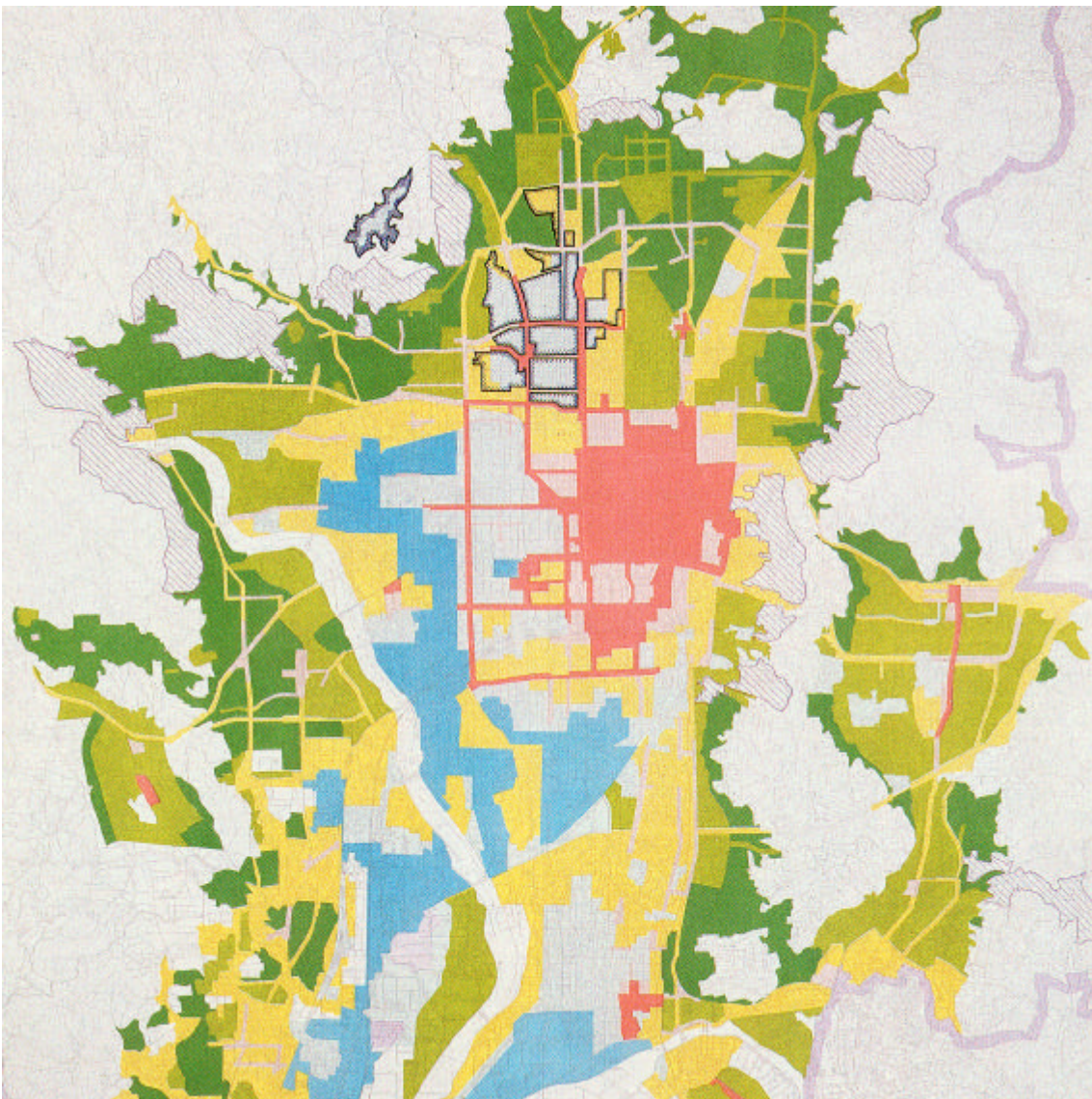
La relació entre la ciutat i el territori està regulada per una doble escala. El sistema urbà amb l'home és el primer conjunt que cal proporcionar. Ho farem a través dels llocs públics, si aquests estan presents dintre de la ciutat i els sistemes és recolzen amb ells, per tant tenim que utilitzar les places i els carrers com a peces claus de la ciutat. El segon enllaç que cal fer és el de l'home, que viu a la ciutat, amb la naturalesa, aquest lligam avui és del tot imprescindible. Per aconseguir aquesta fita no tenim que utilitzar els parcs com llocs puntuals dintre del teixit de la ciutat o ajardinar alguna plaça haurem de fer servir altres mètodes capaços d'entendre la natura i la ciutat a la vegada com son el campus. Les relacions desitjades ens vindran donades per la introducció dels sistemes de la ciutat, aquells que tindran la capacitat de compondre-la.

La ciutat necessitarà de sistemes compatibles i complexes, la rigidesa dels llocs cada cop és menys útil. Això no vol dir que tinguem que introduir espais urbans dubtosos, tot el contrari utilitzarem amb rigor les formes que dominem i les que han demostrat capacitat urbana per representar el diagrama de la ciutat. Les estructures finals del sistema urbà estan fetes pels llocs públics composant un sistema equilibrat. Els espais urbans, l'edificació, i la natura definiran els llocs públics de les ciutats i sobre aquests és on caurà el pes urbà del teixit. La diversitat de mètodes i sistemes és una obligació per la ciutat d'avui.

Els elements de la ciutat componen un diagrama. La combinació dels primers serà regulada per l'escriptura, i aquesta per la gramàtica i la sintaxi. Però en aquest cas, en la ciutat, serà de vital importància la cal·ligrafia, ella és el mètode que utilitzarem per representar, per traçat de manera idònia el nostre diagrama urbà. La cal·ligrafia ha de ser entesa d'una manera quasi oriental com un sistema de dibuix que representa idees a través d'uns traçats que interpreten la realitat i que son plasmats en un suport. Per tant, estem quasi parlant d'un sistema ideogràfic més que d'un lineal i reglat. Sense aquesta llibertat de representació ens serà impossible proporcionar amb la globalitat de la ciutat amb els seus traçats.

Jugar amb un diagrama urbà és conèixer la ciutat. Tot territori pot ser representat per la cartografia, un sistema acurat de dibuix geogràfic, avui també podem utilitzar la fotografia per conèixer on vivim. Però en tot cas sempre hi haurà representació. No estem parlant d'una representació maximitzada, el coneixement de la ciutat no es basa en el dibuix complet de tots els seus elements, sinó en una representació simplificada dels seus elements capitals. Un cop fet això farem un segon pas que és el de conèixer les regles del joc que

hem representat. Aquestes estaran lligades a les formes del diagrama, però també ho estaran a les proporcions d'aquest i sobre tot als elements principals del tauler de joc, les caselles urbanes, és a dir els llocs de la ciutat. La proporcionalitat, l'equilibri i la capacitat de moviment seran imprescindibles en el joc de la ciutat. El moviment és del tot indispensable, i no pot ser qualsevol, ha d'estar previst dintre dels sistemes, de les traces que hem representat, per tant els moviments principals estaran localitzats en els itineraris formats per les línies que relacionen els llocs públics. Finalment la ciutat ha de garantir l'activitat per què ha estat creada i tot això a més ha de passar en un territori qualificat i sobre tot urbà, on siguin hi hagi comprensibilitat tant en la globalitat com en cada una de les seves parts.



El Kyoto City Plannig Bureau entén la seva ciutat com una sèrie de diagrames que poden ser representats a través de sistemes cal·ligràfics. Sols basta cercar els elements principals de cada estructura i tenir un adequat mètode de representació.

BIBLIOGRAFIA

- Atlas of China*. China Cartographic Publishing House, Shanghai, 1988.
- Jardineria antiga*. Editorial Nueva Estrella, Beijing, 1990.
- Berlin. Landschaftsprogramm*. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, 1994.
- Berlin. Flächennutzungsplan*. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, 1994.
- AAVV. *Refer Paisatges. Arquitectura del Paisatge a Europa, 1994 – 1999*. Catàleg de la 1^a Biennal de Paisatge 1999. Fundació Caixa d'Arquitectes del COAC, Barcelona, 2000.
- AAVV. *À la recherche de la cité idéale*. Institut Claude-Nicolas Ledoux, Saline Royale d'Arc et Senans, 2000.
- AAVV. *Ciutat i espais lliures. Va Setmana d'Estudis urbans a Lleida*. Edicions de la Universitat de Lleida, Lleida, 1995.
- AAVV. *Ciutats: del globus al satèl·lit*. Electa. Barcelona, 1994.
- A. AALTO. *La humanización de la Arquitectura*. Cuadernos infimos, num: 81. Ed. Tusquets, Barcelona, 1977.
- C. ALEXANDER. *Tres aspectos de matemática y diseño. La estructura del Medio Ambiente*. Cuadernos ínfimos / Tusquets Editores, Barcelona, 1980.
- F. ANDERTON, J. CHASE. *Las Vegas*. Ellipsis, London, 1997.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Espais i Escultures*. Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 1986.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Barcelona: espai públic*. Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 1993.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Urbanisme a Barcelona. Plans Cap el 92*. Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 1986.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA. *L'aventura Le Corbusier 1887 – 1965*. Ajuntament de Barcelona, Barcelona.
- G. C. ARGAN. *Brunelleschi*. Xarait Ediciones, Madrid, 1981.
- Y. ARTHUS-BERTRAND. *La Terra des del Cel*. Lunwerg Editores, Barcelona, 2000.
- E. BACON. *Design of Cities*. Thames & Hudson, London, 1982.
- E. BELL. *La Antigua Guatemala*. Impresos Industriales, Guatemala, 1993.
- L. BENEVOLO. *Storia della città orientale*. Editori Laterza, Roma, 1988.
- L. BENEVOLO. *Historia de la arquitectura moderna*. Gustavo Gili, Barcelona, 1982.

- G. BEGUIN, D. MOREL. *La cité interdite des Fils du Ciel*. Découvertes Gallimard, 303. Gallimard, Eveux, 1996.
- J. BERTRAN, A. MONTSENY. *L'anella verda, núm.6*. Diputació de Barcelona, Barcelona, 1999.
- O. BOHIGAS. *Reconstrucció de Barcelona*. Llibres a l'abast, 198. Edicions 62, Barcelona, 1985.
- J. BORJA. *L'espai públic: ciutat i ciutadania*. Espai Públic Urbà, núm. 2. Diputació de Barcelona, Barcelona, 2001.
- F. BROSI. *Monumenti d'Italia. Le Piazze*. Istituto Geografico de Agostini, Novara, 1987.
- M. BUSSAGLI. *Arquitectura Oriental/1 i 2*. Aguilar de Ediciones, Madrid, 1989.
- J. BUSQUETS. *Plan Estratégico de Antiguo Puerto Madero. Buenos Aires 1990*. Ajuntament de Barcelona, Municipalidad de Buenos Aires. 1990.
- J. BUSQUETS. *Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta*. Ciudades de iberoamérica / Editorial Mapfre, Madrid, 1992.
- I. CALVINO. *El castell dels destins encreuats. La taverna dels destins encreuats*. Els llibres de Glaucos / Laertes, Barcelona, 1985.
- I. CERDA. *Teoría de la construcción de las ciudades*. Ministerio para las Administraciones Públicas, Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 1991.
- J. CHARYN. *New York. Chronique d'une ville sauvage*. Découvertes Gallimard, Ed. Libreria, Italie, 1994.
- R. CHURCH. *The Royal Parks of London*. Her Majesty's Stationery Office, London, 1965.
- J. E. CIRLOT. *Diccionario de símbolos*. NCL, Editorial Labor, Barcelona, 1982.
- COMISION NACIONAL DE CIUDADES PUERTO. *Informe Final. Ciudad Puerto de Valparaíso*. Edita Subsecretaría de Vivienda y Urbanismo, República de Chile, Santiago de Chile, 1994.
- J. CORTAZAR. *Prosa del Observatorio*. Palabra Menor, Editorial Lumen, Barcelona, 1972.
- G. EDDE. *Feng Shui. Harmonia dels llocs*. Els petits llibres de la saviesa, J.J. de Olañeta, Editor, Palma de Mallorca, 1998.
- J. ESTEBAN. *El projecte urbanístic. Valorar la perifèria i recuperar el centre*. Ed. Aula Barcelona, Barcelona, 1999.
- P. FAVOLE. *La Plaza en la Arquitectura Contemporánea*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1995.
- J. FERRERO. *Pekín de la Ciudad Prohibida*. Ed. Planeta, Barcelona, 1991.
- C. GASPARRINI. *L'attualità dell'urbanistica*. Etaslibri, Milano, 1994.

- P. GENDROP, D. HEYDEN. *Arquitectura Precolombina. Historia universal de la arquitectura*. Aguilar S A de Ediciones. Madrid, 1989.
- M.C. GHYKA. *Estética de las proporciones en la naturaleza y en las artes*. Poseidon, Barcelona, 1979.
- F. GODARD. *La ville en mouvement*. Découvertes Gallimard 410, Baume-les-Dames, 2001
- M. GUÀRDIA, F.J. MONCLÚS, J.L. OYÓN. *Atlas histórico de ciudades europeas. Barcelona, p.63-92*. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona, 1994.
- W. HEGEMANN, E. PEETS. *The American Vitruvius: an architect's handbook of Civic Art.*, Fundació Caja de Arquitectos, Barcelona, 1992.
- D. HIAULT. *Hong Kong. Rendez-vous chinois*. 323/Découvertes Gallimard, Gallimard, France, 1997.
- P. HOBHOUSE. *Plants in Garden History*. Pavillon Books Limited, London, 1992.
- M. HOUGH. *Cities and Natural Process*. Routledge, London, 1995.
- K. ISHIHARA. *Japanese garden*. Graphic-sha Publ, Tòquio, 1986.
- G. JEAN. *La escritura, archivo de la memoria*. 2/Aguilar Universal, Aguilar SA de Ediciones, Madrid, 1989.
- G. i S. JELICOE. *El paisaje del hombre. La conformación del entorno desde la prehistoria hasta nuestros días*. Gustavo Gili, Barcelona, 1995.
- KANDINSKY. *Point et ligne sur plan*. Gallimard, 1991.
- M. KESWICK. *The Chinese Garden*. Academy Editions London, Hong Kong, 1978.
- J. KEROVAC. *Los subterráneos*. Anagrama, Barcelona, 1993.
- R. KOOLHAAS, S. BOERI, S. KWINTER. *Mutations*. ACTAR, Barcelona, 2000.
- S. KOSTOF. *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings Through History*. Thames and Hudson, London; 1991.
- L. LEBLANC. *Paysages*. Le Moniteur, Paris, 1993.
- C. LEWIS. *Matemática demente. La dinámica de una partícula*, p. 179-194. Cuadernos Marginales / Tusquets editores, Barcelona, 1980.
- K. LYNCH. *La imagen de la ciudad*. GG Reprints / Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1998.
- P. MARAGALL (Ed.). *Europa próxima. Europa, regiones y ciudades*. Ed. Universitat Politècnica de Catalunya i Universitat de Barcelona, Barcelona, 1999.
- I. L. MCHARG. *Proyectar con la naturaleza*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2000.

- F.J. MONCLÚS, F. OYÓN. *Elementos de Composición Urbana*. Quaderns d'Arquitectura. Edicions UPC, Barcelona, 1998.
- J.M. MONTANER (ED). *Barcelona 1979 / 2004. Del desarrollo a la ciudad de calidad*. Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 1999.
- C. W. MOORE, W. J. MITCHEL, W. TURNBULL. *The Poetics of Gardens*. The MIT Press, Cambridge – London.
- A. E. J. MORRIS. *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*. Arquitectura/Perspectivas, Gustavo Gili, Barcelona, 1984.
- L. MUMFORD. *La cultura de las ciudades*. Emecé Editores, Buenos Aires 1968.
- O. NEL-LO. *Ciutat de ciutats*. Biblioteca Universal núm. 154. Editorial Ampuries, Barcelona, 2001.
- A. PAPOPORT. *Aspectos humanos de la forma urbana*. Gustavo Gili, Barcelona, 1978.
- R. ROGERS, P.GUMUCHDJIAN. *Ciutats per a un planeta petit. Espai Públic Urbà*. Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona, Barcelona, 2000.
- R. ROGERS, A. POWER. *Cities for a small country*. University Press, Cambridge, 2000.
- A. ROSSI. *La arquitectura de la ciudad*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1971.
- C. ROWE, F. KOETTER. *Ciudad collage*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1981.
- J. RYKWERT. *La idea de ciudad*. Editorial Blume, Barcelona, 1985.
- M. A. SALAZAR. *Geografía Poética de Chile. Valparaíso*. Editorial Antártica S. A, Santiago de Chile, 1993.
- J. SAURA. *Espace dominé, "scénographie de la ville"*. Editions de l'Espérou, France, 1995.
- P. SICA. *La imagen de la ciudad*. Gustavo Gili, Barcelona, 1977.
- C. TADGELL. *A history of architecture. India and south-east asia*. Ellipsis, London 1998.
- G. H. R. TILLOTSON. *La India de los Mogoles*. Editorial Debate, Madrid, 1990.
- F. TRUFFAUT. *El cine segun Hitchcock*. Alianza Editorial, Madrid, 1974.
- TSINGHUA UNIVERSITY, DEPARTMENT OF ARCHITECTURE. *Historic Chinese Architecture*. Tsinghua University Press, Beijing, 1985.
- G. VAN ZUYLEN. *Tous les jardins du monde*. 207/Découvertes Gallimard, Gallimard, Evreux, 1994.
- R. VENTURI, S. IZENOUR, D. SCOTT BROWN. *Aprendiendo de Las Vegas*. Colección Punto y Línea, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978.

- M. WEBB. *The city square*. Thames and Hudson, London, 1990.
- E. WHITTLE. *The historic gardens of Wales*. HMSO, London, 1992.
- C. W. WOORE. *The poetics of gardens*. The Mit Press, London.
- A. YEOH, J. CHEUNG. *Hong Kong*. Ellipsis Könemann, Hong Kong, 1998.
- B. ZUCKER. *Town and square*. Columbia University Press, New York, 1959.
- F. ZWVOCH (ED). *Capital Berlin*. Hauptstadt Berlin, 1994.

REVISTES

- 2G. *Revista internacional de arquitectura, num. 3. Landscape architecture*. Gustavo Gili, Barcelona, 1997.
- 2G. *Revista internacional de arquitectura, num. 10. Instant China*. Gustavo Gili, Barcelona, 1999.
- A&V. *Monografías de Arquitectura y Vivienda, nums. 1 i 2. Berlin-IBA'87.(1)*. Edita SGV, Madrid, 1985.
- A&V. *Monografías de Arquitectura y Vivienda, num. 8. Venecia Nueva*. Edita AviSa, Madrid, 1986.
- A&V. *Monografías de Arquitectura y Vivienda, num. 32. Los Angeles*. Edita AviSa, Madrid, 1991.
- A&V. *Monografías de Arquitectura y Vivienda, num. 91. Pragmatismo y paisaje*. Edita Publisher, Madrid, 2002.
- Arquitectos, num. 152, 1999/4, pp. 50-92*. Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España. Madrid, 1999.
- Arquitectura Viva, num. 53. Formas del paisaje*. Edita AviSa, Madrid, 1997.
- Casabella, nums. 553 –554. Sulla strada / About roads*. Ed. Electa Einaudi Mondadori, Milano, 1989.
- On Diseño, num. 174. Las ciudades vistas por sus escuelas de arquitectura, pp.86 – 239*. Ed. On Diseño SL, Barcelona, 1996.
- Paris Project, num. 30 – 31. Espaces publics*. Paris, 1993.
- Process: Architecture, num. 93. Turkey: Pilgrimage to cities*. Process Architecture Publishing Co, Tokyo, 1990.
- Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme, num. 184. LA to NY*. COAC, Barcelona, 1990.
- Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme, num. 225. Les escales de la sostenibilitat*. COAC, Barcelona, 2000.
- Spazio e Societa, num. 24*. Milano, 1983.

PEL·LÍCULES

P. DE BROCA. *L'homme de Rio*. 1963.

M. CAMUS. *Orfeo Negro*. Dispafilm - Gemma - Tupan Film, 1959.

J. DUVIVIER. *Pépé le Moko*. Argel, 1936.

A. HITCHCOCK. *Vertigo (De entre los muertos)*. Paramount, 1958.

W. RUTTMANN. *Berlin, Symphonie einer Grosstadt*. Berlin, 1927.

W. WYLER. *Roman holiday*. Paramont, 1953.

PÀGINES WEB

<http://www.britannica.com>

<http://www.encarta.msn.com>

<http://www.grec.net>

<http://www.bcn.es/urbanisme>

<http://www.chandigarh.nic.in>

<http://www.foundationlecorbusier.asso.fr>

