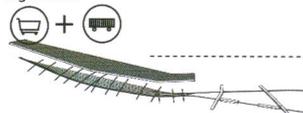


Infrastructural Hills of Passaic
Elevated Traffic Circle



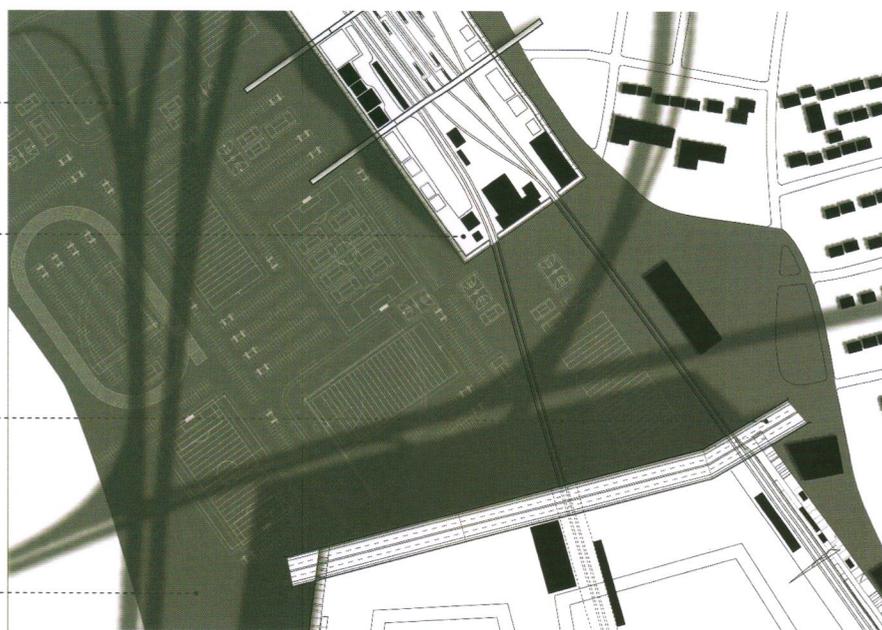
Big Box Rail



New Chinatown of Passaic



Public Tarmac



El concepto de gran superficie de asfalto equivale a aquello que se encuentra en el interior de una mega-nave o de un rascacielos: una multiplicidad de opciones programáticas requiere una disposición neutral ante todas ellas. Extracto del diseño de una gran superficie de asfalto y nave comercial en New Jersey, realizado por James Shen. Ilustración realizada para D'Hooghe, Alexander, editor invitado, Bouman, Ole, editor. Volumen 9: Crisis? What Crisis?, 2006.

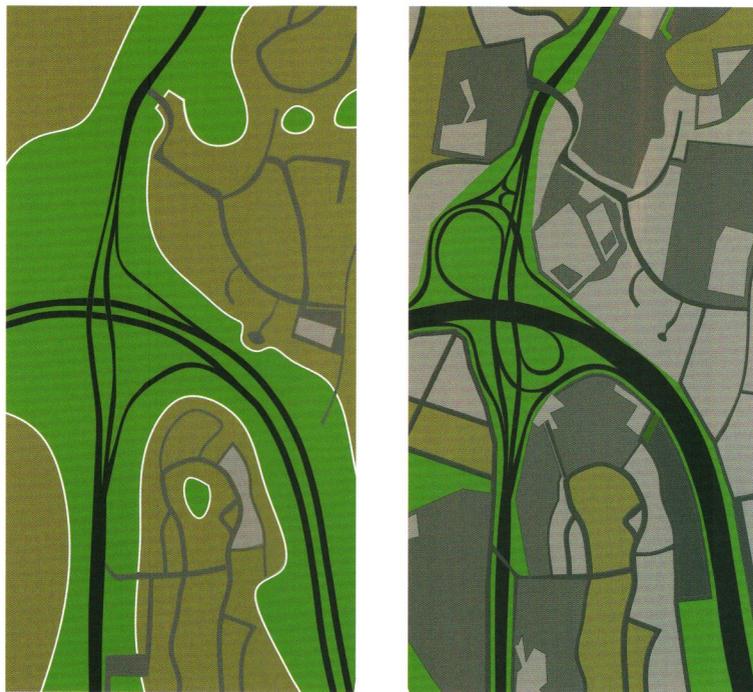
Plataformas para una Modernidad Permanente

Alexander D'Hooghe

PALABRAS CLAVE: CRITICIDAD; PÚBLICO; URBANIDAD; UBICUIDAD; GRAN ESCALA; DESFRAGMENTACIÓN; TIPOLOGÍA.

EL URBANISMO ARQUITECTÓNICO ESTÁ A PUNTO DE DESTERRAR LA OBSESIÓN QUE HA TENIDO DURANTE TANTO TIEMPO CON LA URBANIDAD Y EL METROPOLITANISMO. LA SUBURBANIZACIÓN, PARTICULARMENTE DURANTE EL ÚLTIMO MEDIO SIGLO, PARECÍA HABER CONDENADO LA EXPERIENCIA METROPOLITANA CONVENCIONAL, Y LA URBANIDAD HABÍA CONSTITUIDO UNA AGENDA QUE PROPORCIONABA UNA RESPUESTA CRÍTICA A NUESTRA DISCIPLINA. SIN EMBARGO, TRAS EL ANUNCIO EL AÑO PASADO POR PARTE DE LA NACIONES UNIDAS QUE MÁS DE LA MITAD DE LA POBLACIÓN MUNDIAL VIVE EN LA ACTUALIDAD EN CIUDADES, CUYOS SUBURBIOS NO SÓLO SE EXPANDEN, SINO QUE IGUALMENTE SE DENSIFICAN Y URBANIZAN, LA IMPORTANCIA DE LA POSICIÓN METROPOLITANA DESAPARECE CON RAPIDEZ: EN LA ACTUALIDAD, LA URBANIDAD ES PARA NOSOTROS, LO QUE EL AGUA AL PEZ. EN ESTE MOMENTO, ¿QUÉ ES LO QUE CONSTITUYE UNA NUEVA CRITICIDAD, EN LOS TERRITORIOS DENSIFICADOS Y EN RED DE LA URBANIZACIÓN UBICUA?

En la actualidad, un grupo de investigación formado en el Massachusetts Institute of Technology (MIT), y conocido como “Platform for a Permanent Modernity” (Plataforma para una Modernidad Permanente) está investigando el tema de lo público o la forma pública en esta nueva realidad. Este grupo aboga por las infraestructuras de permanencia: monumentos que no son propiedad de nadie y que son capaces de manejarse ante la incertidumbre y el cambio. Operando más allá de funciones o modas concretas, su orden formal, a pesar de ser mínimo, es la parte crucial perdurable de un sistema territorial que de otra manera se dedica a intercambios sin fin. El Proyecto para una Modernidad Permanente investiga este concepto en una escala compuesta por tres niveles: marcos territoriales a escala de la región urbanizadora, mega-conjuntos a escala del asentamiento y *rascasuelos* a escala del objeto arquitectónico individual. Estos niveles tratan de la desfragmentación del crecimiento desmedido de los suburbios en “colecciones” unidas entre sí por formas simples; y la contribución principal de estos niveles es la formulación de sus límites.



Cómo el suburbio estadounidense fue despojado de su sueño fundacional: la ciudad jardín convertida a una gigantesca superficie de asfalto. Dibujo de **Michael Lin** para D'Hooghe, Alexander, editor invitado, Bouman, Ole, editor. Volumen 9: *Crisis? What Crisis?*, 2006.

LA URBANIDAD YA NO ES UN PROYECTO

¿Qué es la urbanidad? ¿Y qué papel desempeña en los discursos predominantes en la actualidad?

Por poco probable que parezca, existe mucho en común con las aparentemente contradictorias ideologías de diseño contemporáneas, como por ejemplo las numerosas reencarnaciones de la agenda de metropolitanismo de OMA y proyectos de urbanismo cotidiano (como los elaborados por ejemplo, por Margaret Crawford y numerosas entradas incluidas en el reciente compendio titulado “Shrinking Cities”). En ambos casos, el sistema subyacente de creencias acepta incondicionalmente que la urbanidad es un proyecto crítico.

La “Urbanidad” es un concepto estrechamente ligado a la antropología urbana —con raíces específicas en la sociología francesa, tal y como elaboraron Paul-Henri Chombart de Lauwe, Pierre Bourdieu, y Michel de Certeau, entre otros— cuyo objetivo era la definición de los aspectos distintivos de la vida urbana, en el mismo momento en que comenzó su declive¹. De este modo, la urbanidad retrata a la metrópolis no como artefacto, sino como condición social, definida a través de experiencias de campo personales. Por ejemplo, Richard Sennett, en *The Fall of Public Man*, adscribió una cualidad cívica a la urbanidad: informando a los ciudadanos sobre diferencias, diversidad y pluralismo.² Sin embargo, su lamento por la venidera desaparición de la urbanidad encarnaba la actualización de una desesperación mayor, en ese momento, por la pérdida de una esfera pública resultante del aumento de intereses privados, que dominaban el nuevo orden de los suburbios. Desde su encarnación inicial en el estudio de Levittown de Herbert Ganz hasta las más recientes interpretaciones ideológicas a cargo de Margaret Crawford, el urbanismo cotidiano resolvió el problema no ofreciendo un proyecto en sí, sino proponiendo una lectura distinta del crecimiento periférico de los suburbios para demostrar su urbanidad inherente: una urbanidad no en términos de forma, sino de su sustancia sociológica.

/1/
Chombart de Lauwe, Paul-Henri, (ed.). *Paris et l'agglomération parisienne*. Editions du CNRS, Paris, 1952. Su obra se reintrodujo en el contexto estadounidense con Wakeman, Rosemary. ‘Nostalgic Modernism and the Invention of Paris in the Twentieth Century’, *French Historical Studies* 27:1. 2004, págs. 115–144.

/2/
Sennett, Richard. *The Fall of Public Man—On the Social Psychology of Capitalism*. Alfred A. Knopf, New York, 1977.

El fin de la metrópolis y el alza de la urbanización ubicua

En lo referente a la criticidad que Elia Zenghelis y Rem Koolhaas —y una generación de arquitectos y urbanistas alumnos suyos— han adscrito al concepto, ésta se hace aparente en textos tempranos como por ejemplo *Introduction to Urban Design* de Zenghelis, dónde se describe el éxodo en términos terroríficos: “Con las abrumadoras pruebas negativas sobre la dirección de nuestra sociedad urbana, y bajo la amenaza de extinción de la situación metropolitana por una serie de males, contradicciones, deterioro físico y nervioso, que ha agotado su potencial con su propia *raison d’être* ideológica y práctica”.³

/3/

Zenghelis, Elia. *Syllabus for Urban Design Class at the Architectural Association*. London, 1969. Manuscrito sin publicar.



Prototipo del concepto de orden territorial en la ciudad maya. **Christóforos Romanos**, investigación inédita realizada en el MIT. Primavera 2006.

Además, la urbanidad crítica no fue un fenómeno desarrollado claramente de forma independiente a su contexto histórico.⁴ Por ejemplo, en el caso de Koolhaas y Zenghelis, los Países Bajos (donde se encontraba OMA) habían iniciado un gran proyecto de emancipación de sus propias tradiciones opresivas. Es decir, la existencia de pequeñas ciudades en los Países Bajos había convertido la intensa forma de la experiencia metropolitana en una experiencia poderosamente desestabilizadora, y consecuentemente, en un proyecto crítico para Holanda. Diez años antes, mientras establecía un programa de diseño urbano en Harvard, Josep Lluís Sert, lo había planteado como un proyecto contra la homogeneidad de mentalidad cerrada que se percibía del suburbio americano. En contra de la supuesta falta de vida en los suburbios —una observación que compartían numerosos miembros de la élite intelectual de la Costa Este y que replicaba a su vez un desdeño anterior de París hacia *la province*— nació un proyecto de reurbanización. De este modo el diseño urbano se embarcó en un proyecto basado en la “urbanidad”, incluso antes de que se popularizara este término. En búsqueda de la vida cívica, una diversidad de masas, etc., el diseño urbano demuestra por lo tanto la caduca condición crítica de la “urbanidad”. Y desde este momento, los edificios de estética urbana —con pasillos públicos a través del edificio, expresiones de fachada pluralísticas, etc.— se convirtieron en nada menos que un paradigma de arquitectura contemporánea.

/4/

Tal como una horrible forma de Calvinismo que anteriormente había tenido éxito al poner fin a la Edad Dorada de Holanda antes de finales del siglo XVII.

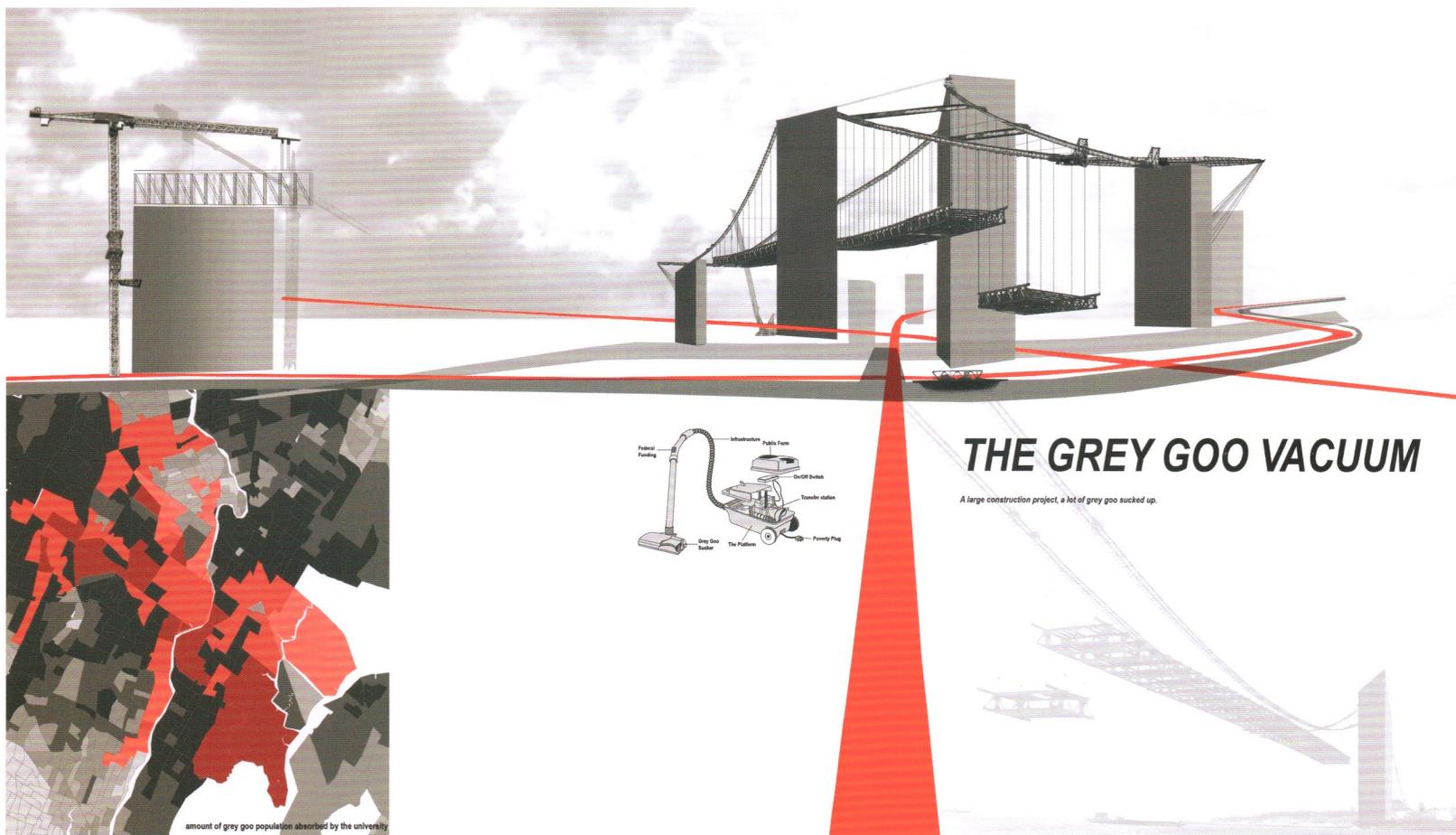
La “Urbanidad” como ideal de la experiencia urbana, se situó como proyecto en el momento exacto de la desintegración de las grandes metrópolis de Occidente y el desvanecimiento inicial de la experiencia metropolitana convencional. Basta recordar el imaginario popular de suburbios soleados contra centros urbanos oscuros, azotados por el viento y en deterioro, tan prolíficos en la imaginación americana entre la década de los 50 y la de los 80 del siglo XX. En última instancia, la “urbanidad” es un proyecto nostálgico. Esto no significa que sea un proyecto de retaguardia, pero sí que nos obliga a cuestionar su estatus como sistema de creencias aceptado por todos, como inherentemente crítico. Lo que es más importante, la realidad contra la que una vez se posicionó la “urbanidad” como proyecto crítico ha cambiado de manera dramática.

En primer lugar, en Occidente ya estamos siendo testigos de un regreso a las ciudades. Lo que comenzó hace veinticinco años como *gentrificación* ha cogido fuerza y ahora una coalición de empresarios, artistas, parejas jóvenes trabajadoras y personas mayores —a veces incluso familias jóvenes— están repoblando nuestras ciudades. Esta evolución, descrita aptamente en *Tomorrow’s Cities, Tomorrow’s Suburbs*,⁵ conduce a un resultado de urbanización enormemente distinto al de la metrópolis decimonónica: los proyectos de reconstrucción urbana se convierten en nada más que su versión “limpia” romantizada.

/5/

Lucy, William H. & Phillips, David L. *Tomorrow’s Cities, Tomorrow’s Suburbs*. APA Planners’ Press, Chicago, 2006.

En segundo lugar, los suburbios americanos se han densificado de manera sistemática; particularmente los suburbios de los anillos intermedios, construidos entre las décadas de los 30 y los 60, se han desarrollado en tejidos urbanos. Por ejemplo, Los Ángeles, antaño la epítome de la ciudad dispersa, es ahora una de las ciudades más densas de los Estados Unidos. El *strip* de Las Vegas, que una vez fue el icono cultural de la vida suburbana, es ahora un boulevard con densidades peatonales urbanas. La pobreza, que en algún momento estuvo contenida en viejas ciudades, ahora ha diversificado estos suburbios, y la mayoría de las definiciones de urbanidad describen adecuadamente la vida allí.

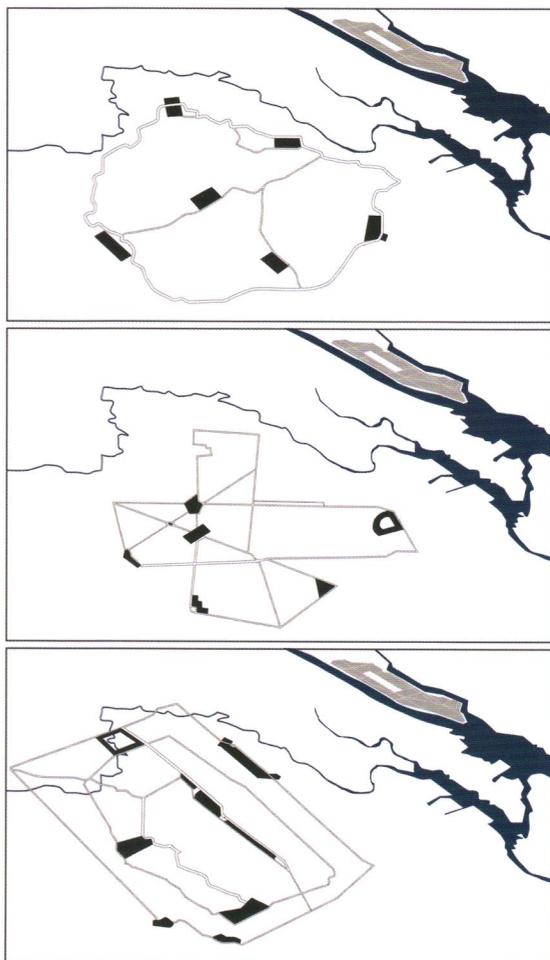


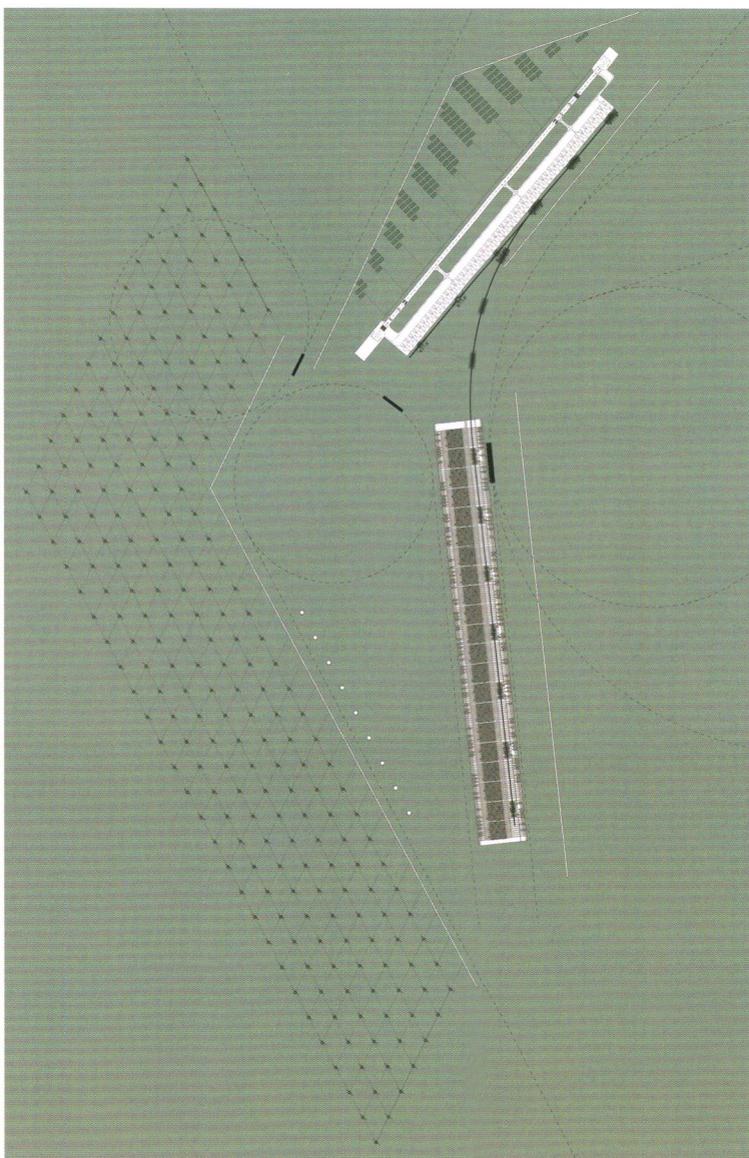
Ejemplo de mega-conjunto: Ciudad universitaria en la costa Este, un asentamiento diseñado por **Neeraj Bhatia**. Ilustración realizada para *D'Hooghe, Alexander*, editor invitado, *Bouman, Ole*, editor. Volumen 9: *Crisis? What Crisis?*, 2006.

Sin embargo, la repoblación de los centros urbanos occidentales e incluso la densificación de sus suburbios son simples notas a pie de página para el fenómeno global más extendido. El año pasado, Naciones Unidas describió por primera vez a más de la mitad de la población global como “urbanizada”. Además, en la mayoría de los casos los territorios estadísticamente definidos como urbanos quizás no sean “urbanos” *per se*, tal y como se entiende en las ciudades occidentales.

De hecho, el aspecto más importante de esta urbanización son los mega-entornos, que conectan a decenas o incluso centenares de millones de personas. Las contradicciones, tensiones y diversidades de la vida urbana ahora han penetrado los suburbios más alejados del Delta del Río de las Perlas, las costas Oeste y Este de los Estados Unidos, y la mayor parte de la región Centro-Oeste de Europa (englobando Londres-Ámsterdam-Bruselas-París-Basilea-Marsella-Milán). De este modo los dobles motores de la expansión suburbana masiva y redes ubicuas de globalización producen una condición sociológica sistémica de urbanidad en la mayoría de los territorios urbanizados del mundo —con la excepción de los enclaves para los extremadamente ricos. Y volvemos a lo siguiente: la ausencia de urbanidad se está convirtiendo rápidamente en el bien más preciado, lo que simplemente demuestra lo ubicua que ha llegado a ser. La urbanidad ya no necesita nuestra búsqueda activa, sino que forma el telón de fondo sistemático y sin fin para todas nuestras operaciones. Su reconstrucción como una versión idealizada de la metrópolis decimonónica se ha visto reducida ahora a mera nostalgia: una reproducción de las experiencias de una época pasada. La recreación de la urbanidad en la actualidad es a la sociología del urbanismo lo que el *kitsch* al arte.

Estableciendo figuras de orden territorial en New Jersey. Estos ejercicios demuestran que la forma de la figura no es importante; sin embargo el hecho de su existencia es esencial. **Christoforos Romanos** y **Michal Lin** para *D'Hooghe, Alexander*, editor invitado, *Bouman, Ole*, editor. Volumen 9: *Crisis? What Crisis?*, 2006.





Diseño para un mega-puerto realizado por **Saud Sharif**. Este proyecto estructura un asentamiento para 10.000 personas con una función puramente infraestructural. Como se ubica en alta mar, no se pueden trazar referencias ni a contexto ni a paisaje. Proyecto final de Master en Arquitectura, 2007.

LA TRANSICIÓN HACIA UN NUEVO PROYECTO

Saneando nuestro repertorio

*The universal Megalopolis is patently antipathetic to a dense differentiation of culture.*⁶

/6/

Frampton, Kenneth. 'Prospects for a Critical Regionalism', *Perspecta* 20. 1983, págs 147-162. Impreso de nuevo en Nesbitt, Kate (ed.). *Theorizing: A New Agenda for Architecture: An Anthology of Architectural Theory 1965-1995*. Princeton Architectural Press, New York, 1996.

Lo "urbano" adquirió su definición histórica en oposición binaria con el "campo". Sin embargo, esta oposición ya es Historia. Gracias a la urbanización ubicua, "fuera" ya no existe. De este modo, el trasfondo de cualquier operación arquitectónica es alterado de manera fundamental, transformando el impacto crítico de cualquier mención arquitectónica. Por lo tanto, necesitamos reestructurar nuestro lenguaje disciplinar.

Toda palabra y concepto relacionado con lo "urbano" necesita ser eliminado, ya que la omnipresencia de lo urbano implica que la palabra denota todo, es decir, la totalidad del aparato urbano y por lo tanto, nada en particular. Adiós "diseño urbano", adiós "urbanidad", y en especial adiós "urbanismo". La devaluación de estas palabras ha sido un proceso largo y distendido, hasta el punto de que si alguien viajara a Cuba y tomara algunas fotos turísticas, al regresar podría dar una charla ilustrada titulada "Urbanismo de Cuba". O, si un promotor inmobiliario incluyese locales comerciales en la planta baja de su complejo, los llamaría "urbanos" o "cívicos"; funciones de desarrollo urbano mixto como sucedáneo de un tipo genuino de urbanidad.

El objetivo de la Plataforma para una Modernidad Permanente es elaborar un discurso en torno a la idea de cómo el orden suburbano de la actualidad, aun habiendo sido provisto inicialmente con un sueño fundacional y orden espacial concurrente, principalmente la ciudad jardín, ha sido privado de tal sueño.⁷ Los suburbios intermedios de la actualidad están asfaltados, sus calles se han convertido en autopistas de cinco carriles, sus casas se están deteriorando y sus jardines y parques han sido pavimentados. Esto no es una ciudad jardín, esto es una "sustancia gris": urbanización indiscriminada que se ha torcido, alimentada de ideales anticuados y lógica disfuncional. Por supuesto, nuestra propuesta para un nuevo término tiene la misma carga ideológica que cualquier otro; su principal función es la apertura de un espacio donde imaginar órdenes suburbanos alternativos al orden hegemónico que existe en la actualidad.

/7/

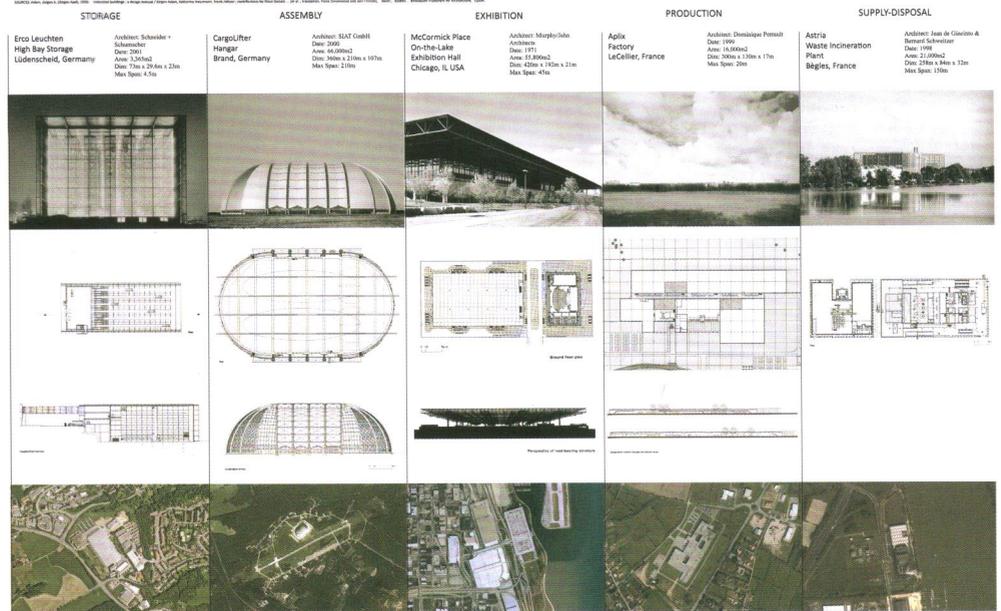
Descrito en el primer capítulo de D'Hooghe, Alexander (editor invitado) & Ole Bouman (editor). 'Crisis? What Crisis?' *Volume 9*. Noviembre 2006.

Contraordenes críticos

¿Cómo podría ser una nueva definición disciplinar? ¿Qué es lo que constituye un proyecto de criticidad formal que, a pesar de serlo, se comprometa con la realidad de la producción espacial sobre el telón de fondo de un nuevo orden mundial? Un proyecto "crítico" es aquel que coloca el *status quo* bajo una luz diferente para llegar a un entendimiento más profundo de su organización. En nuestro campo, un espacio mental para tal pensamiento crítico existe en torres de marfil académicas, pero ¿se podría conferir tal criticidad a los territorios de urbanización en sí? ¿Podría alterarse su realidad lo suficiente como para llegar a un nivel de entendimiento crítico de los hechos objetivos y las realidades materiales de estos territorios? Una idea podría ser que permitir una conciencia de la estructura total que nos rodea facilitaría entonces la construcción de un concepto de lo público en la era de territorios totalizados y urbanización ubicua.

¿Cuál es la constitución de este concepto de lo público? Dado que el orden suburbano de la actualidad se ejemplifica por medio de fragmentaciones y subdivisiones sin fin, un primer esfuerzo consistiría en la construcción activa de la totalidad del orden territorial, haciéndolo legible como tal. Esto es un proyecto en sí. Hacer visibles entre sí los elementos que lo constituyen o mostrarlos como un colectivo, constituiría el primer acto. El segundo acto consistiría en demostrar un contraorden: al construir una lectura pública del territorio totalizado, la posibilidad de un orden alternativo se convierte en algo imaginable. El proyecto se convierte entonces en la prefiguración de ese contraorden, una demostración de rasgos en un modelo, o en una simulación a pequeña escala. Sin necesidad de un reconfiguración utópica —poco práctica, pero directa— de la totalidad del orden especial, en este proyecto la arquitectura se halla en el papel de articulador para los territorios totalizados.

INDUSTRIAL BUILDING TYPOLOGIES



Investigación de precedentes en mega-naves por **Stephen Perdue**.
Estudio previo para Proyecto final de Master en Arquitectura, 2007.

ORGANIZACIÓN DE INVESTIGACIÓN PARA UNA MODERNIDAD PERMANENTE

Formalizando conceptos políticos de colectividad

Ya que lo “colectivo” nunca es completamente visible como hecho científicamente observable y sólo aparecen aspectos de él, el diseño urbano, al posar como mera “disciplina” técnica, oculta la naturaleza cargada y posicional de cualquier concepto de colectividad. Sin embargo, la escenificación o construcción de un concepto de colectividad, aún tratándose tan sólo de un ejercicio intelectual, es obviamente un acto éticamente conflictivo y fundamentalmente político.

La política trata sobre la situación y forma del poder para definir el propósito de la sociedad como un colectivo. Cualquier proyecto político comienza con una concepción de un colectivo, que luego legitima la situación de poder. Por ejemplo, según John Stuart Mill, el liberalismo se define “montando centros de resistencia”⁸ —maneras de distribuir el poder a lo largo de una serie de centros, evitando así su concentración en un único punto. El poder concentrado era la estética política del estalinismo, tal y como se demostró en el proyecto de Boris Iofan para el Palacio de los Soviets: un gigantesco zigurat, que se extendía simbólicamente hacia su base para cubrir el territorio entero, pero se alzaba verticalmente para culminar en el único punto de destino: Lenin, cuya estatua coronaba el Palacio. Este palacio acogería al Soviet de toda Rusia, el lugar de reunión de los representantes del pueblo. El Parlamento Británico se estructura en torno a la representación de varias minorías. La Casa de los Lores británica, por ejemplo, representa a una clase que, por las cifras, no tendría voz alguna. De manera similar, el Parlamento Belga estructura sus facciones para que a la minoría francófona sistemáticamente se le conceda un poder igual al del norte de habla valona en el proceso de toma de decisiones. Estos ejemplos demuestran que el formalismo es un rasgo esencial a la hora de discutir lo colectivo. Para representarlo, se recurre a una escenificación formalizada donde ya no sólo está en juego el colectivo en sí, sino una imagen construida, elaborada. Por lo tanto, la constitución de esta imagen se encontrará en la estética política fundamental del régimen en cuestión.

/8/

Mill, John Stuart. ‘Civilization’, *Dissertations and Discussion: Political, Philosophical, and Historical*. Haskell House Publishers, New York, 1973. Publicado originalmente en *London and Westminster Review*. Londres, Abril 1836.

Escalas extremas de orden formal: marcos territoriales y mega-conjuntos

Lo que indicó Manuel de Solá-Morales en su obra seminal *El Proyecto Urbano* sigue estando vigente: cada escala requiere su propio tipo de inteligencia formal.⁹ Sin embargo, desde 1987, la gama de escalas de operación no ha hecho más que aumentar, hasta tal punto que se hace útil definir los límites objetivos del formalismo.

/9/

de Solá-Morales, Manuel. *The Urban Project*. Publicado originalmente para la exposición *Progetti di Napoli (1987)* en *Urbanismo Revista 5*, Noviembre 1987. Publicado nuevamente como ‘Another Modern Tradition’, *Lotus International 64*. 1990; y una vez más como *The Urban Project* en Zardini, Mirko (ed.). ‘Manuel de Solá: Designing Cities’, *Lotus Quaderni Documents 23*. Elemond, Milan, 1999, pp. 60–79.

En la actualidad la escala del territorio regional, la totalidad del territorio urbanizado, constituye una escala de operaciones. Esta escala se encuentra obviamente más allá de los límites del formalismo arquitectónico: a esta escala, los proyectos no tratan de nuevos objetos sino de re-enmarcar las colecciones existentes de objetos y espacios abiertos, y proporcionar puntos de mira a distancia. Aquí domina el diseño infraestructural y topográfico. En su obra *Grid, Casco, Clearing and Montage* Marcel Smets ilustra y argumenta bien el nacimiento de tal categoría de proyectos.¹⁰ Imaginen un proyecto que tuviera éxito a la hora de dar alguna forma de orden territorial al crecimiento de la periferia sin necesidad de destrucción o el poder de un dominio eminente. Tal proyecto podría proporcionar una cualidad cívica a los territorios urbanizados: nos daría un modo de comprenderlo y consecuentemente llegar a asimilar la totalidad en la que estamos encerrados.

/10/

Smets, Marcel. ‘Grid, Casco, Clearing, Montage’, *Topos 38*. Marzo 2002, págs. 88–101; también en ‘Contemporary Landscape of European Infrastructures’, *Lotus 110*. Septiembre 2001, págs. 116–143.

Nuestro grupo de investigación en MIT investiga los precedentes históricos de tales proyectos. Christoforos Romanos, por ejemplo, estudió el orden territorial estructurando las ciudades mesoamericanas a través de sus zigurats y carreteras.

INDUSTRIAL BUILDING TYPOLOGIES

SOURCES: Adam, Jürgen A. (1998) *Industrial Buildings: a design manual* / Jürgen Adam, Katharina Reuber, Mike Latham. Introduction by Hans Hollein. 2nd ed. / 1. ed. (London, Paris, Amsterdam and Bonn: Francis). 200p. ISBN: 0 7546 0444 4. Birkbeck Publishers for Architecture, ©2008.

STORAGE

Erco Leuchten High Bay Storage
Lüdenscheid, Germany
Architect: Schneider + Schumacher
Date: 2001
Area: 3,365m²
Dim: 73m x 29.6m x 23m
Max Span: 4.5m

ASSEMBLY

Cargolifter Hangar
Brand, Germany
Architect: SIAT GmbH
Date: 2000
Area: 66,000m²
Dim: 360m x 210m x 107m
Max Span: 210m

EXHIBITION

McCormick Place On-the-Lake Exhibition Hall
Chicago, IL USA
Architect: Murphy/Jaha Architects
Date: 1971
Area: 55,800m²
Dim: 420m x 192m x 21m
Max Span: 45m

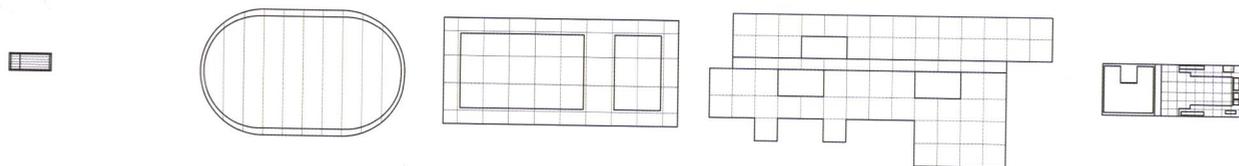
PRODUCTION

Aplix Factory LeCellier
France
Architect: Dominique Perrault
Date: 1999
Area: 16,000m²
Dim: 300m x 130m x 17m
Max Span: 20m

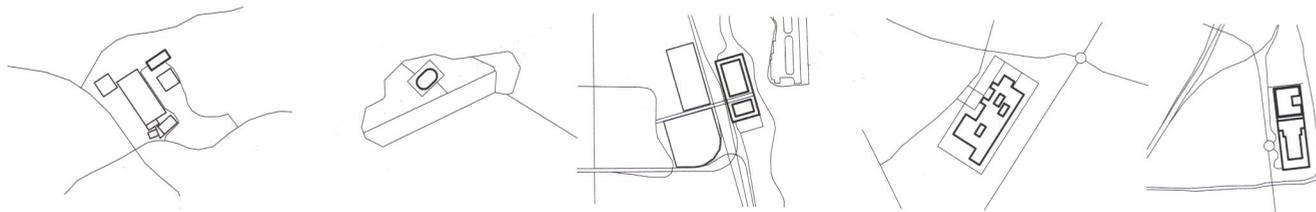
SUPPLY-DISPOSAL

Astria Waste Incineration Plant
Bègles, France
Architect: Jean de Giacinto & Bernard Schweitzer
Date: 1998
Area: 21,000m²
Dim: 258m x 84m x 32m
Max Span: 150m

RELATIVE SCALE



SITE CIRCULATION



SECTIONAL TYPE



Investigación de precedentes en mega-naves por Stephen Perdue. Estudio previo para Proyecto final de Master en Arquitectura, 2007.

También estamos investigando propuestas contemporáneas, como la presentada en Volume 9 para la sustancia gris de Nueva Jersey. Realizada por el estudio en conjunto, consistía en enmarcar el crecimiento de la ciudad con una figura que hemos denominado "Jersey Circle": una infraestructura en forma ovoide que rodea un área de aproximadamente 2 millones de habitantes. Se convierte en una cadena para organizar las intervenciones nuevas más relevantes. Lo que es más importante, el Jersey Circle no necesita de la destrucción de propiedad privada o la realineación masiva de carreteras, ya que más del 75 por ciento de su infraestructura vial ya existe. Nuestra tarea era conectar las piezas imprescindibles, estableciendo de este modo una figura legible en la escala del territorio que engloba la zona metropolitana de Nueva York. Además de esto, descubrimos que lo importante no era su circularidad, sino la mera presencia de una figura legible en una escala tan extensa como el territorio de una megalópolis. Adyacente a la fortaleza que es Manhattan —contenida con fosos, alta densidad y un vacío central— se alza ahora con orgullo una segunda figura. Y aún podrían verse más ejemplos.

A una escala menor, el *mega-conjunto* se convierte en algo posible. Más allá aún de los límites del formalismo arquitectónico, el mega-conjunto lo compondrían edificios organizados en un grupo recogido. La urbanización de China y Dubai ilustra que la huella de los conjuntos concebidos arquitectónicamente ha alcanzado una nueva cima. Ahora se han construido micro-ciudades enteras. Manuel de Sola-Morales intuyó el potencial de tales conjuntos a la hora de estructurar el crecimiento de las periferias: "Propuesta de pruebas para grupos de edificios, modelos de asentamientos (...) con la suficiente personalidad formal como para comprender el territorio como una forma de paisaje (...) estos establecimientos periféricos deberán basarse en el concepto de 'distancia interesante' —separación positiva (...) El espacio vacío entre

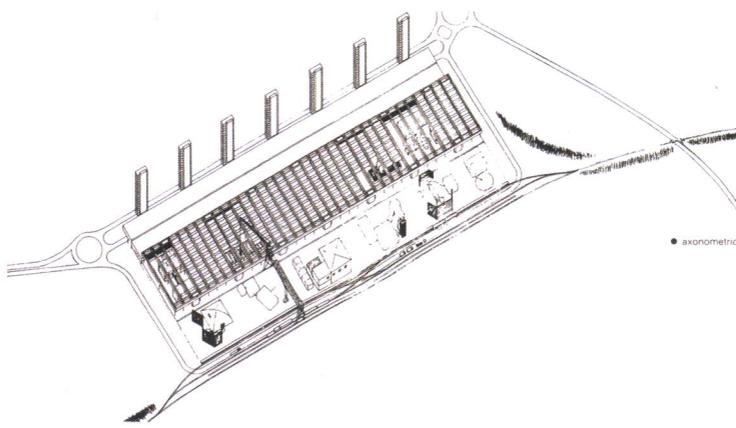
objetos es el sujeto, y el protagonismo del espacio vacío es la alternativa periférica a la contigüidad unificadora que es la gran virtud de la ciudad compacta tradicional."¹¹

/11/

de Sola-Morales, Manuel. 'The Periphery' *Urbanismo Revista* 9-10. 1992, págs. 4-5.

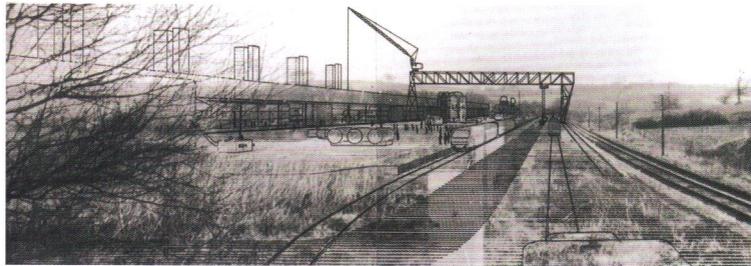
El mega-conjunto es demasiado grande para ser una singularidad arquitectónica, consiste en una variedad de edificios colocados próximos los unos a los otros. Tales conjuntos tendrían una distancia peatonal a recorrer de 1-2 kilómetros alrededor de un punto de descarga (paradas de tránsito masivo, salidas/entradas de autopistas); la proximidad de las formas que lo constituyen convierten estos asentamientos en peatonales y orientados al tránsito masivo. El hecho de que esto es merecedor de ser un campo de estudio serio ha sido ilustrado por la vacuidad completa de los ejercicios actuales en mega-conjuntos contemporáneos.

Sun-Hwa Son realiza su investigación acerca de cuarenta mega-conjuntos diseñados recientemente en China y Dubai. Sus principios organizativos son, sin excepción, un soso resumen de los elementos anglo-americanos de desurbanización: ciudades jardín, cuerpos de agua, torres ocasionales. Sin embargo, el mega-conjunto es el único proyecto que, si fuese bien concebido, podría contribuir a un principio de orden territorial desde un punto de vista puramente arquitectónico. Sus límites nos podrían presentar claras delimitaciones y su verticalidad un marcador de orientación. Su espaciado mutuo incluso podría presentar una legibilidad y significado más claros, al aportar un nuevo tipo de estatus a la sustancia gris que los separa: la sustancia ya no es continua, sin lugar concreto, desorientadora, sino meramente un espacio entre dos términos mejor definidos.



● axonometric

Dibujo de **Cedric Price**, para centro universitario, parte del *Potteries Thinkbelt Project*.



● montage

Tipologías arquitectónicas para el orden territorial: el rascasuelos

Al tratar con el “territorio urbanizador” nos viene a la mente otra tipología: la del *rascasuelos*, la gran superficie no diferenciada. Esta tipología ya existe: fue inventada y su producción industrial afinada desde la década de los 50 del siglo XX. Su ejemplo más prominente es la nave de IKEA. Las naves de IKEA son ejemplos de enormes edificios construidos en numerosos países europeos utilizando inteligentes sistemas estructurales como el hormigón pretensado. La organización interior de estos proyectos es completamente flexible. Constituyen en efecto bodegas o contenedores que podrían acoger casi cualquier aspecto de la vida. Como resultado de esto, su forma mantiene una cierta independencia de su programación interna, lo que les da una cualidad potencialmente permanente, en contraposición con nuestra percepción habitual de estas mega-naves como estructuras temporales. De este modo se hace visible su potencial para inculcar un orden a largo plazo. La concepción de estas naves como *rascasuelos*, cuyos bordes se convierten en elementos efectivos del orden territorial, es completamente posible.

Aunque los *rascasuelos* dependen de los métodos de producción industrial su eficacia arquitectónica y urbanística no se ha investigado aún. Por ejemplo, la limitada altura de los edificios de extensión horizontal, de entre dos y cinco plantas convencionales, permitiría que entre luz en las plantas inferiores: se podrían instalar tejados translúcidos o incluso patios con facilidad. El resultado es que el límite objetivo sobre plano de estas estructuras aún no se ha descubierto.

Ejemplos arquitectónicos relacionados con el concepto del edificio de extensión horizontal incluyen la Nationalgalerie de Mies van der Rohe, pero probablemente la mejor presentación temprana del potencial arquitectónico del edificio de extensión horizontal sea el McCormick Place on the Lake de Murphy y Jahn, una gigantesca sala de exposiciones con rasgos típicamente americanos del clasicismo modernista. Otro gran ejemplo —aunque no llegó a construirse— son las naves de Cedric Price para los tres campus universitarios en el Potteries Thinkbelt.

MODERNIDAD PERMANENTE

Forma reducida a una definición de límites

Los tres proyectos descritos anteriormente —marcos para un orden territorial, mega-conjuntos y *rascasuelos*— constituyen en la actualidad el proyecto de investigación de La Plataforma para una Modernidad Permanente. Aunque operan a escalas diferentes, estos proyectos tienen definiciones compartidas importantes. En primer lugar, todos son muestra de un intento de proporcionar elementos de estructura formal a una escala nunca vista hasta ahora. En segundo lugar, intentan hacerlo a la vez que tienen en cuenta cambios rápidos, incertidumbres y reconfiguraciones de los programas de sus territorios. Su tarea es contener, no prescribir. Con su aspiración a la permanencia aparece un concepto tangible de sostenibilidad: una reducción de las inversiones capitales necesarias para un orden territorial cívico.

Lógica infraestructural

Los proyectos comparten un enfoque que consiste en proporcionar marcos que se puedan llenar con un contenido programático en cambio constante. Su independencia de las consideraciones a corto plazo les permite conseguir un potencial organizativo a largo plazo. El resultado es que son desnudados de toda especificidad programática, de expresión gráfica y de representación guiada por la moda. Por supuesto, todas estas capas siguen siendo de suprema importancia para el funcionamiento de cualquier proyecto. A pesar de esto pueden ser alteradas y posicionadas de nuevo sin alterar la constitución del proyecto de manera fundamental. Por lo tanto, la política de identidad se convierte en un aspecto intercambiable, y el proyecto es tan sólo una pantalla de proyección para tales consideraciones. Por consiguiente, su constitución es infraestructural.

Desfragmentación

Finalmente, el objeto de estos proyectos es relacionar elementos que han sido fragmentados. La totalidad de los territorios urbanizadores constituyen una fragmentación sin fin, un mosaico de paquetes privados, desarrollados de manera privada, cada uno con su propia dinámica interna. Al preparar marcos en los que estos pudieran coexistir sin renunciar a sus propias aspiraciones internas, el espacio de los territorios puede comenzar a ser desfragmentado —aquí y ahora. Los proyectos para una modernidad permanente simplemente proponen plataformas, contenedores, en los que puede llevarse a cabo la vida. Sin embargo, siguen coleccionando algunas de sus dispares manifestaciones actuales. ●