



UNIVERSIDAD DE BELGRANO

# Las tesis de Belgrano

Facultad de Arquitectura y Urbanismo  
Carrera de Arquitectura

Ninguna parte, la ciudad mutante y la  
indeterminación del espacio urbano

N° 533

Eugenio María Erausquin

Departamento de Investigaciones  
Setiembre 2012

Universidad de Belgrano  
Zabala 1837 (C1426DQ6)  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Argentina  
Tel.: 011-4788-5400 int. 2533  
e-mail: [invest@ub.edu.ar](mailto:invest@ub.edu.ar)  
url: <http://www.ub.edu.ar/investigaciones>





NINGUNA  
PARTE



# NESSUNA PARTE

LA CITTA' MUTANTE E L'INDETERMINAZIONE DELLO SPAZIO URBANO

# NINGUNA PARTE

LA CIUDAD MUTANTE Y LA INDETERMINACION DEL ESPACIO URBANO

E

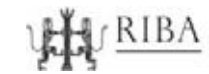


UNIVERSIDAD DE BELGRANO

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

FACULTAD ACREDITADA POR:

ROYAL INSTITUTE OF BRITISH ARCHITECTS



**E** EUGENIO ERAUSQUIN GULIAS

FEBRERO DE 2012  
BUENOS AIRES - ARGENTINA  
MATRÍCULA:  
(201) 17628  
TUTOR:  
ARQ. LILIANA BONVECCHI

I  
- - -  
U  
- - -  
A  
- - -  
V

ISTITUTO UNIVERSITARIO DI ARCHITETTURA DI VENEZIA

FACOLTA' DI ARCHITETTURA

**E** EUGENIO ERAUSQUIN GULIAS

2012

VENEZIA - ITALIA

MATRICOLA:

261068

TUTORE:

ARCH. GIANCARLO CARNEVALE





El director de mi colegio primario y secundario, Mike Sweet, siempre decía: 'to teach is to touch a life forever', agradezco en primera instancia a todos aquellos profesores, argentinos e italianos, que han tocado mi vida para siempre y que han hecho de mí el futuro arquitecto que aspiro ser. Agradezco especialmente a mis tutores Mónica

Fernández, Giancarlo Carnevale y a Liliana Bonvecchi, quienes me guiaron en esta investigación y me acompañaron en el proceso de creación de este trabajo. También a todos aquellos profesores quienes me dieron la posibilidad de formar parte de los equipos docentes a los que ellos pertenecen y me permitieron descubrir en la docencia

una nueva pasión, Laura Raffaglio, Jorge Mele, Myrna Liniado, Oscar Hernández, Eduardo Cervera, Fabián Bianco y Stella Casal. Agradezco a todos mis compañeros de curso, quienes hicieron que atravesar el camino de esta carrera universitaria sea una de las mejores experiencias de mi vida. A Eugenia Veneziale y Celeste

Pistolesi, en quienes encontré no sólo compañeras universitarias, sino también excelentes compañeras profesionales y de ruta. A Alix Pighini, Valeria Bertoldo y Giorgia Lazzari quienes hicieron de mi estancia en Italia no sólo una experiencia académica inigualable, sino también una experiencia a nivel personal única e irrepetible.

A la Universidad de Belgrano y al Instituto Universitario di Architettura di Venezia, quienes se convirtieron en mi casa durante los años de estudio y para toda la vida. A mis padres, Carlos Erausquin y Mirta Gulias, quienes me acompañan y apoyan incondicionalmente. A Tatiana Zubrisky y Juan Pablo Cuciniello, quienes estuvieron

junto a mí no sólo en todos los momentos de mi carrera, sino en todos aquellos momentos en que uno necesita de un amigo.

Les dedico este trabajo a Bernardina y Benedicto, quienes nunca me abandonaron en el camino.

*Il preside della mia scuola elementare e superiore, Mike Sweet, diceva sempre 'to teach is to touch a life forever'; ringrazio in primo luogo tutti quei professori, argentini e italiani, che hanno "toccato" la mia vita per sempre e che hanno fatto di me il futuro architetto che aspiro a diventare. Ringrazio in particolare i miei relatori Mónica Fernández,*

*Giancarlo Carnevale e Liliana Bonvecchi, che mi hanno guidato in questo lavoro di ricerca e mi hanno accompagnato nel processo di creazione. Ringrazio inoltre tutti i professori che mi hanno offerto la possibilità di integrare il corpo docente cui essi appartengono permettendomi così di scoprire nell'insegnamento una*

*nuova passione: Laura Raffaglio, Jorge Mele, Myrna Liniado, Oscar Hernández, Eduardo Cervera, Fabián Bianco y Stella Casal. Ringrazio tutti i miei compagni di corso, che hanno contribuito a che il percorso di questo corso di laurea sia stata una delle migliori esperienze della mia vita. Eugenia Veneziale e Celeste*

*Pistolesi, che sono state per me non solo compagne di università ma anche eccellenti colleghe e compagne di viaggio. Alix Pighini, Valeria Bertoldo e Giorgia Lazzari che hanno reso il mio soggiorno in Italia non solo un'esperienza accademica insuperabile ma anche un'esperienza personale unica e irripetibile.*

*Ringrazio l'Università di Belgrano e l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia che sono diventate la mia casa negli anni di studio e lo saranno per tutta la vita. I miei genitori, Carlos Erausquin e Mirta Gulias, che mi accompagnano e mi appoggiano incondizionatamente. Tatiana Zubrisky e Juan Pablo Cuciniello, che sono stati al mio*

*fianco non solo in tutti i momenti della mia carriera universitaria ma anche in tutte quelle occasioni in cui uno ha bisogno di un amico.*

*Dedico questo lavoro a Bernardina e Benedicto, che non mi hanno mai abbandonato nel cammino.*



## **ABSTRACT**

ABSTRACT

## **CAPITULO 1: LA CIUDAD MUTANTE**

CAPITOLO 1: LA CITTÀ MUTANTE

**INTRODUCCION: LA CIUDAD MUTANTE.** El estudio de la ciudad desde el cambio

INTRODUZIONE: LA CITTÀ MUTANTE. Lo studio della città a partire dal cambiamento

**DE LA CIUDAD AL MUNDO:** El panorama mundial, la macro escala.

DALLA CITTÀ AL MONDO: Il panorama mondiale, la macroscala

**LA REFERENCIA EN CASOS EMERGENTES:** Análisis de ciudades paradigmáticas  
contrapuestas: centro vs. Periferia

IL RIFERIMENTO IN CASI EMERGENTI: Analisi di città paradigmatiche contrapposte: centro versus periferia

**LAS CIUDADES Y SUS EDIFICIOS:** El replanteo programático

LE CITTÀ E I SUOI EDIFICI: La ridefinizione programmatica

**LA URBANIZACION DEL MUNDO:** El analisis politico, económico y social de nuestras  
ciudades

L'URBANIZZAZIONE DEL MONDO: L'analisi politica, economica e sociale delle nostre città

## CAPITULO 2: LA DURABILIDAD URBANA

CAPITOLO 2: LA DURABILITA' URBANA

INTRODUCCION: LA DURABILIDAD URBANA. El replanteo urbano de un planeta en extinción

INTRODUZIONE: LA DURABILITA' URBANA. Il riesame urbano di un pianeta in estinzione

UNA MIRADA CRÍTICA A LA CIUDAD ACTUAL: La relación con el medio natural

UNO SGUARDO CRITICO VERSO LA CITTÀ ATTUALE: La relazione con l'ambiente

EL PLANETA COMO UN ORGANISMO VIVO: La ciudad coherente, autorregulada, autocambiante

IL PIANETA COME UN ORGANISMO VIVENTE: La città coerente, autoregolata, automutevole

LA CIUDAD SOSTENIBLE: El papel de los medios de información, la sociedad y la vida pública

LA CITTÀ SOSTENIBILE: Il ruolo dei mezzi d'informazione, la società e la vita pubblica

EL DESAFIO DE UNA CIUDAD SUSTENTABLE: Lo natural de la artificialidad urbana

LA SFIDA DI UNA CITTÀ SOSTENIBILE: Il naturale dell'artificiale urbana

## CAPITULO 3: LE GRAND METROPOLE

CAPITOLO 3: LE GRAND METROPOLE

INTRODUCCION: LE GRAND METROPOLE. Integración y cohesión metropolitana para el desarrollo sustentable de la ciudad. Intervención urbana: Parque + Biblioteca

INTRODUZIONE: LE GRAND METROPOLE. Integrazione e coesione metropolitana per lo sviluppo sostenibile della città.

Intervento urbano: Parco + Biblioteca

EL DESAFIO MUNDIAL: La gestion de nuestras ciudades

LA SFIDA MONDIALE: La gestione delle nostre città

L'AVENIR DE LA METROPOLE: Lograr una estrategia global de intervenciones particulares

L'AVENIR DE LA METROPOLE: Ottenere una strategia globale d'interventi particolari

LA PLANIFICACION VIGENTE: El análisis del Plan Urbano Ambiental

LA PIANIFICAZIONE VIGENTE: L'analisi del Piano Urbano Ambientale

MAREA VERDE: La estructuracion del espacio público y su integración al edificio

MAREA VERDE: La strutturazione dello spazio pubblico e la sua integrazione con l'edificio

## PARQUE + BIBLIOTECA (PROYECTO)

PARCO + BIBLIOTECA (PROGETTO)

## PARQUE + BIBLIOTECA (CARPETA TECNICA)

PARCO + BIBLIOTECA (CARTELLA TECNICA)



Cuando las ciudades terminen de perder sus elementos locales y solo tengan un carácter global, cuando una ciudad sea cualquier ciudad del mundo, cuando estemos situados en ninguna parte.

*Quando le città perdano completamente i loro elementi locali e abbiano soltanto un carattere globale, quando una città sia qualsiasi città del mondo, quando ci troveremo situati in nessuna parte.*





## “Les villes sont le gouffre de l'espèce humaine”

“Las ciudades son el abismo de la especie humana”

Jean Jacques Rousseau

### ABSTRACT

La ciudad hoy, cuando el presente nos plantea un punto de inflexion. Vivimos en un mundo que cambia constantemente, que muta. Esta tesis busca generar una mirada critica de las ciudades entendiendo cuales son los factores de cambio y planteando una hipótesis de hacia dónde nos dirigimos. La pérdida de lo local, la preponderancia de lo global. Donde nos situa esta realidad.

Mirando el mundo actual, interpretando que es lo que cambia y por que lo hace; entendiendo la escencia de este continuo movimiento, la necesidad. Por un lado, el mercado, el consumo, la informacion; por el otro, el ciudadano, sus relaciones, sus lugares, su habitat.

Lo primero que necesitamos es entender concretamente cual es la situacion actual; el panorama mundial. Analizando no solo el cambio que se viene produciendo y sus motores o causas, sino tambien sus efectos y como estos repercuten en cuestiones politico / economicas / sociales de las ciudades y por ende de sus habitantes. Para ello no solo se realizara un analisis teorico de esta situacion y un desarrollo critico hacia los centros metropolitanos, sino que tambien se tomaran para analizar algunas ciudades donde el estudio de

datos y referencias permita fundamentar y observar en forma concreta que es lo que esta ocurriendo verdaderamente en el mundo; una radiografia de la realidad actual.

Entender esta realidad nos permite proyectar una aproximación de hacia dónde nos dirigimos, hacia donde conduce este continuo cambio. Y esto a su vez nos da la posibilidad de operar en el futuro, desde el presente. Anticiparnos.

El planeta está en peligro y el hombre y las ciudades son la principal causa. En el desarrollo teorico de este trabajo se busca encontrar posibilidades sustentables para el abismo que representa la ciudad actual. Se analizara la posibilidad y factibilidad de una ciudad que respete no solo el medio ambiente sino que tambien busque ser el habitat óptimo para el desarrollo de la sociedad y la cultura.

Hoy en día, pareciera que las ciudades no son más que un ambiente degradado y erosionado, donde miles de personas viven juntas en soledad.

La vida ciudadana, la cultura, el sentimiento de pertenencia y referencia en un ambiente propicio para este desarrollo es el modelo de ciudad que pretendo crear, mostrar y analizar.

*La città oggi, quando il presente ci pone un punto di svolta. Viviamo in un mondo che è in continua evoluzione e mutazione. Questa tesi si propone di generare uno sguardo critico delle città nella comprensione di quali sono i fattori di cambiamento e di proporre un'ipotesi verso dove ci dirigiamo. La perdita degli elementi locali, la preponderanza del globale. Dove ci troviamo in questa realtà.*

*Guardando il mondo attuale, interpretando quali sono i cambiamenti e cercando di comprendere l'essenza di questo movimento continuo. Da un lato il mercato, il consumo, l'informazione; dall'altro, il cittadino, le sue relazioni, i suoi luoghi, il suo habitat.*

*In primo luogo abbiamo bisogno di capire con precisione quale sia la situazione attuale, il panorama globale. Analizzando non solo il cambiamento che si è manifestato e le sue cause, ma anche i suoi effetti e di come questi aspetti influenzano le questioni politiche/ economiche/ sociali delle città e di conseguenza dei loro abitanti. Perciò non si farà solo un'analisi teorica di questa situazione e uno sviluppo critico verso i centri metropolitani, ma si prenderanno in analisi anche alcune città in cui lo studio dei dati e dei riferimenti permetta di affermare con fondamento e osservare cosa sta accadendo veramente nel mondo, una radiografia della realtà attuale.*

*Comprendere questa realtà ci permette di fare un'approssimazione verso la direzione in cui ci dirigiamo, dove ci conduce questo continuo cambiamento. E questo a sua volta ci dà la capacità di operare nel futuro, dal presente. Anticipare. Il pianeta è in pericolo e l'uomo e le città sono la causa principale. Nello sviluppo teorico di questo lavoro si cerca di trovare alternative sostenibili per l'abisso che rappresenta la città attuale. Verrà analizzata la possibilità e la fattibilità di una città che rispetti non solo l'ambiente ma anche che cerchi di essere l'habitat ottimale per lo sviluppo della società e della cultura. Attualmente sembra che le città non siano altro che un ambiente degradato ed eroso, dove migliaia di persone*

Entendiendo el carácter de sustentable desde un punto de vista urbano mas amplio, no unicamente relacionado al respeto medioambiental. Pero que ocurre en las ciudades no emergentes, sino aquellas que ya están construidas, pero inevitablemente también se van a ir modificando. Es distinto que empezar de cero, lo cual no significa no poder idear y ejecutar un plan de desarrollo que contemple la ciudad tal cual es y que permita las modificaciones inteligentemente adecuándose al mundo actual. Para ello se analizara la propuesta de Richard Rogers, expuesta en el año 2006 en Paris, para el futuro de la metropole parisienne. Buscando luego una posible adaptacion de los principios

planteados por Rogers para la Ciudad de Buenos Aires y su Area Metropolitana analizado conjuntamente con el Plan Urbano Ambiental y el Compromiso Buenos Aires 2020 recientemente impulsado por el Gobierno porteño. Tambien se trabajara sobre el papel del proyecto de Trabajo Final de Carrera en relacion a las cuestiones urbanas que refieren a la Ciudad y a su desarrollo, también utilizando los principios metropolitanos planteados para Buenos Aires. Se busca, que la ciudad deje de ser vista e interpretada como el abismo de la especie humana y pase a ser el lugar propicio para el desarrollo de nuestra cultura, sin poner en peligro el futuro de nuestros sucesores.

*vivono insieme in solitudine.*

*La vita cittadina, la cultura, il senso di appartenenza e di riferimento in un ambiente propizio per questo sviluppo è il modello di città che ho intenzione di creare, mostrare ed analizzare. Comprendendo la natura dello sviluppo sostenibile da un punto di vista urbanistico più ampio, non solo legato alla cura dell'ambiente.*

*Che cosa succede però nelle città non le emergenti, ma quelle che sono già costruite, e che inevitabilmente cambieranno. E' diverso che iniziare da zero, il che non significa non essere in grado di progettare e attuare un piano di sviluppo che studi la città così com'è e*

*che permetta di fare le modifiche inteligentemente adattandole al mondo attuale. Perciò analizzeremo la proposta di Richard Rogers, esposta nel 2006 a Parigi, per il futuro della metropoli parigina.*

*Cercando poi un possibile adattamento dei principi prospettati da Rogers per la Città di Buenos Aires e la sua Area Metropolitana analizzandoli insieme al Piano Urbano Ambientale e l'Impegno Buenos Aires 2020 recentemente promosso dal Governo di Buenos Aires.*

*Si lavorerà anche sul ruolo del Progetto finale di tesi di laurea in relazione alle questioni urbane che riguardano la città e il suo sviluppo, utilizzando anche i principi*

*metropolitani prospettati per Buenos Aires.*

*L'obiettivo è che la città non venga più vista e interpretata come l'abisso della specie umana, ma diventi il luogo propizio per lo sviluppo della nostra cultura, senza mettere a repentaglio il futuro dei nostri successori.*





The background is a complex, abstract composition of organic, flowing shapes. The color palette is limited to three main colors: a light grey, a vibrant lime green, and a bright magenta. These shapes overlap and interlock, creating a sense of movement and depth. The overall effect is reminiscent of a stylized, abstract floral or cellular pattern.

## 01. LA CIUDAD MUTANTE



### **/ città**

(Dal lat. civitas, -atis).

1. f. Centro abitato piuttosto esteso, costituito di edifici e strade, sede di funzioni civili e amministrative, la cui popolazione densa e numerosa in genere svolge attività non agricole.
2. f. Urbano, in opposizione a rurale.

### **/cambiare**

(Dal galolat. cambire).

1. tr. Sostituire una cosa o situazione con un'altra. Cambiare nome, luogo, destinazione, professione, vestito, opinione, gusto, abitudine.
2. tr. Convertire o mutare una cosa per un'altra, in genere il contrario. Cambiare la pena per la gioia, l'odio per l'amore, la risata per il pianto.
3. tr. Sostituire una cosa o una persona con un'altra dello stesso genere.

### **/mutare**

(Dal lat. mutare).

- 1.tr. biol. Provocare un'alterazione nel materiale genetico di un essere vivente.
2. Trasformare qualcosa o qualcuno, renderlo diverso.



### **/ ciudad**

(Del lat. civitas, -atis)

1. f. Conjunto de edificios y calles, regidos por un ayuntamiento, cuya población densa y numerosa se dedica por lo común a actividades no agrícolas.
2. f. Lo urbano, en oposición a lo rural.

### **/ cambiar**

(Del galolat. cambiare).

1. tr. Dejar una cosa o situación para tomar otra. Cambiar de nombre, lugar, destino, oficio, vestido, opinión, gusto, costumbre.
2. tr. Convertir o mudar algo en otra cosa, frecuentemente su contraria. Cambiar la pena en gozo, el odio en amor, la risa en llanto.
3. tr. Dar o tomar algo por otra cosa que se considera del mismo o análogo valor.

### **/ mutar**

(Del lat. mutare).

- 1.tr. biol. Provocar una alteración en el material genético de un ser vivo.
2. Mudar, transformar.



*Che cosa rappresenta la città oggi? Che cosa è cambiato nelle città? Quali sono i fattori di cambiamento?*

*Come dobbiamo adattare il nostro sguardo per capire questo processo di mutazione; l'aumento della popolazione urbana e l'integrazione dei mass media e della tecnologia nella nostra vita quotidiana?*

*In che modo questo influisce nella pratica architettonica? E ancora più importante, che influenza ha tutto ciò nel nostro modo di vivere?*

*Si rifletterà su queste domande che includono tre assi principali: il primo è quello di comprendere la situazione attuale delle città, ma non come un elemento autonomo, bensì la comprensione della loro appartenenza alla scena mondiale e a un sistema nel quale i limiti immateriali della città superano i confini fisici e sono così vicini quasi da sovrapporsi. Il panorama globale offre una serie di*

*modifiche in base alle informazioni multimediali e alla globalizzazione; che in un certo modo sono le cause della mutazione nelle città.*

*Il secondo asse si basa sull'analisi del cambiamento nella città e la necessità di adattamento. La mutazione delle città crea la necessità di cambiare anche il modo in cui le persone vivono. Quest'asse pone questo problema e a partire da qui la necessità dell'architettura di rispondere ad un nuovo modo di vivere. La modifica degli edifici e la loro conformazione programmatica in base a nuove esigenze.*

*E, infine, il terzo comprende l'analisi demografica, politica, economica e sociale attraverso i dati precisi di alcune città che possono rivelarsi paradigmatiche e ci aiuteranno a capire quali sono i principali fattori di cambiamento e come influiscono nella città e nei suoi abitanti.*

## LA CIUDAD MUTANTE

El estudio de la ciudad desde el cambio

¿Qué representa la ciudad hoy? ¿Qué ha cambiado en las ciudades? Cuales son sus factores de cambio?

Como debemos adaptar nuestra mirada para poder entender este proceso de mutación; el aumento de población urbana y la incorporación de los medios de información masiva y la tecnología a nuestra vida cotidiana?

¿Cómo influye esto en la practica arquitectonica? Y aun mas importante, como influye esto en nuestra forma de habitar?

Se reflexionará sobre estos interrogantes abarcando tres ejes temáticos principales, el primero, compnder la situacion actual de la ciudad pero no como un elemento autonomo, sino entendiendo la pertenencia de las mismas al panorama mundial y a un sistema en el cual los límites intangibles de las ciudades exceden las fronteras físicas y se acercan hasta incluso llegar a superponerse. Este panorama mundial presenta una serie de cambios en base a los medios de comunicación, la información y la globalización; que de alguna manera son las causas de la mutación de las ciudades.

El segundo eje se basa en el analisis del cambio en la ciudad y la necesidad de adaptacion. La mutacion de las ciudades genera la necesidad de modificar tambien la forma de habitar de las personas. Este eje plantea esta problemática y a partir de ella la necesidad de la arquitectura de dar respuesta a un nuevo modo de vida. La modificacion de los edificios y su conformacion programatica en base a nuevas necesidades.

Y por ultimo, el tercero abarca el análisis demográfico, político, económico y social a traves de datos precisos de algunas ciudades que pueden llegar a resultar paradigmaticas y que nos ayudarán a entender cuáles son los factores principales de cambio y como influyen estos en la ciudad y en sus habitantes.





10 % VIVIA EN CIUDADES EN 1900  
50 % VIVE EN CIUDADES EN EL 2007  
75 % VIVIRA EN CIUDADES EN 2050

## Dalla città al mondo

Il panorama mondiale, la macroscala

*Come una successione d'immagini che formano una sequenza, lo scenario del mondo attuale si presenta in modo simile: non si può parlare di un'immagine ma, al contrario, vi è un continuo movimento, un continuo cambiamento; la città, come spazio globalizzato generatore di produzione architettonica e sito d'interazione e interrelazione sociale, economica e politica. L'immagine della città come catalizzatore della vita cittadina si trova in una continua mutazione.*

*Il nostro sguardo non può essere statico, è inutile prendere una fotografia istantanea della città attuale, si catturerebbe solo un frammento di realtà, un secondo, una sola immagine che non mostrerebbe altro che un frammento minimo della sequenza, una cosa parziale. Dobbiamo, quindi, aumentare la velocità dell'otturatore e scattare la fotografia della sua continua mutazione. Non possiamo scollegare la metropoli dal mondo, dobbiamo capire che la città è l'immagine del mondo di oggi, l'habitat della civiltà. Un contesto globalizzato, tecnologico e ricco di informazioni. Quindi, quest'analisi della città inizierà dalla scala macro, cercando di stabilire qual è la scena mondiale attraverso la comprensione delle città come un sistema incerto in questo mondo globalizzato.*

*"... Dagli anni 90 sono altri i problemi e l'architettura si appropria di una serie di nuovi contesti politici, sociali e culturali, vicini ai grandi cambiamenti che definiscono e caratterizzano la nostra epoca. Questi cambiamenti sono stati progettati da una dimensione globale, che da un lato ha permesso di superare certi schemi imperativi e critici, e dall'altro ha costretto l'architettura a porsi nuovi problemi, più vicini alle condizioni relative ai cambiamenti culturali dell'abitare umano". [1]*

*Jarauta Francisco in questo testo ci spiega qual è il panorama globale che si prospetta in relazione al cambiamento continuo. La città non può più essere concepita com'è stata progettata [1] JARAUTA, Francisco. Costruire la città generica.*

## De la ciudad al mundo

El panorama mundial, la macro escala

Como una sucesión de imágenes que forman una secuencia, el panorama mundial actual se presenta de un modo similar: no podemos hablar de una imagen sino que por el contrario, existe un continuo movimiento, un continuo cambio; la ciudad, como espacio globalizado generador de producción arquitectónica y sitio de interacción e interrelaciones sociales, económicas y políticas. La imagen de la ciudad como catalizadora de la vida ciudadana; se encuentra en una continua mutación.

Nuestra mirada no puede ser estática, de nada sirve sacar una radiografía de la ciudad actual, solo captaríamos un fragmento de la realidad, un segundo, una única imagen que no mostraría nada más que un mínimo fragmento de la secuencia; una parcialidad. Debemos, entonces, aumentar la velocidad de obturación y fotografiar su continua mutación.

No podemos desligar a la metrópolis del mundo, debemos entender que la ciudad es la imagen del mundo actual; el hábitat de la civilización. Un contexto globalizado, tecnológico y donde abunda información. Entonces, éste análisis de la ciudad se comenzará desde la macro escala, intentando establecer cual es el panorama mundial entendiendo a las ciudades como un sistema incerto dentro de este mundo globalizado.

*"... a partir de los 90's los problemas son otros y la arquitectura hace suyos una serie de nuevos contextos políticos, sociales y culturales, próximos a los grandes cambios que definen y caracterizan nuestra época. Estos cambios son pensados desde una dimensión globalizada que, por una parte ha permitido superar ciertos esquemas imperativos y críticos y, por otra, ha forzado a la arquitectura a plantearse nuevos problemas, más próximos a las condiciones derivadas de los cambios culturales del habitar humano." [1]*

[1] JARAUTA, Francisco. Costruire la città generica.

50 anni fa; l'urbanistica e le azioni a livelli di scala macro devono continuamente adattarsi alla situazione attuale, anche quando i limiti di tempo non sono così facili da capire e non si possono prevedere come si prevedevano pochi decenni fa.

Il mondo di oggi presenta un cambiamento continuo, dovendo adattare lo sguardo e le intenzioni costantemente. Lo scenario su cui si muove la società, la politica, l'economia e inevitabilmente l'architettura, presenta una struttura formata da frammenti di realtà.

Poiché non esiste una sola verità, non esiste un unico mondo, ma ci sono infinite possibilità, dobbiamo adattarci a questo paesaggio frammentato. Non esiste un modello. Non si può parlare di omogeneità nella progettazione di una città, ma tutto il contrario.

Questo crea una scena molto più complessa per lo sviluppo della città, che in qualche modo dovrebbe quindi generare uno spazio neutro di convivenza. Uno spazio in cui vi sia un equilibrio tra società diverse, culture, genere, lingue, religioni e modi di pensare diversi.

Diventa allora molto difficile parlare di una 'scena locale'. Le città non rispondono più -o non dovrebbero rispondere- unicamente a una necessità intrinseca del luogo dove si trovano, e diventano quindi città globali, dove si trovano ancora specifici elementi di associazione in relazione allo spazio fisico in cui si trovano, ma ci sono anche una varietà di elementi che le rendono più del mondo che locali.

Le città, diventano così un luogo di convergenza di eterogeneità, e in qualche modo cominciano a perdere quegli elementi tipici che le caratterizzano e le differenziano dal resto. Siamo abituati a credere che ci sia una differenza tra un edificio a New York che a Berlino; il posto dovrebbe essere un elemento fondamentale nel prendere alcune decisioni di un progetto specifico; ma cosa succede con l'internazionalizzazione delle città? Che cosa succede quando i 'luoghi' cominciano ad avere più cose in comune che divergenze; potrebbe quindi un edificio situato nella crescente Dubai trovarsi anche nell'internazionale New York e continuare a dare risposte ai bisogni -globalizzati- dei suoi abitanti?

Inizia in questo modo ad essere molto sottile lo sguardo che dobbiamo avere per capire i diversi contesti in cui ci muoviamo, e cominciare a capire che ogni città rappresenta quindi un mondo fatto di tanti mondi.

Sembrerebbe che tra i vari architetti c'è una concorrenza tra globale e locale; e dobbiamo decidere quale approccio adottare al momento di creare architettura, come se dovessimo prendere atto sul fatto di utilizzare il luogo e gli elementi tradizionali o di prendere come riferimento il processo di cambiamento e fare un'architettura che guardi verso il mondo, verso la globalizzazione che è anche autoreferenziale.

> VEDI: MADRID / DUBAI

Franciso Jarauta nos explica en este texto cual es el panorama mundial que se plantea en relación al continuo cambio. La ciudad ya no puede ser concebida como era pensada hace cincuenta años; el planeamiento urbano y las acciones a niveles de macro escala deben adaptarse continuamente a la 'situación actual'; incluso cuando los límites temporales no resultan tan fáciles de ser comprendidos y no pueden preverse como se prevían hace algunas décadas atrás.

El mundo actual presenta un cambio continuo, debiendo adaptar la mirada y las intenciones constantemente. El escenario sobre el que se mueve la sociedad, la política, la economía e inevitablemente la arquitectura, presenta una estructura formada por fragmentos de realidades.

Ya no existe una única verdad, no existe un único mundo, sino que existen infinitas posibilidades; debiendo adaptarnos a este paisaje fragmentado. No existe un modelo. No podemos hablar de homogeneidad en la concepción de una ciudad, sino que todo lo contrario.

Esto genera un escenario mucho más complejo para el desarrollo de la ciudad, quien debiera de alguna manera generar entonces un espacio neutro de coexistencia. Un espacio donde exista equilibrio entre distintas sociedades, culturas, generos, lenguajes, religiones y formas de pensamiento.

Resulta entonces muy difícil hablar de un 'panorama local'. Las ciudades ya no responden -o no debieran responder- únicamente a una necesidad intrínseca del lugar donde se ubican, y pasan entonces a ser ciudades globales, donde se siguen encontrando elementos de anclaje específicos en relación al espacio físico donde se ubican, pero también existen una diversidad de elementos que las hacen más del mundo que locales.

Las ciudades, de esta manera, pasan a ser un lugar de convergencia de heterogeneidades, y comienzan de algún modo a perder aquellos elementos típicos que las caracterizan y las diferencian del resto. Estamos acostumbrados a creer que no es lo mismo un edificio en New York que en Berlín; el sitio debería ser un elemento fundante a la hora de tomar determinadas decisiones de proyecto; pero qué ocurre con la internacionalización de las ciudades? Que ocurre cuando los 'sitios' comienzan a tener más elementos en común que discrepantes; podría entonces un edificio ubicado en la creciente Dubai estar también en la internacional New York y seguir dando respuesta a las -globalizadas- necesidades de sus habitantes?

Comienza de esta forma a ser muy sutil la mirada que debemos tener para comprender los distintos contextos en el que nos movemos, y comenzar a entender que cada ciudad representa entonces un mundo hecho de mundos.

Alejandro Zaera Polo interpreta queste due posizioni in relazione ai concetti di 'potere' e 'potenza' e riconosce una categorizzazione di architetti a seconda del feedback negativo o positivo che essi hanno in relazione a tali concetti.

Possiamo pensare agli architetti di feedback positivi come quelli che adottano la tecnologia, i macchinari, le informazioni e la comunicazione come un punto di partenza e come un potenziale; invece di opporsi alle tendenze dominanti. Mentre quelli di feedback negativo cercano in realtà corretto di correggere gli eccessi di queste forme dominanti, vale a dire, in qualche modo generare strategie di resistenza al potere; quello che Zaera Polo ha chiamato 'architetture politicamente corrette' come quelle femministe, regionaliste, ambientaliste o attiviste.

Ma, è necessario prendere una posizione? Personalmente credo che, mentre l'aspetto locale e quello globale a prima vista sembrano essere opposti, in realtà, ciò che è locale, si trova all'interno di ciò che è globale, convivono, coesistono e si completano a vicenda.

Il processo di cambiamento, la globalizzazione e i progressi tecnologici sono innegabili, e devono quindi generare nuove risposte che si adattino alla situazione attuale; ma se vediamo l'aspetto globale come un potenziale e quello locale come un modo per ancorare e generare architettura di proposta basata su entrambi gli elementi, allora possiamo ottenere di avere le idee che rispondano a questo luogo e a questo tempo.

Questo processo di continuo cambiamento, la dissoluzione dei confini fisici e temporali, possiamo dire che è un fenomeno relativamente nuovo, al quale ancora ci dobbiamo abituare. A differenza –ma di pari passo– al già familiare processo di globalizzazione.

Chi pensa che la globalizzazione sia un processo nuovo? Solo può pensare questo chi vive nei centri dei tradizionali poteri imperiali, perché per chi viene dalla periferia la globalizzazione non è una novità.

Per noi, la storia dello sviluppo delle nostre città e -della nostra periferia in termini globali- non ha mai smesso di essere globalizzazione. Dal tempo delle antiche colonie la storia si ripete, e il processo attraverso il quale i centri metropolitani si avvicinano alla periferia in cerca del proprio vantaggio, l'unica cosa che ha fatto è cambiare nome e velocità, ma era sempre globalizzazione.

Il paragrafo precedente parla di un fatto non minore, che si potrebbe trascurare, ma che definisce la natura del processo. "I centri metropolitani si avvicinano alla periferia"; poi l'ironia della globalizzazione sta nel fatto che è il primo processo in cui il centro non solo cerca di raggiungere la periferia ma ne ha anche bisogno.

Per secoli le industrie metropolitane sono cresciute grazie alla periferia. L'Europa ha rivaleggiato per il carbone, il ferro, il lino,

Pareciera que existe entre los distintos arquitectos, una competencia entre lo global y lo local; y que debemos decidir qué postura tomar a la hora de crear arquitectura; como si debiéramos tomar partido por utilizar el sitio y los elementos referenciales tradicionales o tomar como referencia el proceso de cambio y hacer arquitectura que mira hacia el mundo, hacia la globalización y que incluso es auto referenciada.

> VER: MADRID / DUBAI

Alejandro Zaera Polo interpreta estas dos posturas en relación a los conceptos de 'poder' y 'potencia' y reconoce una categorización de arquitectos según el feedback negativo o positivo que estos tienen en relación a dichos conceptos.

Podemos pensar en aquellos arquitectos de feedback positivo como los que toman a la tecnología, la máquina, la información y la comunicación como punto de partida y como una potencialidad; en lugar de oponerse a las tendencias dominantes. Mientras que aquellos de feedback negativo buscan en realidad corregir los excesos de estas formas preponderantes, es decir de alguna manera, generar estrategias de resistencia al poder; lo que Zaera Polo llama 'arquitecturas politicamente correctas' como la feminista, regionalistas, ecologistas o militantes. Pero, es necesario tomar una postura? Personalmente creo que si bien lo local y lo global a simple vista parecieran ser opuestos, en realidad, lo local esta dentro de lo global, conviven, coexisten y se complementan.

El proceso de cambio, la globalización y los avances tecnológicos son innegables, y es necesario entonces generar nuevas respuestas que se acomoden a la situación actual; pero si vemos lo global como una potencialidad y lo local como una forma de anclarnos y generar arquitectura de propuesta basada en ambos elementos, podemos lograr entonces tener ideas que respondan a este lugar y a este tiempo. Este proceso de continuo cambio, de disolución de límites físicos y temporales, podemos decir que es un fenómeno relativamente nuevo, al cual todavía estamos acostumbrándonos. Distinto –aunque de la mano– al ya familiar proceso de globalización. Quienes piensan que la globalización es un proceso nuevo? Únicamente pueden sentir esto quienes habitan los centros de los tradicionales poderes imperiales, ya que para quienes venimos desde la periferia la globalización no es ninguna novedad. Para nosotros, la historia del desarrollo de nuestras ciudades –de nuestra periferia en terminos globales–, nunca ha dejado de ser globalización. Desde las antiguas colonias la historia se repite, y el proceso por el cual los centros metropolitanos se aproximan a la periferia en búsqueda de beneficio propio, lo unico que ha hecho es

la lana e il legno delle sue colonie. Potremmo immaginare un operaio della periferia guardare lo spettacolare splendore dei centri metropolitani ... Da dove provengono i materiali per le sue costruzioni? Da dove proviene il cibo per i suoi abitanti? Le truppe per difendere questi imperi? Questo è ciò che fa la globalizzazione, utilizzare le risorse della periferia a beneficio dei centri metropolitani.

Geert Lovink sostiene che l'Europa è un museo, 'una capsula di ciò che può essere costruito con altre risorse'. E a caso non è questa la globalizzazione? La dominazione dei centri metropolitani, esercitando il controllo e lo sfruttamento della periferia a loro vantaggio per auto-alimentare e rafforzare il loro potenziale?

*“Capite questo: la nostra città nasce da una società diversa, non possiamo imitarli. Il nostro mondo (il terzo) è diverso, possiede altre radici e un altro destino. Le vostre ricette sono le ricette dello spettacolo, non ci servono. Lasciateci correggere i nostri errori e le conseguenze dei vostri abusi, nel nostro modo, non ci giudicate senza capire. In futuro sarà persino possibile che vi possiamo insegnare qualcosa “. (Juan Pedro Posani)*

Non solo però alcune città europee rispecchiano questo fenomeno, negli ultimi decenni, gli Stati Uniti si è unito insieme ai tradizionali centri imperiali. E così se l'Europa è un museo della periferia, gli Stati Uniti sono il museo dell'Europa.

Questa è la globalizzazione, non è una novità, l'unica cosa che è cambiata negli ultimi tempi è la velocità con cui avanza; e il cambio di ritmo non è neanche una sorpresa. Capire che dopo l'invenzione del telegrafo l'informazione ha iniziato a viaggiare più velocemente di quanto fisicamente possibile. La comunicazione ha superato i propri limiti e cominciò a viaggiare per il mondo a velocità impossibili da pensare qualche decennio fa.

Siamo entrati in un periodo in cui le connessioni e gli interscambi –di persone, informazioni, idee, capitali, ecc. - sono aumentati notevolmente; e questo processo sembrerebbe di non avere -per il momento- intenzione di fermarsi o diminuire.

I media, contrariamente a quanto pensano alcuni, non sono un'estensione dei sensi umani o del pensiero dell'uomo, hanno una storicità propria sulla base del feedback intorno a una strategia. Le innovazioni tecnologiche in relazione alla questione dei media e delle comunicazioni nascono come un movimento che rende evidente e supera la fragilità del mezzo già stabilito. Vale a dire, l'auto-miglioramento degli elementi di comunicazione stessi, in base alle loro debolezze e innovare per superarle.

cambiar de nombre y velocidad, pero siempre fue globalización.

El párrafo anterior menciona un hecho no menor, que se podría pasar por alto, pero define la naturaleza del proceso. “Los centros metropolitanos se aproximan a la periferia”; lo irónico entonces de la globalización es que resulta el primer proceso en el cual el centro intenta alcanzar a la periferia, y no solo eso, sino que también la necesita. Durante Siglos las industrias metropolitanas han crecido gracias a la periferia. Europa ha rivalizado por el carbón, el hierro, el lino, la lana y la madera de sus colonias. Podríamos imaginarnos a un trabajador de la periferia contemplando el espectacular esplendor de los centros metropolitanos... De donde se extraen los materiales para su construcción? De donde salen los alimentos para sus pobladores? Las tropas para defender estos imperios?. Esto es lo que hace la globalización, utilizar los recursos de la periferia para el beneficio de los centros.

Geert Lovink afirma que Europa es un museo, 'una cápsula de lo que puede construirse con otros recursos'. Y a caso no es esto la globalización? La dominación por parte de los centros metropolitanos, ejerciendo el control y explotación de la periferia en beneficio propio para auto alimentar y fortalecer sus potencialidades?

Pero no únicamente algunas ciudades europeas reflejan este fenómeno, en las últimas décadas, Estados Unidos se ha unido junto a los tradicionales centros imperiales. Y de esta manera si Europa resulta un museo de la periferia, Estados Unidos es el museo de Europa.

Esto es la globalización, nada nuevo, lo único que ha cambiado en el último tiempo es el ritmo con el que avanza; y el cambio de ritmo incluso no resulta sorprendente. Entendiendo que desde la invención del telégrafo la información a comenzado a viajar más rápido que lo físicamente posible. La comunicación ha traspasado los límites propios y ha comenzado a viajar por el mundo a velocidades imposibles de ser pensadas algunas décadas atrás.

Entramos en un período en el cual las conexiones y los intercambios –de personas, información, ideas, capitales, etc- se han incrementado sustancialmente; y este proceso pareciera no tener –por el momento- intención de detenerse o disminuir. Los medios de comunicación –contrariamente a lo que algunos piensan- no resultan una extensión de los sentidos humanos o del pensamiento del hombre, poseen una historicidad propia basada en la retroalimentación en torno a una estrategia. Las innovaciones tecnológicas en relación a cuestiones mediáticas y de comunicaciones surgen como un movimiento que pone en evidencia y supera la debilidad del medio ya establecido. Es decir, la auto superación de los propios elementos de comunicaciones, basada en sus fragilidades e innovando para superarlas.

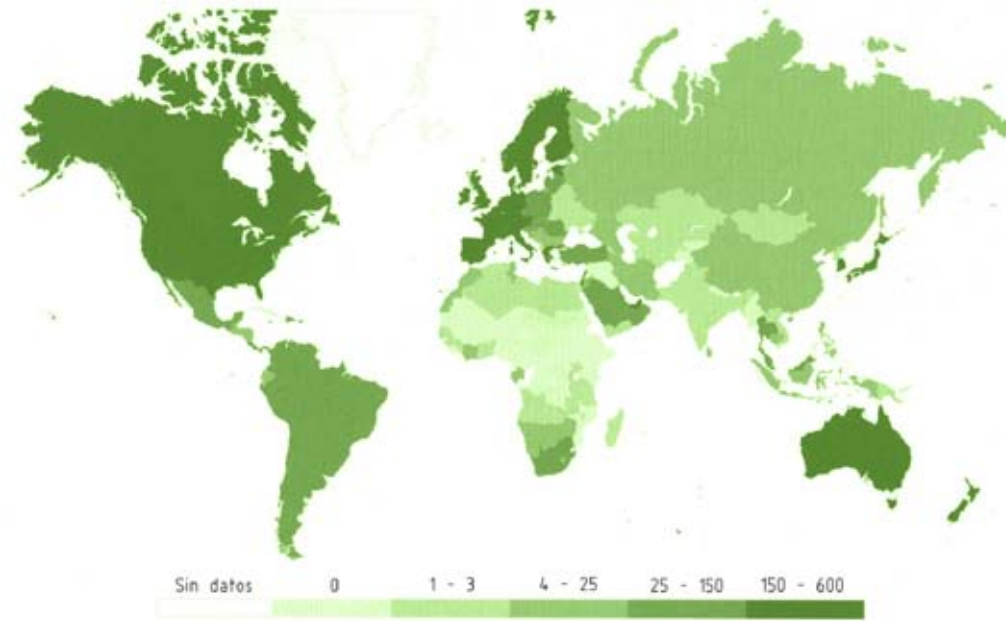
“ENTIENDAN ESTO: NUESTRA CIUDAD NACE DE UNA SOCIEDAD DISTINTA, NO PODEMOS IMITARLOS. NUESTRO MUNDO (EL TERCERO) ES DIFERENTE, TIENE OTRAS RAICES Y OTRO DESTINO. LAS RECETAS DE USTEDES SON LAS RECETAS DEL ESPECTACULO, NO NOS SIRVEN. DEJENOS CORREGIR NUESTROS ERRORES Y LAS CONSECUENCIAS DE VUESTROS ATROPELLOS, A NUESTRA MANERA, NO NOS JUZGUEN SIN ENTENDERNOS. EN EL FUTURO PUEDE QUE HASTA PODAMOS ENSEÑARLES ALGO.” (JUAN PEDRO POSANI)



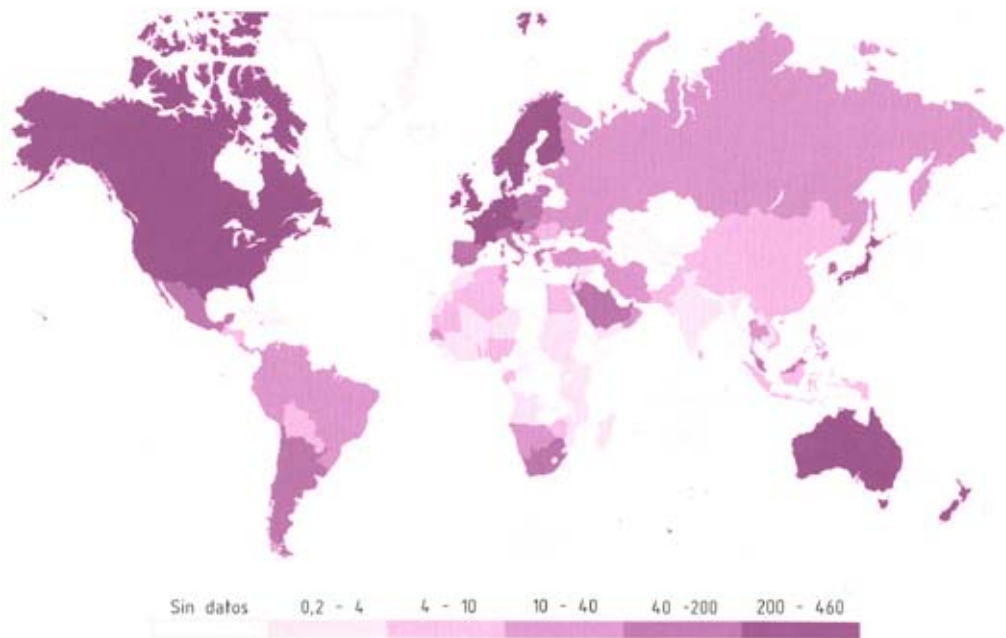


Numero de telefonos moviles en 1998 por cada mil habitantes.  
Numero de ordenadores personales en 1998 por cada mil habitantes.

Número de teléfonos móviles en 1998 por 1 000 habitantes



Número de ordenadores personales en 1998 por 1 000 habitantes

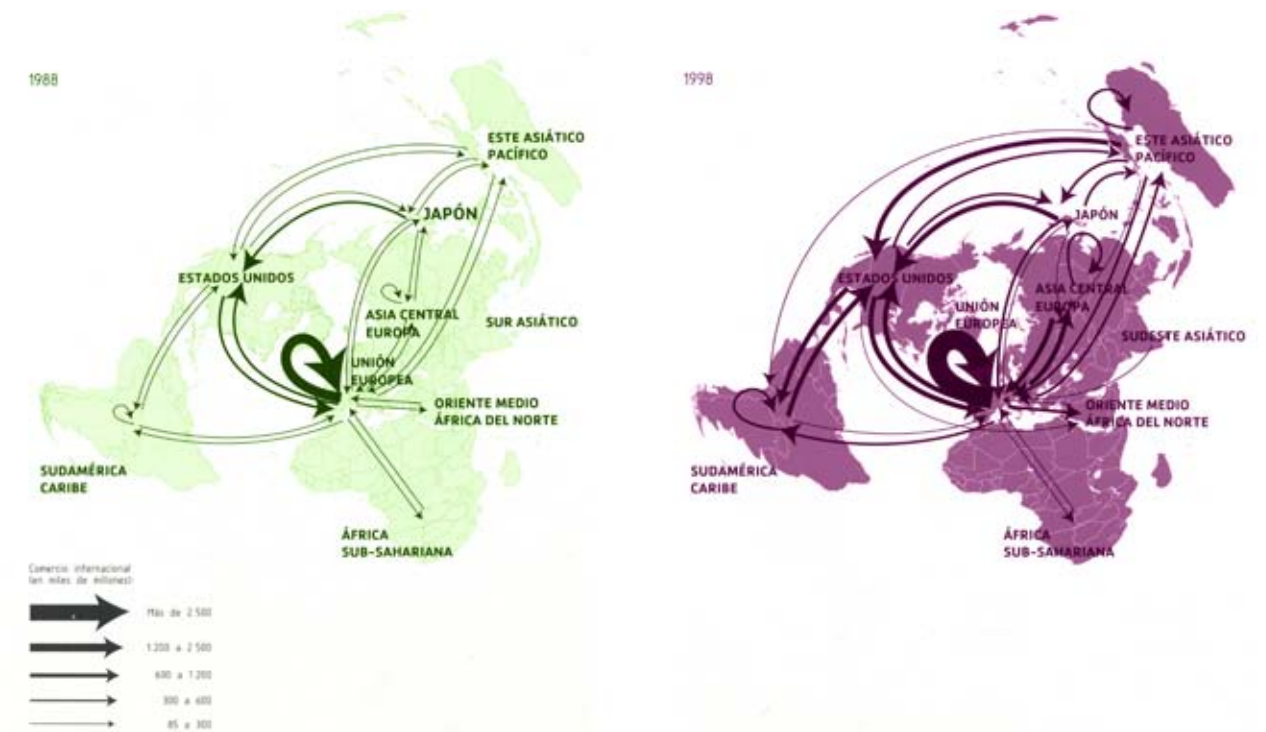


“Da quando Napoleone fondò la strategia moderna, ogni grande guerra ha dato un impulso all’innovazione, soprattutto nel campo delle comunicazioni. Nella Prima Guerra Mondiale, entrò nel campo la telefonia mobile, che trionfò davanti al telegrafo fisso via cavo. Nella Seconda Guerra Mondiale, il radiocomando di Wehrmacht s’impose sul telegrafo e la telefonia del nemico, ma solo fino all’arrivo di Alan Turing, al quale si deve l’inizio dei circuiti del computer, ha rotto il codice segreto con i primi prototipi del computer e alla fine è riuscito ad invertire le sorti della guerra.” [2]

Indubbiamente la tecnologia al servizio dei media è evoluta a un ritmo vertiginoso negli ultimi decenni. Abbiamo visto apparire nuovi strumenti, e poi smettere di usarli per iniziare ad utilizzare i suoi successori, dovendo costantemente adattarsi alle cose nuove. La televisione in tempo reale, le trasmissioni via satellite, dal fax al telefono cellulare, l’incorporazione di Internet e le e-mail alla vita quotidiana.

“Desde que Napoleon fundo la estrategia moderna, cada gran guerra ha dado un empuje a la innovación, especialmente en el campo de las comunicaciones. En la Primera Guerra Mundial, se introdujo el teléfono móvil de campo, que triunfó ante el telégrafo fijo por cable. En la Segunda Guerra Mundial, el control remoto codificado por radio de Wehrmacht se impuso sobre la telegrafía y la telefonía del enemigo, aunque solo hasta que Alan Turing, a quien debemos el principio de los circuitos del ordenador, fracturó este código secreto con los primeros prototipos de ordenador y pudo en última instancia invertir el destino de la guerra.” [2]

Indudablemente la tecnología al servicio de los medios de comunicación ha evolucionado a un ritmo vertiginoso en las últimas décadas. Hemos visto aparecer nuevas herramientas y luego dejar de utilizarlas para comenzar a usar sus sucesoras debiendo adaptarnos constantemente a lo nuevo. La television en tiempo real, las transmisiones satelitales, del fax al teléfono celular, la incorporación de internet y el e-mail a la vida cotidiana.



*Siamo in un mondo nel quale non è per nulla raro vedere una campagna politica attraverso Twitter, incontrare i nostri amici su Facebook e comprare oggetti che sono completamente immateriali fino al momento in cui FedEx suona al nostro citofono; per non parlare della possibilità di acquistare oggi un immobile che è solo un modello virtuale che tenta di avvicinarci al futuro, una semplice immagine di ciò che si concreterà in un futuro post-renderizzato, ma che in realtà non esiste ancora.*

*Senza dubbio, lo strumento che permette questo è il computer: nei suoi (pochi) anni di esistenza, i computer hanno invaso il mondo intero, i nostri lavori, le nostre case e il nostro modo di vita; li abbiamo incorporati in modo tale che sembrerebbe che non potrà più tornare indietro, ed è un processo che inoltre si retroalimenta: i computer raddoppiano la loro produttività ogni diciotto mesi (dice Gordon Moore, cofondatore di Intel Corporation) vale a dire che siamo entrati in un processo evolutivo che supera notevolmente qualsiasi sviluppo conosciuto, sia che parliamo di specie animali, culturali o individui.*

*Nel mondo hanno sempre convissuto spazi e tempi molto diversi. L'astronomia si misura in anni luce, in chilometri o miglia, le scienze umane in secoli, decenni, metri o chilometri, mentre la fisica è calcolata in nanosecondi e micrometri.*

*La novità della situazione attuale e di comprendere i media è che il computer richiede due tempi e due spazi insieme. Da un lato la dimensione della percezione e del linguaggio e dall'altro la dimensione dei micro-circuiti. Così, si collegano e convivono le leggi della materia con le leggi delle culture. Ci dà la possibilità di presenza e assenza insieme nello stesso tempo, nella stessa persona.*

*Questo è lo spazio indeterminato. Com'è possibile determinare una posizione sulla mappa del mondo, se in realtà possiamo muovere le nostre idee, le nostre parole e le nostre intenzioni in modo molto più veloce del nostro corpo?*

*C'è un posto? Se in realtà grazie ai mass-media e la tecnologia oggi siamo in grado di sapere cosa sta succedendo dal giorno alla notte e dall'inverno all'estate. E' quel luogo, che è in aria, che può essere qui o essere là.*

*La cultura occidentale ha una tradizione in base alla 'stabilità' in relazione al posto; mentre le culture nomadi sono abituate alla sperimentazione, al cambiamento e al movimento. Questa è la loro tradizione. E in qualche modo, queste culture generano un luogo anche nel continuo sradicamento.*

*Così, il cambiamento nel mondo, la continua interazione dei personaggi, la comunicazione e in qualche modo anche la perdita d'identità a livello locale generano questa domanda se veramente esiste un luogo.*

*Ritengo che il mondo di oggi generi i luoghi da questo non-luogo, dallo spazio indeterminato. Uno spazio in cui è molto difficile trovare le radici della tradizione, elementi locali; ma è*

Nos encontramos en un mundo en el cual es usual ver a un político hacer campaña a travez de twitter, encontramos con nuestros amigos en facebook y comprar objetos materiales que son hasta que FedEx toque nuestro timbre, completamente intangibles; sin mencionar la posibilidad de adquirir hoy un inmueble que es simplemente un modelo virtual que intenta acercarnos el futuro, una simple imagen de lo que se materializará en el futuro post-renderizado pero que en realidad aun no existe.

Sin duda, la herramienta que permite esto es el ordenador: en sus [pocos] años de existencia, los ordenadores han invadido el mundo entero, nuestros trabajos, nuestras casas y nuestro modo de vida; los hemos incorporado de forma tal que pareciera no haber vuelta atrás, y es un proceso que además se retro-alimenta: los ordenadores duplican su productividad cada dieciocho meses (lo afirma Gordon Moore, cofundador de Intel Corporation) es decir que hemos entrado en un proceso evolutivo que supera ampliamente cualquier desarrollo conocido, ya sea que hablemos de especies animales, culturales o individuos.

En el mundo siempre han coexistido espacios y tiempos muy distintos. La astronomía mide en años luz o kilómetros, las ciencias humanas en siglos, décadas, metros o kilómetros, mientras que la física se calcula en nanosegundos o micrometros.

Lo novedoso de la situación actual y de comprender a los medios de comunicación es que el ordenador ocupa dos tiempos y dos espacios al unísono. Por un lado la dimensión de la percepción y el lenguaje y por el otro la micro dimensión de los circuitos. De esta manera, hace coexistir y vincula las leyes de la materia con las leyes de las culturas. Nos da la posibilidad de que la presencia y la ausencia esten conjuntamente en el mismo tiempo, en la misma persona.

De esto se trata, el espacio indeterminado. Como es posible determinar una ubicación en el planisferio, si en realidad podemos mover nuestras ideas, nuestra palabra y nuestras intenciones tanto más rápido que nuestro cuerpo?

Existe un lugar?, si en realidad, gracias a los medios de comunicación masivos y a la tecnología actualmente podemos saber qué es lo que está pasando del día a la noche y del invierno al verano. Es ese lugar, que está en el aire, que puede ser aquí o puede estar allí.

La cultura occidental tiene una tradición basada en la 'estabilidad' en relación al sitio; en cambio, las culturas nómades, están acostumbradas a la experimentación, al cambio y al movimiento. Esto representa su tradición. Y de algun modo, estas culturas generan lugar incluso en el continuo desarraigo.

De esta manera, el cambio en el mundo, la interacción continua de sus personajes, la comunicación y de algún modo también la pérdida de la identidad a nivel local

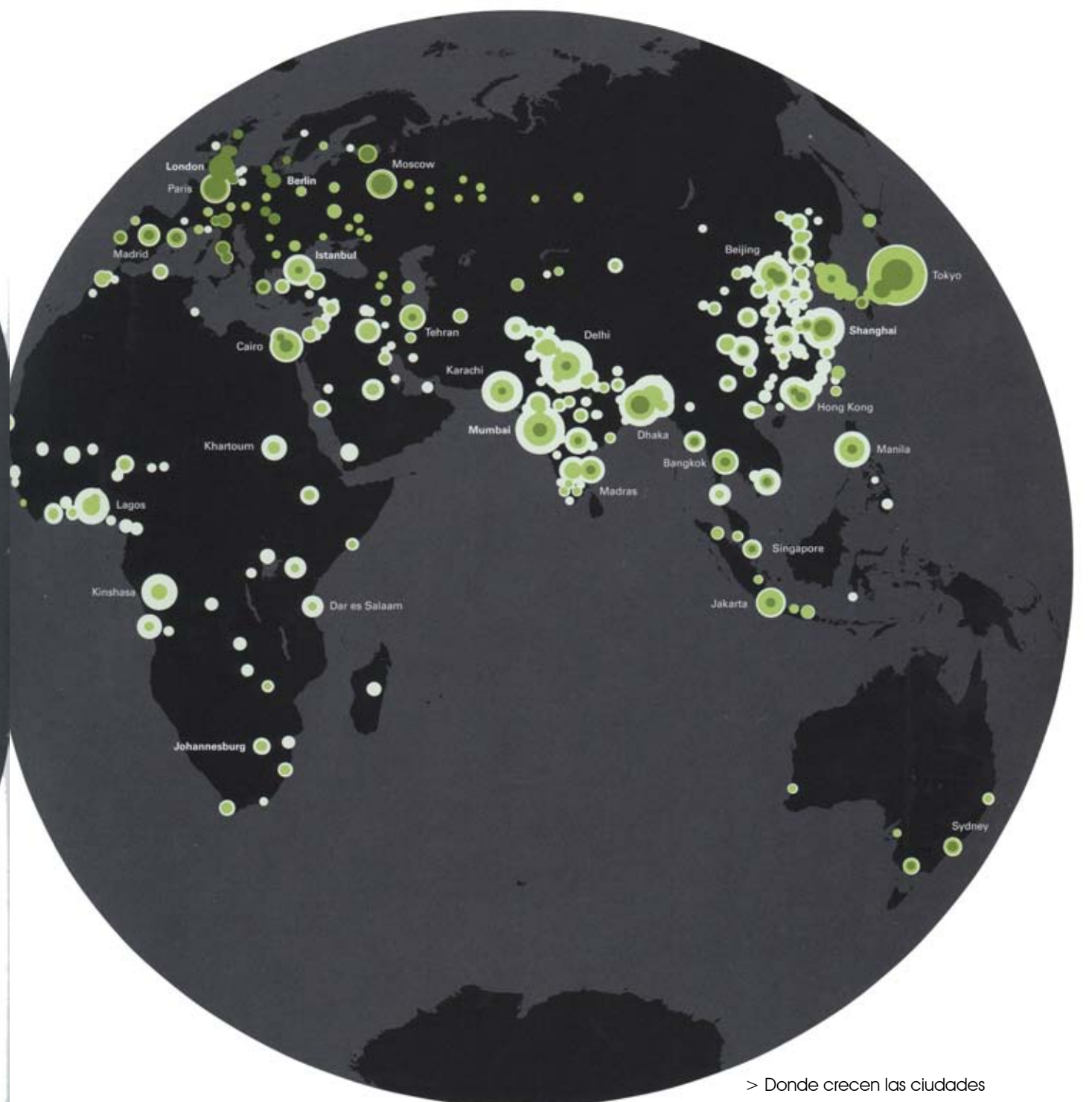
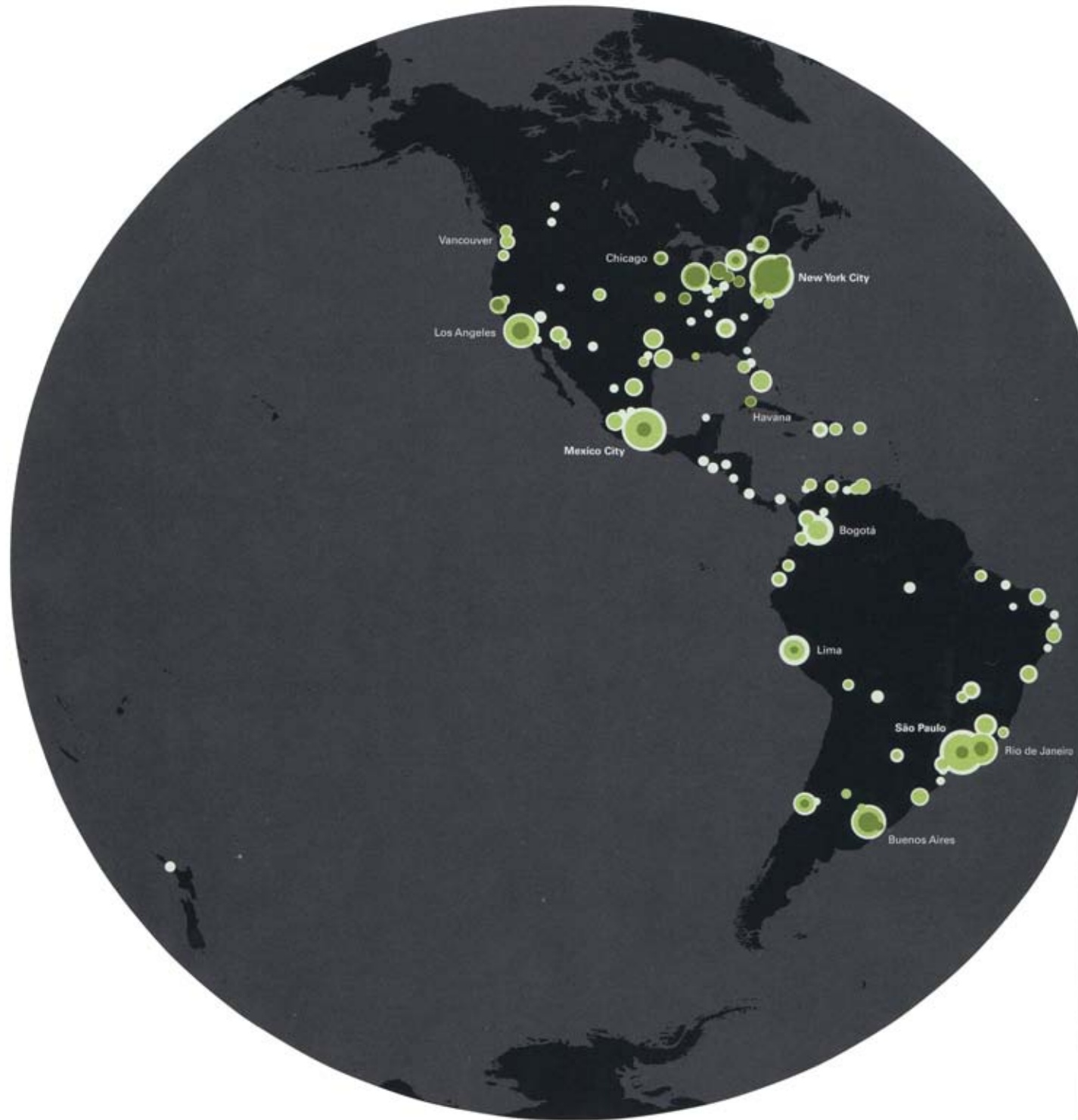
la nostra sfida quella di utilizzare l'architettura per rispondere a entrambi i piani: il luogo in termini di spazio locale e lo spazio indeterminato a livello globale, e poi entrambi gli elementi devono essere referenziali. Ci sono nuove regole, nuovi attori e nuovi bisogni, ci dobbiamo adattare a questi e dare risposte nuove, globali e locali, dobbiamo continuamente adattarci. Il mondo non sta ad aspettare.

*“Non puoi semplicemente mettere qualcosa di nuovo in un luogo. Devi assorbire ciò che vedi intorno a te, ciò che esiste sulla terra e poi utilizzarlo insieme al pensiero contemporaneo per interpretare quello che vedi”. (Tadao Ando)*

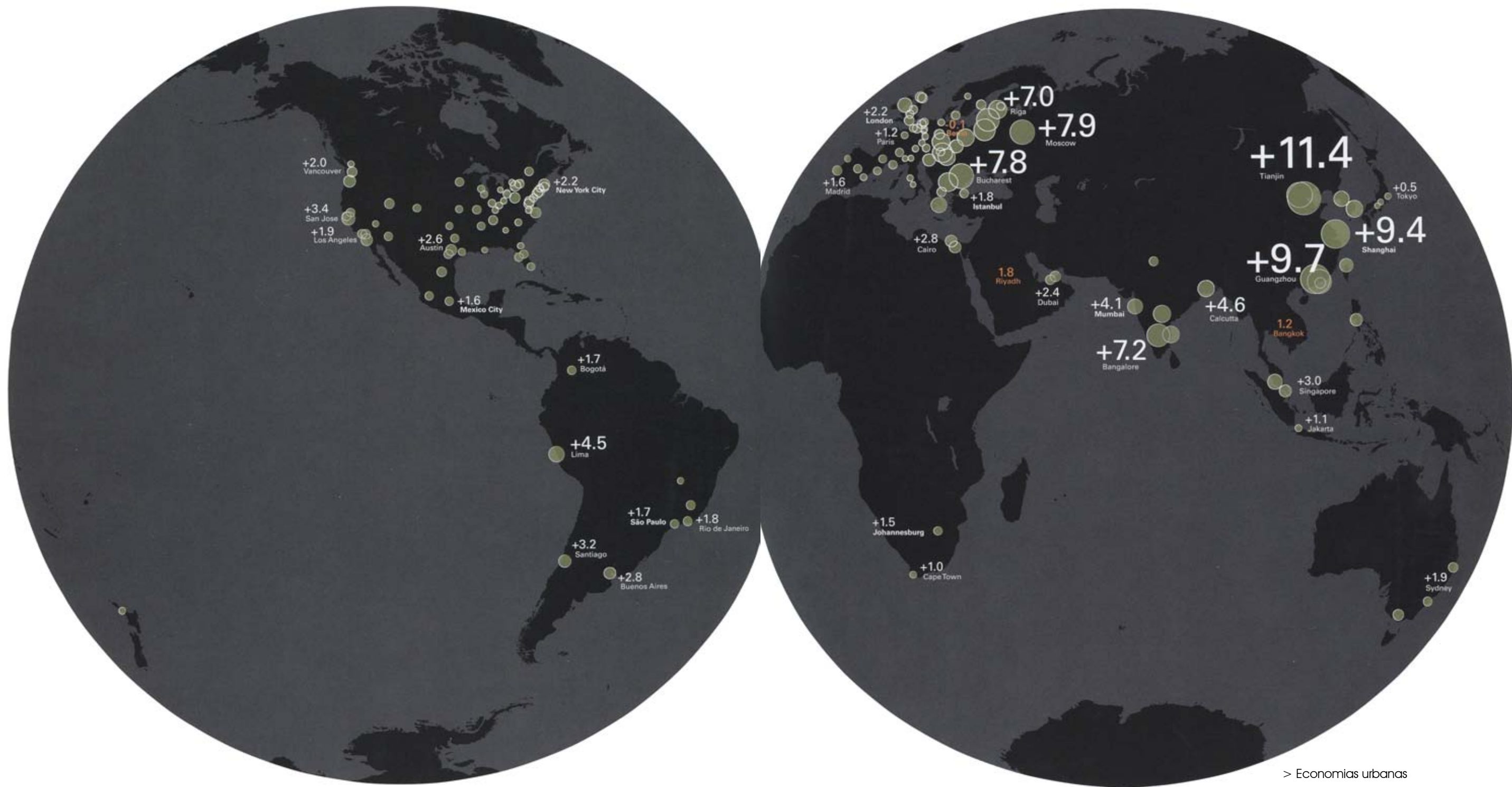
genera este interrogante de si existe un lugar.

Mi planteo, consiste en que el mundo actual genera los lugares desde este no lugar, desde el espacio indeterminado. Un espacio donde es mucho más difícil encontrar raíces de tradición, elementos locales; pero es nuestro desafío utilizar a la arquitectura para dar respuesta a ambos planos: el lugar en cuanto a lo local y el espacio indeterminado en cuanto a lo global; y que entonces ambos elementos resulten referenciales. Hay nuevas reglas, nuevos actores y nuevas necesidades, debemos adaptarnos a ellos y dar nuevas respuestas, tan globales como locales, debemos continuamente adaptarnos. El mundo no nos va a esperar.

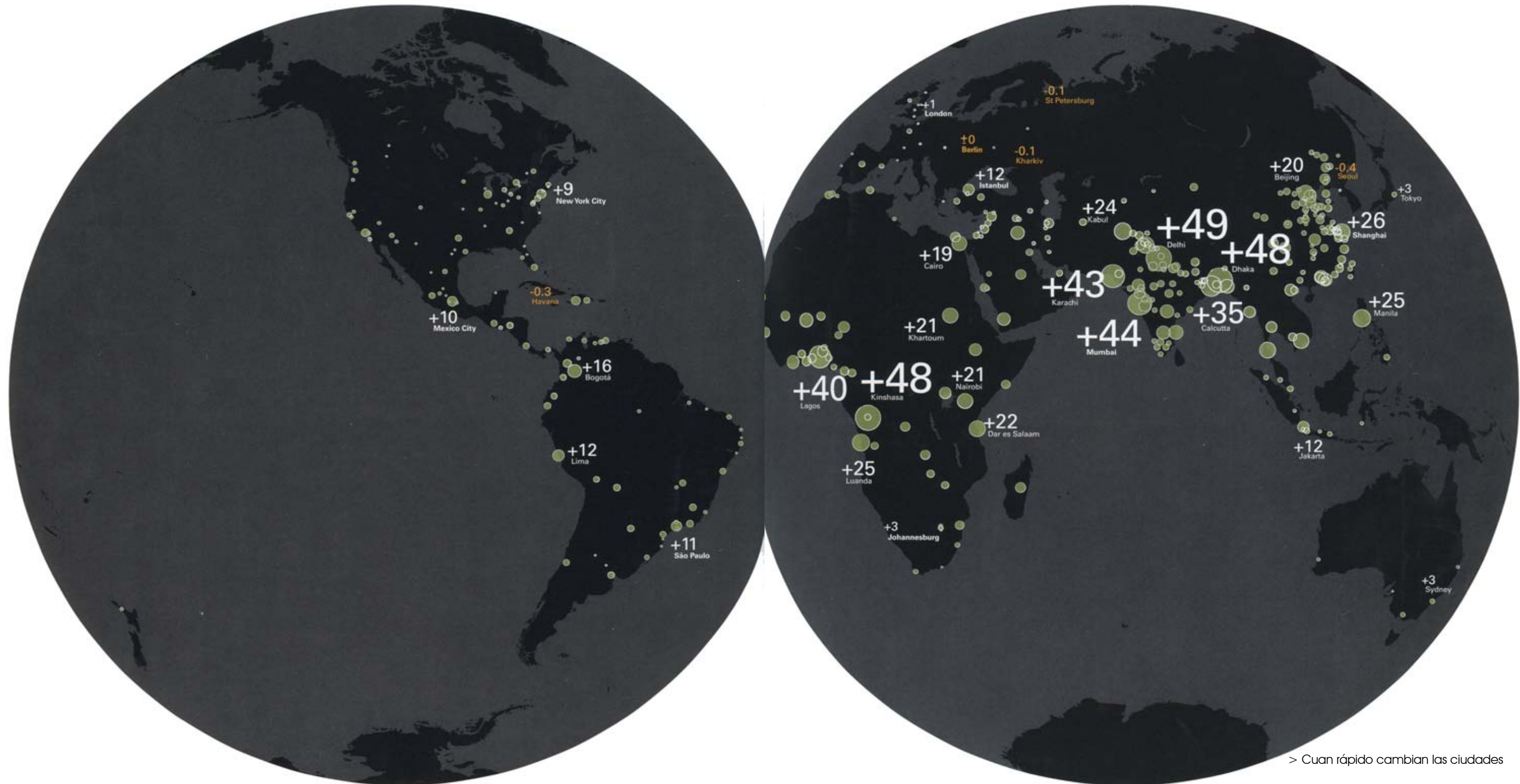
“NO PUEDES SIMPLEMENTE  
PONER ALGO NUEVO EN UN  
LUGAR. TIENES QUE ABSORBER  
LO QUE VES A TU ALREDEDOR,  
LO QUE EXISTE SOBRE LA  
TIERRA Y LUEGO UTILIZARLO  
JUNTO CON EL PENSAMIENTO  
CONTEMPORANEO PARA  
INTERPRETAR LO QUE VES.”  
(TADAO ANDO)



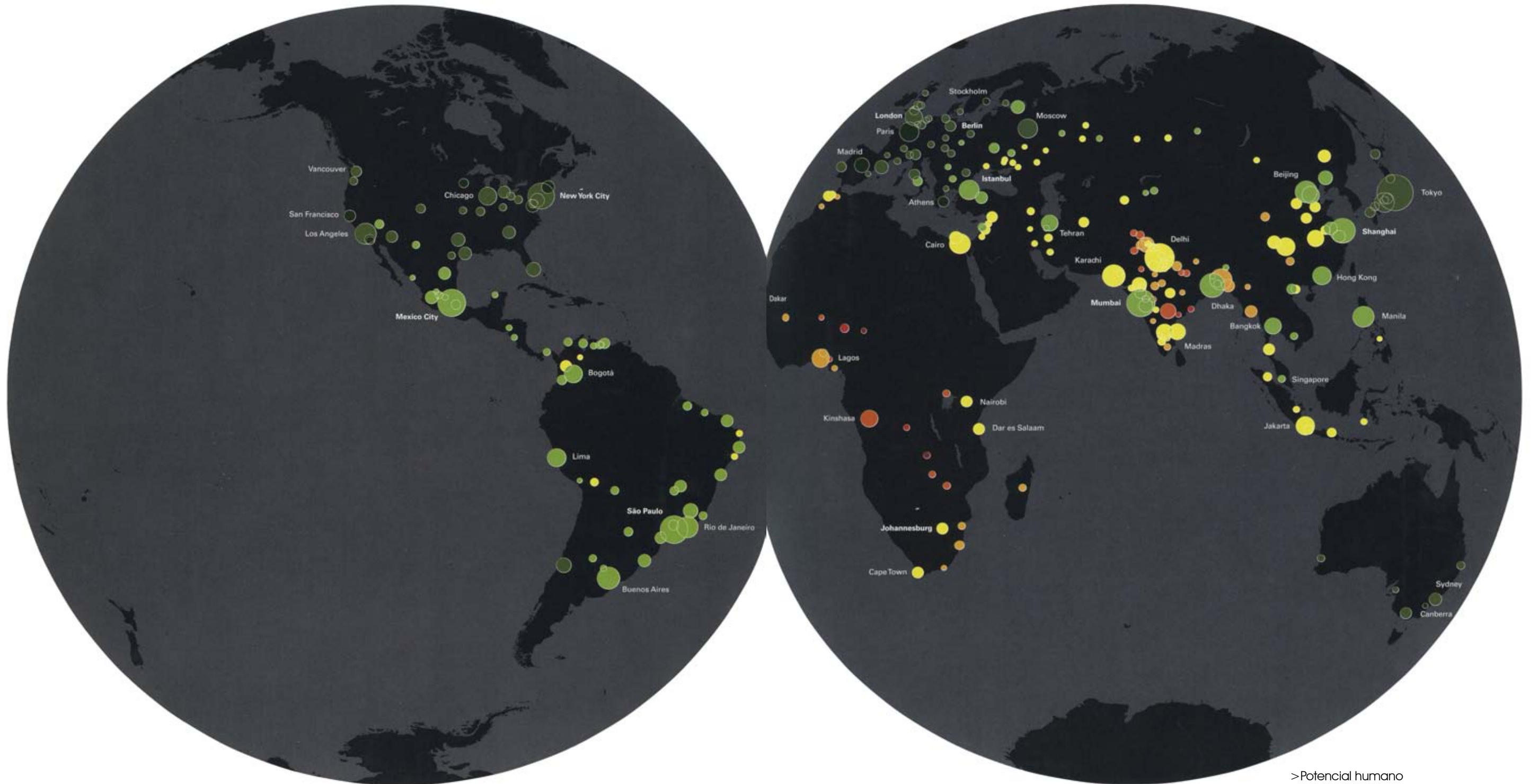
> Donde crecen las ciudades



> Economías urbanas

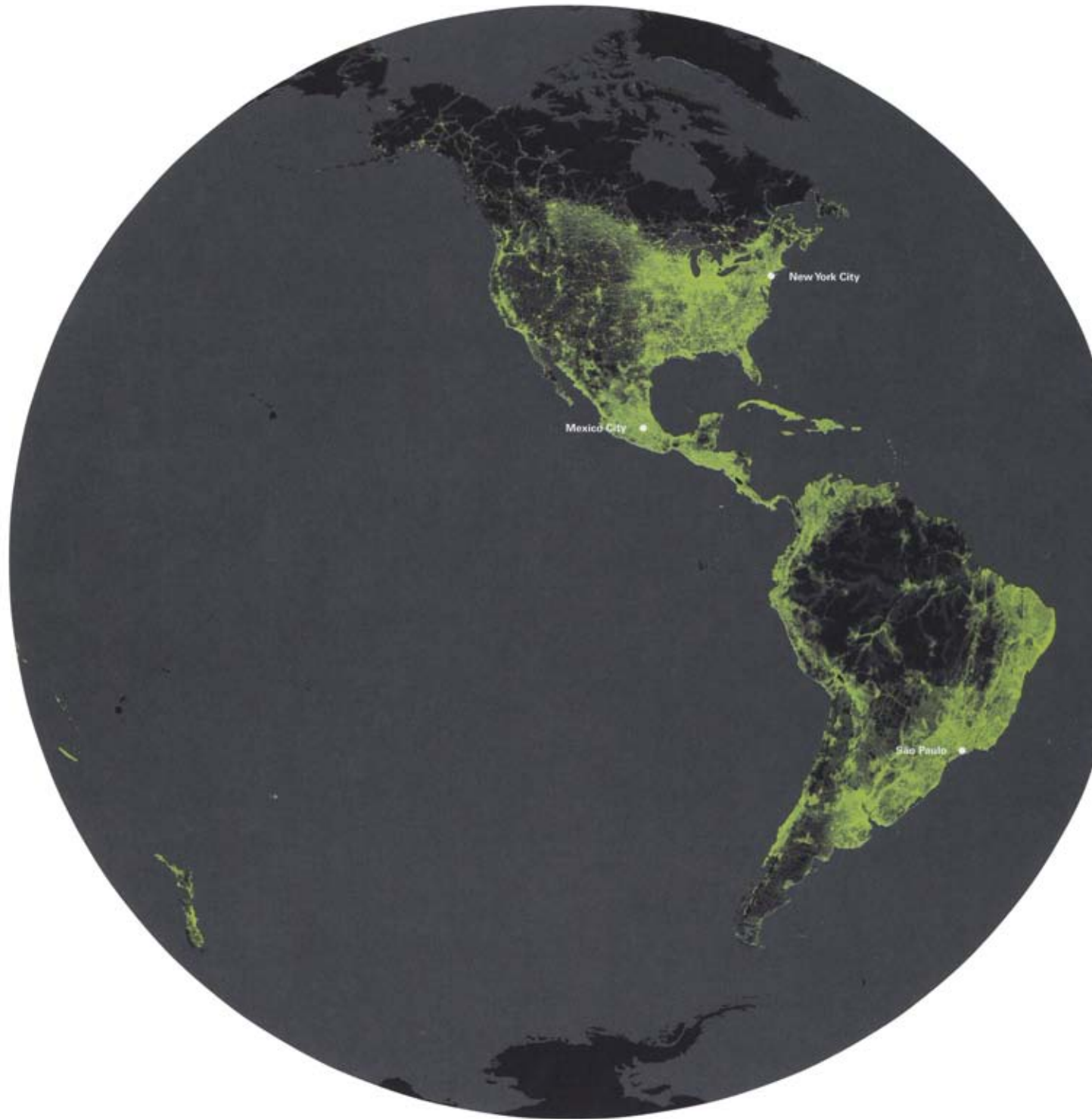


> Cuan rápido cambian las ciudades



>Potencial humano

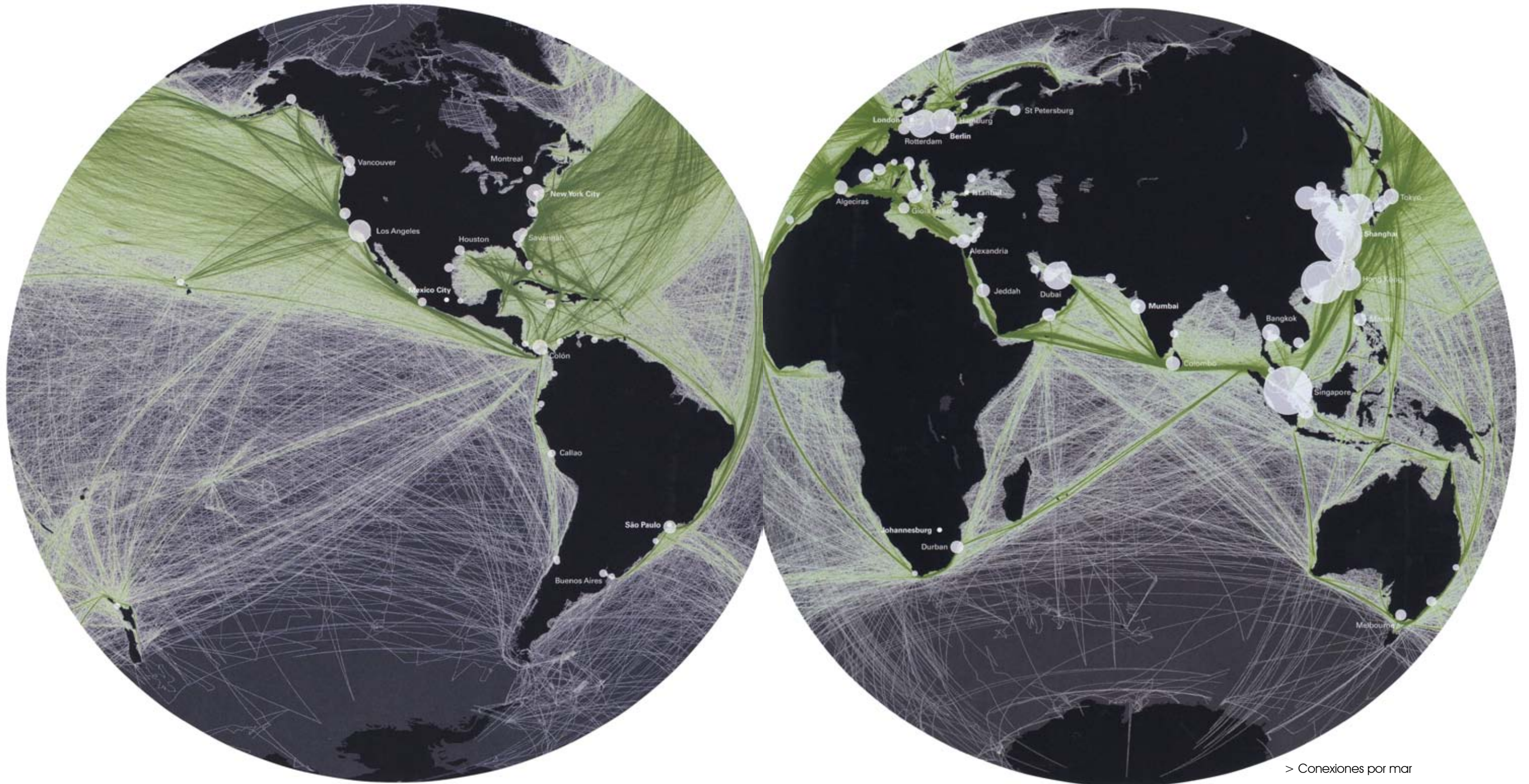




> Huella humana



> Conexiones por aire



> Conexiones por mar

## Il riferimento in casi emergenti

Analisi di città paradigmatiche contrapposte:  
centro versus periferia

*Si analizzeranno questi casi come contrapposti sulla loro conformazione; Dubai come la città centrale, emergente e globalizzata; e in contrapposizione il boom residenziale a Madrid come sviluppo periferico della città.*

DUBAI.

*Mentre ci fermiamo un secondo a guardare la città, Dubai non si ferma. E' un'urbanizzazione che cominciò ad emergere – a passi da gigante – sulla sabbia e che è costruita per il futuro, ma comprata e pagata nel presente.*

*La chiave per capire lo sviluppo di Dubai è la sua infrastruttura. Dalla loro indipendenza negli anni Settanta, gli Emirati Arabi Uniti investirono circa 225.000 milioni di dollari nell'ampliamento dell'infrastruttura della città; è per questo che la città si presenta come "iperconcentrazioni d'infrastrutture che accolgono sedi corporative, centri di operazione di gestione finanziaria e una grande quantità d'impresе di servizi specializzate che sorgono dappertutto. Generano inoltre un dinamico settore culturale, con quartieri interi dedicati all'ozio e attrazioni turistiche che offrono l'ambiente propizio per concludere affari" [3]*

*In pochi decenni, questo deserto di circa 4000 km2 è passato dall'essere una piccola base commerciale sotto influenza britannica a una città-stato di quasi 1.3 milioni di abitanti e che presenta oggi una delle economie di maggiore crescita a livello mondiale.*

*"N el 2015 Dubai ha in programma di avere 2.5 milioni di abitanti, 40 milioni di visitatori, 110.000 stanze d'albergo e 650.000 nuovi alloggi." (Verb Crisis)*

*Così, Dubai cresce sostenuta su tre pilastri di base: la sua infrastruttura, poche o inesistenti tasse e un basso indice di delinquenza.*

[3] Mike Featherstibe e Scott Lash (edizioni) Spaces of Culture: City, Nation, World. Londres: Sage, 1999. P. 6

## La referencia en casos emergentes

Análisis de ciudades paradigmáticas contrapuestas: centro vs. periferia

**Se analizarán estos casos como contrapuestos en relación a su conformación; Dubai como la ciudad céntrica, emergente y globalizada; y en contraposición el auge residencial en Madrid como el desarrollo periférico de la ciudad.**

### DUBAI

Mientras nos tomamos un segundo para mirar a la ciudad, Dubai no se detiene. Es una urbanización que comenzó a emerger –a pasos agigantados- sobre la arena y que es construida para el futuro, pero comprada y pagada en el presente.

La clave para entender el desarrollo de Dubai es su infraestructura. Desde su independencia en la década de los 70's los Emiratos Arabes Unidos invirtieron alrededor de 225.000 millones de dólares en ampliar la infraestructura de la ciudad; de esta forma la misma se presenta como "hiperconcentraciones de infraestructuras que dan cobijo a sedes corporativas, centros de operaciones de gestión financiera y una gran cantidad de empresas de servicios especializadas que surgen por doquier. También generan un dinámico sector cultural, con barrios enteros dedicados al ocio y destinos turísticos que ofrecen el ambiente propicio para cerrar negocios". [3]

En pocas décadas, este desierto de aproximadamente 4000 km2 ha pasado de ser una pequeña base comercial bajo influencia británica a una ciudad-estado de aproximadamente 1.3 millones de habitantes y que presenta hoy una de las economías de mayor crecimiento a nivel mundial.

VERB CRISIS >

**En 2015 Dubai planea tener 2.5 millones de habitantes, 40 millones de visitantes, 110.000 habitaciones de hotel y 650.000 viviendas nuevas.**

[3] Mike Featherstibe y Scott Lash (eds.) Spaces of Culture: City, Nation, World. Londres: Sage, 1999. P. 6

Rispetto all'infrastruttura, si sono costruite negli ultimi anni enormi autostrade che dividono il deserto unendo nuclei strategici, centrali elettriche collegate direttamente con oleodotti ai pozzi di petrolio, impianti di desalinizzazione con propri sistemi di distribuzione estremamente ramificati e la più moderna tecnologia nel campo della comunicazione.

“Lo sceicco Mohammed bin Rashid Al Maktoum possiede una fortuna di 14.000 milioni di dollari, secondo la rivista Forbes, e controlla il 99,67% delle azioni della Dubai Holding, un'impresa governativa d'investimenti con interessi nel settore immobiliare, energetico, finanziario e dei servizi.” (Verb Crisis)

La sua infrastruttura è il principale fondamento dello sviluppo di Dubai e stabilisce inoltre una linea di demarcazione dei limiti del territorio. La città è divisa in parcelle regolari e spazi urbanizzabili tra queste strisce di trasporti e comunicazioni. Esiste un codice numerico per ogni zona che indica la sua situazione geografica, uso previsto e livello economico; per esempio il settore dal 221 al 224 corrisponde all'Aeroporto Internazionale di Dubai, il settore 252 Mushrif Parck, il 251 è la zona residenziale Mirdif, i settori 364 e 365 corrispondono alla zona industriale Al Quoz, ecc.

In questo modo la città conforma un centro urbano composto da sub-centri sparsi uniti da alta tecnologia di mobilità.

Nel momento in cui si possiede l'infrastruttura al servizio delle necessità, il passo successivo è la sua promozione; compito semplice grazie ai mezzi di comunicazione di massa, la tecnologia e la globalizzazione. Dubai comincia a vendersi promuovendosi nel mondo come la città del lusso, dell'ozio e degli affari, dove le multinazionali che vi stabiliscono i propri centri operativi non pagheranno tasse dirette, un incentivo interessante quando si tratta di attrarre investimenti.

“Nel prossimo decennio, il valore dei progetti in costruzione a Dubai ammonterà a circa 318.000 milioni di dollari. Il ritmo di crescita sembra inarrestabile: i progetti immobiliari e infrastrutturali sono aumentati un 79% nel 2007 in comparazione all'anno precedente.” (Verb Crisis)

La città comincia a crescere, dietro l'impulso di un forte investimento in infrastrutture e la diffusione, gli investimenti cominciano a muoversi e si riescono a vendere lussuose torri di Babele senza neppure aver cominciato a costruirle.

Dubai comincia quindi a vedersi come una collezione di opuscoli di progetti futuri (già venduti) ma ancora irreali, virtualizzati attraverso renders e diffusi attraverso la web.

“Conosca i migliori ristoranti del mondo. In ascensore. Scatti delle fotografie all'impressionante migrazione dei falchi

Asi, Dubai crece sustentada en tres pilares basicos: su infraestructura, pocos o nulos impuestos y un bajo indice de delincuencia. Con respecto a la infraestructura, se han construido en los últimos años enormes autopistas que dividen el desierto uniendo núcleos estratégicos, centrales eléctricas conectadas directamente con oleoductos a los pozos de petróleo, plantas de desalinización con sus sistemas de distribución sumamente ramificados y la mas moderna tecnología en comunicación.

VERB CRISIS >

**El jeque Mohammed bin Rashid Al Maktoum tiene una fortuna de 14.000 millones de dolares según la revista Forbes, y controla el 99,67% de las acciones de Dubai Holding, una empresa inversora gubernamental con intereses en los sectores inmobiliarios, energetico, financiero y de servicios.**

Su infraestructura es el principal cimiento del desarrollo de Dubai, y establece además una línea de demarcación de límites del territorio. La ciudad está dividida en parcelas regulares y espacios urbanizables entre estas tiras de transporte y comunicaciones. Existe un código numérico para cada zona que indica su situación geográfica, uso previsto y nivel económico; por ejemplo el sector 221 a 224 corresponde al Aeropuerto Internacional de Dubai, el sector 252 Mushrif Parck, el 251 es la zona residencial Mirdif, los sectores 364 y 365 son la zona industrial Al Quoz, etc.

De esta forma la ciudad conforma un centro urbano copuesto por sub centros dispersos unidos por alta tecnología de movilidad. Una vez que se tiene la infraestructura al servicio de las necesidades, el proximo paso es su promoción; tarea sencilla gracias a los medios de comunicación masivos, la tecnología y a la globalización. Dubai comienza a venderse promocionandose en el mundo como la ciudad del lujo, del ocio y de los negocios, donde las multinacionales que establezcan sus centros de operación no pagarán impuestos directos, un interesante incentivo a la hora de atraer inversores.

VERB CRISIS >

**En la próxima década, el valor de los proyectos en construcción de Dubai ascenderá a unos 318.000 millones de dólares. El ritmo de crecimiento parece imparable: los proyectos inmobiliarios y de infraestructura aumentaron un 79% en 2007 en comparación con el año anterior.**

La ciudad comienza a crecer, tras la fuerte inversión en infraestructuras y la difusión, las inversiones comienzan a moverse y llegan a venderse lujosas torres de Babel sin siquiera haberlas comenzado a construir.

Dubai comienza entonces a verse como una colección de folletos de proyectos futuros (ya vendidos) pero irreales todavía, virtualizados a través de renders y difundidos a través de la web.

*pellegrini. Dalla sua finestra. Sopra di lei s'innalza il cielo, la serenità. E' arrivato a casa." (www.burjdubai.com)*

*La città emerge senza un riferimento concreto, il paesaggio è il deserto e il – poco – che c'era non è ciò che si cerca per il futuro. La sua ispirazione? La città globalizzata, Dubai guarda al mondo, guarda fuori senza guardare dentro; facendo autoreferenza e vendendo la propria immagine.*

*Esistono in realtà due città: da una parte la www.dubai digitalizzata e renderizzata, con colori vivaci e finiture perfette, la città creata per il mondo e diffusa a livello globale; e dall'altra quella che si contrappone a questa irrealtà, quella del vero spazio costruito, che emerge dal deserto, coperta da un velo polveroso. Dubai, la reale. Il grande interrogativo che mi genera questa città è come può un'urbanizzazione continuare ad essere competitiva a livello globale senza perdere la sua specificità? Che cosa la rende unica?*

**BURJDUBAI.COM >**

**Vaya a los mejores restaurantes del mundo. En ascensor. Tome fotografías de la sobrecogedora migración de los halcones peregrinos. Desde su ventana. Sobre usted se alza el cielo, la serenidad. Ha llegado a casa.**

La ciudad emerge sin una referencia concreta, el paisaje es el desierto, y lo –poco- que había no es lo que se busca para el futuro. ¿Su inspiración? La ciudad globalizada, Dubai mira hacia el mundo, mira hacia fuera sin mirar hacia adentro; auto referenciándose y vendiendo su propia imagen.

Existen, en realidad, dos ciudades; por un lado la www.dubai digitalizada y renderizada, con colores vivos y terminaciones perfectas, la ciudad creada para el mundo y difundida globalmente; y por el otro la que se contrapone a esta irrealtà, la del verdadero espacio construido, emergente del desierto, cubierta de un velo polvoriento. Dubai, la real. El gran interrogante que me genera esta ciudad es ¿Cómo puede una urbanización seguir siendo competitiva a nivel global sin perder su especificidad? ¿Qué es lo que la hace única?



*Dove prima c'erano migliaia di ettari di fratte disabitate; oggi si erigono grandi blocchi preparati per albergare migliaia di persone che fuggono dai troppo costosi alloggi del centro di Madrid. Nonostante si possa riconoscere la zona come una grande area urbanizzata, le condizioni sembrano –ancora– estremamente rudimentali.*

*La zona periferica della città di Madrid è un'enorme area situata tra l'anello di autostrade M-30 e M-50; qui nasce un ambizioso progetto urbano, in grande misura finanziato dallo stato spagnolo.*

*Nell'ultima decade quest'area di campagna è diventata il luogo dove ospitare interi quartieri, con un'omogeneità di costruzione, a volte interrotta da alcuni –pochi– esempi di sperimentazione architettonica.*

*A differenza dell'eterogeneità del centro di Madrid, la periferia sembra un'enorme area abitata da grandi blocchi residenziali quasi identici e numerosi centri commerciali. A questa realtà si contrappongono esempi di progetti realizzati da MVRDV, FOA, Wiel Arets, Morphosis e David Chipperfield.*

*La fase iniziale della conquista di questo deserto è cominciata nel 1997 e attualmente è praticamente terminata, 74.000 alloggi si collocano lungo i 22,5 milioni di metri quadrati e albergano 225.000 residenti.*

*Il progetto di urbanizzazione è stato diviso in sei Programmi di Attuazione Urbanistica (PAU's) che rappresentano in realtà i nuovi attori della periferia – quartieri: Monte Carmelo, Las Tablas, Sanchinarro, Carabanchel, Arrollo del Fresno e Vallecas. Il successo e la necessità di questi quartieri deriva dall'impossibilità di molte persone di pagare i prezzi eccessivi del mercato immobiliare del centro – standard; in questo modo, i residenti scelgono di allontanarsi dal centro urbano e cominciare a popolare queste urbanizzazioni periferiche dove i prezzi d'acquisto arrivano alla metà di quelli che normalmente si trovano nel mercato.*

*“Si accede agli alloggi per sorteggio e i futuri proprietari non possiedono il lusso di scegliere. Per evitare la speculazione, le autorità richiedono che i proprietari rinuncino al diritto di vendere l'alloggio per un periodo minimo di dieci anni. Sebbene a certe condizioni si permetta la rivendita, i prezzi si mantengono sotto controllo pubblico per un periodo da dieci a trent'anni. Solo quando una proprietà si ‘libera’ si può vendere a prezzo di mercato.” (Verb Crisis)*



## MADRID

Donde antes había miles de hectáreas de matorrales deshabitados; hoy en día se erigen grandes bloques preparados para albergar a miles de personas que escapan de las excesivamente costosas viviendas céntricas de Madrid. A pesar de reconocer la zona como una gran área urbanizada, las condiciones parecen –todavía– sumamente rudimentarias.

La zona periférica de la ciudad de Madrid es un enorme área situada entre el anillo de autopistas M-30 y M-50; aquí nace un ambicioso proyecto urbano, en gran medida financiado por el estado español.

En la última década este área pasó de ser campo a albergar barrios enteros, con una homogeneidad de construcciones, a veces interrumpida por algunos –pocos– ejemplos de experimentación arquitectónica.

A diferencia de la heterogeneidad del centro de Madrid, la periferia pareciera un enorme área habitada por grandes bloques residenciales casi idénticos y unos cuantos centros comerciales. A esta realidad se contraponen ejemplos de proyectos realizados por MVRDV, FOA, Wiel Arets, Morphosis y David Chipperfield.

La fase inicial de la conquista de este desierto comenzó en 1997 y actualmente está prácticamente terminada, 74.000 viviendas se ubican a lo largo de 22,5 millones de metros cuadrados y albergarán a 225.000 residentes.

El proyecto de urbanización se dividió en seis Programas de Actuación Urbanística (PAU's) que representan en realidad los nuevos actores de la periferia – barrios: Monte Carmelo, Las Tablas, Sanchinarro, Carabanchel, Arrollo del Fresno y Vallecas.

El auge y la necesidad de estos barrios viene de la mano de la imposibilidad de muchas personas de pagar los excesivos precios del mercado inmobiliario céntrico - standard; de esta manera, los residentes eligen alejarse del centro urbano y comenzar a poblar estas urbanizaciones periféricas donde los precios de compra llegan a la mitad de lo que normalmente se encuentran en el mercado.

### VERB CRISIS >

**Se accede a las viviendas por sorteo, y los futuros propietarios no tienen el lujo de escoger. Para evitar la especulación, las autoridades requieren que los propietarios renuncien al derecho de vender la vivienda durante un periodo mínimo de diez años. Si bien bajo ciertas condiciones se permite la reventa, los precios se mantienen bajo control público durante un periodo de diez a treinta años. Solo cuando una propiedad se “libera” puede venderse a precio de mercado.**

Si bien los PAU's se anuncian a sí mismo como una extensión de la ciudad dado su crecimiento, la realidad construida revela algo completamente distinto: en el centro de Madrid nosotros encontramos gran cantidad de negocios, instituciones comerciales, culturales y administrativas diseminadas en el tejido residencial tradicional; en cambio, en la periferia hay una realidad completamente distinta. Las áreas comerciales lejos de estar entremezcladas con el tejido, se concentran en grandes

Sebbene i PAU's si autodefiniscano come un'estensione della città dovuta alla sua crescita, la realtà costruita rivela qualcosa di completamente diverso: nel centro di Madrid incontriamo una grande quantità di negozi, istituzioni commerciali, culturali e amministrative disseminate nel tessuto residenziale tradizionale; in periferia invece, c'è una realtà completamente diversa. Le aree commerciali non sono per nulla mischiate nel tessuto, si concentrano in grandi centri commerciali, in questo modo la maggioranza degli abitanti deve muoversi –non solo dalla periferia al centro- ma anche all'interno della periferia stessa per assolvere alle proprie necessità quotidiane.

L'espansione di Madrid era in realtà inevitabile, determinata non solo dalla necessità in sé della città di estendere i propri limiti, ma anche dal fatto che le condizioni fisiche erano propizie: l'altipiano non presenta ostacoli naturali che impediscano lo sviluppo della macchia urbana. Qual è però il carattere di questa estensione? Di nuovo sembrerebbe che non ci sia un riferimento concreto a cui radicarsi nel momento di prendere decisioni forti sul modo di operare nel terreno e progettare queste aree che non solo albergheranno grandi quantità di persone e perciò la caratterizzeranno; ma anche si modificherà la morfologia della città.

Questa morfologia consiste in grandi blocchi di isolati costruiti, importanti centri commerciali dispersi nel tessuto e zone verdi disseminate ai margini delle aree residenziali che in realtà danno più l'impressione di essere collocate per 'riempire' spazi residuali.

"Sebbene i 70.000 alloggi esistenti siano modesti di dimensione (da 40 a 90 m2 per una famiglia fino a cinque persone) e si comprimono in centinaia di blocchi di piani da 7 a 9 livelli, questa densità residenziale si compensa con una rete enorme di boulevards e zone 'di svago' pavimentate (più parcheggi che parchi)." (Verb Crisis)

Così, il prodotto reale costruito della periferia di Madrid, ci lascia un gusto arido, quasi come la sua topografia. Prendere decisioni in modo rapido e ripetere un modello costruito quasi in forma meccanica, permette di consegnare una grande quantità di alloggi in poco tempo e in modo efficace, ma la pratica architettonica generata in queste aree ha più a che vedere con la riproduzione tecnica e la ripetizione di un'urbanistica che ancora non si è dimostrato funzioni efficacemente, un'urbanistica insufficiente per le necessità reali dei suoi residenti e che non riesce a non trasmetterci l'immagine di incompiuto e che nulla possiede di sostenibile.

centros comerciales, de esta manera la mayoría de los habitantes deben desplazarse –no solo de la periferia al centro- sino dentro de la periferia misma para cumplimentar con sus necesidades cotidianas.

La expansión de Madrid era en realidad inevitable, dada no solo la necesidad en sí de la ciudad de extender sus límites, sino que las condiciones físicas eran propicias: la meseta no presenta obstáculos naturales que impidan el desarrollo de la mancha urbana. Pero, cual es el carácter de esta extensión? Nuevamente, pareciera que no hay una referencia concreta de la cual arraigarse a la hora de tomar decisiones fuertes sobre el modo de operar en el terreno y proyectar estas áreas que no solo albergarán a gran cantidad de personas, y por ende la caracterizan; sino que también se modificará la morfología de la ciudad. Esta morfología consiste en grandes bloques de manzana construidos, importantes centros comerciales dispersos en el tejido y zonas verdes diseminadas por los márgenes de las zonas residenciales que en realidad dan más la impresión de que son puestas para 'llenar' espacios residuales.

VERB CRISIS >

**Si bien las 70.000 viviendas existentes son modestas en tamaño (de 40 a 90 m2 para una familia de hasta cinco personas) y se comprimen en cientos de bloques de pisos de 7 a 9 plantas, esta densidad residencial se compensa con una red enorme de boulevards y zonas 'de recreo' pavimentadas (más aparcamientos que parques).**

Así, el producto real construido de la periferia de Madrid, nos deja un gusto arido, casi como su topografía. El tomar decisiones de manera rápida y repetir un modelo construido casi en forma mecánica, permite entregar gran cantidad de viviendas en poco tiempo y de forma eficaz, pero la práctica arquitectónica generada en estas áreas tiene más que ver con la reproducción técnica y la repetición de un urbanismo que aún no está comprobado que funcione eficazmente, un urbanismo insuficiente a las necesidades reales de sus residentes y que no deja de darnos la imagen de inacabado y nada tiene de sustentable.





*Generalmente parliamo delle città dal punto di vista della loro concezione morfologica, come una macchia che può variare le proprie dimensioni e che è conformata da molti elementi: infrastrutture, attrezzature, edifici, servizi, abitanti, ecc.*

*Oggi però la città rappresenta un organismo molto più complesso di quello che la memoria collettiva interpreta di lei. La città è diventata da vari decenni il luogo in cui abita la maggioranza degli esseri umani.*

*All'inizio del xx secolo il 10% della popolazione viveva nelle città, nell'anno 2000 circa il 50% della popolazione mondiale vive nelle città.*

*Nell'anno 2025 la popolazione urbana potrebbe raggiungere i 5000 milioni (due terzi in paesi poveri)*

*Nel 1950 solo new york e londra avevano piu' di 8 milioni di abitanti. Attualmente esistono piu' di 22 megalopoli. (Global urban observatory)*

*Questo abitare è generato in uno scenario che si è andato trasformando – e a grande velocità- negli ultimi tempi, non solo modificandosi in questioni quantitative o qualitative in relazione all'urbano, ma anche generando una serie di modificazioni a livello intrinseco nella sua stessa conformazione –nella sua stessa essenza- che finisce per produrre la mutazione (o riadattamento) delle società in generale e del modo di vita dei suoi abitanti.*

*La città è diventata il principale scenario di relazioni, di connessioni, di lavoro, di crescita, di ricerca. Le persone in qualche modo costruiscono una serie di elementi sulle città che vanno al di là della sua conformazione morfologica, della sua infrastruttura e dei suoi spazi.*

## Las ciudades y sus edificios

### El replanteo programático

Generalmente hablamos de las ciudades desde su concepción morfológica, como una mancha que puede variar sus dimensiones, y que esta conformada por muchos elementos; infraestructura, equipamiento, edificios, servicios, habitantes, etc.

Pero hoy en dia la ciudad reprenseta un organismo mucho más complejo de lo que la memoria colectiva interpreta de ella misma. La ciudad, paso a ser desde hace varias decadas el lugar donde habitamos la mayor parte de los seres humanos.

Este habitar esta generado en un escenario que ha ido cambiando –y a gran velocidad- en el ultimo tiempo, no solo modificándose en cuestiones cuantitativas o cualitativas en relación a lo urbano, sino generando una serie de modificaciones a nivel intrínseco en su misma conformación –en su misma esencia- que termina produciendo la mutacion (o readaptacion) de las sociedades en general y del modo de vida de sus habitantes.

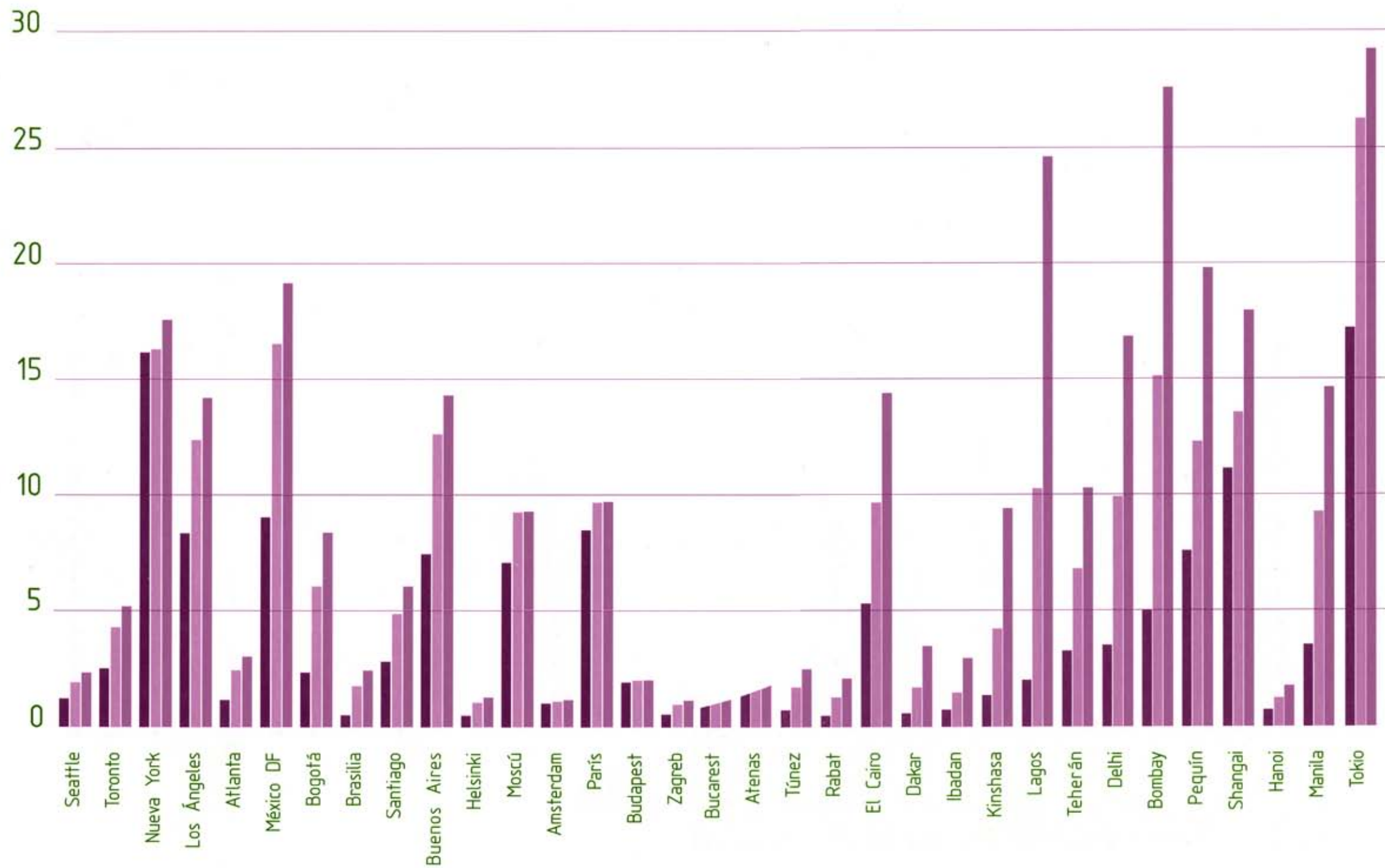
La ciudad pasó a ser el principal escenario de relaciones, de conexiones, de trabajo, de crecimiento, de búsqueda. Las personas de algún modo construyen una serie de elementos sobre las ciudades que van más allá de su conformación morfológica, su infraestructura y sus espacios.

AL INICIO DEL SIGLO XX EL  
10% DE LA POBLACION VIVIA  
EN CIUDADES, EN EL AÑO  
2000 ALREDEDOR DEL 50%  
DE LA POBLACION MUNDIAL  
VIVE EN CIUDADES.

EN EL AÑO 2025 LA  
POBLACION URBANA  
PODRIA LLEGAR A LOS 5000  
MILLONES (DOS TERCIOS EN  
PAISES POBRES)

EN 1950 SOLO NEW YORK  
Y LONDON TENIAN MAS DE  
8 MILLONES DE HABITANTES.  
ACTUALMENTE HAY MAS DE  
22 MEGALOPOLIS.  
(Global Urban Observatory)

Millones de habitantes



Al creare città l'uomo prende possesso di un sito determinato e la società cerca elementi di ancoraggio agli spazi generati per il suo sviluppo; elementi che le permettano di generare un legame con la città, senso di appartenenza a scale diverse; attualmente le città sono il principale scenario dello sviluppo della nostra civiltà, e pertanto i suoi abitanti cercano di fare della città, il loro posto.

La città si trasforma in qualcosa di più di un 'sito' e diventa appunto un 'luogo' che influisce direttamente sul modo di abitare dell'uomo. Un modo di abitare che inoltre si è andato modificando: globalizzazione, informazione, mezzi di comunicazione; generano la trasformazione costante dello scenario in cui abitiamo.

"l'uomo è nella misura in cui abita" [4]

In questo modo la città si presenta come una sovrapposizione di elementi e dovremmo analizzarla tenendo in conto diversi layers che si integrano tra loro, generando una complessa rete di relazioni che finalmente finiscono per definire la sua essenza. Esistono layers tangibili, come quelli che conformano la morfologia, l'infrastruttura, l'attrezzatura, gli edifici, ecc. E layers che risultano immateriali in relazione a quelli menzionati in precedenza; le relazioni tra le persone, i vincoli che generano con lo spazio, i servizi, le idee, le necessità, il movimento, e persino, negli edifici, i programmi di architettura e la loro relazione con l'utente.

Consci che la città ha acquisito una maggiore complessità, un maggiore protagonismo, e che i suoi cittadini sono andati modificando il proprio modo di abitare ed entrare in relazione, capiamo quindi che deve esistere una modificazione degli edifici; se il panorama mondiale cambia, allora la forma di concepire gli edifici e la produzione architettonica deve modificarsi nello stesso modo in cui si modifica lo sguardo e la forma d'uso degli abitanti delle città.

Che accade quando il sito smette di essere unico e si trasforma in uno spazio generico?

L'architettura si dispone in questo contesto, l'architetto si propone una nuova sfida nell'attualità: la necessità di guardare al di là del sito – luogo- e cominciare ad operare con una serie di parametri che prima non venivano presi in considerazione.

L'architettura oggi deve rispondere non solo alle necessità proprie del sito, ma deve anche estendere i propri limiti e cominciare ad operare in questo tempo; cioè nel mondo attuale; e per questo dobbiamo comprendere che gli edifici non solo si situano nel proprio contesto immediato, ma che lo fanno anche in una città, in un mondo globalizzato, in una nuova società, con nuovi parametri, nuove forme di relazione e nuove intenzioni. E

[4] HEIDEGGER, Martin. *Costruire, abitare, pensare*.

Al crear ciudades el hombre toma posesión de un sitio determinado y la sociedad busca elementos de anclaje a los espacios generados para su desarrollo; elementos que le permitan generar un lazo con la ciudad, sentido de pertenencia a distintas escalas; actualmente las ciudades son el principal escenario del desarrollo de nuestra civilización y por ende sus habitantes buscan hacer de la ciudad, su lugar.

La ciudad se transforma en más que un 'sitio' y pasa a ser justamente un 'lugar' que influye directamente en el modo de habitar del hombre. Un modo de habitar que también se ha ido modificando: globalización, información, medios de comunicación; generan la transformación constante del escenario donde habitamos.

"el hombre es en la medida que habita" [4]

De esta manera la ciudad se presenta como una superposición de elementos y deberíamos analizarla teniendo en cuenta distintos layers que se complementan entre ellos, generando una compleja red de relaciones que finalmente terminan por definir su esencia.

Existen layers tangibles, como aquellos que conforman la morfología, la infraestructura, el equipamiento, los edificios, etc. Y layers que resultan inmateriales en relación a aquellos mencionados anteriormente; las relaciones entre personas, los vínculos que generan con el espacio, los servicios, las ideas, las necesidades, el movimiento, e incluso en los edificios, los programas de arquitectura y su relación con el usuario.

Siendo conscientes de que la ciudad ha ido adquiriendo una mayor complejidad un mayor protagonismo, y que sus ciudadanos han ido modificando su manera de habitar y relacionarse, entendemos también que debe existir una modificación de los edificios; si el panorama mundial cambia, entonces la forma de concebir los edificios y la producción arquitectónica debe modificarse de la misma manera que se modifica la mirada y la forma de uso de los habitantes de las ciudades.

Que ocurre cuando el sitio deja de ser único y se transforma en un espacio genérico?

La arquitectura se posiciona en un contexto, el arquitecto se plantea un nuevo desafío en la actualidad: la necesidad de mirar más allá del sitio –lugar- y comenzar a operar con una serie de parámetros que antes no se tenían en cuenta.

La arquitectura debe hoy en día, dar respuesta no solo a las necesidades propias del sitio, sino también extender sus límites y comenzar a operar en este tiempo, es decir, en el mundo actual; y para esto debemos comprender que los edificios no

[4] HEIDEGGER, Martin. *Costruir, habitar, pensar*.

soprattutto, nuove forme di pensare.

#### CASI DI ANALISI

*Per dare un'idea di tutto ciò, si analizzeranno una serie di casi paradigmatici dal punto di vista della loro inserzione urbana e del carattere concettuale dei loro programmi di architettura, così come della particolare connessione che generano con l'utente.*

> VEDI: CHIP CITY

> VEDI: SEATTLE PUBLIC LIBRARY. SEATTLE, USA.

> VEDI: ALMERE, OLANDA.

sólo se sitúan en su contexto inmediato, sino que lo hacen en una ciudad, en un mundo globalizado, en una nueva sociedad, con nuevos parámetros, nuevas formas de relacionarse y nuevas intenciones. Y por sobre todo, nuevas formas de pensar.

#### CASOS DE ANALISIS

Para dar idea de esto, se analizarán una serie de casos paradigmáticos en cuanto a su inserción urbana y a la conceptualidad de sus programas de arquitectura como así también a la particular conexión que generan con el usuario.

> VER: CHIP CITY

> VER: SEATTLE PUBLIC LIBRARY. SEATTLE, USA.

> VER: ALMERE, HOLANDA.

## Chip City. Shinobu Hashimoto e Rients Dijkstra

Città utopistica

*Questo progetto immagina una città senza nessun tipo di limiti fisici e i cui abitanti possiedono un sistema di GPS attaccato al corpo; in questo modo possono muoversi liberamente per la città, in modo facile ed efficiente, senza la necessità di avere nessun tipo di barriera architettonica.*

*“SONO QUI, LA CITTA SEMBRA UN CAOS PERO' NESSUNO SI E' PERDUTO” (Verb Connections)*

*La tecnologia del GPS (Global Positioning System) fu sviluppata agli inizi degli anni Settanta inizialmente dall'esercito per ottenere la maggiore precisione nel lancio di bombe e missili; ora questo piccolo meccanismo si applica alla vita quotidiana come un sistema di navigazione che rivela la posizione di qualunque persona o oggetto nel mondo con una precisione millimetrica e in tempo reale.*

*Se la nostra automobile, la nostra barca, il nostro aereo e persino il nostro corpo portano un sistema di GPS, la sua posizione nel pianeta può essere rilevata con una magnifica esattezza. Il mondo continua ad essere lo stesso, ma la forma in cui sappiamo dove siamo è più precisa.*

*Questo progetto propone che l'uso del GPS genererebbe che, per esempio, il funzionamento del traffico cambi completamente se le varie automobili che si muovono per strada conoscessero la posizione esatta, la direzione in cui si muovono e la velocità delle altre automobili; in questo modo potrebbero sparire i cartelli stradali, le barriere di protezione, i semafori, gli incidenti, ecc.*

*In qualche modo ciò che si propone è una forma per ottenere più informazione con meno segnaletica, o perlomeno meno segnaletica fissa. Così il GPS prospetta che i cartelli saranno miniaturizzati, interiorizzati e personalizzati. La domanda retorica che si rivolgono gli stessi creatori di questo progetto è: se tutti noi portassimo un sistema di posizionamento che*

## Chip City. Shinobu Hashimoto y Rients Dijkstra

Ciudad utópica

Este proyecto imagina una ciudad sin ningún tipo de límites físicos y cuyos habitantes tienen un sistema de GPS adherido al cuerpo; de esta forma pueden moverse por la ciudad libremente, de forma fácil y eficiente, sin necesidad de tener ningún tipo de barreras arquitectónicas.

VERB CONNECTION >

**Estoy aquí, la ciudad parece un caos pero nadie está perdido.**

La tecnología de GPS (Global Positioning System) fue desarrollada a principios de los 70's inicialmente por el ejército para lograr la mayor precisión en el lanzamiento de bombas y misiles; actualmente este pequeño mecanismo se aplica a la vida cotidiana como un sistema de navegación el cual detecta la posición de cualquier persona y objeto en el mundo con una precisión milimétrica y a tiempo real.

Si nuestro auto, nuestro barco, nuestro avión e incluso nuestro cuerpo llevan un sistema de GPS, su posición en el planeta puede detectarse con una magnífica exactitud. El mundo sigue siendo el mismo, pero la forma en que sabemos donde nos encontramos es más precisa.

Este proyecto plantea que el uso del GPS generaría que por ejemplo, el funcionamiento del tránsito cambie completamente, es decir, si los distintos automóviles que se van desplazando por la calle conocen la posición exacta, la dirección en que se mueven y la velocidad de los otros automóviles; de esta forma podrían desaparecer las señales de tránsito, las barreras de protección, los semáforos, los accidentes, etc.

De algún modo lo que se plantea es una forma de lograr más información con menos señalización, o por lo menos, menos señalización fija. Así el GPS plantea que las señales estarán miniaturizadas, interiorizadas y personalizadas. La retórica que se preguntan los mismos creadores de este proyecto es si todos nosotros lleváramos un sistema de posicionamiento que se pueden comunicar entre sí y generar esta interconexión sin necesidad de barreras o señales ¿La vida sería más fácil?

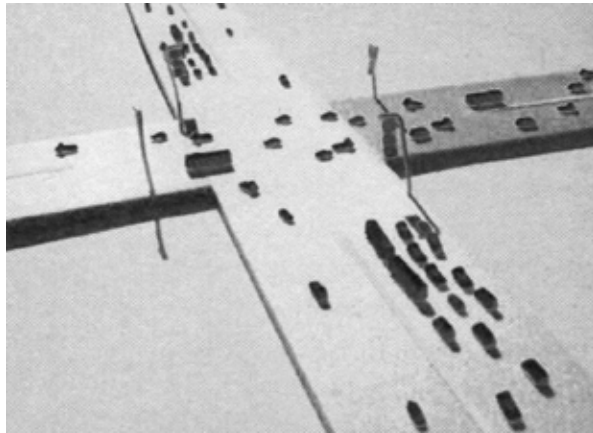
Este proyecto, resulta una interesante experimentación sobre la creación de un espacio genérico, donde en realidad los límites de la ciudad estarán dispuestos en relación a los límites naturales del terreno (es decir, en relación a lo local); mientras que las posibilidades, están en relación a la arquitectura, la tecnología y al uso.

potesse comunicare con gli altri sistemi e generare questa interconnessione senza necessità di barriere o segnaletica, la vita sarebbe più facile?

Il progetto propone così una possibile evoluzione della città e della forma di muoverci.

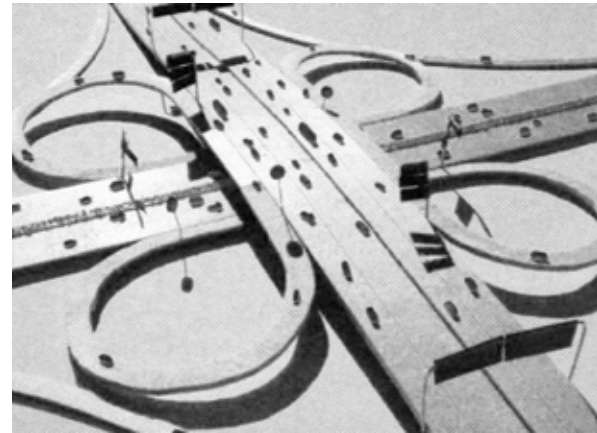
## LA EVOLUCIÓN DE LA AUTOPISTA

MODELO 1: La seguridad exige disminuir la velocidad en las intersecciones de dos calles. Existen senales de tránsito, calzadas y un código de circulación.



MODELLO 1: La sicurezza esige diminuire la velocità negli incroci di due strade. Esistono cartelli stradali, carreggiate e un codice di circolazione.

MODELO 2: La necesidad de aumentar el flujo de movilidad y la velocidad dan lugar a grandes extensiones de hormigón (autopistas) que permiten un importante grado de desplazamiento de los automóviles y la diversidad de direcciones simultaneas. Los espacios circundantes resultan residuales y suelen permanecer vacios.

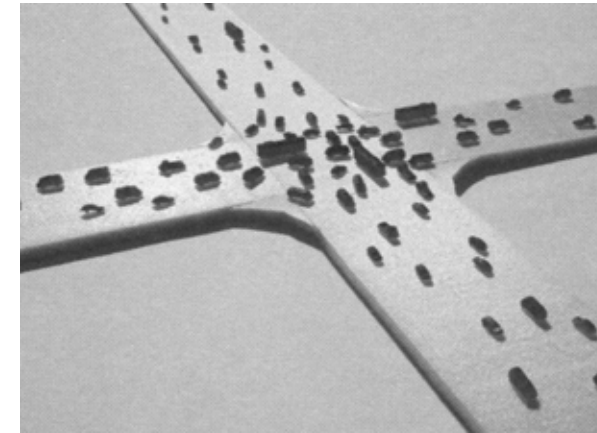


MODELLO 2: La necessità di aumentare il flusso di mobilità e la velocità danno luogo a grandi estensioni di cemento (autostrade) che permettono un importante grado di scorrimento delle automobili e la diversità di direzioni simultanee. Gli spazi circostanti risultano residuali e solitamente rimangono vuoti.

De esta forma, ante una mayor disolución de las fronteras entre la dimensión física y aquella que se presenta en torno a la información y la comunicación; se comienza a explorar la relación entre las conexiones virtuales y el papel de la arquitectura a la hora de re crear los vínculos físicos entre personas, programas y usos. Utilizando a la arquitectura como catalizadora de la vida pública y la actividad urbana.

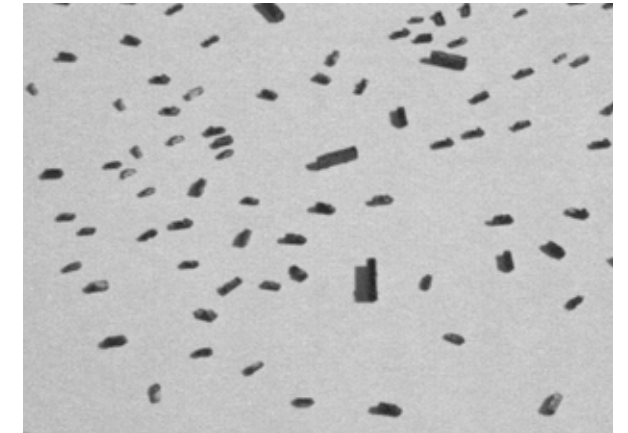
El proyecto plantea de esta manera una posible evolución de la ciudad y de la forma de movilizarnos.

MODELO 3: El hormigón y las señalizaciones presentes son eliminadas por el sistema de GPS, de esta manera el trazado de las calles está determinado por la capacidad necesaria. Los cálculos que se realizan gracias a la tecnología de GPS dan como resultado que la velocidad y el trayecto de cada automóvil en relación al otro es el necesario para cruzar las intersecciones sin la necesidad de detenerse o aminorar la velocidad.



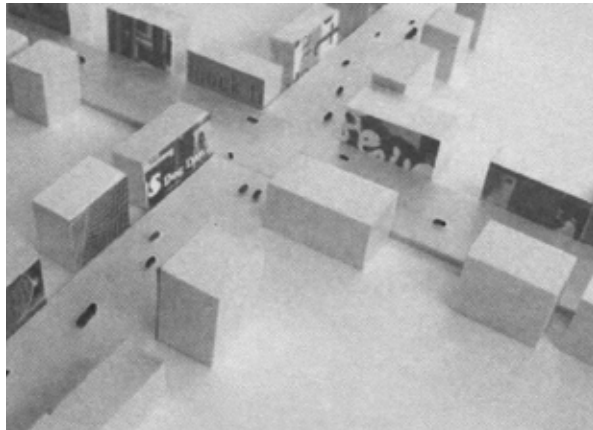
MODELLO 3: Il cemento e i segnali presenti sono eliminati dal sistema di GPS, in questo modo il tracciato delle strade è determinato dalla capacità necessaria. I calcoli che si realizzano grazie alla tecnologia del GPS danno come risultato che la velocità e il tragitto di ogni automobile in relazione all'altro è quello necessario per attraversare gli incroci senza la necessità di fermarsi o diminuire la velocità.

MODELO 4: Es el estado que los proyectistas llaman 'vuelta a la inocencia'. Desaparece la necesidad de la calle, y surgen en cambio, espacios de movimiento y espacios de obstaculo. Con el sistema de posicionamiento, las personas y los sistemas urbanos coexisten con total seguridad y eficiencia.



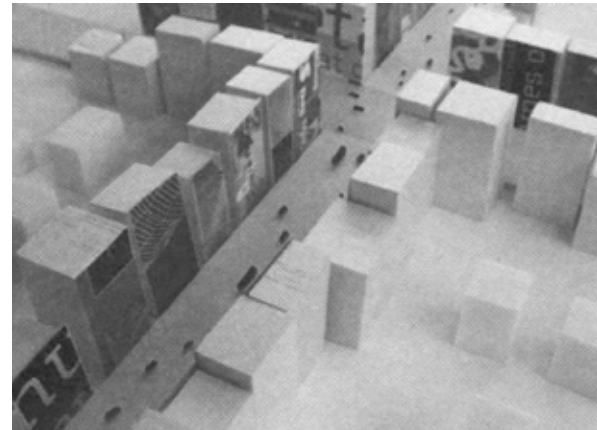
MODELLO 4: E' lo stato che i progettisti chiamano 'ritorno all'innocenza'. Sparisce la necessità della strada e sorgono in cambio, spazi di movimento e spazi di ostacolo. Con il sistema di posizionamento, le persone e i sistemi urbani coesistono in totale sicurezza ed efficienza.

MODELO 1: Se produce la alineación de las actividades a lo largo de las infraestructuras. Las actividades relacionadas con el comercio dominan la calle en las principales vías de circulación, estas parcelas, que dan a la calle orientadas a las vías principales son aquellas que se consideran más rentables.



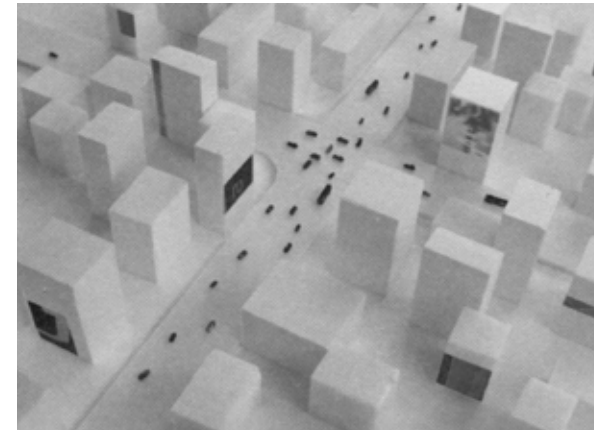
*MODELLO 1: Si produce l'allineamento delle attività lungo le infrastrutture. Le attività relazionate con il commercio dominano la strada nelle principali vie di circolazione; queste parcelle, che si affacciano sulla strada orientate verso le vie principali sono quelle che si considerano più redditizie.*

MODELO 2: La calle comienza a estar completamente ocupada por programas comerciales, el tamaño es impacto. La densidad comienza a incrementarse verticalmente; esto permite una mayor superficie de fachada sobre las vías principales de circulación, utilizadas para señalizaciones que buscan atraer la atención de los peatones y automovilistas.



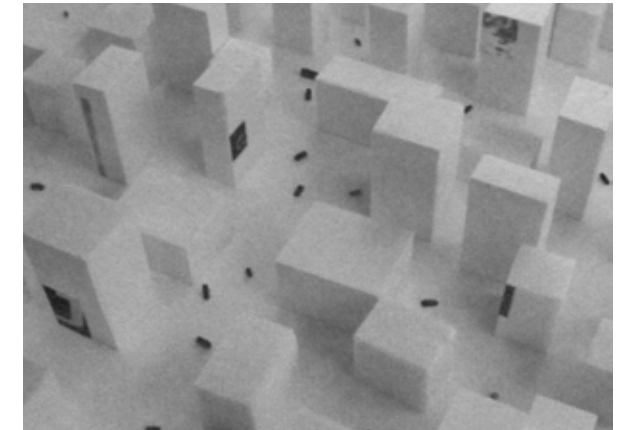
*MODELLO 2: La strada comincia ad essere completamente occupata da attività commerciali, la dimensione è impatto. La densità comincia ad aumentare verticalmente; questo permette una maggiore superficie di facciata sulle vie principali di circolazione, utilizzate per collocare cartelli che cercano di attirare l'attenzione di pedoni e automobilisti.*

MODELO 3: Con la incorporación de tecnología, como las pantallas y las proyecciones se abandona la jerarquía antes planteada. Esto permite menor superficie, mayor impacto, mayor atención y más información. Los grandes indicadores utilizados anteriormente son inertes y estáticos, mientras que las pantallas son ágiles y dinámicas. De esta manera, la jerarquía física, como medio para organizar una ciudad deja de tener importancia.



*MODELLO 3: Con l'incorporarsi della tecnologia, come quella degli schermi e delle proiezioni, si abbandona la gerarchia definita in precedenza. Ciò permette minore superficie, maggior impatto, maggiore attenzione e più informazione. I grandi indicatori utilizzati anteriormente sono inerti e statici, mentre gli schermi sono agili e dinamici. In questo modo la gerarchia fisica, come mezzo per organizzare una città, perde la sua importanza.*

MODELO 4: El concepto de calle pierde completamente su relevancia. Con el sistema de posicionamiento no se necesitan las señalizaciones, y la posibilidad de movimiento no es en relación a la infraestructura sino libremente por los distintos espacios de la ciudad – sin perderse- determinan el valor del terreno según la accesibilidad (aparcamiento y transporte público) y la agrupación alrededor de lo que los proyectistas llaman 'buenas zonas'.



*MODELLO 4: Il concetto di strada perde completamente la sua rilevanza. Con il sistema di posizionamento non c'è bisogno di segnali stradali e la possibilità di movimento non è in relazione all'infrastruttura ma è invece libera nei diversi spazi della città, senza la possibilità di perdersi. Si determina il valore del terreno secondo l'accessibilità (parcheggio e trasporto pubblico) e del raggruppamento attorno a quello che i progettisti chiamano 'buone zone'.*

## Seattle Public Library. Rem Koolhaas + OMA Office of Metropolitan Architecture

Come catalizzatore urbano

*Sembrirebbe quindi che se la città cambia costantemente, anche la relazione degli abitanti con i diversi spazi della città dovrebbe essere in continuo cambiamento. Com'è possibile ciò? Uno dei principali cambiamenti che si è creato nella forma di concepire l'architettura negli ultimi tempi è stato quello di realizzare edifici con programmi aperti, ossia spazi puntuali dove si generano molteplici attività interrelazionate tra loro, con l'obiettivo di generare edifici più flessibili, che ciascuno possa usufruirne secondo le proprie necessità e che offrano quindi una risposta al cambio.*

*Fin dalla sua inaugurazione la Biblioteca Pubblica di Seattle ha determinato un impatto importante sulla città come catalizzatore urbano che ridefinisce e attiva il proprio contesto. Costituisce inoltre un caso paradigmatico in riferimento all'innovazione del programma, che offre nuove possibilità di creare spazio pubblico. Negli ultimi decenni è sorta una grande quantità di mezzi d'informazione che hanno acquisito un sempre maggiore terreno di credibilità e pertanto sono oggetto di un consumo sempre più esteso; inizialmente questi mezzi d'informazione furono considerati come una minaccia per la biblioteca pubblica e per il libro come elemento analogico.*

*In Seattle non è stato così, Rem Koolhaas prende i progressi tecnologici e i nuovi mezzi e li trasforma in una potenzialità, permettendo di generare un'interazione più dinamica con l'utente per avvicinarlo finalmente al libro: ci si mantiene fedeli alla parola scritta, l'edificio al suo interno utilizza la tecnologia per aumentare e facilitare l'integrità, diffusione e accessibilità.*

*L'edificio è il risultato della somma di parti, dove gli spazi residuali restanti tra queste si utilizzano come appoggio delle funzioni che si sviluppano dentro l'edificio; in questo modo il complesso è percepito come una serie di volumi impilati e dislocati uno rispetto all'altro, con un involucro che permette di dare una risposta efficiente ad ogni faccia dell'edificio, secondo il suo contesto immediato e delle attività che si svolgono al suo interno.*

Cliente: The Seattle Public Library. Inaguración: 23.05.2004. Presupuesto: 111.9 millones USD. Programa: 38.300 m2 biblioteca central (33.700 m2 oficinas, sala lectura, almacén espiral, sala de mezclas, locales de reunión, sala de estar, sala de personal, colección infantil y auditorio; 4.600 m2 aparcamiento). Socios responsables: Rem Koolhaas y Joshua Ramus. Equipo de proyecto: Mark von Hof-Zogrotzki, Natasha Sandmeier, Meghan Corwin, Bjarke Ingels, Carol Patterson, Dan Wood. Colaboradores: K. Colcheung, R. Doherty, S. Gibson, A. Little, J. McMorrow, K. Orff, B. Schenk, S. Simon, A. Sutor, V. Willocks con F. Clausel, T. Dubuisson, C. van Duijn, E. Ela, A. Geren, E. Jurgens, A. Lassila, H. Peer, J. Costa Ribeiro, K. Skoogh, S. Waeltli, L. Weil. Arquitectos asociados: LMN Architects – John Nesholm (socio responsable). Robert Zimmer y Sam Miller (directores de proyecto). Tim Pfeiffer, Steven Del-Fraio, Mary y Anne Smith, Dave Matthews, Vern Cooley, Pragnesh Parikh (equipo de proyecto). C. Baxter, J. Brown, W. Stallings, P. Swanberg (colaboradores). Estructura: Arup London, Los Angeles / Magnusson Klemencic Associates. Instalaciones: Arup London, Los Angeles. Acústica: Michael Yantis Associates. Gráfica ambiental: Bruce Mau Design. Fachadas: Dewhurst Macfarlane & Partners. Interiores: OMA | LMN / Inside-Outside. Paisaje: Inside-Outside / Jones & Jones / Greenlee Nursery. Iluminación: Kugler Tillotson Associate.

Cliente: The Seattle Public Library. Inaguración: 23.05.2004. Presupuesto: 111.9 millones USD. Programa: 38.300 m2 biblioteca central (33.700 m2 oficinas, sala lectura, almacén espiral, sala de mezclas, locales de reunión, sala de estar, sala de personal, colección infantil y auditorio; 4.600 m2 aparcamiento). Socios responsables: Rem Koolhaas y Joshua Ramus. Equipo de proyecto: Mark von Hof-Zogrotzki, Natasha Sandmeier, Meghan Corwin, Bjarke Ingels, Carol Patterson, Dan Wood. Colaboradores: K. Colcheung, R. Doherty, S. Gibson, A. Little, J. McMorrow, K. Orff, B. Schenk, S. Simon, A. Sutor, V. Willocks con F. Clausel, T. Dubuisson, C. van Duijn, E. Ela, A. Geren, E. Jurgens, A. Lassila, H. Peer, J. Costa Ribeiro, K. Skoogh, S. Waeltli, L. Weil. Arquitectos asociados: LMN Architects – John Nesholm (socio responsable). Robert Zimmer y Sam Miller (directores de proyecto). Tim Pfeiffer, Steven Del-Fraio, Mary y Anne Smith, Dave Matthews, Vern Cooley, Pragnesh Parikh (equipo de proyecto). C. Baxter, J. Brown, W. Stallings, P. Swanberg (colaboradores). Estructura: Arup London, Los Angeles / Magnusson Klemencic Associates. Instalaciones: Arup London, Los Angeles. Acústica: Michael Yantis Associates. Gráfica ambiental: Bruce Mau Design. Fachadas: Dewhurst Macfarlane & Partners. Interiores: OMA | LMN / Inside-Outside. Paisaje: Inside-Outside / Jones & Jones / Greenlee Nursery. Iluminación: Kugler Tillotson Associate.

## Seattle Public Library. Rem Koolhaas + OMA / Office of Metropolitan Architecture

Como catalizador urbano

Pareciera entonces que si la ciudad cambia constantemente, la relación de los habitantes con los distintos espacios de la ciudad también debería estar en continuo cambio. Cómo es esto posible? Uno de los principales cambios que se fue gestando en la forma de concebir a la arquitectura en el último tiempo fue la realización de edificios con programas abiertos, es decir, espacios puntuales donde se generan múltiples actividades, interrelacionadas entre sí, con el objetivo de generar edificios más flexibles, que cada uno pueda usarlos a su medida, y den respuesta entonces al cambio.

Desde su inauguración la Biblioteca Pública de Seattle ha causado un importante impacto en la ciudad como catalizador urbano que redefine y activa su contexto. Resulta ser además, un caso paradigmático en cuanto a la innovación programática que ofrece nuevas posibilidades para crear espacio público.

En las últimas décadas han ido surgiendo gran cantidad de medios de información que han adquirido cada vez mayor terreno de credibilidad y por ende cada vez tienen mayor consumo, originariamente estos medios de información se vieron como una amenaza para la biblioteca pública y para el libro como elemento analógico.

En Seattle no es así, Rem Koolhaas toma los avances tecnológicos y los nuevos medios y los transforma en una potencialidad, que permitan generar una interacción con el usuario más dinámica para acercarlo finalmente al libro: se sigue siendo fiel a la palabra escrita, el edificio en su interior utiliza la tecnología para aumentar y facilitar la integridad, difusión y accesibilidad.

El edificio resulta como la suma de partes donde los espacios residuales que quedan entre ellas se utilizan como apoyo de las funciones que se desarrollan dentro del edificio, de esta manera el conjunto se ve como una serie de volúmenes apilados desplazados unos de otros con una envolvente que permite dar una eficiente respuesta a cada cara del edificio según su contexto inmediato y las actividades que se desarrollan en su interior.

Esta idea de la suma de partes que apiladas conforman la morfología del edificio es también su forma de concepción: una serie de ideas y mundos que se ven en su interior y que forman una unidad desde el exterior.

### FLEXIBILIDAD >

Pareciera que en las bibliotecas recientemente construidas la flexibilidad se expresa a través de la organización de distintas plantas en las cuales se realizan prácticamente todas las actividades que podrían realizarse en la biblioteca en su totalidad; es decir,



Questa idea della somma delle parti che disposte una sopra l'altra conformano la morfologia dell'edificio corrisponde anche la sua forma di concezione: una serie di idee e mondi che si vedono al suo interno e che formano un'unità dall'esterno.

#### FLESSIBILITÀ

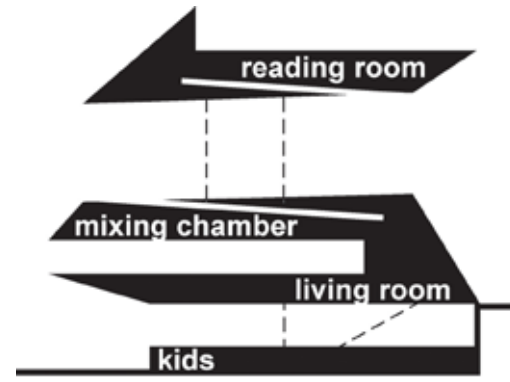
Sembrerebbe che nelle biblioteche recentemente costruite la flessibilità si esprime attraverso l'organizzazione di diversi livelli nei quali si realizzano in sostanza tutte le attività che potrebbero realizzarsi nella biblioteca nella sua totalità: vale a dire, il programma non è diviso ma convive invece negli spazi in cui si sviluppano usi differenti. Nel caso della biblioteca di Seattle la strategia è completamente distinta: l'edificio si divide in diversi compartimenti spaziali che sono attrezzati per attività specifiche; la flessibilità esiste all'interno di ogni sezione dell'edificio senza compromettere il resto dei compartimenti. Per poter generare questa strategia si deve prima ridefinire deliberatamente l'uso degli spazi, riassegnando compartimenti a nuovi programmi. In questo modo nessuno degli spazi compromette gli altri e in ognuno di loro si svolgono attività specifiche, ottenendo nella totalità dell'edificio tutti gli usi necessari pero senza che uno pregiudichi lo sviluppo dell'altro, ognuno possiede il proprio spazio determinato, il proprio equipaggiamento e gli utenti fruiscono di una forma chiara per identificare dove si realizza ciascuna attività particolare.

#### COMPRESIONE

Il fatto che i contenuti di tutta una biblioteca, tutta la sua informazione, possa essere contenuta in un chip ci permette di ripensare alla presenza della carta: invece di eliminarla, ci permette di pensare quali altre forme di immagazzinare informazione permettono di organizzare meglio lo spazio destinato ai libri reali, altre forme di lettura e la migliore organizzazione dello spazio dei libri permettono incluso aumentare il protagonismo del libro reale.

#### RUOLO SOCIALE

Oggi la biblioteca ha smesso di essere un semplice spazio di lettura per cominciare ad assumere una serie di responsabilità sociali; Koolhaas ha invaso la biblioteca con numerosi programmi che non mettono però in pericolo il predominio del libro. A Seattle sono inclusi questi nuovi programmi e tutte le funzioni annesse che via via sono sorte e in linea di massima le contempla fin dal momento della sua concezione, riuscendo a generare un'integrazione delle parti senza percepirle invece come parassiti che hanno invaso e debilitato l'organismo principale.



#### COMPRESIÓN >

el programa no está dividido, sino que convive en los espacios donde se desarrollan distintos usos. En el caso de la biblioteca de Seattle, la estrategia es completamente distinta; el edificio se divide en varios compartimentos espaciales que son equipados para actividades específicas, la flexibilidad existe dentro de cada sección del edificio no comprometiendo al resto de los compartimentos. Para poder generar esta estrategia se debe primero redefinir deliberadamente el uso de los espacios, redestinando compartimentos a nuevos programas. De esta manera ninguno de los espacios compromete a otro y en cada uno de ellos se desarrollan actividades específicas, obteniendo en la totalidad del edificio todos los usos necesarios pero sin que uno perjudique el desarrollo del otro, cada uno tiene su espacio determinado, su equipamiento y los usuarios tienen una clara forma de identificar donde se desarrolla cada actividad en particular.

El hecho de que los contenidos de toda una biblioteca, toda su información, pueda contenerse en un chip nos permite volver a pensar sobre la presencia del papel: lejos de eliminarlo, permite pensar que otras formas de almacenar información posibilitan organizar mejor el espacio destinado a los libros reales, otras formas de lectura y la mejor organización del espacio de los libros permiten incluso incrementar el protagonismo del libro real.

#### PAPEL SOCIAL >

En la actualidad la biblioteca ha dejado de ser un simple espacio de lectura para comenzar a tener una serie de responsabilidades sociales, Koolhaas ha invadido a la biblioteca con numerosos programas, pero que no ponen en peligro el predominio del libro. En Seattle se alberga estos nuevos programas y todas las funciones anexas que han ido surgiendo, y principalmente las contempla desde el momento de su concepción, logrando generar una integración de las partes y no que se vean como parásitos que han ido invadiendo y debilitando al organismo principal.

#### NUEVAS IGUALDADES >

Hoy en día, los libros como protagonistas están obligados a compartir el escenario con otros medios que presentan un buen funcionamiento, dinamismo y tienen una gran capacidad de atracción por parte del público. Contrariamente a las predicciones de que estos nuevos medios representan el mayor enemigo de los libros, amenazando incluso con la muerte de su formato, en Seattle se han eliminado las modalidades que no tenían éxito en otros paradigmas y han utilizado a los nuevos medios como una forma de atraer el público y conducirlo hacia el libro de una manera más dinámica, fluida y divertida.





## NUOVE UGUUALIANZE

Attualmente i libri come protagonisti sono obbligati a condividere la scena con altre risorse che offrono un buon funzionamento, dinamismo e possiedono una grande capacità di attrazione sul pubblico. Contrariamente alle previsioni che questi nuovi mezzi rappresentino il maggior nemico dei libri, minacciando persino la morte di questo formato, a Seattle sono state eliminate le modalità che non avevano successo con altri paradigmi e sono state utilizzate le nuove risorse come una forma di attrarre il pubblico e condurlo verso il libro in una forma più dinamica, fluida e divertente.

## PIATTAFORME

Raggruppando elementi simili, si sono concettualizzati cinque gruppi di attività specializzate; questi cinque gruppi si sono materializzati come cinque piattaforme, ciascuna delle quali è un'entità programmatica architettonica concreta e definita, attrezzata specificatamente per un rendimento massimo e completamente specializzato.

Dato che ciascuna delle piattaforme raggruppa funzioni specifiche affini, possiedono dimensioni diverse, densità e opacità in relazione alle necessità di ogni programma architettonico per fornire la miglior risposta in relazione al proprio uso.

A sua volta, le piattaforme lasciano 'vuoti' gli spazi che appaiono tra le diverse entità architettoniche; questi sono trattati come 'spazi intermedi', di transizione tra le funzioni dove sostanzialmente si permette l'informazione, la ricerca e lo stimolo.

L'edificio è concettualmente un'opera unica di architettura; si propone di ridefinire la relazione tra usi e utente, incorporando elementi che sono sempre più abituali nella vita quotidiana.

Koolhaas converte questo progetto in un caso di studio per capire lo sviluppo della città e la relazione tra gli abitanti e i programmi di architettura.



## PIATTAFORME >

Agrupando elementos similares, se han generado conceptualmente cinco grupos de actividades especializadas, estos cinco grupos se materializaron como cinco plataformas, cada una de las cuales es una entidad programática arquitectónica concreta y definida, equipada específicamente para un rendimiento máximo y completamente especializado.

Dado que cada una de las plataformas agrupa funciones específicas afines, tienen distinto tamaño, densidad y opacidad de acuerdo a las necesidades de cada programa arquitectónico para dar la mejor respuesta en relación a su uso.

A su vez, las plataformas dejan 'vacíos' los espacios que aparecen entre las distintas entidades arquitectónicas, éstos se trabajan como 'espacios intermedios', de transición entre las funciones y básicamente donde se permite la información, la búsqueda y el estímulo.

El edificio es conceptualmente una pieza única de arquitectura; busca redefinir la relación entre usos y usuario, incorporando elementos que son cada vez más habituales en la vida cotidiana.

Koolhaas convierte a este proyecto en un caso de estudio para comprender el desarrollo de la ciudad y la relación entre los habitantes y los programas de arquitectura.



**Riprogettazione urbana di Almere**  
**(Paesi Bassi). Rem Koolhaas + OMA /**  
**Office of Metropolitan Architecture**  
Centro e periferia sovrapposti

*Incorporando i concetti esposti nel caso anteriore, si analizzerà a seguire l'esempio di una città che sorge tenendo conto delle zone di opportunità e potenzializzandole incorporando elementi che attualmente formano parte delle città ma che in molti casi si sono via via annessi a seconda delle necessità sorte nel trascorso del tempo e appaiono come organismi parassitari che non aiutano lo sviluppo sostenibile della città. In questo caso sono presi in considerazione come parte della città dal momento dalla sua concezione.*

*La città di Almere fu costruita conquistando terreno al mare ed è situata vicino ad Amsterdam. Vista la vicinanza con la suddetta città olandese, Almere è cresciuta rapidamente passando dai 47.000 abitanti del 1971 ai 170.000 attuali, i quali si prevede che diverranno 450.000 nei prossimi anni, fatto che collocherà questa nuova città come una della cinque città olandesi più popolate.*

*Lo studio di Rem Koolhaas si occupa di sviluppare il piano urbanistico della città, generando la sua crescita tenendo conto delle zone di opportunità.*

*In questo progetto si genera una crescita per layers, la città invece di espandersi orizzontalmente verso spazi non occupati, condensa il suo centro localizzando i distinti programmi proposti per strati, uno sopra l'altro.*

*La lettura è quella di due città una sopra e l'altra sotto. Lo strato inferiore ospita un grande parcheggio come funzione principale, tenendo conto che le automobili sono oggi uno degli elementi di principale conflitto nelle città, non solo per l'inquinamento che producono ma per la necessità che le città hanno avuto di espandere le proprie aree di parcheggio persino in luoghi dove non dovrebbero stare.*

*Si aggregano inoltre in questo livello della città strade, negozi e spazi pubblici come piazze e giardini.*

*Lo strato superiore è materializzato da una superficie curva che s'innalza ottenendo la massima altezza al centro e discende verso i bordi, uno dei quali è la costa, raggiungendo il livello*

Proyecto: Almere, plan general de reurbanización. Estado del proyecto: Concurso 1998. Finalización 2005. Cliente: Ayuntamiento de Almere. Presupuesto: 1.2 B (euros). Emplazamiento: Centro de una nueva ciudad con terreno ganado al mar. Programa: 1000 viviendas; comercio 53.000 m<sup>2</sup>; 4.300 plazas de aparcamiento; ocio 9.000 m<sup>2</sup>; teatro 8.000 m<sup>2</sup>; sala de conciertos 2.000 m<sup>2</sup>; biblioteca 8.000 m<sup>2</sup>; escuela de arte 7.000 m<sup>2</sup>; ampliación de un hospital de 32.000 m<sup>2</sup> y 600 plazas de aparcamiento; oficinas 130.000 m<sup>2</sup>; ampliación de la estación central de Almere; hotel de 100 habitaciones; frente marítimo de 1 km e infraestructura. Arquitecto principal: Rem Koolhaas. Director de proyecto: Floris Alkemade. Arquitecto del proyecto: Rob de Maat. Equipo de proyecto: Olga Aleksakova, Bina Bhattacharya, Bart Cardinaal, Kees van Casteren, Markus Detteling, Philip Koenen, Karen Shanski, Shohei Shiglatsu, Mark Watanabe.

Progetto: Almere, piano generale di riurbanizzazione. Stato del progetto: Concorso 1998. Completamento 2005. Committente: Comune di Almere. Importo dell'opera: 1.2 B (euro). Localizzazione: Centro di una nuova città con terreno conquistato al mare. Programma: 1000 alloggi; attività commerciali 53.000 m<sup>2</sup>; 4.300 posti auto; spazi per tempo libero 9.000 m<sup>2</sup>; teatro 8.000 m<sup>2</sup>; sala da concerto 2.000 m<sup>2</sup>; biblioteca 8.000 m<sup>2</sup>; scuola d'arte 7.000 m<sup>2</sup>; ampliamento di un ospedale di 32.000 m<sup>2</sup> e 600 posti auto; uffici 130.000 m<sup>2</sup>; ampliamento della stazione centrale di Almere; hotel di 100 camere; lungomare di 1 km e infrastruttura. Progettista principale: Rem Koolhaas. Direttore di progetto: Floris Alkemade. Architetto responsabile di progetto: Rob de Maat. Gruppo di progetto: Olga Aleksakova, Bina Bhattacharya, Bart Cardinaal, Kees van Casteren, Markus Detteling, Philip Koenen, Karen Shanski, Shohei Shiglatsu, Mark Watanabe.

Figure ground study  
public spaces



urban fabric



## Redesarrollo Urbano de Almere (Países Bajos). Rem Koolhaas + OMA / Office of Metropolitan Architecture

Centro y periferia solapados

Incorporando los conceptos planteados en el caso anterior, se analizará a continuación el ejemplo de una ciudad que surge teniendo en cuenta las zonas de oportunidad y potencializándolas incorporando elementos que actualmente forman parte de las ciudades pero en muchos casos se han ido anexando según las necesidades que fueron surgiendo en el transcurso del tiempo y resultan organismos parásitos que no ayudan al desarrollo sostenible de la ciudad. En este caso, son tenidos en cuenta como parte de la ciudad desde su concepción.

La ciudad de Almere fue construida ganando terreno al mar y está situada al lado de Amsterdam. Dada la cercanía con dicha ciudad holandesa, Almere creció rápidamente pasando de los 47.000 habitantes que tenía en 1971 a los 170.000 actuales, los cuales se prevén pasen a ser 450.000 en los próximos años, lo que posicionará a esta nueva ciudad como una de las cinco holandesas más pobladas.

El estudio de Rem Koolhaas es quien desarrolla el proyecto para el plan urbano de la ciudad, generando su crecimiento teniendo en cuenta las zonas de oportunidad.

En este proyecto se genera un crecimiento por layers, la ciudad en vez de expandirse horizontalmente hacia espacios no ocupados, condensa su centro ubicando los distintos programas propuestos por capas, una sobre otra.

Se lee como dos ciudades una encima y otra debajo. La capa inferior alberga un gran aparcamiento como función principal, teniendo en cuenta que los automóviles son uno de los principales conflictos en las ciudades hoy en día no sólo por la contaminación que producen sino por la necesidad que han tenido las ciudades de expandir sus áreas de estacionamiento incluso en lugares donde no deberían estar.

Se anexan también en este nivel de la ciudad calles, tiendas y espacios públicos como plazas y jardines.

La placa superior está materializada por una superficie curva que se eleva obteniendo su mayor altura en el centro y desciende hacia los bordes, uno de ellos la costa, alcanzando la cota del aparcamiento. Ambos mundos están articulados permitiendo la permeabilidad y sin condenar a la capa inferior a ser literalmente inferior.

La búsqueda reside en que las actividades limpias se desarrollen en la capa superior, con toda la infraestructura necesaria para desarrollar una ciudad con un espacio destinado a la interactividad pública entre ambos layers.

Los programas se basan en equipamientos esenciales para una ciudad: un núcleo cultural sólido conformado por museo, biblioteca y teatro, un núcleo comercial, con centros a pequeña, mediana y gran escala y sectores de ocio, esparcimiento e interacción ciudadana teniendo en cuenta las necesidades del mundo actual. Esto combinado con el fácil acceso tanto en



del parcheggio. Entrambi i mondi sono articolati permettendo la permeabilità e senza condannare lo strato inferiore ad essere inferiore in senso letterale.

La ricerca risiede nel fatto che le attività pulite si sviluppino nello strato superiore, con tutta l'infrastruttura necessaria per realizzare una città con uno spazio destinato all'interattività pubblica tra entrambi i layers.

I programmi si basano in attrezzature essenziali per una città: un nucleo culturale solido composto da museo, biblioteca e teatro, un nucleo commerciale con centri a piccola, media e grande scala e settori per il tempo libero, il divertimento e l'interazione cittadina tenendo conto delle necessità del mondo attuale. Tutto ciò associato al facile accesso sia in auto sia in treno e alla disponibilità di lotti liberi per la costruzione nel centro e in periferia sono i sostegni che permetteranno lo sviluppo di Almere.

La città cerca in questo caso di incorporare tutti quegli elementi che altre città hanno dovuto incorporare nel corso del tempo per adeguarsi alle necessità attuali.

L'idea di un'espansione progettata e controllata e non come una macchia che si disperde nella campagna man mano che la città ha necessità di crescere, dimostra l'intenzione dello studio OMA di generare una città che sovrapponga le diverse attività senza la necessità di spostarne altre verso la periferia e dover scegliere con quali occupare il centro.

Almere cerca di risolvere le necessità attuali degli abitanti prendendo come punto di partenza gli elementi critici delle urbanizzazioni attuali, generando a partire da questi delle potenzialità per ottenere uno sviluppo conciso ed efficiente per i propri abitanti.

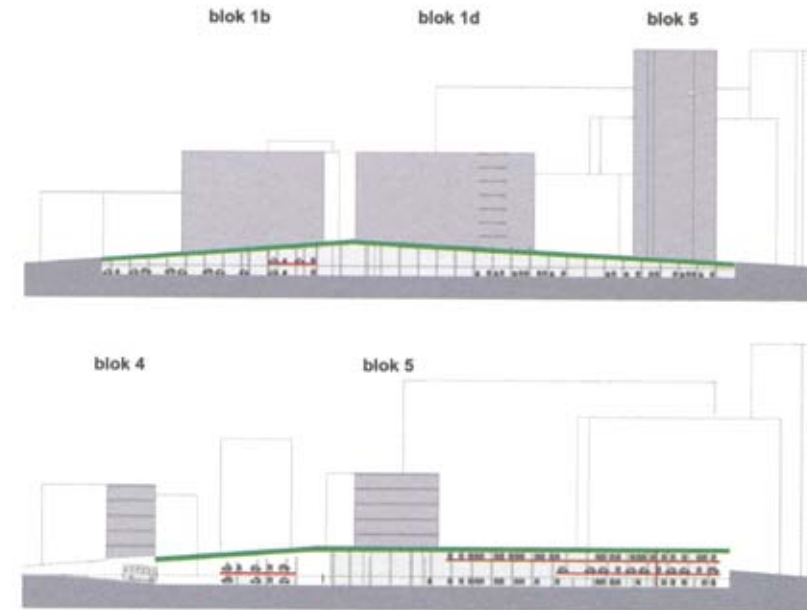


automóvil como en tren y la disponibilidad de solares libres para la construcción en el centro y en la periferia son los pilares que permitirán el desarrollo de Almere.

La ciudad busca en este caso incorporar todos aquellos elementos que otras ciudades han ido debiendo incorporar para adecuarse a las necesidades actuales.

La idea de una expansión proyectada y controlada y no como una mancha que se dispersa por el campo a medida que la ciudad necesita crecer, demuestra la intención del estudio OMA de generar una ciudad que solape las distintas actividades sin la necesidad de desplazar otras actividades hacia la periferia y tener que elegir con cuales ocupar el centro.

Almere busca resolver las necesidades actuales de los habitantes tomando como punto de partida los elementos críticos de las urbanizaciones actuales generando a partir de ellos potencialidades para lograr un desarrollo conciso y eficiente para sus habitantes.



## L'urbanizzazione del mondo

L'analisi politica, economica e sociale delle nostre città

*A partire dalla metà del Ventesimo Secolo è cominciato un processo di alta concentrazione demografica nelle città. Nel 1950 esistevano solo due città con più di dieci milioni di abitanti e oggi ve ne sono più di venti. Siamo passati poi da grandi città in paesi industrializzati, quelli che oggi potremmo chiamare del primo mondo, ad avere la maggior parte delle città più popolate nei paesi in via di sviluppo.*

*Quasi due terzi delle popolazioni che vivono nelle grandi città appartengono a paesi del terzo mondo; con una forte tendenza a che questo fenomeno continui a incrementarsi, ci si aspetta che per il 2030 l'80% della popolazione urbana abiti in città di paesi del terzo mondo.*

*Questa concentrazione urbana che comincia dal 1950 è accompagnata dai processi d'industrializzazione, che richiedono una grande quantità di manodopera nelle fabbriche. I salari più alti pagati nelle città rispetto al salario rurale sono stati il motivo principale che dell'esodo e la migrazione urbana. Con il crescere della popolazione delle città si necessitano nuove costruzioni, più opere d'infrastruttura e servizi: la città cresce e per generare questa crescita serve manodopera, così si genera un circolo vizioso per cui la nuova popolazione stimola nuovi lavori e nuove possibilità e questo genera maggior migrazione. Così come la popolazione urbana comincia a crescere, crescono anche i limiti delle città, come nel caso di New York la cui frontiera prima del 1898 si riduceva unicamente a quello che oggi conosciamo come Manhattan, e in quell'anno si determinò che questo limite si estendesse per includere Brooklyn, The Bronx, Queens e altre aree vicine. Allo stesso modo il Parlamento di Londra incrementò l'area urbana in un raggio di 26 km dal centro, aggregando alla città quasi 1600 km<sup>2</sup>; e nel caso di Shanghai, tra il 1986 e 1998 aumentò la sua area urbana da 375 a 3200 km<sup>2</sup>, cioè in dodici anni la città è cresciuta più di otto volte.*

*Così sono cresciute a metà del 1900 le grandi città di quei paesi*

## La urbanización del mundo

El análisis político, económico y social de nuestras ciudades



A partir de mediados del Siglo XX comenzó un proceso de alta concentración poblacional en las ciudades. En 1950 sólo había dos ciudades con más de diez millones de habitantes y hoy en día hay más de veinte. Pasamos además, de grandes ciudades en países industrializados, aquellos que hoy podríamos llamar del primer mundo; a tener la mayor parte de las ciudades más pobladas en los países en vías de desarrollo.

Casi dos tercios de las poblaciones que viven en las grandes ciudades pertenecen a países del tercer mundo; con una fuerte tendencia a que esto incluso se siga incrementando, se espera que para el 2030 el 80% de la población de las ciudades habite en ciudades en países tercermundistas.

che si erano industrializzati. A metà degli anni Settanta però comincia un nuovo processo nell'economia mondiale basato su un forte miglioramento delle comunicazioni e dei mezzi di trasporto. La globalizzazione ha comportato diversi effetti sulle città, a seconda che si trovino in paesi in via di sviluppo o in paesi industrializzati.

Da una parte, in quelle città del primo mondo è cominciato un processo inverso a quello che si era realizzato fino a quel momento: si genera la deindustrializzazione della città, cosicché solo una percentuale tra il 7% e il 9% della popolazione di città come New York o Londra realizza attività relazionate con l'industria o la costruzione, essendo il resto attività di servizi - fondamentalmente finanziari - alberghiere, trasporto, governo, commercio, ecc.

Le città nei paesi in via di sviluppo invece hanno dovuto ricevere le industrie espulse dalle città dei paesi del primo mondo, generando un processo di crescita demografica simile a quello del 1950 nelle città originalmente industriali.

Il caso più rappresentativo di questo processo è quello della Cina: nel 1970 più dell'80% della popolazione viveva in zone rurali; attualmente il 40% della popolazione del paese vive in città e si stima che questa percentuale arriverà al 50% in meno di 10 anni. Inoltre, nel caso specifico di Shangai, il 37% della popolazione si dedica all'industria e alla costruzione, in contrapposizione ai casi di New York e Londra menzionati in precedenza.

Inoltre ora non solo dobbiamo tener conto della crescita demografica delle città in sé; al di là dello spazio fisico che possano occupare e della densità di popolazione che possiedano, le città sono cresciute nel loro ambito d'influenza oltrepassando il loro limite politico o quello fisico. I progressi tecnologici e il miglioramento dei mezzi di trasporto permettono oggi di parlare di regioni urbane che agglomerano città: un'importante rete di centinaia di milioni di abitanti.

Di queste regioni, la più importante attualmente è quella del Nordest Asiatico che agglomera più di 300 milioni di abitanti, forniti fondamentalmente dalle grandi città giapponesi come Tokio, Osaka-Nagoya, la zona costiera di Cina, Corea e Taiwan. La seconda regione è quella del continente europeo, dove si concentrano 260 milioni di abitanti essenzialmente nelle città dei Paesi Bassi, la Grande Londra e l'asse Milano - Torino - Roma, in Italia. Infine, troviamo in America settentrionale concentrazioni come Boston - Washington, Chicago - Pittsburg, San Francisco - Los Angeles e altre minori che apportano più di 210 milioni di abitanti.

In questi ultimi trent'anni il concetto di urbanizzazione si è inevitabilmente modificato a partire dalla globalizzazione e dal capitalismo urbano industriale, il grande cambiamento prodottosi e l'imminente migrazione rurale ha fatto in modo che

Esta concentración urbana que comienza a partir de 1950 va de la mano de los procesos de industrialización, donde se requiere gran cantidad de mano de obra en las fábricas. Los salarios más altos que se pagaban en las ciudades en relación al salario rural fueron el principal motivo que generó el éxodo y la migración urbana. Al crecer la población de las ciudades se necesitan nuevas construcciones, más obras de infraestructura y servicios: la ciudad crece y para generar este crecimiento se necesita mano de obra, así se genera un círculo por el cual la nueva población impulsa nuevos trabajos y nuevas posibilidades y esto genera mayor migración.

De la misma manera que la población urbana comienza a crecer, también los hacen los límites de las ciudades, como el caso de New York donde antes de 1898 su frontera se reducía únicamente a lo que hoy conocemos como Manhattan, y luego en ese año se determinó que ese límite se extendiera para incluir a Brooklyn, The Bronx, Queens, y otras áreas cercanas. Así mismo, el Parlamento de Londres incrementó el área urbana en un radio de 26 km desde el centro, agregándole a la ciudad unos 1600 km<sup>2</sup>; y en el caso de Shangai, entre 1986 y 1998 extendió su área urbana de 375 a 3200 km<sup>2</sup>, es decir en doce años la ciudad creció más de ocho veces.

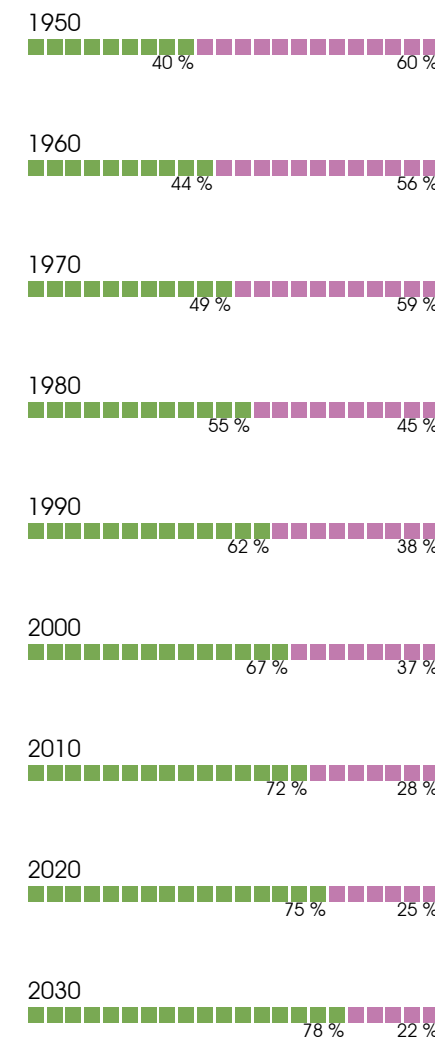
Así crecieron a mediados de 1900 las grandes ciudades de aquellos países que se habían industrializado. Pero a mediados de los '70 comienza un nuevo proceso en la economía mundial basado en una fuerte mejora de las comunicaciones y de los medios de transporte. La globalización trajo distintos efectos para las ciudades, dependiendo si se encuentran en países en vías de desarrollo o en países industrializados.

Por un lado, en aquellas ciudades del primer mundo se inició un proceso inverso al que se venía dando: se genera la desindustrialización de la ciudad, así en la actualidad solo entre el 7 y el 9% de la población de ciudades como New York o Londres, realizan actividades relacionadas a la industria o la construcción, siendo el resto actividades de servicios - fundamentalmente financieros- hotelería, transporte, gobierno, comercio, etc.

En cambio, las ciudades en los países en vías de desarrollo debieron recibir las industrias que fueron expulsadas de las ciudades de los países del primer mundo; generándose un proceso de crecimiento poblacional similar al de 1950 en las ciudades originalmente industriales.

El caso más representativo de este proceso es el de China, en 1970 más del 80% de la población vivía en zonas rurales, actualmente el 40% de la población del país vive en ciudades y se estima que este porcentaje llegará al 50% en menos de diez años. Donde además, en el caso específico de Shangai, el 37% de la población se dedica a la industria y a la construcción, en contraposición a los casos de New York y Londres mencionados anteriormente.

Actualmente además no sólo debemos tener en cuenta el crecimiento poblacional de



PAISES DESARROLLADOS  
PAISES EN VIAS DE DESARROLLO

> VER: DATOS CIUDADES



*fosse necessario un rapido adattamento delle città che hanno bisogno di contenere una sempre maggiore quantità di abitanti; in molti casi questo adattamento ha portato a prendere delle misure affrettate che unicamente risolvevano il problema a breve termine; le conseguenze sono attualmente visibili nei grandi centri urbani, principalmente quelli dei paesi in via di sviluppo che in seguito alla rapida espansione hanno copiato modelli urbani –ormai obsoleti- di paesi sviluppati; oggi dobbiamo ripensare la realtà urbana e adattarci alle nuove necessità della società non solo risolvendo la situazione attuale, ma prendendo anche delle misure a lungo termine che ci assicurino la futura adattabilità alle condizioni che verranno.*

*Non solo le variabili economiche però sono quelle che governano il futuro delle città, giacché intimamente relazionata con quello economico, anche l'aspetto politico è un fattore che deve essere considerato dato che contribuisce con le sue decisioni a determinare la forma e la velocità della crescita di ogni regione o città.*

*Gli Stati, mediante le loro politiche, possono favorire o ostacolare l'insediamento di nuove industrie che creano nuovi posti di lavoro attraverso i quali stimolano la crescita delle loro economie e delle loro città.*

*E' questo il caso della Cina, dove la strategia politica è consistita sostanzialmente nel mantenere il proprio tipo di cambio in termini assolutamente artificiali, trasformandosi in un paese con manodopera molto economica, e con un forte investimento in infrastrutture e servizi per le industrie; in questo modo si genera il fatto che produrre in questo paese sia estremamente redditizio. L'economia della Cina è cresciuta a passi da gigante grazie alla grande quantità d'industrie che negli ultimi anni hanno cominciato a produrre nel paese, collocandosi attualmente come la seconda economia a livello mondiale e si prevede che al continuare la sua crescita su questa linea, arriverebbe a superare gli Stati Uniti nei prossimi anni.*

*Anche le politiche urbane non sono uniformi in tutte le città: alcune, come nel caso di New York, hanno permesso e fomentato la costruzione in altezza, generandosi in questo modo una città con un'altissima densità demografica di approssimativamente 53.000 persone per km<sup>2</sup>; mentre nel caso di Londra è stata applicata una politica inversa, basata nella limitazione dell'altura edificabile secondo la zona, ottenendo una densità di popolazione tre volte minore di quella di New York, che è di 17.200 abitanti per km<sup>2</sup>.*

*Questo capitolo cerca di descrivere la situazione attuale per poter così capire le linee di sviluppo urbano; si cerca di fare un bilancio della mutevole condizione umana e in qualche modo una maniera di opporsi a una realtà che per momenti ci fa pensare che in molti casi le decisioni stanno mettendo in pericolo il futuro della civiltà.*

las ciudades en sí; más allá del espacio físico que ocupen y de la densidad de población que posean, las ciudades crecieron en su ambito de influencia excediendo su límite político o su límite físico. Los avances tecnológicos y el mejoramiento de los medios de transporte permiten hablar hoy en día de regiones urbanas que aglomeran ciudades: una importante red de cientos de millones de habitantes.

De estas regiones, la más importante actualmente es la del Noreste de Asia que aglomera mas de 300 millones de habitantes, aportados fundamentalmente por las grandes ciudades japonesas, como Tokio, Osaka – Nagoya, la zona costera de China, Corea y Taiwan. La segunda región es la del continente europeo, donde se concentran 260 millones de habitantes fundamentalmente en las ciudades de los Países Bajos, el gran Londres y el eje Milano -Torino - Roma, en Italia. Por ultimo, encontramos en Norte America concentraciones como Boston - Washington, Chicago - Pittsburg, San Francisco - Los Angeles, y otras menores que aportan mas de 210 millones de habitantes.

> VER: DATOS CIUDADES

En estos últimos treinta años el concepto de urbanización debió indefectiblemente modificarse a partir de la globalización y del capitalismo urbano industrial, el gran cambio que se produjo y la inminente migración rural generó que fuera necesaria una rápida adaptación de las ciudades que necesitaban albergar cada vez mayor cantidad de habitantes; en muchos casos, esta adaptación llevó a tomar medidas apresuradas que únicamente resolvían el problema a corto plazo, actualmente las consecuencias son visibles en los grandes centros urbanos, principalmente aquellos de los países en vías de desarrollo que debido a la rápida expansión copiaron modelos urbanos –ya caducos- de países desarrollados; hoy en día debemos replantearnos la realidad urbana y adaptarnos a las nuevas necesidades de la sociedad no únicamente resolviendo la situación actual, sino también tomando medidas a largo plazo que nos aseguren la futura adaptabilidad a las condiciones venideras.

Pero no únicamente las variables económicas son las que rigen el futuro de las ciudades, sino que también íntimamente relacionado con lo económico, el aspecto político es un factor que se debe tener en cuenta ya que contribuye con sus desiciones a determinar la forma y velocidad de crecimiento de cada región o ciudad.

Los Estados, mediante sus políticas pueden favorecer o entorpecer la radicación de nuevas industrias que crean nuevos puestos de trabajo a traves de los cuales estimulan el crecimiento de sus economías y de sus ciudades.

Tal es el caso de China, donde la estrategia política consistió en básicamente mantener su tipo de cambio en terminos absolutamente artificiales, convirtiéndose en un país con muy barata mano de obra, y con una fuerte inversión en infraestructura y servicios para las industrias, de

Per capire il cambiamento della città, si espone di seguito una serie di schede tecniche di alcune città che possiamo considerare come paradigmatiche. I dati presentati generano una comparazione rispetto ai diversi aspetti urbani, politici, economici e sociali caratteristici delle città analizzate e che in qualche modo descrivono l'identità particolare della città nell'attualità.

Considerando New York come la metropoli globale, rappresentante dell'America del primo mondo, Città del Messico al contrario appartenente al gruppo di paesi in via di sviluppo e nel caso dei paradigmi europei, Londra come la città verde e policentrica e Berlino come la città nuova, ricostruita dopo la guerra.

esta manera se genera que producir en este país sea sumamente rentable. La economía de China creció a pasos agigantados gracias a la gran cantidad de industrias que en los últimos años comenzaron a producir en el país, posicionándose actualmente como la segunda economía a nivel mundial y se proyecta que de seguir su crecimiento en esta línea, superaría a los Estados Unidos en los próximos años.

También las políticas urbanas no son uniformes en todas las ciudades, algunas como el caso de New York, permitieron y fomentaron la construcción en altura, generándose de esta manera una ciudad con una altísima densidad poblacional de aproximadamente 53.000 personas por km<sup>2</sup>; mientras que en el caso de Londres se aplicó una política inversa, basada en la limitación de la altura edificable según las zonas, obteniéndose una densidad poblacional tres veces menor que la de New York, siendo de 17.200 habitantes por km<sup>2</sup>.

Este capítulo busca describir la situación actual para así poder entender las líneas de desarrollo urbano; se intenta hacer un balance de la cambiante condición humana y de algún modo una manera de lidiar con una realidad que por momentos nos hace pensar que en muchos casos las decisiones están poniendo en riesgo el futuro de la civilización.

Para entender el cambio de la ciudad, se plantean a continuación una serie de fichas técnicas de algunas ciudades que podemos entender como paradigmáticas. Los datos presentados generan una comparación con respecto a diversos aspectos urbanos, políticos, económicos y sociales característicos de las ciudades analizadas y que de alguna manera describen la identidad particular de la ciudad en la actualidad.

Entendiendo a New York como la metrópolis global, representante de la América del primer mundo, Mexico D.F. por el contrario perteneciente al grupo de países en vías de desarrollo y en el caso de los paradigmas europeos, Londres como la ciudad verde y policéntrica y Berlín como la ciudad nueva, reconstruida tras la guerra.



'Berlin ist mehr ein Weltteil als eine Stadt'

'Berlín es más una parte del mundo que una ciudad'.

Johann Paul Friedrich Richte.

50% de las tierras ocupadas por edificios en el centro de Berlín fue destruido en 1940 por la Segunda Guerra Mundial.  
23% de las tierras ocupadas por edificios en 1940 fue destruido por planeamientos urbanos subsecuentes.  
56% de las tierras ocupadas por edificios en 2001 fueron construidos entre 1953 y 2001.

3.4 millones de residentes en Berlín.  
4.4 millones de residentes en el área metropolitana.  
78.5 años es la expectativa de vida.  
35.6% de espacios verdes.  
6% de la población de Berlín Este nació en el extranjero, comparada con el 18% en Berlín Oeste.  
3.810 personas por km<sup>2</sup> es la densidad de la ciudad.  
21.6% de empleados en el sector financiero y de servicios.  
35% de los viajes son realizados a pie o en bicicleta.  
El 19% de la población es desempleada.  
88% de las viviendas son rentadas.

*50% dei terreni occupati da edifici nel centro di Berlino è stato distrutto nel 1940 dalla Seconda Guerra Mondiale.  
23% dei terreni occupati da edifici nel 1940 è stato distrutto da pianificazioni urbanistiche susseguenti.  
56% dei terreni occupati da edifici nel 2001 sono stati costruiti tra 1953 e 2001.  
3.4 milioni di residenti a Berlino.  
4.4 milioni di residenti nell'area metropolitana.  
78.5 anni è l'aspettativa di vita.  
35.6% di spazi verdi.  
6% della popolazione di Berlino Est è nata all'estero, comparato con il 18% di Berlino Ovest.  
3.810 persone per km<sup>2</sup> è la densità della città.  
21.6% di impiegati nel settore finanziario e dei servizi.  
35% dei tragitti sono realizzati a piedi o in bicicletta.  
Il 19% della popolazione è disoccupato.  
88% degli alloggi è in affitto.*



'By seeing London, I have seen as much of  
life as the world can show.'

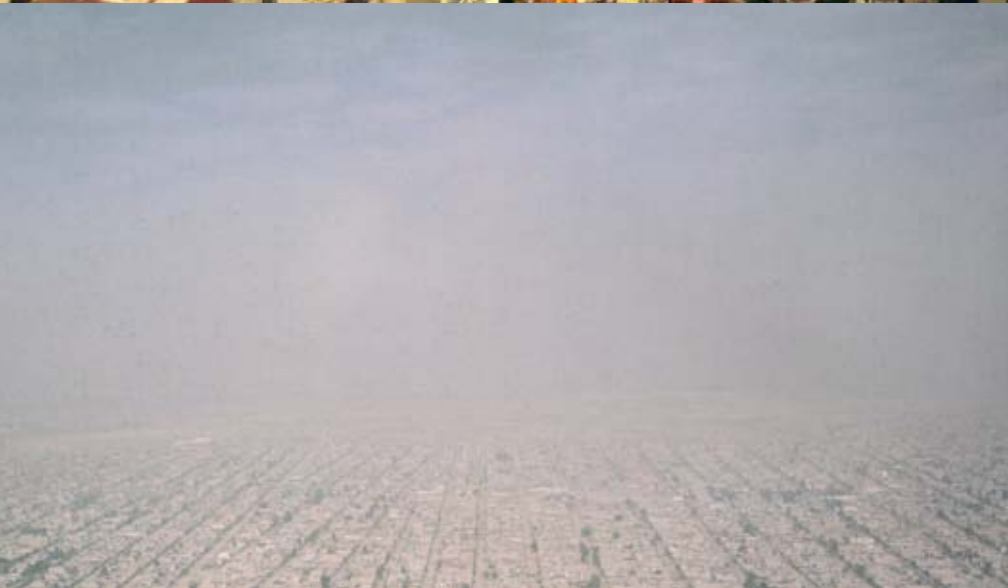
'Habiendo visto a Londres, he visto toda la  
vida que el mundo puede mostrar.'

Samuel Johnson.

38% de los  
nuevos  
residentes en  
1992 son nacidos  
en el extranjero  
40% son nacidos  
en el extranjero  
en 1997  
51% en 2001.

408 km de Metro.  
4 Libras es el costo de un  
viaje simple en el Metro.  
4.795 habitantes por km<sup>2</sup> es  
la densidad de habitantes en  
Londres.  
41% de las viviendas son  
rentadas.  
38% de espacios verdes.  
59% se incrementaron los viajes  
en bus desde 1985.  
91% de los empleos son en el  
sector de servicios.  
500.000 camaras de seguridad  
vigilan la ciudad.  
27% de la población nació en  
el exterior.

*38% dei nuovi residenti nel 1992 è nato all'estero.  
40% è nato all'estero nel 1997.  
51% nel 2001.  
408 km di Metro.  
4 Libbre è il costo di un viaggio di corsa semplice in Metro.  
4.795 abitanti per km<sup>2</sup> è la densità di abitanti a Londra.  
41% degli alloggi è in affitto.  
38% di spazi verdi.  
59% sono aumentati i tragitti in autobus dal 1985.  
91% degli impiegati è nel settore dei servizi.  
500.000 telecamere di sicurezza vigilano la città.  
27% della popolazione è nata all'estero.*



'De ninguna manera volveré a México,  
no soporto estar en un país más surrealista que mis pinturas'.

Salvador Dalí.

0.4 millones de personas vivían en el área metropolitana en 1900.

3.1 millones lo hacían en 1950  
19 millones viven en el área Metropolitana en el 2000.

El 60% de las construcciones esta hecha por el sector informal.  
397 automoviles cada 1000 personas.

8.7 millones de residentes en el Distrito Federal y 19 millones en el area Maetropolitana.

55% de viajes en minibus o taxis colectivos.

50.000 minibuses.

76% de la población de México viven en áreas urbanas.

25.000 vendedores ambulantes en las calles.

5.877 personas por km2 es la densidad en el DF.

200 km de Metro.

*0.4 milioni di persone vivevano nell'area metropolitana nel 1900.*

*3.1 milioni lo facevano nel 1950*

*19 milioni vivono nell'area Metropolitana nel 2000.*

*Il 60% delle costruzioni è realizzato dal settore informale.*

*397 automobili ogni 1000 persone.*

*8.7 milioni di residenti nel Distretto Federale e 19 milioni nell'area Metropolitana.*

*55% di tragitti in minibus o taxi collettivi.*

*50.000 minibus.*

*76% della popolazione del Messico vive in aree urbane.*

*25.000 venditori ambulanti nelle strade.*

*5.877 persone per km2 è la densità nel Distretto Federale.*

*200 km di Metro.*





'New York is the only real city - city.'

'Nueva York es la única ciudad - ciudad.'

Truman Capote.



29%  
trabajaba en  
industrias  
en 1964  
20% en 1980  
solo el 4%  
en 2005.

21 millones de residentes en el área metropolitana y 8 millones en NYC. 24.000 personas por km<sup>2</sup> es la densidad de Manhattan.

93% de los trabajos son en el sector de servicios.

55% usa el transporte público para ir al trabajo.

54% llegan a sus trabajos en menos de media hora.

68 billones de dolares se invirtieron en transporte desde 1982.

43.000.000 de visitantes en 2005.

23 billones de dolares fueron gastados por los visitantes en 2005.

65% de los residentes pertenecen a una minoría étnica.

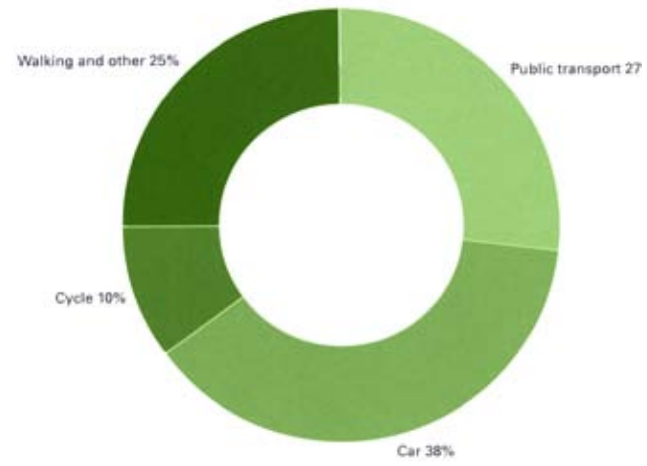
3.200.000 de inmigrantes.

19% de pobres.

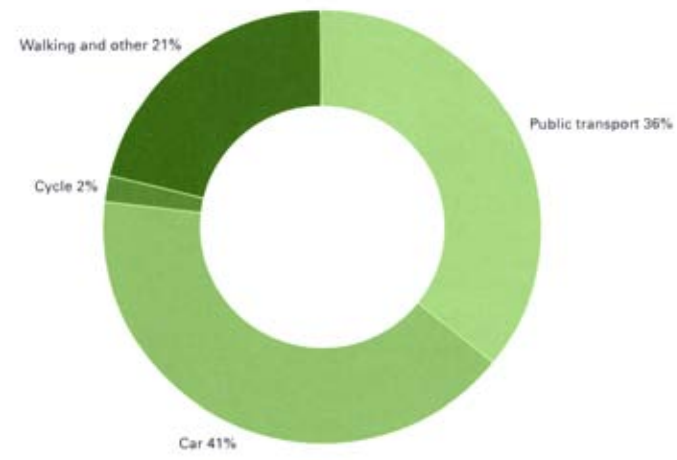
14% de espacios verdes.

29% lavorava in industrie nel 1964  
20% nel 1980  
solo il 4% nel 2005  
21 milioni di residenti nell'area metropolitana e 8 milioni in NYC.  
24.000 persone per km<sup>2</sup> è la densità di Manhattan.  
93% dei lavori è nel settore dei servizi.  
55% usa il trasporto pubblico per andare al lavoro.  
54% arriva al lavoro in meno di mezz'ora.  
68 bilioni di dollari sono stati investiti in trasporti dal 1982.  
43.000.000 di visitatori nel 2005.  
23 bilioni di dollari sono stati spesi dai visitatori nel 2005.  
65% dei residenti appartiene a una minoranza etnica.  
3.200.000 d'immigranti.  
19% di poveri.  
14% di spazi verdi.

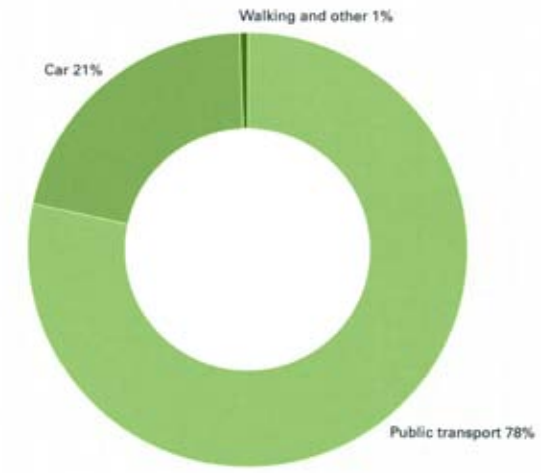
Como se mueve la gente



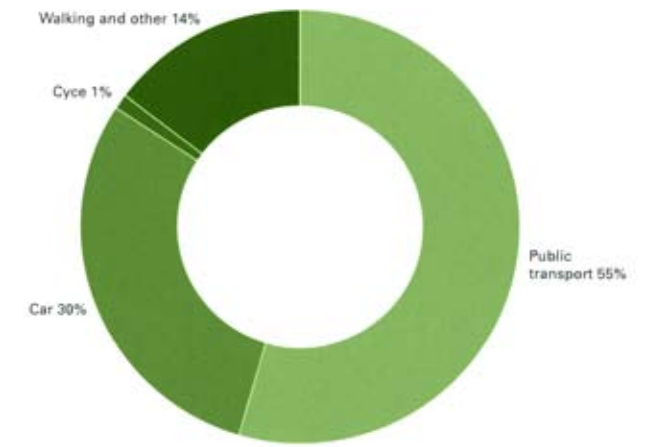
Berlin



Londres

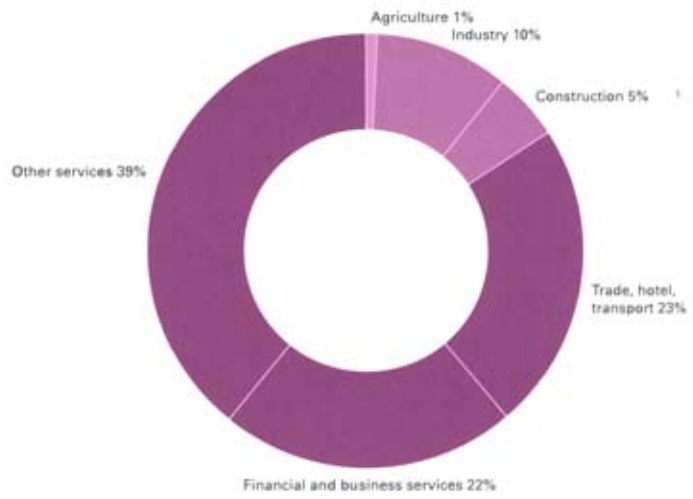


Mexico

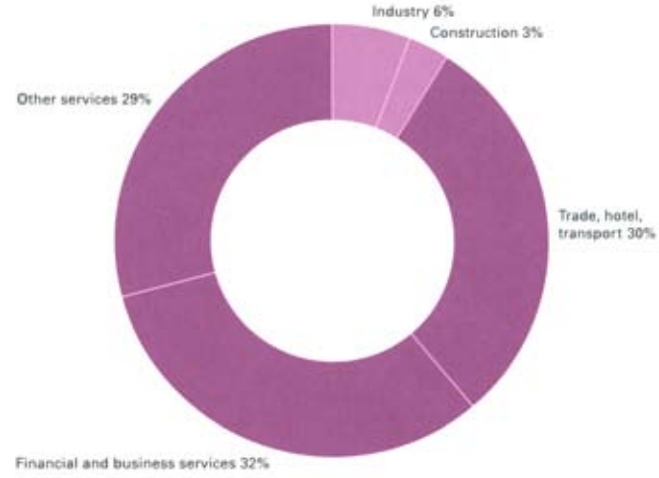


Nueva York

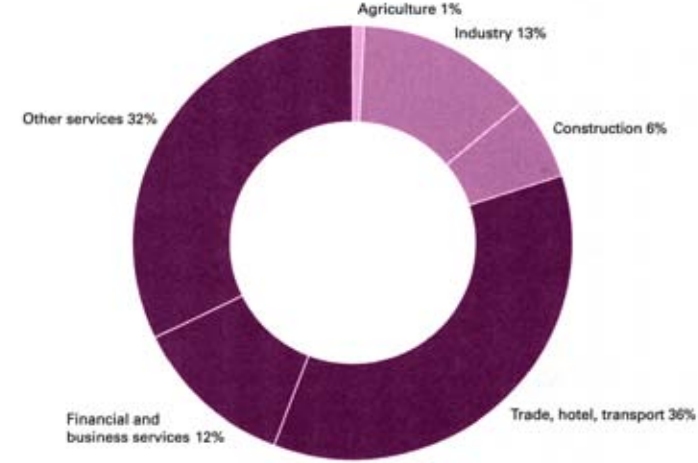
La economía de la ciudades



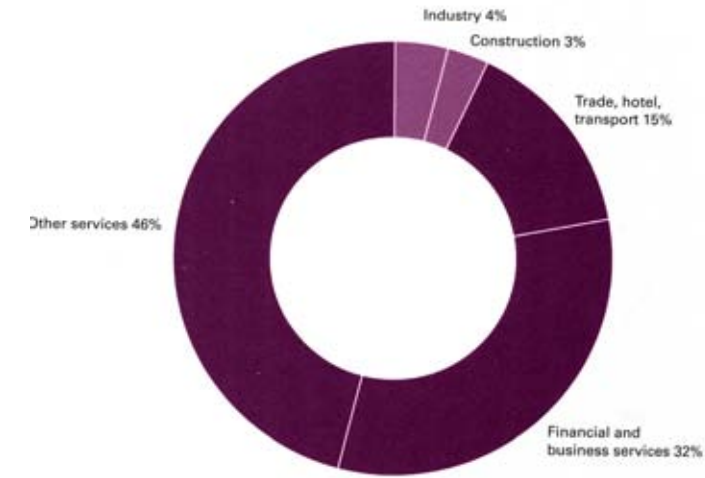
Berlin



Londres



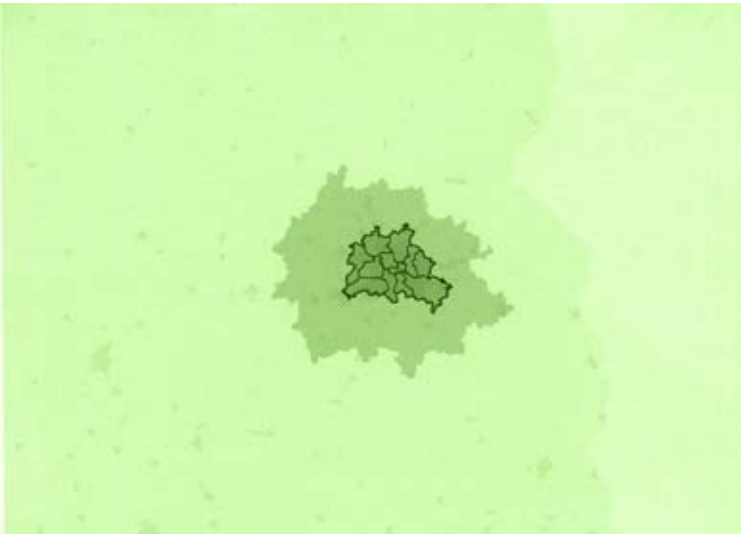
Mexico



Nueva York



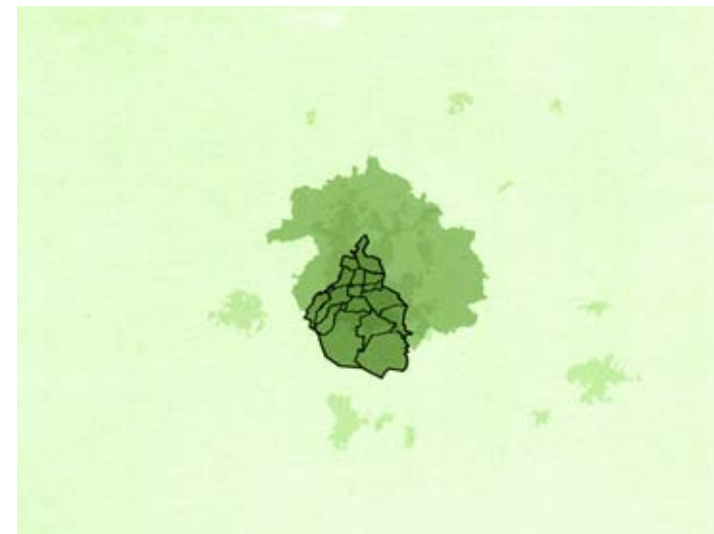
## Territorios Metropolitanos



Berlin



Londres



Mexico



Nueva York



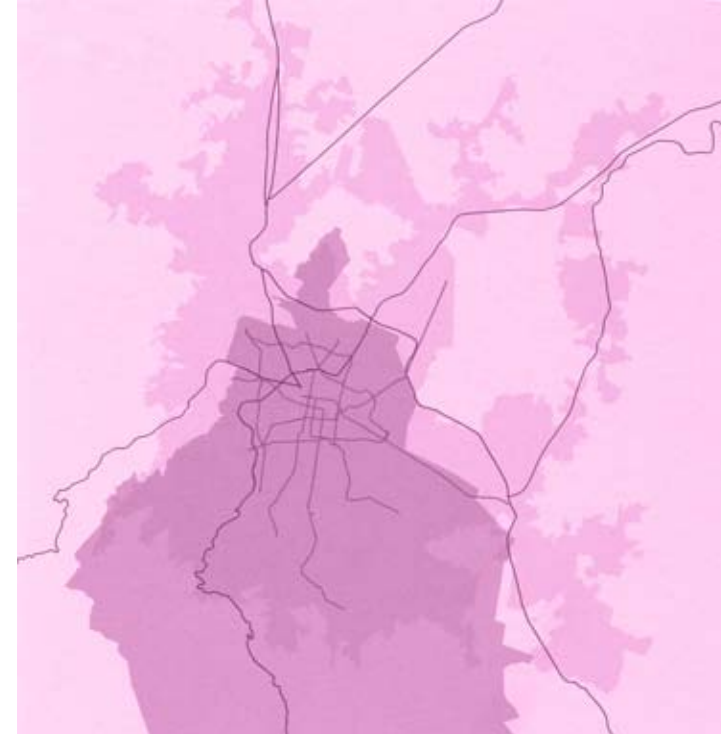
# Medios de Transporte



Berlin



Londres



Mexico



Nueva York

## UNDERGROUND/SUBWAY LENGTH

Berlin 144 km

## UNDERGROUND/SUBWAY LENGTH

London 408 km

## UNDERGROUND/SUBWAY LENGTH

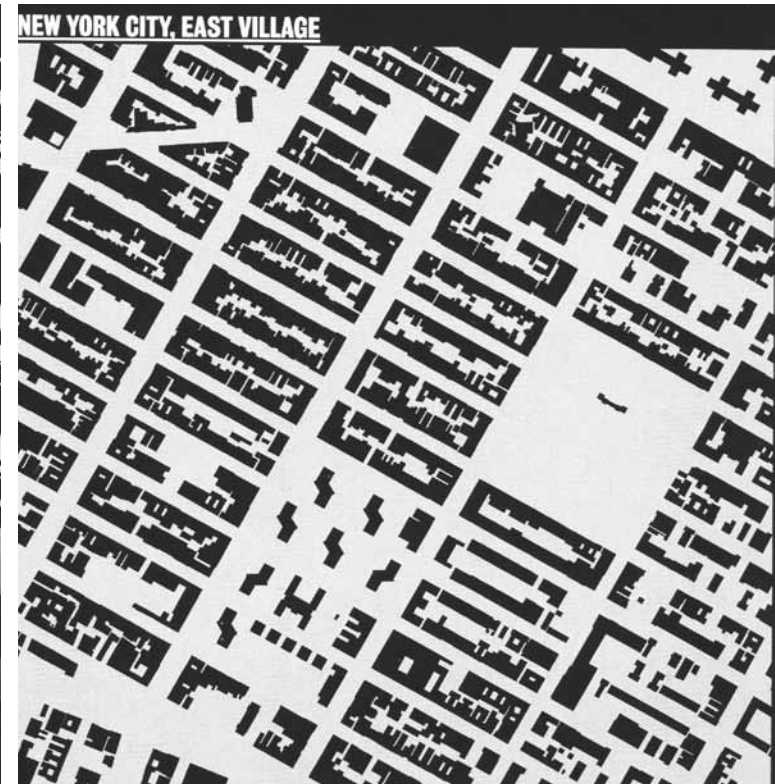
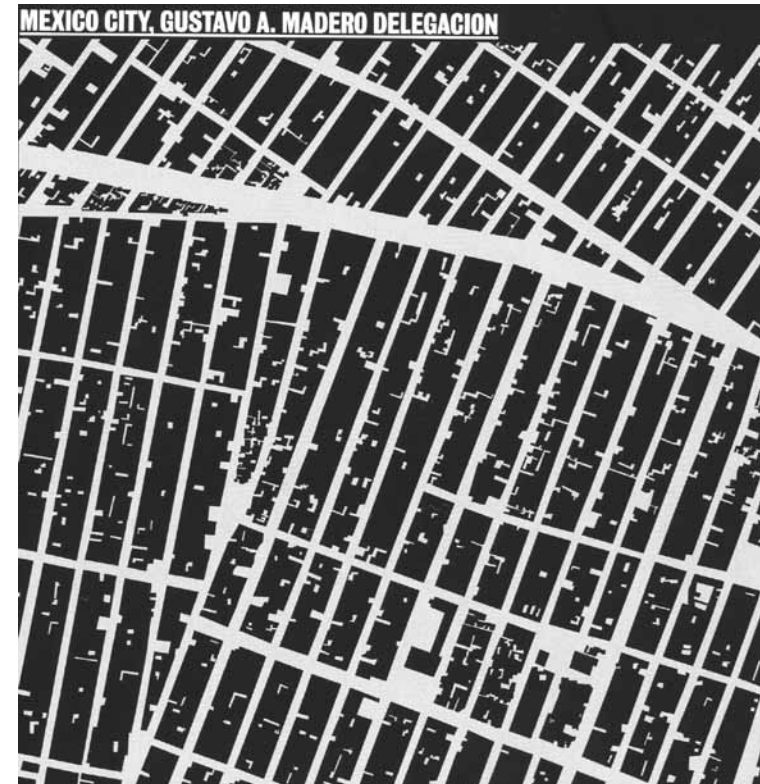
Mexico City 200 km

## UNDERGROUND/SUBWAY LENGTH

New York City 390 km



La forma de la ciudad

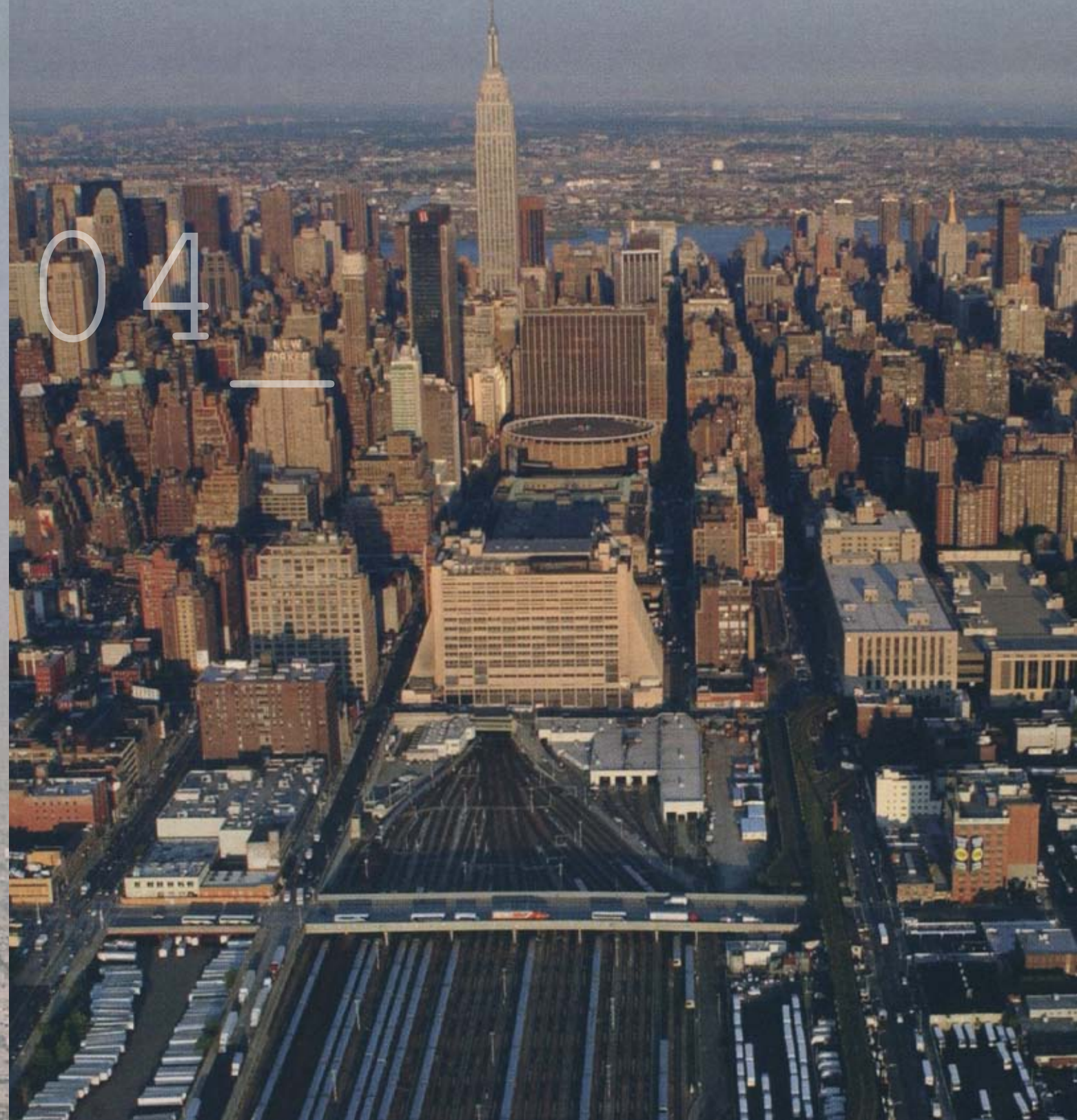
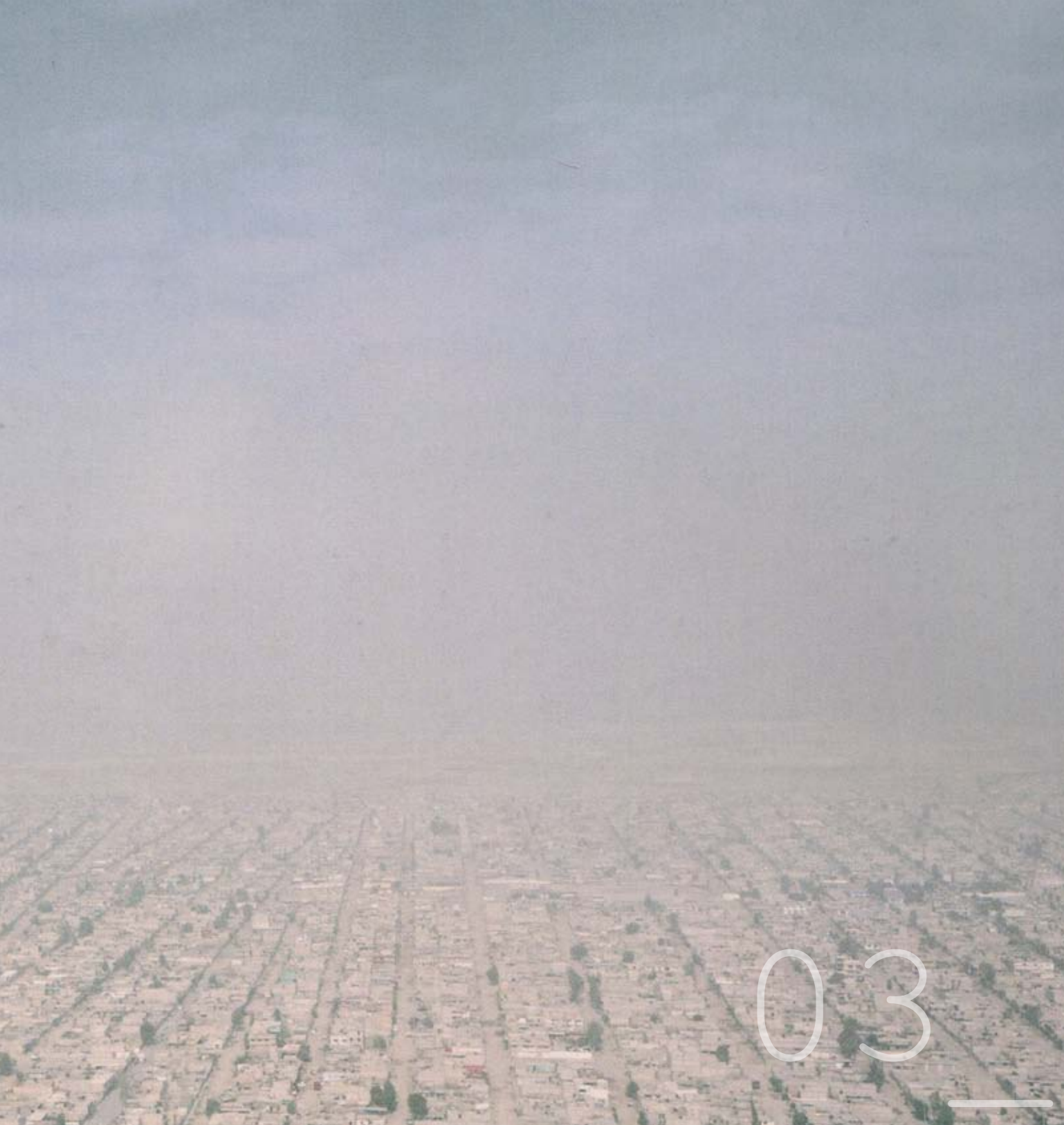




02

01







Current population  
in the city  
GIS-based



Current population in the  
metropolitan region



Central area density  
(people per km<sup>2</sup>)  
GIS-based



Projected growth  
2010–2025  
(people per hour)

	Current population in the city <small>GIS-based</small>	Current population in the metropolitan region	Central area density (people per km <sup>2</sup> ) <small>GIS-based</small>	Projected growth 2010–2025 (people per hour)
<b>MUMBAI</b>	<b>11,710,000</b>	<b>19,280,000</b> <small>2005</small>	<b>45,021</b>	<b>44</b> <small>2005</small>
<b>SÃO PAULO</b>	<b>10,400,000</b>	<b>19,220,000</b> <small>2007</small>	<b>10,376</b>	<b>11</b> <small>2005</small>
<b>ISTANBUL</b>	<b>12,700,000</b>	<b>12,700,000</b> <small>2008</small>	<b>20,128</b>	<b>12</b> <small>2005</small>
<b>NEW YORK</b>	<b>8,090,000</b>	<b>18,820,000</b> <small>2007</small>	<b>15,353</b>	<b>9</b> <small>2005</small>
<b>SHANGHAI</b>	<b>15,460,000</b>	<b>15,460,000</b> <small>2006</small>	<b>23,227</b>	<b>26</b> <small>2005</small>
<b>LONDON</b>	<b>7,560,000</b>	<b>7,560,000</b> <small>2007 Greater London</small>	<b>8,326</b>	<b>1</b> <small>2005</small>
<b>MEXICO CITY</b>	<b>8,580,000</b>	<b>19,240,000</b> <small>2005</small>	<b>12,880</b>	<b>10</b> <small>2005</small>
<b>JOHANNESBURG</b>	<b>3,230,000</b>	<b>3,890,000</b> <small>2007 Co.J Metro Municipality</small>	<b>2,203</b>	<b>3</b> <small>2005</small>
<b>BERLIN</b>	<b>3,330,000</b>	<b>4,300,000</b> <small>2002</small>	<b>6,683</b>	<b>0</b> <small>2005</small>



City as a percentage of national population



GDP per capita (US\$)



City as a percentage of national GDP



Average annual growth in GVA 1993-2010

City	City as a percentage of national population	GDP per capita (US\$)	City as a percentage of national GDP	Average annual growth in GVA 1993-2010
MUMBAI	0.9	\$1,871	2.9%	4.09%
SÃO PAULO	5.8	\$12,021	11.9%	1.73%
ISTANBUL	17.8	\$12,856	22.0%	1.80%
NEW YORK	2.8	\$55,693	3.3%	2.15%
SHANGHAI	1.0	\$8,237	5.0%	9.35%
LONDON	12.4	\$60,831	3.4%	2.19%
MEXICO CITY	8.4	\$18,321	21.5%	1.65%
JOHANNESBURG	8.1	\$9,229	14.8%	1.58%
BERLIN	4.2	\$34,017	3.4%	-0.10%



Percentage of the population under 20



Income inequality (measured by the GINI index)



Human Development Index



Murder rate (homicides per 100,000 inhabitants)

City	Percentage of the population under 20	Income inequality (measured by the GINI index)	Human Development Index	Murder rate (homicides per 100,000 inhabitants)
<b>MUMBAI</b>	<b>36.3</b> 2001	<b>.35</b> 2004	<b>.86</b> 2001	<b>3.0</b> 2005
<b>SÃO PAULO</b>	<b>31.0</b> 2010	<b>.61</b> 2005	<b>.88</b> 2000	<b>21.0</b> 2006
<b>ISTANBUL</b>	<b>32.1</b> 2009	<b>.43</b> 2003	<b>.90</b> 2000	<b>3.0</b> 2007
<b>NEW YORK</b>	<b>25.7</b> 2004	<b>.50</b> 2007 New York-Northern New Jersey-Long Island, NY-NJ-PA (MSA)	<b>.99</b> 2005	<b>6.3</b> 2003
<b>SHANGHAI</b>	<b>16.0</b> 2005	<b>.45</b> 2001	<b>.89</b> 2004	<b>1.4</b> 2005
<b>LONDON</b>	<b>23.8</b> 2005	<b>.32</b> 1995	<b>.98</b> 2006	<b>2.2</b> 2007
<b>MEXICO CITY</b>	<b>32.9</b> 2005	<b>.56</b> 2005	<b>.87</b> 2005	<b>13.2</b> 2007
<b>JOHANNESBURG</b>	<b>34.6</b> 2010	<b>.75</b> 2005	<b>.75</b> 2003	<b>15.7</b> 2007
<b>BERLIN</b>	<b>16.5</b> 2001	-	<b>.95</b> 2006	<b>1.2</b> 2007



Percentage of daily trips on foot or by cycle



Rail Network System Length (km)  
GIS-based



Metro ticket price in 2010 (US\$)  
2010



Car ownership rate (per 1,000 inhabitants)

City	Percentage of daily trips on foot or by cycle	Rail Network System Length (km)	Metro ticket price in 2010 (US\$)	Car ownership rate (per 1,000 inhabitants)
MUMBAI	56.3 2007	477	0.2	35.9 2006
SÃO PAULO	33.8 2007	275	1.6	368.0 2007
ISTANBUL	45.0 2008	163	1.0	138.5 2008
NEW YORK	11.2 2008	579	2.3	209.4 2008
SHANGHAI	54.4 2005	169	1.5	72.6 2006
LONDON	21.8 2008	1,393	7.1	344.7 2008
MEXICO CITY	N/A	353	0.2	360.0 2007
JOHANNESBURG	31.1 2004	581	-	205.7 2000 - Gauteng Province
BERLIN	15.3 2004	950	3.8	319.0 2008



Annual waste production  
(kg per capita)



Daily water consumption  
(litres per capita)



Annual electricity use  
(kWh per capita)



Annual CO<sub>2</sub> emissions  
(kg per capita)

	Annual waste production (kg per capita)	Daily water consumption (litres per capita)	Annual electricity use (kWh per capita)	Annual CO <sub>2</sub> emissions (kg per capita)
<b>MUMBAI</b>	<b>193</b> 2001	<b>90</b> 2005	<b>579</b> 2007 Maharashtra State	<b>371</b> 2000 Maharashtra State
<b>SÃO PAULO</b>	<b>504</b> 2007	<b>185</b>	<b>1,954</b> 2006	<b>1,123</b> 2003
<b>ISTANBUL</b>	<b>383</b> 2006	<b>155</b> 2008	<b>2,267</b> 2007	<b>2,720</b> 2005
<b>NEW YORK</b>	<b>529</b> 2005	<b>607</b> 2005	<b>6,603</b> 2007	<b>7,396</b> 2007
<b>SHANGHAI</b>	<b>343</b> 1999	<b>439</b> 2005	<b>6,357</b> 2005	<b>10,680</b> 2002
<b>LONDON</b>	<b>459</b> 2005	<b>324</b> 2005	<b>4,539</b> 2000	<b>5,599</b> 2005
<b>MEXICO CITY</b>	<b>228</b>	<b>343</b>	<b>-</b>	<b>5,862</b> 2000
<b>JOHANNESBURG</b>	<b>558</b> 2007	<b>378</b>	<b>3,388</b> 2007	<b>5,025</b> 2007
<b>BERLIN</b>	<b>497</b> 2007	<b>171</b> 2000	<b>3,880</b> 2005	<b>5,821</b> 2005

**“La gente construye la casa para vivir en ella y la gente  
funda la ciudad para salir de la casa y encontrarse  
con otros que también han salido de la suya.”**

**“La gente construye la casa para vivir en ella y la gente funda la ciudad para salir de la casa y encontrarse con otros que también han salido de la suya.”**

José Ortega y Gasset

## CONCLUSION

La ciudad actual se ha transformado en un complejo organismo y pasó a ser en las últimas décadas, el escenario principal para el desarrollo del hombre. Es donde actualmente viven la mayor parte de las personas, la vida urbana se ha ido incrementando a tal punto que las ciudades han excedido su capacidad para incorporarlas. Esta es la realidad actual, a esto nos enfrentamos. Las ciudades han debido crecer a escalas jamás pensadas, sus infraestructuras y sus servicios deben abastecer a cantidades de individuos para los que no han sido incluso proyectados; la capacidad habitacional de las mismas y la falta de puestos de trabajo han generado el colapso de muchas áreas urbanas en el mundo. Para esto, la única solución posible es adaptarnos al mismo ritmo que cambian nuestro mundo. Este cambio es inevitable, es una de las características fundamentales de la vida moderna; el hombre necesita adaptarse constantemente, y así también lo deben hacer los distintos organismos que en algún aspecto dependen de él e interactúan con él; las ciudades, sus espacios, sus edificios, su infraestructura, sus servicios, sus gobiernos, sus habitantes. El panorama mundial ha cambiado sustancialmente en los últimos años y no podemos entender a la

ciudad como un organismo autónomo, la ciudad es en definitiva una imagen del mundo actual, responde a sus parámetros y refleja sus movimientos. El mundo y las ciudades están en un proceso de continua mutación.

Cuando pensamos en el término de mutación urbana nos detenemos en su definición, ‘provocar una alteración en el material genético (...)’ no plantea únicamente un cambio de fisonomía, de tamaño o aspecto, sino que la definición plantea un cambio en la esencia del organismo, como si el mismo cambiara de adentro hacia afuera.

La ciudad no sólo presenta cambios visibles sino que también en su interior, en su concepción. El problema es cuando la estructura con la que fue concebida no es flexible y no permite una readaptación a las necesidades actuales.

El planteo de este capítulo no buscó explicar el desarrollo urbano desde un punto de vista historicista, sino que analizando la incorporación de nuevos actores que antes no se tenían en cuenta y actualmente están formando parte de la vida moderna, se busca encontrar una explicación contemporánea, una mirada crítica que contemplando estos factores nos permita comprender

*La città attuale si è trasformata in un complesso organismo ed è diventata negli ultimi decenni, lo scenario principale per lo sviluppo dell'uomo. In questo momento è il posto dove vive la maggior parte delle persone, la vita urbana è aumentata a tal punto che le città hanno superato la loro capacità di incorporarle. Questa è la realtà attuale, ci troviamo di fronte questo. Le città hanno dovuto crescere a una scala mai pensata, le sue infrastrutture e i suoi servizi devono soddisfare grandi quantità d'individui che non sono stati nemmeno previsti; la capacità di alloggiamento di esse e la mancanza di posti di lavoro hanno generato il crollo di molte aree*

*urbane nel mondo. Per questo, l'unica soluzione possibile è quella di adattarsi di pari passo con il cambiamento del nostro mondo. Questo cambiamento è inevitabile, è una caratteristica fondamentale della vita moderna; l'uomo ha bisogno di adattarsi costantemente, e così devono fare anche i diversi organismi che in qualche modo dipendono da lui e interagiscono con lui; le città, i suoi spazi, i suoi edifici, la sua infrastruttura, i servizi, i governi, i suoi abitanti. Il panorama mondiale è cambiato in modo sostanziale negli ultimi anni e non possiamo capire la città come un organismo autonomo, la città è in definitiva un'immagine del mondo attuale, risponde ai suoi parametri e riflette i*

*suoi movimenti. Il mondo e le città sono in un processo di continua mutazione.*

*Quando pensiamo al termine mutazione urbana, ci fermiamo alla sua definizione 'provocare un'alterazione nel materiale genetico (...)’ non rappresenta solo un cambiamento di fisionomia, di dimensioni o aspetto, ma la definizione solleva un cambiamento nell'essenza dell'organismo, come se il cambiamento si producesse dall'interno verso l'esterno.*

*La città non presenta solo cambiamenti visibili ma anche al suo interno, nella sua concezione. Il problema è quando la struttura con cui è stata concepita non è flessibile e non consente un riadattamento alle esigenze attuali.*



las razones de la mutación y tener una visión actual de nuestra civilización y el escenario donde se desarrolla.

Uno de los factores principales de la vida moderna y del mundo actual es la globalización y lo que ella implica; los avances en la tecnología y en los medios de comunicación en general han logrado que los límites físicos no sean hoy en día una barrera. La información viaja a velocidades inimaginables, cruza océanos y montañas en micro-segundos. Entonces, como podemos limitarnos a un lugar, a un espacio, si en realidad podríamos estar moviéndonos constantemente por el planisferio? Nuestras ideas, nuestro capital, nuestras intenciones viajan más rápido que nuestro cuerpo. Esto genera la disolución de los límites como eran concebidos décadas atrás y nos pone en una nueva posición en relación a nuestras generaciones pasadas.

Pareciera de alguna manera, que estando aquí, casi podemos alcanzar el más allá. No nos limitamos únicamente a nuestra posición real, estamos a un clic, una llamada o una conexión satelital de poder movernos virtualmente y aparecer en cualquier otro lugar.

Esto genera, indefectiblemente la readaptación de la idea de lugar, y así se incorpora uno de los elementos esenciales de esta tesis: la idea de un espacio indeterminado, poder estar en todos lados al mismo tiempo o contrariamente, estar situados en ninguna parte. Las ciudades se han ido adaptando y han

tomado cada vez más aspectos globales; en muchos casos, teniendo una imagen retórica auto referenciada de sí mismas sin elementos locales.

Cuando una ciudad comienza a ser global, comienza a estar situada en un espacio indeterminado, que podría ser aquí o allí, la ciudad entonces comienza a estar situada en ninguna parte y sus habitantes comienzan a ser ciudadanos no solo de un mundo globalizado al extremo, sino que también comienzan a habitar en una irrealidad, un lugar que no contempla que físicamente si se encuentran en una determinada posición, pero que esta no es visible, no es identificable desde adentro.

Esta imagen de la ciudad es ir un paso más allá, nuestra realidad actual bien podría estar en camino a esta situación; pero aún estamos a tiempo de incorporar otros factores que interactuando con la globalización, la tecnología y los medios de información no comprometan aspectos particulares de cada sitio.

Lograr ciudades particulares para un mundo globalizado. Ciudades de este lugar y de este tiempo.

*La premessa di questo capitolo non ha cercato di spiegare lo sviluppo urbano da una prospettiva storicista, ma guardando l'incorporazione di nuovi attori che prima non sono stati presi in considerazione e che ormai fanno parte della vita moderna, cercando di trovare una spiegazione contemporanea, una visione critica contemplando questi fattori ci permetterà di capire i motivi della mutazione e di avere una visione attuale della nostra civiltà e lo scenario in cui si sviluppa.*

*Uno dei fattori principali della vita moderna e del mondo di oggi è la globalizzazione e tutto ciò che essa comporta; i progressi nella tecnologia e nei media in generale hanno*

*fatto che oggi i limiti fisici non siano più una barriera. L'informazione viaggia a velocità inimmaginabile, attraverso oceani e montagne in micro-secondi. Allora, come possiamo limitarci a un luogo, a uno spazio, se in realtà potremmo davvero essere in movimento costante nella mappa del mondo? Le nostre idee, il nostro capitale, le nostre intenzioni viaggiano più velocemente dei nostri corpi. Questo da come risultato la dissoluzione dei confini come erano progettati decenni fa e ci mette in una nuova posizione rispetto alle nostre generazioni passate.*

*Sembra in qualche modo, che essendo qui, possiamo quasi raggiungere l'aldilà. Non siamo limitati solo alla nostra*

*posizione reale, siamo a un solo clic, una telefonata o un collegamento satellitare per poter muoverci virtualmente e trasferirci altrove.*

*Questo porta, inevitabilmente, al riadattamento del concetto di luogo, e così viene incorporato uno degli elementi essenziali di questa tesi: l'idea di uno spazio indeterminato, di poter essere ovunque contemporaneamente, o, viceversa, essere situati in nessuna parte. Le città si sono adattate e hanno preso sempre più aspetti globali; in molti casi, avendo un'immagine retorica auto-referenziata di se stesse, senza elementi locali.*

*Quando una città comincia ad essere globale, comincia ad*

*essere collocata in uno spazio indeterminato, che potrebbe essere qui o là, quindi la città inizia a trovarsi in nessuna parte e i suoi abitanti cominciano ad essere cittadini non solo di un mondo globalizzato all'estremo, ma cominciano a vivere in un'irrealità, un luogo che non li definisce fisicamente in una certa posizione, perché essa non è visibile, non è identificabile a livello locale.*

*Questa immagine della città significa fare un ulteriore passo avanti, la nostra realtà attuale potrebbe essere incamminata in questa direzione ma siamo ancora in tempo per incorporare altri fattori che, interagendo con la globalizzazione, la tecnologia e i media non compromettano*

*gli aspetti specifici di ciascun luogo.*

*Il raggiungimento di città particolari per un mondo globalizzato. Città di questo luogo e di questo tempo.*

The background is a complex, abstract pattern of overlapping, organic shapes in four colors: a vibrant blue, a bright orange, a light grey, and a dark charcoal grey. The shapes are fluid and interconnected, creating a sense of movement and depth. The overall effect is a modern, graphic design.

## 02. LA DURABILIDAD URBANA



### **/ habitat**

(dal latino. habitat, 3.<sup>a</sup> pers. sing. del pres. indic. habitare)

1. m. Ambient. L'insieme delle condizioni ambientali che permettono la vita di una determinata specie vegetale o animale.

### **/ risorsa**

(Del lat. recursus)

1. m. pl. Beni, mezzi di sussistenza.

2. m. pl. Ogni mezzo, ogni espediente con cui è possibile provvedere a un bisogno, a una necessità o portare avanti un'impresa. Risorse naturali, idrauliche, forestali, economiche, risorse dell'ingegno, ecc.

### **/ consumare**

(Del lat. consumire)

1. tr. Logorare, sciupare con l'uso continuo...

2. tr. Finire un po' per volta con l'uso; esaurire: c. l'acqua, la luce, il cibo.

3. tr. Utilizzare energia o un prodotto energetico.



### **/ hábitat**

(Del lat. habitat, 3.<sup>a</sup> pers. de sing. del pres. de indic. de habitare).

1. m. Ecol. Lugar de condiciones apropiadas para que viva un organismo, especie o comunidad animal o vegetal.

### **/ recurso**

(Del lat. recursus)

1. m. pl. Bienes, medios de subsistencia.

2. m. pl. Conjunto de elementos disponibles para resolver una necesidad o llevar a cabo una empresa. Recursos naturales, hidráulicos, forestales, económicos, humanos.

### **/ consumir**

(Del lat. consumire)

1. tr. Destruir, extinguir.

2. tr. Utilizar comestibles u otros bienes para satisfacer necesidades o deseos.

3. tr. Gastar energía o un producto energético.



*Rendendoci conto che il futuro della civiltà contemporanea si trova nella città, in questo capitolo si cerca di capire il pianeta come un organismo vivente con risorse limitate, dove le città e i suoi abitanti stanno facendo attualmente un uso abusivo di esse senza pensare alle conseguenze future. Si riesamina quindi un modello di città sostenibile, che duri nel tempo senza compromettere le generazioni future. Analizzando le problematiche ambientali che consentiranno la sopravvivenza, identificando e aiutando a capire la differenza tra le risorse non rinnovabili e quelle rinnovabili, e valorizzando i circuiti chiusi di consumo e di riciclaggio; il capitolo si propone di ricreare una città che rispetta l'habitat nel quale essa si sviluppa.*

*Comprendendo il termine sostenibile come un potenziale ancora più ampio rispetto alle sole questioni ambientali, ma anche in relazione alle società e alle loro esigenze, i*

*loro usi e i loro legami.*

*La città attuale sta erodendo non solo l'ambiente e mettendo a rischio la sopravvivenza della nostra società, ma inoltre la città ha smesso di essere il centro di relazioni, di incontri e di scambio per scoprire il suo valore commerciale e in questo modo ha corrotto tutti i valori di equilibrio, di benessere sociale e di convivenza, unicamente per seguire i percorsi che mirano al profitto; il mero interesse economico: in questo capitolo cercheremo di capire perché "la città è in vendita".*

## LA DURABILIDAD URBANA

El replanteo urbano de un planeta en extinción

Comprendiendo que el futuro de la civilización contemporánea está en las ciudades, en este capítulo se busca entender al planeta como un organismo vivo con recursos limitados, donde las ciudades y sus habitantes actualmente están haciendo un uso abusivo de los mismos sin pensar en las consecuencias venideras. Se plantea entonces un modelo de ciudad sustentable, perdurable en el tiempo sin comprometer a las generaciones futuras.

Analizando las cuestiones medioambientales que harán posible la supervivencia, identificando y entendiendo la diferencia entre recursos agotables y aquellos renovables y valorizando los circuitos cerrados de consumo y reciclaje; el capítulo pretende recrear una ciudad que respete el hábitat en el cual nos desarrollamos. Entendiendo el término sustentable como un potencial incluso más amplio que referido únicamente a cuestiones ambientales, sino también en relación a la sociedad y a sus necesidades, sus usos y sus vínculos.

La ciudad actual no sólo está erosionando el medio ambiente y comprometiendo la supervivencia de nuestra sociedad, sino que además la ciudad ha dejado de ser el centro de relaciones, encuentro e intercambio para descubrir su valor comercial y de esta manera ha corrompido todos los valores de equilibrio, de bienestar social y de convivencia, únicamente para seguir caminos que tienen por objetivo la ganancia; el mero interés económico: en este capítulo intentaremos entender por qué la ciudad está en venta.



*"Qualche tempo fa avevamo paura del bosco. Era la foresta del lupo, dell'orco, delle tenebre. Il posto dove uno si poteva perdere. Quando i nonni ci raccontavano le favole, il bosco era il luogo preferito per nascondere nemici, trappole, angosce. Dal momento che il personaggio entrava nella foresta, cominciavamo ad avere paura, sapevamo che sarebbe successo qualcosa. Il racconto diventava sempre più lento, la voce più profonda, ci stringevamo gli uni con gli altri e ci aspettavamo il peggio. La foresta era spaventosa, con le sue ombre, i suoi suoni nefasti, il canto triste del coltello, i rami che ti afferrano all'improvviso.*

*Invece, ci sentivamo al sicuro nelle case, nella città, nel quartiere. Quello era il luogo dove ci cercavamo tra compagni, e ci cercavamo per giocare insieme. Lì c'erano i nostri luoghi, i posti per nascondersi, per organizzare il gruppo, per giocare alla mamma, per nascondere il tesoro. Erano i luoghi dove venivano costruiti i giocattoli, secondo le modalità e le abilità rubate agli adulti e utilizzando le risorse offerte dall'ambiente. Era il nostro mondo.*

*Nel corso di pochi decenni, tutto è cambiato. C'è stata una trasformazione formidabile, rapida, totale, come non aveva mai visto la nostra società, almeno nella memoria della storia documentata.*

*Da un lato, la città ha perso le sue caratteristiche, è diventata pericolosa e ingiusta; d'altra parte, sono apparsi i verdi, gli ambientalisti, i diritti degli animali, che predicano giustamente il verde, la foresta. La foresta è diventata bella, luminosa, scopo dei sogni e del desiderio; la città è diventata orribile, grigia, aggressiva, pericolosa, mostruosa."*

"Hace tiempo teníamos miedo al bosque. Era el bosque del lobo, del ogro, de la oscuridad. El lugar donde uno se podía perder. Cuando los abuelos nos contaban las fabulas, el bosque era el lugar preferido para ocultar enemigos, trampas, angustias. Desde que el personaje entraba al bosque, empezabamos a tener miedo, sabíamos que podía suceder algo, que habría de suceder algo. El cuento se hacía cada vez más lento, la voz más grave, nos estrechábamos los unos con los otros y esperabamos lo peor. El bosque daba miedo, con sus sombras, sus ruidos siniestros, el canto lugubre del cuclillo, las ramas que te agarran de repente.

En cambio, nos sentíamos seguros en las casas, en la ciudad, en el vecindario. Ese era el lugar donde nos buscabamos entre compañeros, y nos buscabamos para jugar juntos. Allí estaban nuestros sitios, los sitios para esconderse, para organizar la banda, para jugar a la mamá, para enterrar el tesoro. Eran los sitios donde se construían los juguetes, de acuerdo a modalidades y habilidades robadas a los adultos y aprovechando los recursos que ofrecía el ambiente. Era nuestro mundo.

En el transcurso de pocos decenios, todo ha cambiado. Ha habido una transformación tremenda, rápida, total, como nunca había visto nuestra sociedad, por lo menos en la memoria de la historia documentada.

Por un lado, la ciudad ha perdido sus características, se ha vuelto peligrosa y desleal; por otro lado, han aparecido los verdes, los ambientalistas, los animalistas, que predicán justamente el verde, el bosque. El bosque se ha vuelto hermoso, luminoso, objeto de sueño y de deseo; la ciudad se ha vuelto horrible, gris, agresiva, peligrosa, monstruosa."

*Nello stesso modo che gira il mondo, la città si trasforma. Il processo di mutazione urbana spiegato nel capitolo precedente, non solo porta come conseguenza dei cambiamenti che si verificano all'interno dei propri confini a livello socio-politico-economico e il cambiamento nella 'morfologia' della stessa; ma sembra che modificare un luogo sulla terra colpisce l'intero pianeta.*

*Come ho spiegato in precedenza, la popolazione urbana si è incrementata in modo sorprendente e sistematico negli ultimi anni e questo è un processo che sembra non avere limiti.*

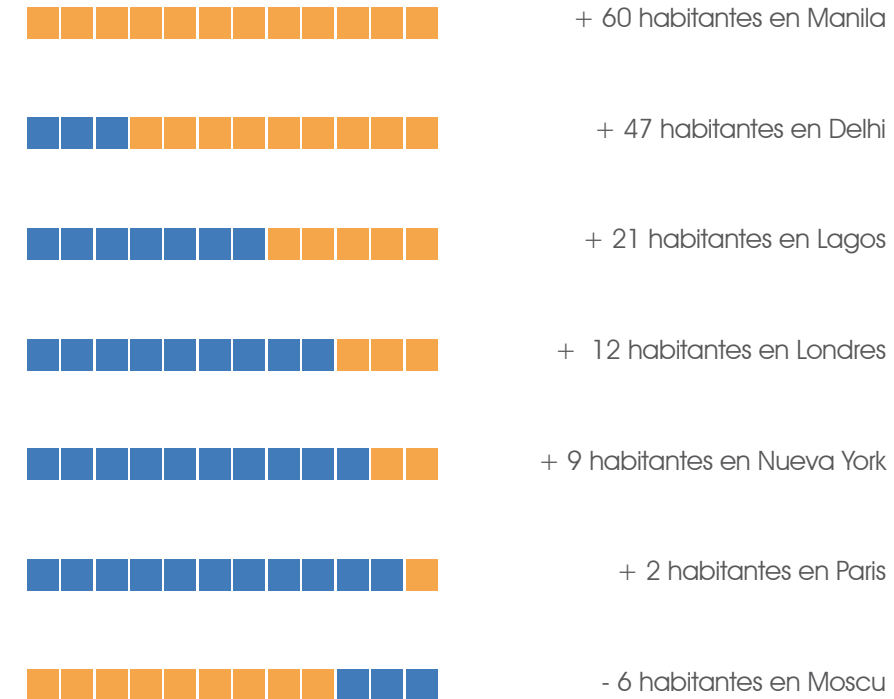
*"La popolazione urbana aumenta di 250.000 Persone al giorno, cio' che equivale approssimativamente alla nascita di una nuova Londra ogni mese." (Città per un piccolo pianeta. Richard Rogers)*

## Una mirada crítica a la ciudad actual

La relación con el medio natural

De la misma manera que el mundo gira, la ciudad se transforma. El proceso de mutación urbana que se ha explicado en el capítulo anterior no sólo trae como consecuencia los cambios que se producen dentro de sus fronteras a nivel socio / político / económico y el cambio en la 'morfología' de la misma; sino que pareciera que los alcances de modificar un lugar de la tierra repercute en todo el planeta.

> en una hora



LA POBLACIÓN URBANA SE INCREMENTA EN 250.000 PERSONAS AL DÍA, LO QUE EQUIVALE APROXIMADAMENTE A LA APARICIÓN DE UN NUEVO LONDRES CADA MES. (Ciudades para un pequeño planeta. Richard Rogers)

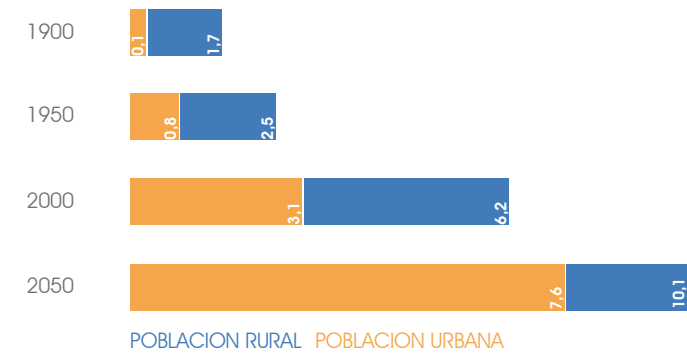
Nel 1990 solo una decima parte della popolazione mondiale viveva nelle città e attualmente lo fa la metà della popolazione, questo provoca anche una precarietà del modello di abitabilità, allo stesso tempo che si accelera il grado di erosione e inquinamento dell'ambiente. Per questo dico che la portata dei cambiamenti che produce la mutazione della città e un maggiore insediamento urbano oltrepassa i limiti della città in se stessa e influisce sul resto del pianeta.

La realtà è evidente, le città non avevano mai ospitato popolazioni di questa grandezza attuale e la migrazione sistematica della popolazione rurale verso i centri urbani è in aumento. Poi dobbiamo capire che il futuro della civiltà è strettamente determinato dalla città e nella città.

Allo stesso tempo la quantità di abitanti nelle grandi città dei paesi sviluppati si mantiene costante negli ultimi decenni, la maggiore crescita della popolazione urbana avviene in questo momento nei paesi sottosviluppati; questa esplosione di popolazione nei paesi sottosviluppati ha come risultato che molti insediamenti di popolazione si concentrino in luoghi urbani che non sono preparati per accogliere tanta quantità di popolazione, luoghi non adatti, senza acqua potabile, senza elettricità, servizi sanitari e infrastruttura. Questo crea non solo il degrado delle condizioni sociali e di abitabilità, ma un forte

Como he explicado anteriormente, la población urbana se ha ido incrementando en forma impredecible y de manera sistemática en los últimos años; y este es un proceso que pareciera no tener límites.

El hecho de que en 1990 solo una décima parte de la población mundial vivía en ciudades y que hoy en día lo hace la mitad de ésta, provoca además una precariedad de los modelos de habitabilidad al mismo tiempo que se acelera el grado de erosión y contaminación del ambiente. Por esta razón digo que los alcances de los cambios que produce la mutación de la ciudad y la mayor ocupación urbana exceden los límites de la ciudad en sí y repercuten en el resto del planeta.



Crecimiento de la población mundial. Relación entre la población urbana y la rural. (en millones de habitantes)

La realidad es evidente, las ciudades nunca habían albergado las poblaciones de las magnitudes actuales y la migración sistemática de la población rural a los centros urbanos es cada vez mayor. Entonces debemos comprender que el futuro de la civilización está íntimamente determinado por y en las ciudades.

Al mismo tiempo que la cantidad de habitantes en las grandes ciudades de los países desarrollados se mantiene constante en las últimas décadas, el mayor crecimiento de población urbana se da actualmente en los países en vías de desarrollo; esta explosión de población en países no desarrollados genera que muchos asentamientos poblacionales se estén concentrando en lugares urbanos que no están preparados para albergar a tanta cantidad de población, lugares no apropiados, sin agua potable, electricidad, servicios sanitarios e infraestructura. Esto genera no sólo la degradación de las condiciones sociales y de habitabilidad,

*inquinamento nei centri urbani.*

*Le città attualmente consumano tre quarti dell'energia globale e generano anche altri tre quarti dell'inquinamento totale. Ciò significa che non solo consumano le risorse, ma il grado d'inquinamento che esse generano è molto alto e dobbiamo considerare che questo si dispersa per tutto il mondo, oltre i limiti fisici e politici della propria città. Così come la migrazione urbana aumenta la dimensione delle città e il bisogno di consumo delle risorse, aumenta anche la competitività tra le città per disporre di questi.*

*Questa crescita improvvisata produce come conseguenza una morfologia quasi identica nella maggior parte dei centri urbani: a partire dall'esterno verso l'interno incontriamo una serie di anelli, il primo denominato da Richard Rogers come 'cintura tossica', che è il posto dove vengono gettati i rifiuti della città e delle industrie inquinanti; avvicinandoci al centro troviamo la periferia "residenziale" che forma piccole città attrezzate e monitorate per iniziativa privata dove abitano i ceti privilegiati della popolazione che sono andati via dal centro per via dell'elevato grado d'inquinamento e instabilità sociale.*

*Queste zone si alternano con insediamenti precari che non godono degli stessi privilegi; e poi raggiungendo il centro troviamo una città dominata da ghetti e bande di malavitosi che si alternano tra di loro e, infine, nel cuore di questi anelli si trova il distretto finanziario fortemente controllato da telecamere, meccanismi di sicurezza, auto con vetri antiproiettili, cancelli e recinzioni di sicurezza, con acceso limitato ai dirigenti.*

*"Non c'è dubbio che esiste l'aldilà. Nonostante questo bisogna chiedersi a che distanza si trova dal centro della città e fino a che ora è aperto." (Woody Allen)*

*Vediamo allora che in questo mondo i poveri rimangono in sostanza separati dal ciclo consumistico e dalle possibilità e si cominciano a isolare in ghetti urbani –alcuni nel centro altri nei sobborghi- con standard molto bassi di abitabilità, cattive condizioni ambientali e livelli d'inquinamento elevati. In questo modo comincia a prodursi una pericolosa instabilità sociale che genera un degrado ambientale; così le città attuali sono cresciute e cambiate diventando strutture estremamente complesse e poco maneggevoli, dove è difficile raggiungere il suo obiettivo primario: soddisfare le esigenze dei suoi abitanti, anche contrariamente a quanto previsto, spesso genera instabilità e differenze sociali, zone con bassi livelli di abitabilità, alto inquinamento e altri problemi che sono sfavorevoli per lo sviluppo sociale.*

*Il problema principale che dobbiamo affrontare è che le nostre città sono in mano di politiche che rispondono al mercato e applicano misure dettate da questioni finanziarie, proposte*

sino una fuerte contaminación en los centros urbanos.

Las ciudades actualmente consumen tres cuartas partes de la energía mundial y generan además otras tres cuartas partes de la contaminación total. Es decir que no sólo consumen los recursos, sino que el grado de contaminación que generan es muy alto y debemos tener en cuenta que la misma se dispersa en todo el mundo, más allá de los límites físicos y políticos de la propia ciudad. Así como la migración urbana aumenta el tamaño de las ciudades y la necesidad de consumo de recursos, también aumenta la competitividad entre ciudades para disponer de los mismos.

Este crecimiento improvisado, produce como consecuencia una morfología casi idéntica en la mayor parte de los centros urbanos: comenzando de afuera hacia adentro encontramos una serie de anillos, el primero, denominado por Richard Rogers como 'cinturón tóxico' es donde se deshechan los residuos de la ciudad y de las industrias contaminantes; a medida que vamos acercándonos al centro encontramos suburbios residenciales que forman pequeñas urbes equipadas y vigiladas en forma privada donde habitan las clases privilegiadas que han sido expulsadas del centro dado el alto grado de contaminación e inestabilidad social. Estas zonas se van alternando con asentamientos precarios que no gozan de los mismos privilegios y alcanzando el centro hallamos una ciudad dominada por guetos y bandas callejeras alternándose entre ellos, y finalmente en el corazón de estos anillos se emplaza el distrito financiero fuertemente controlado por cámaras de televisión, mecanismos de seguridad, autos con cristales blindados, vallas de seguridad y puertas de control con acceso restringido a cargos gerenciales.

Observamos entonces que en este mundo los pobres quedan prácticamente separados del ciclo consumista y de las posibilidades y se comienzan a aislar en guetos urbanos –algunos centrales, otros periféricos- con muy bajos estándares de habitabilidad, malas condiciones ambientales y altos grados contaminación. De esta manera se comienza a generar una peligrosa inestabilidad social que genera un declive medioambiental; así las ciudades actuales han crecido y cambiado de tal modo que han llegado a ser estructuras sumamente complejas y poco manejables donde se hace difícil lograr su objetivo primario: satisfacer las necesidades de sus habitantes, incluso contrariamente a lo previsto, suelen fallar en este aspecto generando inestabilidad social, diferencias, áreas con bajos niveles de habitabilidad, alto grado de contaminación y otros problemas que lejos están de lograr un entorno propicio para el desarrollo de la sociedad.

El principal problema que enfrentamos es que nuestras ciudades están en manos de políticas que responden al mercado y aplican medidas regidas por cuestiones

"NO HAY NINGUNA DUDA DE QUE EXISTE EL MÁS ALLÁ. SIN EMBARGO, HAY QUE PREGUNTARSE A QUÉ DISTANCIA SE ENCUENTRA EL CENTRO DE LA CIUDAD Y HASTA QUE HORA ESTÁ ABIERTO." (WOODY ALLEN)



per risolvere problemi a breve termine, senza alcuna visione di futuro e continuità.

Le città sono la vera culla della civiltà e il luogo fisico in cui si sviluppa la cultura del nostro mondo generandosi il maggiore scambio interpersonale tra gli abitanti, situazione potenziata anche grazie agli sviluppi tecnologici, mezzi di comunicazione e il trasporto di persone e informazione; attualmente avendo città con squilibri sociali e livelli elevati di analfabetismo, si crea una dicotomia nella concezione dello spazio urbano: l'elevato potenziale per civilizzare e educare e, a sua volta, l'elevato grado di analfabetismo che si verifica nella realtà della città.

Dobbiamo essere consapevoli che la sopravvivenza della società ha cercato sempre di salvaguardare l'equilibrio tra le variabili di popolazione, le risorse naturali e l'ambiente; e in questo momento dobbiamo essere consapevoli che per assicurare il nostro benessere attuale e per raggiungere i nostri standard di vita a livello globale stiamo distruggendo sistematicamente i diversi elementi che supportano- e dovranno supportare in futuro - il nostro sistema di vita.

Allora, è paradossale che l'habitat dell'umanità, cioè le nostre città, sia anche il più grande distruttore dell'ambiente naturale e delle risorse, essendo una minaccia per la sopravvivenza delle generazioni future.

“Negli stati uniti l'inquinamento delle città ha fatto ridurre un 10 % i raccolti. In Giappone i rifiuti prodotti dalla città di Tokyo sono quasi 20 milioni di tonnellate all'anno, e hanno già portato alla saturazione della baia della capitale. La città del Messico ha fatto praticamente seccare i suoi due fiumi. E il traffico di Londra inquina l'aria più di quanto inquinava la combustione del carbone prima delle misure prese nel 1956 per controllare l'inquinamento.” (Città per un piccolo pianeta. Richard Rogers)

Salvaguardare il nostro futuro dipende dalla presa di coscienza di questa situazione e creare città che non solo tengano conto delle attuali esigenze della popolazione e che possano accogliere il costante aumento della stessa, ma inoltre creare un ambiente sostenibile e civile nell'attualità e nel futuro.

Lo 'sviluppo sostenibile' delle città consiste essenzialmente nel creare delle politiche economiche globali che siano in grado di soddisfare i nostri bisogni attuali senza compromettere le generazioni future. Per questo si devono applicare politiche che non solo preservino il capitale economico, ma per cominciare a capire che il pianeta possiede un capitale naturale, costituito da aria, acqua pulita, lo strato di ozono in buone condizioni, mare incontaminato, terra fertile e ricca diversità di specie. Queste politiche devono quindi mirare a che le generazioni future possiedano un capitale naturale non solo intatto ma addirittura migliorato rispetto a quello che noi stessi abbiamo ereditato

financieras propuestas para resolver asuntos a corto plazo, sin una verdadera vision de futuro y continuidad.

Las ciudades son la verdadera cuna de la civilización y el lugar físico donde se desarrolla la cultura de nuestro mundo generándose el mayor intercambio interpersonal entre habitantes –situación incluso potenciada gracias a los avances tecnológicos, medios de comunicación y el transporte de personas e información-; actualmente teniendo ciudades con desequilibrio social y alto grado de analfabetismo, se genera una dicotomía en la concepción del espacio urbano: su alto potencial para civilizar y culturizar y a su vez el alto grado de embrutecimiento que se produce en la realidad actual de la ciudad.

Debemos ser conscientes que la supervivencia de la sociedad siempre ha estado supeditada a salvaguardar el equilibrio entre las variables de población, los recursos naturales y el medio ambiente; y actualmente debemos tomar conciencia que para asegurar nuestro bienestar actual y para ir superando nuestros estándares de vida a nivel global estamos destruyendo sistemáticamente los distintos elementos que soportan –y deberán soportar en el futuro- nuestro sistema de vida.

Entonces, resulta paradójico que el hábitat de la humanidad, es decir, nuestras ciudades; son además el mayor destructor del entorno natural y de los recursos, siendo una amenaza para la supervivencia de las generaciones futuras.

Salvaguardar nuestro futuro depende de tomar conciencia de ésta situación y crear ciudades que no sólo tengan en cuenta las necesidades actuales de la población y que puedan acoger el incremento constante de la misma, sino que además generen un entorno sostenible y civilizado en la actualidad y en el futuro.

El 'desarrollo sostenido' de las ciudades consiste básicamente en crear políticas económicas globales que resuelvan nuestras necesidades actuales sin comprometer a las generaciones futuras. Para esto se deben aplicar políticas que no sólo preserven el capital económico, sino comenzar a entender que el planeta posee un capital natural, conformado por aire, agua limpia, capa de ozono en condiciones, mar sin contaminar, tierra fértil y abundante diversidad de especies. Estas políticas deben entonces tener como objetivo que las generaciones futuras posean ese capital natural no sólo en condiciones, sino incluso incrementado en relación a lo que nosotros mismos hemos heredado de nuestra generación precedente.

El economista Malthus, en el año 1798 había previsto que según sus cálculos, el gran crecimiento de población que se generaría excedería la capacidad del planeta para alimentar a las generaciones venideras; esta fatalista predicción fue errónea dado que Malthus no tuvo en cuenta otra variante: la tecnología. El

EN ESTADOS UNIDOS, LA POLUCIÓN PRECEDENTE DE LAS CIUDADES YA HA MERMADO UN 10% LAS COSECHAS. EN JAPON, LOS RESIDUOS PRODUCIDOS POR LA CIUDAD DE TOKIO SE ACERCAN A LOS 20 MILLONES DE TONELADAS AL AÑO, Y YA HAN LLEVADO A LA SATURACIÓN A LA BAHÍA DE LA CAPITAL. CIUDAD DE MÉXICO HA CONSEGUIDO SECAR PRÁCTICAMENTE SUS DOS RÍOS, Y EL TRÁFICO EN LONDRES CONTAMINA MÁS EL AIRE DE LO QUE LO HACÍA LA COMBUSTIÓN DE CARBÓN ANTES DE LAS MEDIDAS TOMADAS EN 1956 PARA CONTROLAR LA POLUCIÓN. (Ciudades para un pequeño planeta. Richard Rogers)

dalla generazione precedente.

*L'economista Malthus nel 1798 aveva previsto che secondo i suoi calcoli, la grande crescita della popolazione supererebbe la capacità del pianeta per nutrire le future generazioni; questa fatalista previsione era sbagliata perché Malthus non ha preso in considerazione un'altra variante: la tecnologia. Il considerevole potenziale della tecnologia ha reso possibile per esempio che dopo cento anni della profezia menzionata, Gran Bretagna non solo ha quadruplicato la sua popolazione, ma ha anche moltiplicato quattordici volte la produzione agricola.*

*L'incredibile potere di trasformare e cambiare il mondo è ciò che definisce oggi la nostra condizione moderna, i problemi che oggi hanno le nostre città non sono necessariamente conseguenza della voragine dello sviluppo tecnologico, ma della sua applicazione irresponsabile.*

*“Ogni rapporto congelato e rigido, con tutti i suoi vecchi e venerabili pregiudizi e opinioni è spazzato via affinché ne compaiano altri nuovi. Tutto ciò che è solido si scioglie nell'aria, ciò che è sacro viene profanato, e, infine, gli uomini sono costretti ad affrontare le reali condizioni della loro vita e il rapporto con i loro concittadini”. [5]*

[5] MARX, Karl.

considerable potencial de la tecnología hizo posible por ejemplo que en los cien años que siguieron a la profecía mencionada Gran Bretaña no sólo cuadruplicó su población, sino que también multiplicó por catorce veces la producción agrícola. El increíble poder de transformar y cambiar el mundo que nos define es lo que representa hoy en día nuestra condición moderna, los problemas que hoy tienen nuestras ciudades no son necesariamente consecuencia de la vorágine del desarrollo tecnológico, sino de su aplicación irresponsable.

“Toda relación congelada y rígida, con toda su carga de viejos y venerables prejuicios y opiniones, es barrida para que otras nuevas parezcan anticuadas antes de consolidarse. Todo lo que es sólido se disuelve en el aire, lo sagrado se profana y, finalmente, los hombres se ven obligados a encarar las condiciones reales de sus vidas y la relación con sus conciudadanos.” [5]

[5] MARX, Karl.

## Il pianeta come un organismo vivente

La città coerente, autoregolata, automutevole

*Città del Messico non è solo una delle città più densamente popolate, ma è anche una delle più inquinate al mondo. Nell'anno 1900 la sua popolazione era pari a 340.000 abitanti, in questo periodo questo numero supera i 20 milioni e ci sono più di 4 milioni di auto.*

*Lo smog è quattro volte più denso di quello di Los Angeles e sei volte più tossico dello standard massimo fissato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità; il livello di ozono supera il livello di rischio consentito per oltre 300 giorni l'anno e quando la polluzione è estremamente densa, si ferma l'attività industriale nella città e si consiglia ai cittadini di non andare per strada.*

*Anche se a occhio nudo la città sembra un inferno, la migrazione rurale sembra non avere fine, guadagnando circa 70.000 nuovi cittadini ogni mese; e questo porta con sé grandi problemi a livello abitativo, di servizi e strutture pubbliche e rende Città del Messico –come tante altre città di rapida e incontrollata crescita- una realtà del tutto insostenibile.*

*->Dati: RICHARD rogers. Città per un piccolo pianeta.*

*La realtà, anche se costa vederla così, è che dobbiamo capire il nostro pianeta come un sistema chiuso con risorse limitate. In questo sistema, l'unica cosa che arriva dall'esterno è l'energia solare, il sole dà vita alla vegetazione attraverso la fotosintesi e come conseguenza è generato l'ossigeno; dopo milioni di anni, la vegetazione secca forma le riserve di carbone e di petrolio, mentre il suo consumo genera l'esaurimento di tali risorse, dato il tempo necessario per rigenerarle nuovamente. Ci sono altre fonti di energia come quella del sole, del vento e dell'acqua che sono inesauribili. Stiamo quindi parlando di risorse rinnovabili che permettono di generare energia in grado di immagazzinare e consumare senza inquinare e senza estinguere risorse che richiedono milioni di anni per generarsi nuovamente.*

*E' essenziale il ruolo che devono soddisfare gli amministratori di una città per gestire e pianificare lo sfruttamento delle risorse*

## El planeta como un organismo vivo

La ciudad coherente, autorregulada, autocambiante

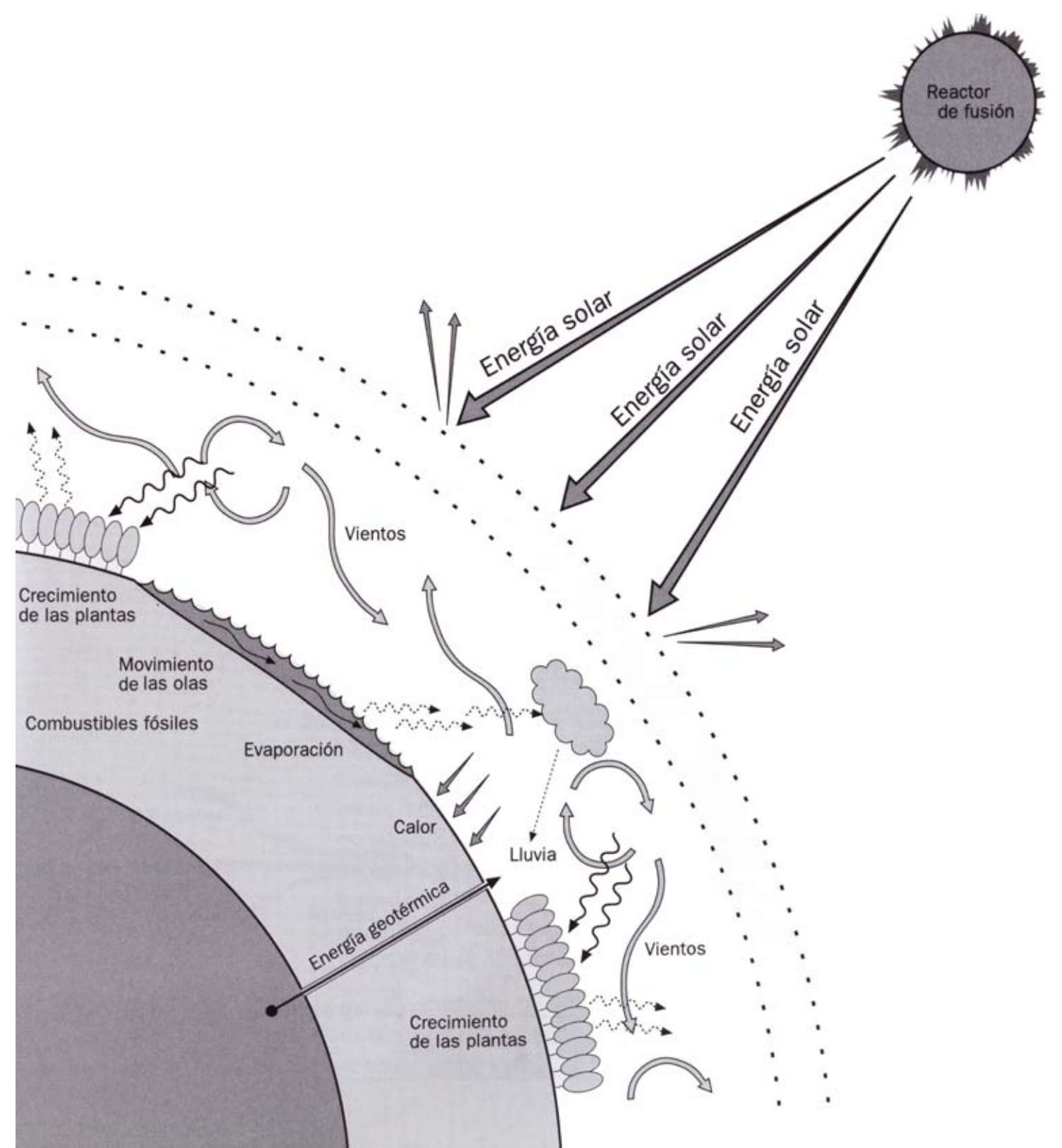
Ciudad de México no sólo es una de las ciudades más densamente pobladas, sino que además es una de las más contaminadas a nivel mundial. En el año 1900 su población era de 340.000 habitantes, actualmente este número supera los 20 millones y hay más de 4 millones de automóviles. El smog es cuatro veces más denso que el de Los Angeles y seis veces más tóxico que el estándar máximo fijado por la Organización Mundial de la Salud; el nivel de ozono excede el nivel de riesgo permitido durante más de 300 días al año y cuando la polución es extremadamente densa, se suspende la actividad industrial en la ciudad y se recomienda a los ciudadanos no salir a la calle. A pesar de que a simple vista la ciudad resulta un infierno, la inmigración rural pareciera no tener fin, ganando unos 70.000 nuevos ciudadanos cada mes; esto trae aparejados grandes problemas a nivel vivienda, servicios e instalaciones públicas y hace del DF –al igual que tantas otras ciudades de rápido y descontrolado crecimiento- una realidad completamente insostenible.

La realidad es que aunque nos cueste verlo así, debemos entender a nuestro planeta como un sistema cerrado con recursos agotables. En este sistema, lo único que entra externo es energía solar, el sol da vida a la vegetación por medio de la fotosíntesis y como consecuencia se genera oxígeno; luego de millones de años la vegetación marchita forma las reservas de carbón y petróleo, mientras que su consumo genera el agotamiento de estos recursos, dado el tiempo necesario para regenerarlos nuevamente. Hay otras fuentes de energía, como el sol, el viento y el agua; que no son agotables. Estamos hablando entonces de recursos renovables que permiten generar energía que se puede almacenar y consumir sin contaminar y sin extinguir recursos que tardan millones de años en volver a generarse.

> Datos: ROGERS, Richard. *Ciudades para un pequeño planeta.*



Las relaciones naturales. El ecosistema,  
nuestro hábitat.



naturali di cui hanno bisogno per funzionare.

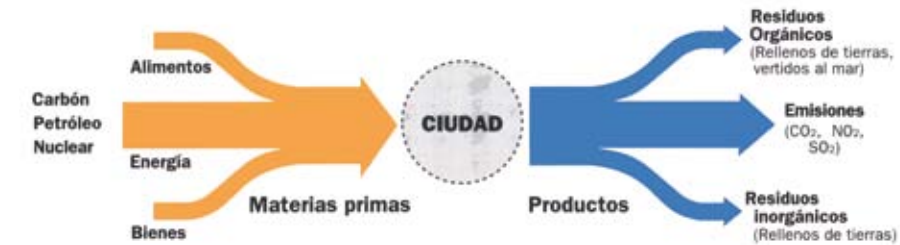
Herbert Girardet, urbanista ecologo, spiega che le città che hanno un metabolismo lineare hanno un alto grado di consumo di risorse e un alto grado d'inquinamento ambientale, e per questo motivo, le città dovrebbero puntare su un metabolismo circolare in cui si riduce il consumo delle risorse migliorando le prestazioni e aumentando il loro riutilizzo.

La formula è molto semplice e sembra essere composta come segue: ridurre i consumi inutili, conservare le energie esauribili e cercare di fare un maggiore uso di energie rinnovabili e riciclare quei materiali che possono essere riutilizzati.

Es fundamental el papel que deben cumplir los administradores de una ciudad para gestionar y planificar la explotación de los recursos naturales que necesitan para funcionar.

Herbert Girardet, urbanista ecólogo, explica que las ciudades que poseen un metabolismo lineal tienen un alto grado de consumo de recursos y un alto grado de contaminación del medio ambiente; por esta razón, las ciudades deberían apuntar a un metabolismo circular donde se reduce el consumo de los recursos mejorando el rendimiento e incrementando la reutilización de los mismos.

La fórmula es muy simple y pareciera estar conformada de la siguiente manera: reducir el consumo innecesario, conservar aquellas energías agotables y experimentar y utilizar en mayor medida las renovables, y reciclar aquellos materiales que podamos volver a utilizar.



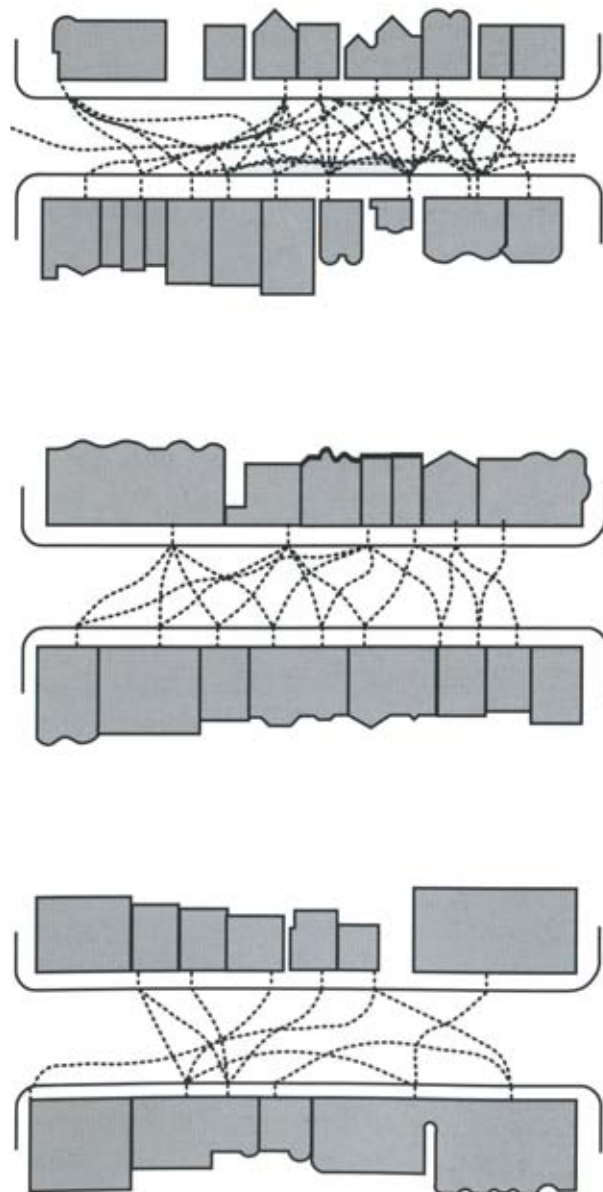
Aquellas ciudades que poseen un metabolismo lineal consumen gran cantidad de recursos y contaminan incluso en una mayor proporción.



Las ciudades de metabolismo circular minorizan el consumo de recursos, utilizan energías renovables y aprovechan al máximo la posibilidad de reciclaje.



mobilità pedonale è molto più ridotta e il grado d'interazione sociale tra vicini di casa è inversamente proporzionale al traffico della strada in questione. In questo modo, ci rendiamo conto che il traffico è una delle principali cause di allineamento urbano, ed è anche la causa della diminuzione dell'uso della strada e appropriazione dello spazio pubblico per le attività all'interno del quartiere; il che significa che l'automobile non solo inquina ma è anche uno dei responsabili di creare erosione sociale nella città.



peatonal es mucho más reducida y el grado de intercambios sociales producidos entre vecinos es inversamente proporcional al tráfico de la calle en cuestión. De esta manera, se comprende que el tránsito es una de las principales causas de alineación urbana, y además el generador de la disminución de la utilización de la calle y apropiación del espacio público para las actividades dentro del barrio; es decir que el automóvil no sólo contamina sino que además es uno de los responsables de generar la erosión social en la ciudad.

TRAFFICO LIGERO



3.0 amigos por persona  
6.3 conocidos

TRAFFICO MODERATO



1.3 amigos por persona  
4.1 conocidos

TRAFFICO INTENSO



0.9 amigos por persona  
3.1 conocidos

Relación entre los vínculos sociales  
y el tránsito vehicular.

“Fortunatamente, il costo del modello urbano zonizzato viene finalmente riconosciuto. Negli Stati Uniti, il costo economico di congestione del traffico in termini di energia sprecata e tempo perso è di circa 150.000 milioni di dollari l'anno.” [6]

*In contrasto con il modello di cui sopra in cui la città è suddivisa in zone destinate a diversi impieghi e funzioni, il modello di 'nucleo compatto' genera una città più sostenibile fin dall'inizio. La pianificazione integrata di questi centri abitati ha lo scopo di aumentare l'efficienza energetica, consumare meno risorse, produrre meno inquinamento e prevenire l'espansione verso il paesaggio rurale; quanto detto è ciò che rende queste città delle genuine città sostenibili, dove tutte le decisioni puntano a conseguire questi obiettivi e dove i diversi attori della città cominciano a intrecciarsi, non raggruppandosi o zonizzandosi come abbiamo visto nel modello precedente.*

*I nuclei sono densi e diversi, permettendo che le varie attività sociali / economiche si sovrappongono nello spazio piuttosto che dividersi. Generare centri con attività sociali e commerciali collegati da un efficiente sistema di trasporti pubblici diventa uno dei principali obiettivi da raggiungere; e ogni volta ci sarà meno bisogno della macchina per la mobilità dei cittadini.*

*Infatti, il modello è molto semplice, riducendo le distanze tra le attività e sovrapponendole, la popolazione è costretta a muoversi meno. A ciò si deve aggiungere una rete efficiente di trasporto pubblico che riduca la quantità di automobili private.*

*Questo modello di nuclei si trasforma in una città quando cominciamo ad aggregare i diversi nuclei, uniti anche dalle infrastrutture pubbliche. La città, secondo le sue dimensioni in termini di numero di abitanti, sarebbe quindi formata da nuclei più o meno compatti, con i suoi parchi e spazi pubblici in cui sono integrate le attività dei cittadini. Questo modello consente anche una crescita misurata e pianificata, dove la città non si espande a macchia d'olio, ma si creano nuovi nuclei collegandosi a quelli già consolidati e collegandoli con un ampliamento delle reti di trasporto, per consentire ai nuovi abitanti non dover stabilirsi nella periferia, lontano dal centro e dalle attività. Il modello può essere lineare aperto o un sistema a circuito chiuso.*

*Questo sistema permette di generare una rete di mobilità basata su due approcci. Ciascun nucleo è collegato tramite un sistema di trasporto pubblico a grande scala, fornendo un veloce spostamento attraverso la città generando una connessione dai nuclei per i rispettivi centri. A sua volta, ogni nucleo presenta un sistema di trasporto intermedio che offre la mobilità alla popolazione a livello locale e permette arrivare dal centro ai settori più lontani all'interno di ogni nucleo.*

[6] ROGERS, Richard. *Città per un piccolo pianeta*. P. 38

“Afortunadamente, el coste del del modelo urbano zonificado esta siendo por fin reconocido. En Estados Unidos, el coste económico de la saturación del tráfico, en términos de energía derrochada y tiempo perdido, es de unos 150.000 millones de dolares al año.” [6]

En contraposición al modelo antes expuesto donde la ciudad se zonifica por usos y actividades, el modelo de ‘núcleos compactos’ genera una ciudad más sustentable desde su origen. La planificación integradora de estas urbes tiene el fin de aumentar el rendimiento energético, consumir menor cantidad de recursos, producir menos polución y evitar expandirse sobre el paisaje rural; es lo que hace de estas ciudades una auténtica ciudad sostenible, donde las desiciones apuntan a lograr estos objetivos y donde los distintos agentes de la ciudad comienzan a entrelazarse, no agrupándose y zonificándose como lo vimos en el modelo anterior. Los núcleos son densos y diversos, posibilitando que las distintas actividades sociales/económicas se superpongan espacialmente en vez de dividirse. Generar centros con actividad social y comercial conectados por un eficiente transporte público se transforma en uno de los principales objetivos a cumplir; la ciudad deja de adecuarse a las necesidades del automóvil por que cada vez el automóvil se necesita menos para la movilidad de los ciudadanos.

En realidad, el modelo es muy simple, reduciendo las distancias entre actividades y superponiéndolas la población no se ve obligada a movilizarse tanto. A esto se debe sumar una red eficiente de transporte público que reduzca la cantidad de autmóviles particulares.

Este modelo de nucleos se transoforma en una ciudad cuando comenzamos a agrupar distintos núcleos, unidos también por infraestructura pública. La ciudad, según su tamaño en cuanto a la cantidad de habitantes, estaría entonces formada por más o menos núcleos compactos con sus propios parques y espacios públicos donde se integran las actividades de los ciudadanos. Este modelo además permite un crecimiento medido y planificado, donde la ciudad no se expande como una mancha de aceite, sino que se van generando nuevos núcleos adosandolos a los ya consolidados y conectándolos extendiendo las redes de transporte ya existentes; permitiéndo que los nuevos habitantes no deban asentarse en la periferia, lejos del centro y de las actividades. El modelo puede ser en forma lineal abierto o un sistema de circuito cerrado.

[6] ROGERS, Richard. *Ciudades para un pequeño planeta*. P. 38





Los nodos compactos de usos mixtos disminuyen la necesidad de desplazamiento.



VIVIENDA

VIVIENDA

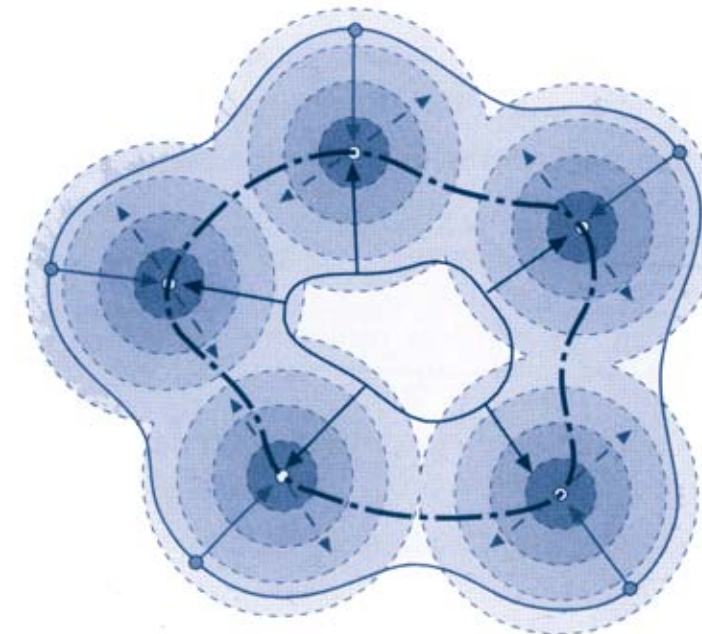
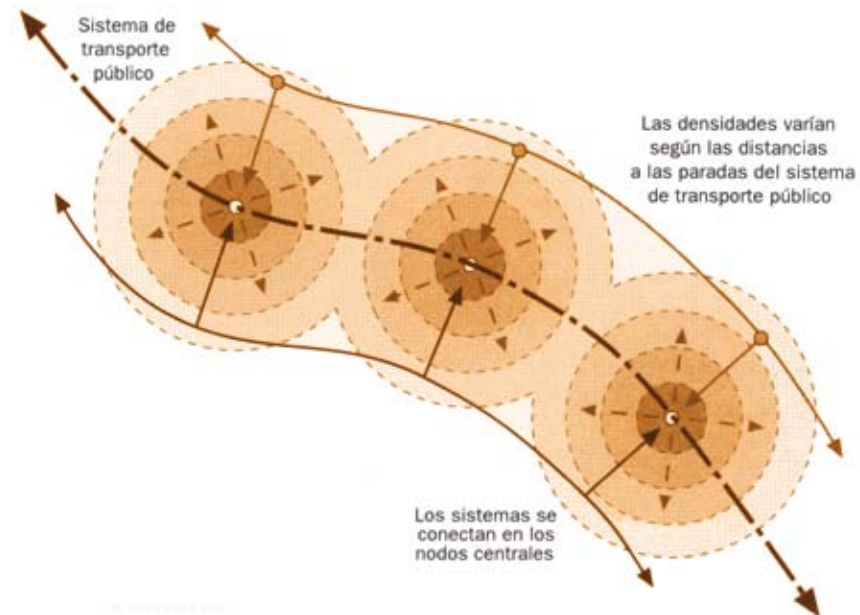
TRABAJO

TRABAJO

OCIO

OCIO

Este sistema permite generar una red de movilidad basada en dos aproximaciones. Cada núcleo se conecta por medio de un sistema de transporte público a gran escala, brindando un desplazamiento rápido a través de la ciudad generando la conexión de los núcleos por sus respectivos centros. A su vez, cada núcleo presenta un sistema de transporte intermedio que brinda la movilidad a la población de forma local y permite llegar del centro a los sectores más elajados dentro de cada núcleo.



Organización de múltiples nodos compactos que permiten el crecimiento de la ciudad, ya sea un sistema cerrado o lineal abierto.

*Il trasporto è un legame che consentirà o impedirà la sostenibilità dei centri urbani. In queste strutture compatte si cerca una strutturazione urbana con molteplici usi e attività sovrapposte raggruppate attorno ai nodi di trasporto ecologico per accedere alle aree più remote, mentre le attività vicine si possono svolgere attraverso l'uso della bicicletta o andando a piedi. Il bisogno di spostarsi è minore ed è essenziale una rete di mezzi pubblici ecologici.*

*Questo è il caso a Strasburgo, dove si è condotta una politica di trasporto pubblico basata sulla riduzione dell'uso dell'auto e sull'uso di mezzi non inquinanti; le automobili convenzionali non hanno accesso al centro di città, invece si utilizza una rete di tram e ci sono veicoli elettrici (non inquinanti), che possono essere affittati per ore, giorni o settimane.*

*Questa rete di trasporto pubblico riduce significativamente la congestione del traffico causata dall'uso delle auto particolari; riducendo l'inquinamento allo stesso tempo aumenta la sensazione di sicurezza e di appartenenza spingendo all'uso della rete pubblica, e quindi appropriandosi la città di più spazi pubblici che possono essere utilizzati dai suoi abitanti.*

*Il modello di città compatta cerca di strutturare la città basandosi sulla vita comunitaria e consente la diversità culturale; raggruppando le varie attività e opportunità, aumentando le risposte alla comunicazione e interazione. Sia nei paesi sviluppati o in via di sviluppo, il modello si propone di creare una città sostenibile con una struttura flessibile per la sua crescita e cambiamento, che abbia come base una comunità solida che dia al suo popolo un ambiente sano e non inquinato. In questo modo, il modello di nuclei densi o compatti attraverso l'accessibilità, il metabolismo circolare in termini di consumo - inquinamento - riciclaggio, l'esistenza di spazi pubblici, la valorizzazione e l'uso di questi spazi come centri culturali e di scambio cerca di migliorare sostanzialmente la qualità della vita dei cittadini senza compromettere la sopravvivenza delle generazioni future.*

*Nel corso degli ultimi duecento anni si sono create e sviluppate tecniche e tecnologie altamente efficaci, mirate a una spesa e un consumo lineare delle risorse. Dobbiamo quindi avviare un cambiamento concettuale per ottenere che tutta questa capacità d'innovazione tecnologica sia orientata a comprendere che la natura non è un bene definitivo, e noi dobbiamo cambiare questo sistema lineare con uno che includa la conservazione delle risorse esauribili e lo sfruttamento delle risorse alternative e il riciclaggio.*

*Le politiche e le misure economiche applicate attualmente sono orientate a cercare risposte immediate in questioni di mercato, la sostenibilità è una misura efficace soltanto se capiamo che i risultati (retribuzione economica principalmente) compariranno a lungo termine e non in modo immediato.*


El transporte es el eslabón que posibilitará o impedirá la sustentabilidad de los centros urbanos. En estas estructuras compactas se busca una estructuración urbana con usos múltiples y actividades superpuestas agupadas alrededor de nudos de transporte ecológicos para acceder a zonas más alejadas, mientras que las actividades cercanas puedan realizarse mediante el uso de bicicleta o a pie.

La necesidad de desplazamiento es menor y es indispensable una eficaz red de transporte público ecológico.


Así es el caso de Estrasburgo, donde se ha llevado a cabo una política de transporte público basada en la reducción del uso del automóvil y la utilización de transportes no contaminantes; los automóviles convencionales no tienen acceso al centro de la ciudad, en cambio se utiliza una red de tranvías y existen vehículos eléctricos (no contaminantes) que se pueden alquilar por horas, días o semanas.

Esta red de transporte público disminuye notablemente la congestión producida por el uso del automóvil en forma particular, al mismo tiempo que reduce la contaminación y aumenta el sentimiento de seguridad y pertenencia impulsando el uso de la red pública y por ende apropiándose la ciudad de más espacios públicos que puedan ser utilizados por sus habitantes.

El modelo de ciudad compacta busca estructurar a la ciudad basándose en la vida comunitaria y permite la variedad cultural; condensando las distintas actividades y posibilidades y dando mayor respuestas al uso de los ciudadanos, a la comunicación y a la interacción. Sea en países desarrollados o en vías de desarrollo, el modelo busca generar una ciudad sustentable con una estructura flexible a su crecimiento y modificación, que se base en una comunidad sólida brindándole a su población un entorno saludable y sin contaminación. De esta manera, el modelo de núcleos densos o compactos a través de la accesibilidad, el metabolismo circular en cuanto a consumo / contaminación / reciclaje, la existencia de espacios públicos, la valorización y utilización de estos espacios como focos culturales y de intercambio; busca mejorar sustancialmente la calidad de vida de los ciudadanos y no comprometiéndola la supervivencia de las generaciones futuras. Durante los pasados doscientos años se crearon y desarrollaron técnicas y tecnologías sumamente eficaces orientadas a un gasto y un consumo lineal de los recursos. Debemos entonces iniciar un cambio conceptual para lograr que toda esa capacidad de innovación tecnológica este orientada a comprender que la naturaleza no es un bien definitivo y debemos cambiar este sistema lineal por uno que incluya la conservación de los recursos agotables y la explotación de recursos alternativos y el reciclaje.



*Nelle misure economiche attualmente applicate nella città, le tasse spesso sono viste come un modo per raccogliere fondi, quando in realtà potremmo iniziare a capire davvero che l'azione di applicare tasse a determinate attività può essere una risorsa per modificare il comportamento individuale e aziendale; per esempio, potrebbe esserci una tassa sulle attività che danneggiano l'ambiente o penalizzare i progetti che utilizzano impropriamente risorse non rinnovabili del pianeta o generano alti livelli d'inquinamento, segregazione sociale, congestione del traffico, ecc. qualcosa come "chi inquina paga". Per questo però, la città ha bisogno di strutture di governo che riconoscano la complessità della situazione attuale e cerchino di risolvere problemi a lungo termine con lo scopo di ottenere città veramente sostenibili.*



Las políticas y medidas económicas aplicadas actualmente están orientadas a buscar respuestas inmediatas en cuestiones de mercado, la sostenibilidad es una medida eficaz únicamente si comprendemos que los resultados (retribución económica principalmente) van a aparecer a largo plazo y no de manera inmediata. En las medidas económicas aplicadas en las ciudades hoy en día, los impuestos suelen ser vistos como la forma de recaudar fondos, cuando en realidad podríamos comenzar a entender que la acción de grabar con impuestos a ciertas actividades puede ser un recurso que modifique los comportamientos individuales y corporativos; por ejemplo, podría existir un impuesto sobre las actividades que dañen el medio ambiente o penalizar proyectos que utilicen indebidamente los recursos agotables del planeta o generen altos grados de contaminación, segregación social, congestión, etc. Algo así como "el que contamina, paga". Pero para esto, la ciudad necesita estructuras gubernamentales que reconozcan la complejidad de la situación actual y busquen resolver cuestiones a largo plazo en vías de lograr ciudades verdaderamente sustentables.



## La città sostenibile

Il ruolo dei mezzi d'informazione, la società e la vita pubblica.

*Così come le competenze tecniche sviluppate nel processo di industrializzazione hanno trasformato il mondo rurale, la tecnologia dell'informazione e i media stanno creando una nuova società basata sulla globalità con una maggiore consapevolezza dell'impatto sociale e ambientale, delle loro decisioni e azioni.*

*I media e le innovazioni tecnologiche ci permettono di acquisire una prospettiva globale che prima era molto più limitata ai limiti fisici della città. Queste tecnologie stanno trasformando non solo le nostre città, ma anche la nostra società, il modo in cui ci rapportiamo, i nostri modi di vivere e di apprendimento e i nostri metodi di lavoro.*

*Questi temi sono importanti per capire la nostra città sostenibile, ci troviamo nel momento in cui si sta generando la principale modifica nella forma d'interazione tra le persone, la conoscenza e il modo di relazionarsi con l'ambiente.*

*"E' indubbiamente vero che ci sono solo due fonti primarie di ricchezza a disposizione: quella che si estrae dalla terra stessa e quella che si estrae dalla nostra immaginazione creativa. A meno che non si cominci a contare un po' meno con la prima e molto di più con quest'ultima, sarà inconcepibile sostenere la crescente popolazione mondiale con gli standard di vita decenti, civili ed equi " (David Puttnam)*

*Una vera città sostenibile è quella che nasce da queste radici e le prende come elementi di potenzialità. Non è semplicemente una questione di rispondere ai temi ambientali, ma deve prendere in considerazione gli utenti della città, il loro modo di utilizzare gli spazi, le attrezzature e gli edifici, il modo di relazionarsi tra di loro, con la conoscenza, con le autorità. La città sostenibile deve avere un vincolo chiaro con le questioni sociali / politiche / economiche. Questo è ciò che permette ai cittadini di creare un'identità all'interno della città e all'interno*



## La ciudad sostenible

El papel de los medios de información, la sociedad y la vida pública

Así como el avance sobre los conocimientos técnicos desarrollados en el proceso de industrialización transformaron al mundo rural, la tecnología de la información y los medios de comunicación están generando una nueva sociedad basada en la globalidad con una mayor conciencia de los efectos sociales y medioambientales, de sus decisiones y acciones.

Los medios de comunicación y los avances en la tecnología nos permite tener una perspectiva global que antes era mucho más acotada a los límites físicos de las ciudades. Estas tecnologías están transformando no solo nuestras ciudades, sino también nuestra sociedad, la forma de relacionarnos, nuestros modos de vivir y aprender y nuestros métodos de trabajo.

Dichas cuestiones son importantes a la hora de entender a nuestra ciudad sostenible, estamos en el momento en el cual se viene gestando el principal cambio en la forma de interacción de la gente, el conocimiento y el modo de relacionarnos con el entorno.

Una verdadera ciudad sostenible es aquella que nace desde estas raíces y las toma como elementos de potencialidad. No es cuestión de simplemente responder a aspectos medioambientales, sino que debe tener en cuenta a los usuarios de la ciudad, su forma de utilizar los espacios, el equipamiento y los edificios, la forma de relacionarse entre ellos, con el conocimiento, con las autoridades; la ciudad sostenible debe tener un claro vínculo con las cuestiones sociales / políticas / económicas. Esto es lo que permite a los ciudadanos además generar una identidad dentro de la ciudad y dentro de la sociedad que los alberga.

La forma de lograr esta identidad se genera en dos planos, uno de ellos imperceptible, es el que tiene que ver con todas aquellas cosas que no podemos ver ni tocar de la ciudad pero que están íntimamente relacionadas con su uso y su concepción (decisiones políticas, características sociales, servicios, etc); luego existen todos

“ES INDUDABLEMENTE CIERTO QUE SOLO EXISTEN DOS FUENTES PRIMORDIALES DE RIQUEZA DISPONIBLES: LO QUE EXTRAEMOS DE LA PROPIA TIERRA Y LO QUE EXTRAEMOS DE NUESTRA IMAGINACIÓN CREATIVA. A MENOS QUE EMPECEMOS A DEPENDER UN POCO MENOS DE LA PRIMERA Y MUCHO MÁS DE LA SEGUNDA, SERÁ INCONCEBIBLE QUE PODAMOS SOSTENER A LA CRECIENTE POBLACIÓN MUNDIAL CON ESTÁNDARES DE VIDA DIGNOS, CIVILIZADOS Y EQUITATIVOS”  
(David Puttnam)

della società che li accoglie.

*Il modo per raggiungere questa identità è generato su due piani, uno di loro è impercettibile, è quello che ha a che fare con tutte quelle cose che non possiamo vedere ne toccare della città, ma sono strettamente legate al suo utilizzo e alla sua creazione (decisioni politiche, caratteristiche sociali, servizi, ecc.); poi ci sono tutti quegli elementi che vediamo e che fanno parte della città: infrastrutture, attrezzature, edifici e il principale elemento che genera l'integrazione dei cittadini: lo spazio pubblico. La città sostenibile deve quindi fornire uno spazio pubblico sicuro e inclusivo in modo che possa dare la coesione sociale e creare un senso di appartenenza tra gli abitanti di una città.*

*Attualmente in molti casi lo spazio pubblico si sta contraendo a causa della nascita di luoghi che vengono presentati come pubblici, ma in realtà non lo sono. La maggior parte dei parchi, piazze, viali, ecc. che oggi hanno le nostre città sono l'eredità delle generazioni passate; al contrario accade che la nostra eredità alle generazioni future sembra essere più vicina all'erosione di questi spazi che alla creazione di altri. L'eccessiva sicurezza privata, l'accesso a pagamento per determinati luoghi e il dominio schiacciante della vettura mettono a repentaglio lo spazio pubblico.*

> VEDERE: CENTRE POMPIDOU. PARIGI, FRANCIA

> VEDERE: ORQUIDEORAMA. ORTO BOTANICO. MEDELLIN, COLOMBIA

*Gli edifici intensificano la natura pubblica degli spazi di una città in diversi modi, dal dare certe forme al profilo urbano e lo skyline di una città, come elementi iconici e rappresentativi che permettono un senso d'identificazione e di appartenenza a un luogo; conducono la visione, negano il passo, e impostano anche una serie di elementi a scala umana (pavimentazioni, ringhiere, bordi, marciapiedi, sculture, segnaletica, arredamento e attrezzature, ecc) che ci legano in maniera significativa al paesaggio urbano globale e sono gli elementi di ancoraggio alla città a scala dei cittadini.*

*Dobbiamo garantire che gli spazi pubblici della città siano veramente tali e accessibili a tutta la società, oltre ad essere progettati con il requisito della massima qualità.*

*"Non si può dire esattamente come è un posto bellissimo, ma l'immagine di questo posto rimarrà presente nella tua memoria molto chiaramente" (Tadao Ando)*

> VEDERE: OSLO OPERA HOUSE. OSLO, NORVEGIA.

> VEDERE: MUSEO GUGGENHEIM BILBAO. BILBAO, SPAGNA.

> VEDERE: MUSEO QUAI BRANLY. PARIGI, FRANCIA.

aquello elemento que vemos y que forman parte de la ciudad: su infraestructura, su equipamiento, sus edificios y el elemento principal que genera la integración de los ciudadanos: el espacio público. La ciudad sostenible debe entonces brindar un espacio público seguro e integrador para que se pueda dar la cohesión social y generar el sentido de pertenencia por parte de los habitantes de una ciudad.

Actualmente en muchos casos el espacio público está siendo mermado por la aparición de lugares que se presentan como públicos, pero que en realidad no lo son. La mayor parte de los parques, plazas, avenidas, etc. que tienen hoy en día nuestras ciudades son el legado de las generaciones pasadas; contrariamente nos encontramos con que nuestro legado a las generaciones futuras pareciera estar más próximo a la erosión de estos espacios que a la creación de otros. La excesiva seguridad privada, la exigencia de pago para acceder a determinados lugares y el abrumador predominio del automóvil ponen en riesgo la presencia del espacio público.

> VER: CENTRE POMPIDOU. PARIS, FRANCIA  
> VER: ORQUIDEORAMA. JARDIN BOTANICO. MEDELLIN, COLOMBIA

Los edificios intensifican el carácter público de los espacios de una ciudad de distintas maneras, desde dar determinadas formas a la silueta urbana y al skyline de una ciudad, ser elementos icónicos y representativos que permiten el sentimiento de identificación y pertenencia a un sitio, conducen la vista, niegan el paso, e incluso plantean una serie de elementos a escala humana (pavimento, pasamanos, bordes, calzadas, esculturas, señalización, mobiliario y equipamiento, etc) que nos vinculan significativamente con el paisaje urbano global y resultan los elementos de anclaje a la ciudad a la escala de los ciudadanos.

Debemos asegurarnos que los espacios públicos de las ciudades sean verdaderamente públicos y accesibles para toda la sociedad, siendo diseñados además con la mayor exigencia cualitativa.

> VER: OSLO OPERA HOUSE. OSLO, NORUEGA.  
> VER: MUSEO GUGGENHEIM BILBAO. BILBAO, ESPAÑA.  
> VER: MUSEO QUAI BRANLY. PARIS, FRANCIA.

Con una mirada actualizada segundo a segundo, debemos construir ciudades más flexibles y abiertas, de alguna manera debemos trabajar a favor del proceso natural de cambio y mutación que sufren las ciudades y no tratar de generar estructuras estáticas para contener este proceso inevitable. La arquitectura va cambiando en relación a las respuestas que necesita dar a la sociedad, en relación a su uso y también en relación a las demandas medioambientales y al desarrollo de nuevas tecnologías y materiales

Con uno sguardo aggiornato ogni secondo, dobbiamo costruire città più flessibili e aperte, in qualche modo dobbiamo lavorare verso il processo naturale di cambiamento e mutazione che soffrono le città e non cercare di generare strutture statiche per contenere questo processo inevitabile. L'architettura sta cambiando in relazione alle risposte che deve dare alla società, in relazione al suo utilizzo e anche in relazione alle esigenze ambientali e allo sviluppo di nuove tecnologie e materiali ecologici e sempre più redditizi a livello finanziario e a livello naturale.

La vita moderna non può più essere definita a lungo termine, la caratteristica principale del nostro tempo è il cambiamento, e gli edifici devono rispondere a questa esigenza: gli stessi hanno una durata sempre più breve, le grandi stazioni di trasporto diventano musei, le fabbriche in disuso si trasformano in uffici e i grandi spazi di lavoro in abitazioni collettive; dobbiamo assumere che questa è la realtà nelle città attuali. Il simbolismo architettonico degli edifici, rispetto a ciò a cui eravamo abituati, rimane obsoleto.

Proprio come l'osservatore non è in grado di leggere le funzioni specifiche degli edifici: museo, abitazione, ufficio, ecc., gli edifici non simbolizzano più un ordine statico di gerarchie, ma sono diventati -per forza- dei contenitori flessibili di funzioni mutevoli legate ad una società in continuo movimento.

> VEDERE: CENTRE POMPIDOU. PARIGI, FRANCIA.

> VEDERE: ORQUIDEORAMA. ORTO BOTANICO. MEDELLIN, COLOMBIA.

> VEDERE: SEATTLE PUBLIC LIBRARY, SEATTLE, USA.

La città flessibile permette una struttura in cui è possibile sviluppare e intrecciare in modo dinamico istruzione, lavoro, tempo libero e benessere ambientale.

IL CONCETTO DI CITTÀ SOSTENIBILE RICONOSCE CHE LE CITTÀ DEVONO RISPONDERE A DETERMINATI OBIETTIVI SOCIALI, AMBIENTALI, POLITICI E CULTURALI, NONCHÉ FISICI ED ECONOMICI. SI TRATTA DI UN ORGANISMO DINAMICO COMPLESSO COME LA PROPRIA SOCIETÀ E SUFFICIENTEMENTE SENSIBILE COME PER RISPONDERE IN MODO APPROPRIATO AI CAMBIAMENTI. LA CITTÀ SOSTENIBILE È UNA CITTÀ CON MOLTEPLICI ASPETTI:

UNA CITTÀ GIUSTA, DOVE LA GIUSTIZIA, GLI ALIMENTI, IL RIFUGIO, L'EDUCAZIONE, LA SANITÀ E LE POSSIBILITÀ VENGANO DISTRIBUITE IN MODO GIUSTO E DOVE TUTTI GLI ABITANTI SI SENTANO PARTECIPARE DEL LORO GOVERNO.

UNA CITTÀ BELLA, DOVE L'ARTE, L'ARCHITETTURA E IL PAESAGGIO INCORAGGINO L'IMMAGINAZIONE E STIMOLINO LO SPIRITO.

UNA CITTÀ CREATIVA, DOVE L'APERTURA MENTALE E LA

ecológicos y cada vez más rentables a nivel financiero y a nivel natural.

La vida moderna ya no puede definirse a largo plazo, la principal característica de nuestros días es el cambio, y los edificios deben dar respuesta a esta necesidad: los mismo tienen cada vez vidas más cortas, grandes estaciones de transporte se convierten en museos, fábricas en desuso en oficinas y grandes espacios de trabajo en viviendas colectivas; debemos asumir que esta es una realidad de las ciudades hoy en día. El simbolismo arquitectónico de los edificios, en relación a lo que veníamos acostumbrados resulta obsoleto.

Así como el observador no está en condiciones de leer las funciones concretas de los edificios: museo, vivienda, oficina, etc. Los edificios ya no simbolizan un orden estático de jerarquías, sino que han pasado -a la fuerza- a ser contenedores flexibles de funciones cambiantes vinculados a una sociedad en continuo movimiento.

La ciudad flexible permite una estructura donde se pueden desarrollar y entrelazar de manera dinámica educación, trabajo, placer y bien estar ambiental.

El concepto de ciudad sostenible reconoce que las ciudades deben responder a determinados objetivos sociales, medioambientales, políticos y culturales, así como físicos y económicos. Se trata de un organismo dinámico tan complejo como la propia sociedad y lo suficientemente sensible como para reaccionar debidamente ante los cambios. La ciudad sostenible es una ciudad con múltiples facetas:

Una ciudad justa, donde la justicia, los alimentos, el cobijo, la educación, la sanidad y las posibilidades se distribuyan debidamente y donde todos sus habitantes se sientan partícipes de su gobierno.

Una ciudad bella, donde el arte, la arquitectura y el paisaje fomenten la imaginación y remuevan el espíritu.

Una ciudad creativa, donde la amplitud de miras y la experimentación movilicen todo el potencial de sus recursos humanos y permita una más rápida capacidad de respuesta ante los cambios.

“NO SE PUEDE DECIR EXACTAMENTE COMO ES UN LUGAR HERMOSO, PERO LA IMAGEN DE ESE LUGAR SE MANTENDRA PRESENTE EN SU MEMORIA MUY CLARAMENTE”  
(TADAO ANDO)

> VER: CENTRE POMPIDOU. PARIS, FRANCIA  
> VER: ORQUIDEORAMA. JARDIN BOTANICO. MEDELLIN, COLOMBIA  
> VER: SEATTLE PUBLIC LIBRARY, SEATTLE, USA.

SPERIMENTAZIONE MOBILITINO TUTTO IL POTENZIALE DELLE RISORSE UMANE E PERMETTANO UNA PIÙ RAPIDA REATTIVITÀ DI FRONTE AI CAMBIAMENTI.

UNA CITTÀ ECOLOGICA, RIDUCENDO AL MINIMO L'IMPATTO AMBIENTALE, DOVE LA RELAZIONE TRA LO SPAZIO COSTRUITO E IL PAESAGGIO SIA EQUILIBRATA E DOVE LE INFRASTRUTTURE UTILIZZINO LE RISORSE IN MODO SICURO ED EFFICIENTE.

UNA CITTÀ CHE FAVORISCA IL CONTATTO, DOVE LO SPAZIO PUBBLICO INDUCA ALLA VITA COMUNITARIA, ALLA MOBILITÀ DEI SUOI ABITANTI, E DOVE L'INFORMAZIONE VENGA SCAMBIATA SIA IN MODO PERSONALE CHE INFORMATICAMENTE.

UNA CITTÀ COMPATTA E POLICENTRICA, CHE PROTEGGA IL PAESAGGIO CIRCOSTANTE, CHE CENTRI L'ATTENZIONE E POSSA INTEGRARE LE COMUNITÀ DEL VICINATO, E OTTIMIZZARE LA LORO VICINANZA.

UNA CITTÀ DIVERSA, NELLA QUALE IL GRADO DE DIVERSITÀ DI ATTIVITÀ POSSA INCORAGGIARE, ISPIRARE E PROMUOVERE UNA COMUNITÀ UMANA VITALE E DINAMICA.

*(Città per un piccolo pianeta. Richard Rogers)*

*Come accennato in precedenza, il futuro della civiltà si trova nelle città e ora vi sono milioni di persone che non possono godere dei diritti fondamentali. Ben presto questi milioni diventano miliardi, che creano uno squilibrio per la società nel suo complesso.*

*“Le Nazioni Unite hanno affermato che circa 1.300 milioni di persone non hanno accesso all'acqua potabile e si prevede che circa 3.000 milioni soffriranno di gravi mancanze d'acqua nei prossimi cinquant'anni. La crisi ambientale è destinata a peggiorare in modo significativo.” [7]*

*La soluzione per questa realtà è quella di invertire la crisi della civiltà moderna puntando sulle città come un nucleo culturale, equo e sostenibile.*

*I governi sono quelli che devono impulsare questo sviluppo urbano, creando sensibilizzazione cittadina e l'educazione per gli abitanti della città.*

*Con l'uso della tecnologia e dei media, una rete di città collegate e vincolate a favore della sostenibilità è in grado di generare una rete globale di cittadini indipendenti che rispettino l'ambiente, creino un ambiente di giustizia e di uguaglianza e non mettano a repentaglio le generazioni future.*

*Dobbiamo trovare un equilibrio tra le nostre esigenze e la natura al fine di creare un habitat impegnato nel soddisfare la civiltà e sia consapevole dell'ambiente in cui si trova.*

[7] ROGERS, Richard. *Città per un piccolo pianeta*. P. 174

Una ciudad ecológica, que minimice su impacto ecológico, donde la relación entre el espacio construido y el paisaje sea equilibrada y donde las infraestructuras utilicen los recursos de manera segura y eficiente.

Una ciudad que favorezca el contacto, donde el espacio público induzca a la vida comunitaria a la movilidad de sus habitantes y donde la información se intercambie tanto de manera presencial como informáticamente.

Una ciudad compacta y policéntrica, que proteja el campo de alrededor, centre e integre a las comunidades en el seno de vecindarios, y optimice su proximidad.

Una ciudad diversa, en la cual el grado de diversidad de actividades solapadas anime, inspire y promueva una comunidad humana vital y dinámica.

> ROGERS, Richard. *Ciudades para un pequeño planeta*.

Como ya dije anteriormente, el futuro de la civilización está en las ciudades y actualmente existen millones de personas que no pueden gozar de los derechos elementales. Pronto estos millones se convertirán en miles de millones, que ponen en desequilibrio a la sociedad en su totalidad.

“Las Naciones Unidas han concluido que cerca de 1.300 millones de personas no tiene acceso a agua potable y se prevee que casi 3.000 millones sufrirán severas restricciones de agua en los próximos cincuenta años. La crisis medioambiental se agravará sensiblemente.” [7]

La solución a esta realidad es revertir la crisis de la civilización moderna apostando a las ciudades como núcleos culturales, igualitarios y sostenibles.

Los gobiernos son quienes deben impulsar este desarrollo urbano, generando conciencia ciudadana y educando a los habitantes de las ciudades.

Con el uso de la tecnología y los medios de comunicación, una red de ciudades conectadas y vinculadas a favor de la sostenibilidad es capaz de generar una red global de ciudadanos independientes que respeten el medio ambiente, creen un ambiente de justicia e igualdad y no pongan en peligro a las generaciones venideras.

Debemos lograr el equilibrio entre nuestras necesidades y la naturaleza para así generar un hábitat comprometido en satisfacer a la civilización y consciente del medio natural donde se implanta.

[7] ROGERS, Richard. *Ciudades para un pequeño planeta*. P. 174



Centro Nacional de Arte y Cultura Georges Pompidou. Paris, Francia. 1970: Concurso internacional de arquitectura. Jurado presidido por Jean Prouvé. Proyecto: Renzo Piano, Richard Rogers y Gianfranco Franchini, con la asistencia de la agencia Ove Arup and Partners. Inicio de obra: abril de 1972. Superficie del terreno: 2 hectáreas Superficie del Centro: 103 305 m<sup>2</sup>. Coste de la construcción (en millones de francos, 1972): Compra del terreno: 85 MF. Edificio principal y equipamiento: 750 MF. Ircam: 100 MF. Plaza Stravinsky: 28 MF. Varios: 30 MF. Total: 993 MF. Inauguración: 31 de enero de 1977. Apertura al público: 2 de febrero 1077. Costes de las obras de renovación (octubre 1996 a enero 2000): Subvención del estado: 440 MF (francos 1994) actualizados en 482 MF (francos 1999). Subvenciones de equipamiento corriente del establecimiento: 54 MF. Padrinazgos y mecenazgos: 40 MF. Presupuesto total: 576 MF (francos 1999).



## Centre Pompidou. Paris, Francia. Renzo Piano + Richard Rogers

*Centre Pompidou. Parigi, Francia. Renzo Piano + Richard Rogers*

El Centro Pompidou de Piano + Rogers es un claro ejemplo de dos cuestiones desarrolladas en este capítulo, por un lado como motor de la vida ciudadana: tanto el edificio como la plaza frente a él son dos elementos generadores de espacio público y de identificación con el sitio y con la ciudad; y por el otro como organismo flexible y adaptable.

El edificio se abre a la ciudad y a la comunidad por ser un catalizador de actividades sociales y un lugar de encuentro de los ciudadanos. Resulta además un edificio icónico para la ciudad, generando un sentimiento de pertenencia y referencia al entorno inmediato y a la ciudad. Esto se logra gracias a que el edificio no resulta un monumento, sino que genera un lugar para la gente, donde distintas edades, razas, culturas e intereses comienzan a encontrarse e interactuar entre sí.

El programa del proyecto es sumamente amplio, alberga desde una plaza, salas de conferencias, cines, auditorios, una biblioteca, galerías, restaurantes, etc. Pero en este caso, los arquitectos Piano y Rogers ponderaron como idea que el edificio no limitara estas actividades, sino que contrariamente sean las actividades quienes iban determinando la forma del edificio. El modo de lograr esto fue generar un edificio donde los espacios pudieran sumarse o sustraerse, abrirse o dividirse.

Colocando todos los elementos estructurales, conductos de instalaciones y circulaciones sean tanto verticales como horizontales en el exterior, se abren las distintas plantas

*Il Centro Pompidou di Piano + Rogers è un chiaro esempio di due questioni affrontate in questo capitolo, da una parte come motore della vita della città: sia l'edificio che la piazza antistante sono due elementi generatori di spazio pubblico e di identificazione con il luogo e con la città; dall'altra come organismo flessibile e adattabile.*

*L'edificio si apre alla città e la comunità per essere un catalizzatore delle attività sociali e il luogo di riunione dei cittadini. E' anche un edificio simbolo per la città, generando un senso di appartenenza e di riferimento per l'ambiente circostante e la città. Questo risultato è ottenuto grazie a che l'edificio non è un monumento, ma crea un luogo per le persone, dove diverse età, razze, culture e interessi cominciano a incontrarsi e interagire tra loro.*

*La pianificazione del progetto è molto ampia, comprende sia una piazza, sale conferenze, cinema, auditorio, una biblioteca, gallerie, ristoranti, ecc. In questo caso però, gli architetti Piano e Rogers hanno avuto l'idea che l'edificio non si limitasse a queste attività, ma al contrario fossero le attività a determinare la forma dell'edificio. Il modo per raggiungere questo obiettivo è stato quello di creare un edificio dove gli spazi possano sommarsi o sottrarsi, aprirsi o dividersi. Collocando all'esterno tutti gli elementi strutturali, le tubazioni degli impianti e le circolazioni sia verticali che orizzontali, si liberano i diversi piani dell'edificio che risultano aperti e totalmente privi di ostacoli. L'edificio è un organismo vivente esposto alla vita sociale, flessibile, dove le diverse*



del edificio totalmente libres de obstáculos.

El edificio resulta un organismo vivo expuesto a la vida social, flexible, donde las distintas actividades particulares de cada momento de la historia del edificio fueron armandolo de distintas maneras.

Las fachadas del edificio tambien reflejan el carácter público y la idea de que los espacios son permeables, no presentando un límite definido, una barrera; al contrario, la intención es que el espacio público entra dentro del edificio en un acto casi natural, la fachada esta formada por capas, una serie de pantallas transparentes que se van alternando entre la estructura generando terrazas y balcones que miran a la plaza y a París.

“El Centre Pompidou era tanto una exploración del concepto de adaptabilidad de una instalación pluralista como una indagación arquitectónica sobre el espacio flexible y la forma fragmentada” [8].

*attività di ogni momento della sua storia l'hanno caratterizzato in modi diversi .*

*Le facciate dell'edificio riflettono anche la natura pubblica e l'idea che gli spazi sono permeabili, che non presentano un limite definito, una barriera, al contrario, l'intenzione è che lo spazio pubblico entra all'interno dell'edificio in un atto quasi naturale, la facciata è costituita da strati, una serie di schermi trasparenti che si alternano nella struttura creando terrazze e balconi che si affacciano sulla piazza e su Parigi.*

*“Il Centre Pompidou era sia un'esplorazione del concetto di adattabilità di una installazione pluralista che un'indagine architettonica sullo spazio flessibile e la forma frammentata” [8].*



[8] ROGERS, Richard. *Ciudades para un pequeño planeta*. P. 79

[8] ROGERS, Richard. *Città per un piccolo pianeta*. P. 79



Orquideorama. Jardín Botánico, Medellín, Colombia. Concurso: Octubre 2005. Proyecto: Plan B. Felipe Mesa, Alejandro Bernal + JPRCR - Camilo Restrepo, J. Paul Restrepo. Colaboradores: Viviana Peña, Catalina Patiño, Carolina Gutiérrez, Lina Gil, Jorge Buitrago.. Proyecto Arquitectónico: Diciembre de 2005. Inicio de Obra: Enero de 2006. Finalización de obra: Agosto de 2006 . Propietario/Promotor: Jardín Botánico de Medellín. Empresa constructora: Ménsula S.A. Presupuesto total: USD \$2.200.000. Superficie construida: 4.200 m<sup>2</sup>



**Orquideorama. Jardín Botánico. Medellín, Colombia. Plan: B.**

*Orquideorama. Orto Botanico. Medellín, Colombia. Plan: B.*



Este proyecto desarrollado por Plan: B, un grupo de arquitectos colombianos emergentes en el campo de la práctica arquitectónica; se ubica en una ciudad que en los últimos años ha puesto todas sus energías en la recuperación social, Medellín estaba afectada por la droga y la inseguridad, la 'calle' era un espacio que simplemente se utilizaba para movilizarse en vehículos particulares. Desde hace ya unos años, las autoridades han puesto en marcha un plan para revertir esta situación, eliminar la droga y la inseguridad, recuperar los espacios públicos como tales y recuperar la conexión y cohesión social.

Junto con una política pública encarada a la revitalización de la ciudad se comenzaron a desarrollar una serie de proyectos en distintos puntos de la ciudad, donde prevalece el carácter público; en este caso, el Orquideorama es un ejemplo de ellos. Siendo un proyecto de configuración abierta, busca generar un fuerte intercambio, dando lugar a las relaciones sociales soportadas por una real estructura compositiva y material. Su carácter reside en que no es un objeto acabado y cerrado, consiste contrariamente en un ir haciéndose, puede tener cambios, modificarse, variar.

Al estar conformado por un módulo primario, este permite un crecimiento modular, se pueden adozar nuevas piezas, o incluso perder algunas; es una arquitectura inacabada que sigue construyéndose continuamente, según los acontecimientos, muta.

*Questo progetto sviluppato da Plan: B, un gruppo di architetti colombiani emergenti nel campo della pratica architettonica; si trova in una città che negli ultimi anni ha messo tutte le sue energie nel recupero sociale, Medellín era colpita dalla droga e dalla criminalità, la 'strada' era uno spazio che semplicemente si utilizzava per muoversi in vetture private. Da alcuni anni, le autorità hanno avviato un piano per invertire questa situazione, eliminare la droga e la criminalità, recuperare gli spazi pubblici come tali e recuperare la coesione sociale. Insieme ad una politica pubblica che punta verso la rivitalizzazione della città cominciarono a svilupparsi una serie di progetti in diversi punti della città, dove prevale il carattere pubblico; in questo caso, l'Orquideorama è un esempio di ciò. Essendo un progetto di configurazione aperta, cerca di generare un forte interscambio, dando luogo ai rapporti sociali sostenuti da una reale struttura compositiva e materiale. Il suo carattere si basa nel fatto che non è un oggetto concluso, ma un progetto in fieri, può subire cambiamenti, modificarsi, variare. Essendo composto da un modulo primario, questo permette la crescita modulare, si possono aggiungere nuovi pezzi, o inoltre perderne alcuni; è un'architettura inconclusa che si costruisce continuamente, cambia secondo gli eventi. La scelta di un'immagine basata sulla permeabilità identifica la trasparenza sociale, la conformazione dello spazio pubblico senza nascondere, ma contrariamente, mostrando. Il progetto è uno stato intermedio, i moduli*



La elección de una imagen basada en la permeabilidad identifica la transparencia social, la conformación de espacio público sin ocultar, sino contrariamente, mostrando.

El proyecto es un estado intermedio, los módulos conforman un lugar que no es adentro ni es afuera, nos encontramos entre el interior y el exterior, donde se pueden desarrollar actividades de ambos mundos, constituyendo vida pública y privada a la vez.

Los elementos verticales y horizontales se conjugan creando lugares con distintas atmósferas que las vamos descubriendo a medida que nos acercamos y exploramos el lugar, la vegetación va variando en cada módulo y en algunos se integra fauna, generando distintos lugares dentro de la totalidad del espacio. Se crea sombra, senderos, reparo; siempre haciendo referencia a la iconicidad del elemento principal.

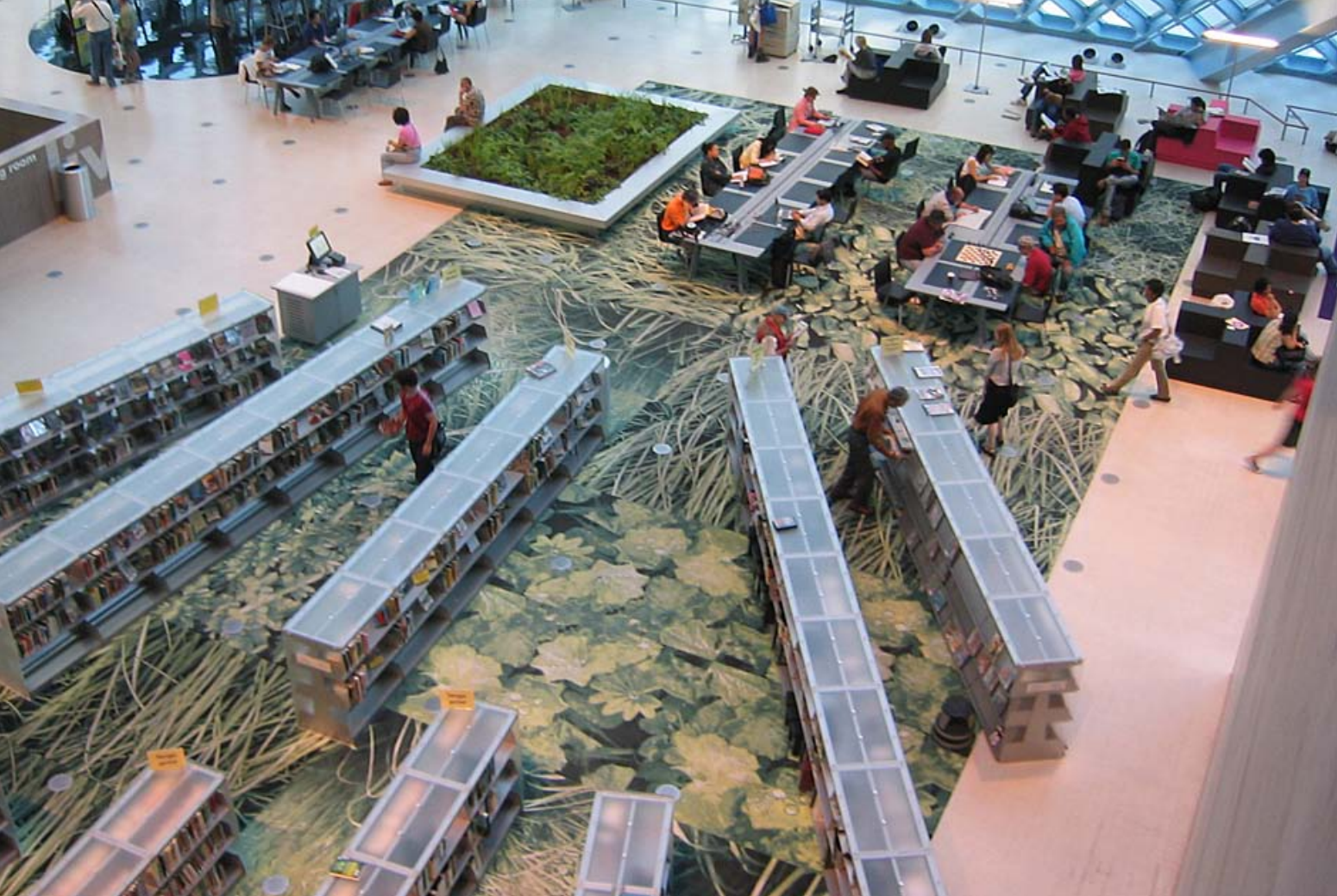
Además, el proyecto es un edificio sin consumo energético mecánico, íntimamente relacionado con el medio natural, acercándolo al hombre y generando un vínculo con la naturaleza y el espacio que lo rodea. De esta manera, la arquitectura resulta permeable no solo hacia adentro, sino también hacia afuera.

*conformano un luogo che non è dentro e neppure fuori, ci troviamo tra l'interno e l'esterno, dove si possono sviluppare attività di entrambi i mondi, costituisce vita pubblica e privata allo stesso tempo.*

*Gli elementi verticali e orizzontali si coniugano creando luoghi con diverse atmosfere che le scopriremo a misura che ci avviciniamo ed esploriamo il luogo, la vegetazione cambia in ogni modulo e in alcuni si integra la fauna, generando diversi luoghi dentro dello spazio complessivo. Si crea ombra, percorsi, riparo; sempre facendo riferimento all'iconicità dell'elemento principale.*

*Inoltre, il progetto è un edificio senza consumo energetico meccanico, che si relaziona intimamente con l'ambiente, avvicinando l'uomo e generando un vincolo con la natura e lo spazio che lo circonda. In questo modo, l'architettura è permeabile non solo verso l'interno, ma anche verso l'esterno.*





Cliente: The Seattle Public Library. Inaguración: 23.05.2004. Presupuesto: 111.9 millones USD. Programa: 38.300 m2 biblioteca central (33.700 m2 oficinas, sala lectura, almacén espiral, sala de mezclas, locales de reunión, sala de estar, sala de personal, colección infantil y auditorio; 4.600 m2 aparcamiento). Socios responsables: Rem Koolhaas y Joshua Ramus. Equipo de proyecto: Mark von Hof-Zogrotzki, Natasha Sandmeier, Meghan Corwin, Bjarke Ingels, Carol Patterson, Dan Wood. Colaboradores: K. Colcheuhg, R. Doherty, S. Gibson, A. Little, J. McMorrough, K. Orff, B. Schenk, S. Simon, A. Sutor, V. Willocks con F. Clausel, T. Dubuisson, C. van Duijin, E. Ella, A. Geren, E. Jurgens, A. Lassila, H. Peer, J. Costa Ribeiro, K. Skoogh, S. Waeltili, L. Weil. Arquitectos asociados: LMN Architects - John Nesholm (socio responsable). Robert Zimmer y Sam Miller (directores de proyecto). Tim Pfeiffer, Steven Del-Fraino, Mary yAnne Smith, Dave Matthews, Vern Cooley, Pragmesh Parikh (equipo de proyecto). C. Baxter, J. Brown, W. Stallings, P. Swanberg (colaboradores). Estructura: Arup London, Los Angeles / Magnusson Klemencic Associates. Instalaciones: Arup London, Los Angeles. Acústica: Michael Yantis Associates. Gráfica ambiental: Bruce Mau Design. Fachadas: Dewhurst Macfarlane & Partners. Interiores: OMA | LMN/ Inside-Outside. Paisaje: Inside-Outside / Jones & Jones / Greenlee Nursery. Iluminación: Kugler Tillotson Associate.



**Seattle Public Library. Seattle, Estados Unidos.**  
**Rem Koolhaas + OMA / Office of Metropolitan Architecture**

*Seattle Public Library. Seattle, Stati Uniti.*  
*Rem Koolhaas + OMA / Office of Metropolitan Architecture*

En este caso concentrándonos no en el aspecto de catalizador urbano, sino en el edificio en sí, la Biblioteca Pública de Seattle de Rem Koolhaas es un claro ejemplo de contenedor flexible de usos y actividades. La estrategia consiste en reconfigurar el programa típico de una biblioteca y sus funciones anexas y generar a partir de él una serie de compartimentos estancos, denominados por el arquitecto como 'plataformas', estas mismas son espacios específicos diseñados para albergar funciones concretas, los mismos son equipados entonces específicamente para cada función que deben desarrollar dentro del edificio y de esta forma se asegura el máximo rendimiento de cada área. En el caso de la biblioteca, la conformación del programa de arquitectura generó cinco plataformas que están materializadas por las cajas que se van apilando unas sobre otras y determinan la morfología del conjunto.

A su vez, estas plataformas dejan espacios intermedios, este espacio es denominado 'mixing chamber' o 'sala de mezcla', y su nombre determina literalmente su función. Teniendo los contenedores con usos específicos, los espacios intermedios son el lugar donde actividades, información y usuarios se solapan de manera dinámica a través del uso de la tecnología. En este área se desarrollan el resto de las funciones de la biblioteca que no necesitan de una especificidad concreta para su correcto desarrollo. Pueden compartir equipamiento y espacio y es el lugar de relación entre las personas.

*In questo caso ci concentriamo non sull'aspetto di catalizzatore urbano, ma nell'edificio in se stesso, la Biblioteca Pubblica di Seattle di Rem Koolhaas è un chiaro esempio di contenitore flessibile di usi e attività. La strategia consiste nel riconfigurare il programma tipico di una biblioteca e le sue funzioni annesse e generare a partire da questo una serie di compartimenti stagni denominati dall'architetto come 'piattaforme', le stesse sono spazi specifici disegnati per accogliere funzioni concrete, gli stessi sono allestiti specificamente per ogni funzione che devono svolgere all'interno dell'edificio e in questo modo si assicura il massimo rendimento di ogni area.*

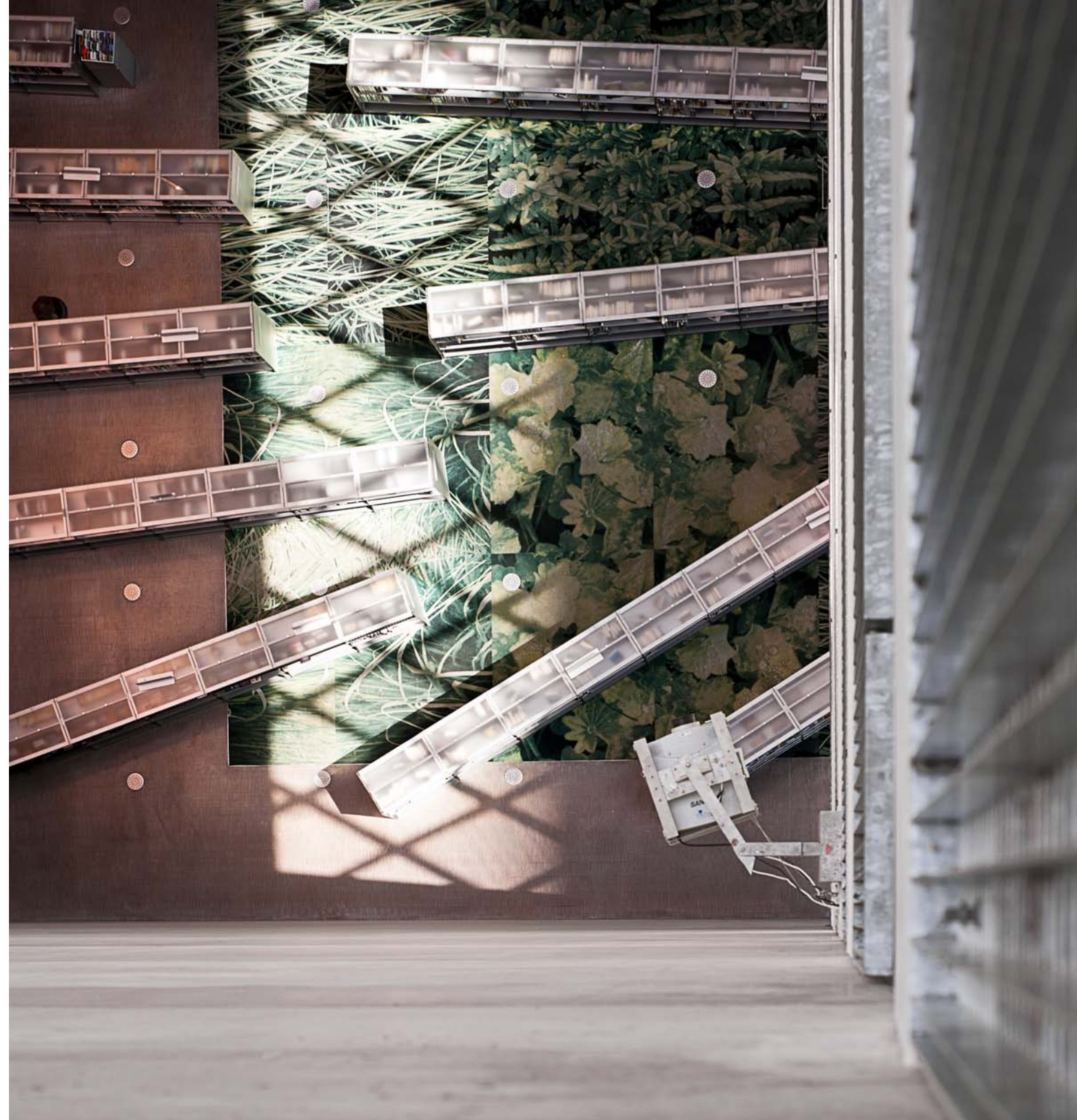
*Nel caso della biblioteca, la conformazione del programma di architettura ha generato cinque piattaforme che sono materializzate da scatole sovrapposte una all'altra che determinano la morfologia dell'insieme.*

*A sua volta, queste piattaforme lasciano spazi intermedi, questo spazio si chiama 'mixing chamber' o 'stanza del mescolamento', e il suo nome determina letteralmente la sua funzione. Al possedere i contenitori usi specifici, gli spazi intermedi sono il luogo dove attività, informazione e utenti si sovrappongono in modo dinamico attraverso l'uso della tecnologia. In quest'area si sviluppano le altre funzioni della biblioteca che non hanno bisogno di una specificità concreta per il loro corretto sviluppo. Possono condividere impianti e spazio ed è il luogo delle relazioni tra le persone.*

*In questo modo, Koolhaas riesce a sovrapporre due spazi essenziali, uno rigido, che*

De esta manera, Koolhaas logra solapar dos espacios esenciales, uno rígido, que no permite la improvisación; otro flexible, donde el usuario lo adapta a sus necesidades. El edificio a través de estos recursos resulta un ejemplo donde se incorporan las nuevas necesidades de la vida moderna, da respuesta a una sociedad atacada por el uso de la tecnología y los medios de comunicación y utiliza estos recursos como una potencialidad para que el usuario pueda apropiarse de los espacios e identificarse con las actividades de forma dinámica. El edificio resulta entonces flexible a las necesidades, dando respuestas concretas a los usos específicos y re-adaptándose constantemente en aquellos sectores que están pensados para estar en continuo movimiento.

*non permette l'improvvisazione; l'altro flessibile, che l'utente adatta alle sue necessità. L'edificio, attraverso queste risorse, costituisce un esempio dove si incorporano i nuovi bisogni della vita moderna, risponde ad una società assalita dall'uso della tecnologia e i mezzi di comunicazione e utilizza queste risorse come un potenziale affinché l'utente si possa appropriare degli spazi e identificarsi con le attività in modo dinamico. L'edificio risulta quindi flessibile ai bisogni, dando risposte concrete agli usi specifici e riadattandosi costantemente a quei settori che sono stati pensati per essere in continuo movimento.*





New Norwegian National Opera & Ballet. Arquitectos: Snøhetta AS. Martin Dietrichson, Ibrahim El Hayawan, Chandani Ratnawira, Harriet Rikheim, Marianne Sætre. Ubicación: Bjørvika, Oslo, Noruega. Cliente: Ministry of Church and Cultural Affairs. Superficie: 38.500 m<sup>2</sup>. Inicio de obra: 2004. Finalización de construcción: 2008. Inauguración al público: Abril / 2008. Arquitectos de Paisaje: Snøhetta AS, Ragnhild Momrak. Asesores: Inger Buresund, Axel Hellstenius, Henrik Hellstenius, Peder Istad, Jorunn Sannes. Consultores del teatro: Teatro de Proyectos Consultants Ltd. Responsable del proyecto: Tarald Lundevall. Asistente de Dirección: Sigrun Aunan, Craig Dykers, Simon Ewing. Líder de diseño: Kjetil Thorsen Trædal. Grupo de líderes: Runa Grasdahl, Tom Holtmann, Elaine Molinar, Kari Stensrød, Øystein Tveter. Equipo de proyecto: Haug, Anne-Cecile, Ibrahim El Hayawan, Tine Hegli, Jette Hopp, Zenul Khan, Frank Kristiansen, Cecilia Landmark, Camilla Moneta, Aase Kari Mortensen, Frank Nodland, Andreas Nygaard, Michael Pedersen, Harriet Rikheim, Margit Tidemann Ruud, Marianne Sætre, Knut Tronstad, Tae Yoon Young. Equipo Arquitectura de Paisaje: Ragnhild Momrak, Andreas Nypan. Equipo Arquitectura de Interior: Bjørg Aabo, Christina Sletner. Estructura: Reinertsen ANS Ingeniería. Ingeniería geológica: NGI. Ingeniería eléctrica: Ingeniør Per Rasmussen AS. Calefacción y ventilación: Erichsen y Horgen AS. Acústica: Strand Brekke Akustikk, Arup acústica. Planificación del Teatro: Teatro Proyecto Consultores. Servicios técnicos: Teatro Proyecto Consultores. Subsectores de servicios etapa técnica: Rambøll Sverige.



04

## **New Norwegian National Opera & Ballet. Oslo, Noruega. Snøhetta Architects**

*New Norwegian National Opera & Ballet.  
Oslo, Noruegia. Snøhetta Architects*

El proyecto se encuentra dentro de un plan integral de transformación y desarrollo de Bjørvika, la zona industrial de la capital noruega. Dicha zona está ubicada a orillas de su fiordo y este plan busca volver a conectar a la ciudad con su frente marítimo. Históricamente el puerto ha sido el nexo conector entre Noruega y el resto del mundo; la línea divisoria generada por la costa, que separa el suelo -la tierra firme- del agua, es no sólo un límite real sino también simbólico.

El proyecto de Snøhetta para la Opera de Oslo busca explotar ese límite, disolviéndolo, haciendo que el proyecto interactúe con el agua a través de las mareas.

El edificio emerge del mar y no se desprende, ubicándose en un lugar de transición entre flotando en el agua y apoyado en el suelo. Se presenta como un umbral entre la tierra y el mar, entre el arte y la vida cotidiana. Este es el aspecto que más me interesa comprender, su carácter de ícono urbano, su intención de revalorizar una zona olvidada por la sociedad, alejada de la ciudad.

Uno de los ejes compositivos del proyecto es el desarrollo de la envolvente horizontal. La quinta fachada del edificio Snøhetta la plantea como un espacio totalmente vivible, creando un volumen horizontal a base de planos y pendientes transitables que permiten recorrer el edificio desde su cubierta, en toda su extensión. La monumentalidad del edificio se logra a través de la horizontalidad y generando un espacio de uso para la gente:

*Il progetto si trova all'interno di un piano integrale di trasformazione e di sviluppo di Bjørvika, la zona industriale della capitale norvegese. Questa zona si trova sulle rive del fiordo e questo piano cerca di ricollegare la città con il suo lungomare. Storicamente, il porto è stato il nesso di collegamento tra la Norvegia e il resto del mondo; la linea di divisione generata dalla riva, che separa la terra -terra ferma - dall'acqua, non è solo un confine reale ma anche simbolico.*

*Il progetto Snøhetta per l'Opera di Oslo cerca di sfruttare questo limite, dissolvendolo, facendo sì che il progetto interagisca con l'acqua attraverso le maree.*

*L'edificio sorge dal mare e rimane collegato ad esso, localizzandosi in un luogo di transizione tra il galleggiare sull'acqua e l'appoggiarsi sul pavimento. Si presenta come una soglia tra terra e mare, tra arte e vita quotidiana. Questo è l'aspetto che più m'interessa capire, il suo carattere d'icona urbana, la sua intenzione di rivalutare una zona trascurata dalla società, lontana dalla città.*

*Uno degli assi compositivi del progetto è lo sviluppo dell'involucro orizzontale. La quinta facciata dell'edificio Snøhetta si pone come uno spazio assolutamente vivibile, creando un volume orizzontale basato su piani e pendii praticabili che permettono di percorrere l'edificio dalla sua copertura, in tutta la sua estensione. La monumentalità dell'edificio si ottiene attraverso la sua orizzontalità e la creazione di uno spazio per l'utilizzo delle persone: un vero e proprio spazio pubblico, che funziona come collegamento tra la città, la cultura e l'arte.*



un verdadero espacio público, que funciona de fuelle entre la ciudad, la cultura y el arte.

Las plataformas son espacio de interacción de los ciudadanos y el espacio de transición entre la ciudad y el edificio y por ende entre el usuario y la cultura.

*Le piattaforme sono lo spazio d'interazione dei cittadini e lo spazio di transizione tra la città e l'edificio e, quindi, tra l'utente e la cultura.*





Museo Guggenheim Bilbao. Ubicación: Bilbao, España. Arquitecto: Frank O. Gehry & Associates. Inicio de Obra: 1992. Finalización: 1997. Inauguración al público: 18 de Octubre de 1997. Superficie: 24.000 m<sup>2</sup>. Administrador / Cliente: The Solomon R. Guggenheim Foundation. Arquitectos ejecutivos: César Caicoya Gómez-Morán, José Antonio Amann Murga, Aitor Azcárate Gómez. Ingeniero de Caminos, Jefe de Grupo de Obra Civil (País Vasco): Jesús Orcajo Núñez. Ingeniero de Caminos, Jefe de Grupo de Obra (Hormigones y Estructura Metálica): Ignacio Lecumberri Castaños. Arquitecto Técnico, Jefe de Obra (Fachadas y Cubiertas): Santiago Garmendia. Arquitecto Técnico, Jefe de Obra (Interiores e Instalaciones): Juan José Blasco Muñoz. Ingeniero de Caminos, Jefe de Obra (Urbanización): Claudio M. Masip Arrighi. Ingeniería de Estructuras: Skidmore, Owings & Merrill (Chicago). Ingeniería de Instalaciones: Cosentini Associates (Nueva York). Dirección de Obra: IDOM. Empresas Constructoras: FERROVIAL-LAUKI-URSSA (Hormigones y Estructura Metálica), Construcciones y Promociones BALZOLA (Cerramientos), FERROVIAL (Interiores e Instalaciones), FERROVIAL (Urbanización).



## Museo Guggenheim Bilbao. Bilbao, España. Frank O. Gehry

*Museo Guggenheim Bilbao. Bilbao, Spagna. Frank O. Gehry*

Dejando de lado la controversia que produjo el Museo Guggenheim de Bilbao proyectado por el arquitecto Frank O. Gehry por sus formas retorcidas y curvilíneas; me interesa analizar la situación de emplazamiento y el efecto que produjo el edificio para la ciudad y sus habitantes.

El Museo se ubica al norte del centro urbano, junto a la ría de Bilbao, emplazado en un lugar al que se abren visuales desde varios puntos estratégicos de la ciudad. Esto hace que el emplazamiento refuerce el carácter monumental e icónico del edificio en sí, convirtiéndose en el principal referente de la ciudad.

El edificio está rodeado por una serie de paseos y plazas que consolidan la zona de Abandoibarra, zona tradicionalmente industrial que busca reincorporarse y acercarse al centro histórico y comercial.

La entrada principal del museo se encuentra enfilando la calle Iparraguirre que -no casualmente- es una de las principales vías neurálgicas de Bilbao, cruzando diagonalmente la ciudad desde el centro histórico y llegando a la puerta del Museo, acercándolo a la ciudad.

El Museo se convierte en el principal elemento referencial de la ciudad, Bilbao es el Guggenheim; este carácter de referencia hace que el espacio del edificio y sus alrededores estén cargados de espacios de conexión y de interrelación social y cultural. Se genera todo un espacio alrededor que conecta a la ciudad con el museo, y a la sociedad entre sí.

*Lasciando da parte le polemiche che ha prodotto il Museo Guggenheim di Bilbao, progettato dall'architetto Frank O. Gehry dalle forme contorte e curvilinee, mi interessa analizzare la situazione di localizzazione e l'effetto che ha prodotto l'edificio per la città e i suoi abitanti.*

*Il Museo si trova a nord del centro urbano, presso l'estuario di Bilbao, localizzato in un luogo aperto, visibile da diversi punti strategici della città. Questo rafforza il carattere monumentale e iconico dell'edificio in se stesso, diventando il principale riferimento della città.*

*L'edificio è circondato da una serie di passeggiate e piazze che conformano la zona di Abandoibarra, tradizionalmente zona industriale che cerca di riavvicinarsi al centro storico e commerciale.*

*L'ingresso principale del museo si trova sulla via Iparraguirre che non a caso è una delle strade nevralgiche di Bilbao, attraversando in diagonale la città dal centro storico e arrivando alla porta del Museo, avvicinandolo alla città.*

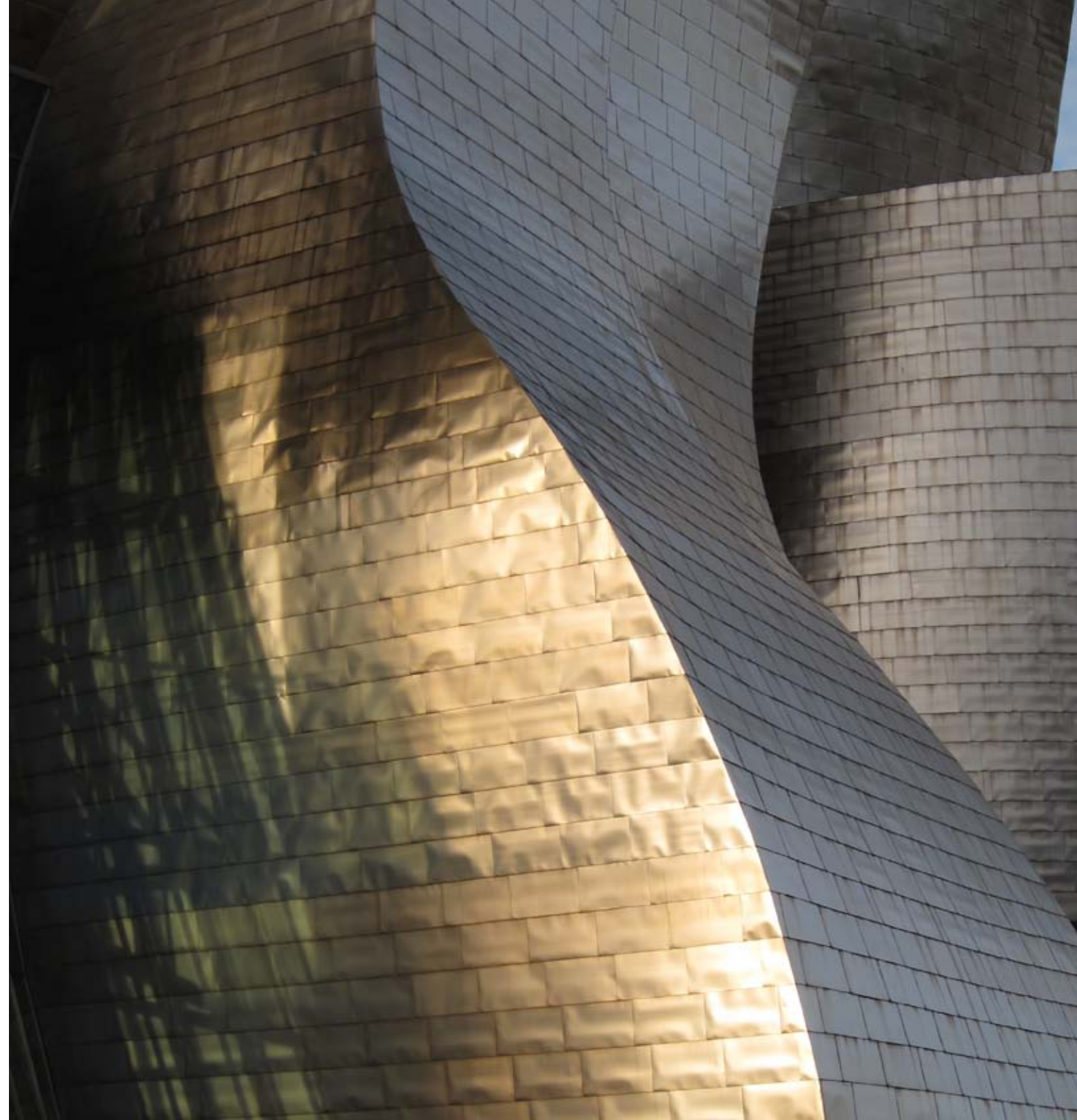
*Il Museo diventa il principale elemento di riferimento della città, Bilbao è il Guggenheim; questo carattere di riferimento fa che lo spazio dell'edificio e i suoi dintorni siano carichi di spazi di collegamento e interrelazione sociale e culturale. Esso genera tutto lo spazio intorno che collega la città con il museo, e la società con se stessa. Davanti al museo si estende una piazza che consolida il carattere pubblico e ci conduce verso le scale che portano all'ingresso dell'edificio. Queste scale, contrariamente*



Antes del Museo, se extiende una plaza que afianza el carácter público, y nos lleva a tomar las escaleras que desembocan en el vestíbulo del edificio. Estas escaleras -contrariamente a lo que estamos acostumbrados en los edificios monumentalistas- en vez de ascender para ganar solemnidad, descienden para resolver la diferencia de cota entre la ría y el Ensanche, haciendo posible que el edificio incluso no sobrepase la altura de las construcciones circundantes.

Desde su inauguración, el museo ha recibido una media superior al millón de visitantes anuales; generando un extraordinario impacto en la economía y en la sociedad de la ciudad, impulsando el turismo y posicionando a Bilbao en un marco global generando la revitalización de múltiples espacios ya sean de orden público o privado de la ciudad.

*a quanto siamo abituati negli edifici monumentalistici, invece di salire per acquisire solennità, scendono per risolvere la differenza di quota tra l'estuario e l'Ensanche, consentendo inoltre che l'edificio non superi l'altezza degli edifici circostanti. Fin dalla sua inaugurazione, il museo ha ricevuto in media più di un milione di visitatori l'anno; generando un impatto straordinario sull'economia e sulla società, promuovendo il turismo e collocando Bilbao in un quadro globale, generando la rivitalizzazione di molteplici spazi sia nell'ambito pubblico che privato della città.*





Musée du quai Branly. Ubicación: Quai Branly, París, Francia. Concurso: 1999, anuncio del ganador: 8 de Diciembre de 1999. Arquitecto: Jean Nouvel Aterliers. Inicio de obra: Diciembre de 2002. Finalización de obra: Junio de 2006. Superficie del edificio: 76.500 m<sup>2</sup>. Terreno: 25.100 mm. Cliente: Etablissement public du Musée du Quai Branly. Presupuesto: € 204.300.000. Programa: colecciones de referencia: Museo de 4.900 m<sup>2</sup>, 4.000 obras expuestas, "expedientes" mezzanine: 670 m<sup>2</sup>, "temáticos" mezzanine: 800 m<sup>2</sup>, multimedia: 195 m<sup>2</sup>, exposiciones temporales: galería grande: 1.500 m<sup>2</sup>, galería pequeña: 640 m<sup>2</sup>. Salón principal: Auditorio 500 plazas, sala de proyección: 100 asientos, teatro al aire libre: 150 plazas. Administración: Branly Auvent, y la Universidad de edificios: 250 estaciones de trabajo, talleres de restauración y taller de libro. Restaurante en Terraza: 130 asientos interiores, cafetería Jardín: 80 asientos interiores, Bar en el vestíbulo del auditorio. Estacionamiento: 521 vehículos. Librería: 250 m<sup>2</sup>. Jardín: 18.000 m<sup>2</sup>.



## Musée du quai Branly. Paris, Francia. Jean Nouvel

*Musée du quai Branly. Parigi, Francia. Jean Nouvel*

El edificio se eleva sobre pilotis, despejando la planta baja y generando un jardín que es a la vez paisaje, sitio y trayecto. El parque es un elemento con una fuerte presencia en el inconsciente parisino, es un lugar arraigado a los ciudadanos de París, quienes hacen uso de estos espacios en su vida cotidiana; no resulta casual que la normativa urbanística ha contemplado el fin de asegurar una cantidad considerable de áreas verdes para la ciudad, lo que ha ayudado a que el parque esté íntimamente ligado al habitar de los parisinos.

El jardín actúa como un filtro para el museo, donde acerca al usuario a lo primitivo al mismo tiempo que lo conecta con sus costumbres. El parque es el espacio que vincula y que protege. Las especies vegetales con las que se trabaja tienen que ver con las culturas primitivas de cada uno de los continentes a los cuales el museo dedica sus exposiciones. El jardín se construye de una serie de recorridos sin perspectiva -casi volviendo a los jardines de la Francia barroca- que intentan simular una jungla horizontal donde el usuario se pierde y vuelve a aparecer en París, enmarcando en determinadas situaciones elementos referenciales del sitio donde está emplazado el edificio.

Las referencias más importantes son a la Torre Eiffel y al Río Sena; el recorrido exterior del proyecto constantemente enmarca imágenes de la Torre a través de secuencias que la ocultan y la descubren. El Sena se reconoce no sólo en el exterior al tomar

*L'edificio è costruito su pilotis, liberando il pianoterra, con la creazione di un giardino che è allo stesso tempo paesaggio, luogo e percorso.*

*Il parco è un elemento con una forte presenza nell'inconscio parigino, è un luogo radicato nei cittadini di Parigi, che usano questi spazi nella loro vita quotidiana; non è un caso che la normativa urbanistica abbia assicurato un numero sostanziale di aree verdi per la città, che ha permesso che il parco sia strettamente legato al modo di vivere dei parigini.*

*Il giardino funge da filtro per il museo, che avvicina l'utente al primitivo e inoltre lo mette in contatto con le sue abitudini. Il parco è lo spazio che unisce e protegge. Le specie vegetali con cui si lavora hanno a che fare con le culture primitive di ciascuno dei continenti ai quali il museo dedica le sue esposizioni. Il giardino è costruito con una serie di percorsi senza prospettiva -quasi tornando ai giardini della Francia barocca-, che cercano di imitare una giungla orizzontale in cui l'utente si perde e riappare a Parigi, inquadrando in determinate situazioni elementi di riferimento del sito dove si trova l'edificio.*

*I riferimenti più importanti sono la Tour Eiffel e il Fiume Senna; il percorso all'aperto del progetto costantemente inquadra immagini della Torre attraverso sequenze che la nascondono e la scoprono. La Senna si riconosce non solo nella parte esterna, dove il volume principale ne acquisisce la geometria curva, ma nel corridoio centrale si sposta il fiume all'interno dell'edificio: non*

el volumen principal la geometría curva, sino que en el pasillo central se traslada el río al interior del edificio: no solo atraviesa a lo largo el museo, a la vez lo divide en dos partes muy definidas, como las costas de la ciudad.

Caminando por el barrio, uno encuentra un jardín que lo invita a entrar, atravesando una serie de filtros que lo reparan y protegen de la ciudad, a la vez que algunos elementos nos remiten a no olvidarnos de la ciudad donde estamos.

El edificio no solo busca la referencia de estos elementos, sino que busca una autoreferencia con la ciudad. Los cubos de colores aluden a los vacíos de los barrios, de los patios interiores de las manzanas al retomar la escala humana dentro de la gran magnitud del museo y ayudando al usuario a entender y relacionarse con el edificio. Sus rojos, amarillos y naranja contrastan con el seppia característico de la ciudad generando una clara referencia del usuario hacia el edificio; pero manteniéndose dentro de los límites del skyline urbano.

*solo attraversa il museo, ma lo divide in due parti ben definite, come le rive della città. Passeggiando per il quartiere, si trova un giardino che t'invita a entrare, attraverso una serie di filtri che lo riparano e proteggono dalla città, mentre alcuni elementi ci ricordano di non dimenticare la città in cui ci troviamo.*

*L'edificio non solo cerca il riferimento di questi elementi, ma cerca un auto-riferimento con la città. I blocchi colorati si riferiscono ai vuoti dei quartieri, dei cortili interni degli isolati riportando la misura umana all'interno della dimensione del museo e aiutando gli utenti a comprendere e rapportarsi con l'edificio. I suoi colori rosso, giallo e arancione contrastano con il seppia caratteristico della città generando un chiaro riferimento dell'utente verso l'edificio; ma rimanendo all'interno dei confini dello skyline urbano.*



*Raggiungere lo sviluppo sostenibile di una città comporta, in un primo momento, rivalutare i temi psicologici, cartografici, intellettuali, politici ed economici inerenti alla propria città, alla società e alla natura.*

*Tradizionalmente, nell'organizzazione di una città i termini natura e cultura sono stati frequentemente vocaboli opposti; l'idea adesso è farli interagire, metterli in composizione e non in opposizione; progettare delle città dove l'architettura interagisca con elementi urbani che, insieme alla natura, prospettino uno scenario favorevole allo sviluppo della città sostenibile e dei suoi abitanti.*

*“Non c'è niente che sia al cento per cento naturale né al cento per cento manufatto. Ogni particolare del paesaggio urbano è un complesso assemblaggio, una miscela di natura e cultura.”*  
[8]

*Questo spiega perché lo sviluppo di un territorio sostenibile abbia bisogno dell'integrazione di una serie di problemi e di concetti quali: la lotta contro l'inquinamento (aria, acqua, terra), la ventilazione della città, l'acustica, il comfort olfattivo e quello visuale, la biodiversità, l'uso efficiente dell'energia, la salute urbana, la città per tutti.*

*A questi elementi legati all'ambiente naturale, si aggiungono a poco a poco altri connessi alla cultura della propria società. La natura è naturale finché l'uomo inizia a farne uso e a manipolarla e così si trasforma in un elemento a lui intimamente collegato e quindi, umanizzato. L'uomo inonda la natura di cultura, inizia a darle forma e trasforma così un territorio naturale in uno artificiale, da lui creato, modificato e regolato con le proprie norme. Dobbiamo capire che gli elementi naturali hanno anche le proprie regole e dobbiamo quindi rispettarle e adattarne le nostre alle loro per giungere all'unione di entrambi gli elementi e avvicinare la nostra cultura alla natura, ottenendo così un*  
[8] AS. ARCHITECTURE - STUDIO. *La Ville Ecologique.*

## El desafío de una ciudad sustentable

Lo natural de la artificialidad urbana

Lograr el desarrollo sustentable de una ciudad implica en una primera instancia reevaluar temas psicológicos, cartográficos, intelectuales, políticos y económicos ligados a la ciudad, a la sociedad y a la naturaleza.

Tradicionalmente en la organización de una ciudad, naturaleza y cultura fueron con frecuencia términos opuestos, la idea es ahora que estos términos deben interactuar, deben estar en composición y no en oposición. Diseñar ciudades donde la arquitectura interactúa con elementos urbanos y a su vez estos con la naturaleza plantea un escenario propicio para el desarrollo de la ciudad sustentable y sus habitantes.

“Nada es cien por ciento natural o cien por ciento manufacturado. Cada detalle del paisaje urbano es un complejo ensamble, una mezcla de naturaleza y cultura.” [8]

Esto implica que el desarrollo de un territorio sustentable necesita de la integración de una serie de problemas y conceptos como: la batalla contra la polución (aire, agua, tierra), la ventilación de la ciudad, la acústica, el confort olfativo y visual, la biodiversidad, el uso eficiente de la energía, la salud urbana, la ciudad para todos.

A estos elementos vinculados con el medio natural, comienzan a solaparse otros que están relacionados con la cultura de su sociedad, la naturaleza es natural hasta que el hombre comienza a hacer uso de ella y a manipularla y comienza a transformarse en un elemento íntimamente relacionado a él y por ende, humanizado. El hombre inunda de cultura a la naturaleza, comienza a darle forma y así transformar un territorio natural en uno artificial, creado por él, modificado por él, regulado por sus normas; debemos comprender que aquellos elementos naturales, también tienen sus reglas y debemos respetarlas y adaptar las nuestras a las suyas, para así lograr la cohesión de ambos elementos y acercar nuestra cultura a la naturaleza, logrando un territorio eficaz para

[8] AS. ARCHITECTURE - STUDIO. *La Ville Ecologique.*

*territorio efficace per il nostro sviluppo e per la sopravvivenza dell'ambiente naturale e quello culturale.*

*Sempre che l'uomo esplori la natura in maniera rispettosa, si dovrà prendere in considerazione a futuro poiché sarà parte del patrimonio storico di quel territorio. Rispettare il territorio significa poi rispettare la sua storia.*

*Comprendere il senso di appartenenza delle persone con il luogo, comporta avere un ampio panorama e dunque capire la coesione tra territorio e società, tra centro urbano e periferia, significa altresì comprendere la motivazione degli individui che abitano, viaggiano e lavorano in città e attraverso essa; non importa quanto sia grande o piccola una metropoli, la città non è solo un punto in una carta geografica ma un posto dove le cose succedono e perciò deve essere ricettiva e vivere allo stesso ritmo delle persone che vi risiedono.*

*Nel caso particolare di una grande città, affinché sia sostenibile, si dovranno considerare diversi problemi. Più grande è la città, maggior attività economica, lavoro e ricchezza concentrati, un problema essenziale da risolvere sarà quello degli alloggi. Questo problema recherà pregiudizio agli abitanti socialmente ed economicamente più vulnerabili. Una soluzione per affrontarlo è trovare l'equilibrio tra iniziativa privata e responsabilità pubblica.*

*Con la giusta misura della combinazione di questi due protagonisti e un dialogo chiaro tra pubblico e privato, si giunge a un risultato più efficace e a uno scenario più favorevole per lo sviluppo della società e della cultura in un ambiente più conveniente per la diversità sociale esistente in una città.*

*Un'altra sfida da risolvere è quella di definire un policentrismo efficace poiché è l'unica soluzione capace di generare dinamismo attraverso il sistema metropolitano e dell'identificazione della struttura urbana.*

*Ci sono due possibili alternative per il raggiungimento di quest'obiettivo: definire degli spazi assai specializzati nella natura delle loro attività o, al contrario, dividere dette attività in piccoli centri disseminati per tutta la città.*

*Entrambi i modelli rispondono alla natura del policentrismo in diverse maniere; benché nessuno sia perfetto né si possa seguire interamente.*

*Il primo caso punta all'efficacia dal punto di vista economico, giacché la concentrazione delle attività ottimizza e potenzia i costi riducendo la loro dispersione; ma questo modello perde peso dal momento che vengono considerate l'entità sociale e la diversità di opzioni offerte alla popolazione. Inoltre, s'indebolisce perché la popolazione avrebbe bisogno di mobilità continua e quindi userebbe la macchina, diventando così un'alternativa insostenibile per lo sviluppo delle città.*

*Tutt'al contrario, il secondo caso, in cui si privilegia la diversità di opzioni e attività per lo sviluppo culturale della popolazione, è inattendibile dal punto di vista economico giacché punta*

nuestro desarrollo y para la supervivencia del medio natural –y cultural.

En la medida que la incursión del hombre en la naturaleza sea respetuosa, en el futuro deberá ser tenida en cuenta, dado que formara parte del patrimonio histórico de ese territorio. Respetar el territorio también es respetar su historia.

Comprender el sentido de pertenencia que los individuos guardan con el sitio implica tener una mirada amplia y entender entónces la cohesión que debe existir entre el territorio y la sociedad, entre los suburbios y el centro urbano, la motivación de los individuos que viven, viajan y trabajan en la ciudad y a través de la misma; no importa que grande o pequeña pueda ser una metrópolis, la ciudad no es un punto en un mapa pero si es un lugar donde las cosas pasan, que debe ser receptiva y vivir al mismo ritmo que las personas que residen en ella.

En el caso particular de una gran ciudad, para que esta sea sustentable deberemos tener en cuenta un número importante de problemas, pero cuanto más grande sea esta, mayor actividad económica, laboral y riqueza concentre, uno de los problemas fundamentales que tendrá a resolver será la vivienda. Este problema afectará fundamentalmente a los residentes social y económicamente más vulnerables. Una de las soluciones para enfrentar esto es la necesidad de un balance entre la iniciativa privada y la responsabilidad pública.

Un justo medio de la combinación de estos protagonistas, y un claro diálogo entre lo público y lo privado; logra un resultado más eficiente y un escenario más propicio para el desarrollo de la sociedad y la cultura en un medio más justo para la diversidad social que compone una ciudad.

Otro desafío a resolver consiste en poder definir un eficiente policentrismo, siendo la única solución capaz de generar un dinamismo a través del sistema metropolitano y de la identificación de la estructura urbana.

Las opciones para lograr esto consisten en definir espacios altamente especializados en la naturaleza de sus actividades o, contrariamente, dispersar dichas actividades en pequeños núcleos diseminados por la ciudad.

Ambos modelos responden a la naturaleza del policentrismo de distintas maneras; aunque ninguno de los dos son perfectos y aplicables en su totalidad.

El primer caso tiende a la eficiencia desde el punto de vista económico, dado que la agrupación de actividades optimiza y potencia los costos reduciendo la dispersión de las mismas; pero este modelo pierde peso cuando la dimensión social y la diversidad de opciones que se le ofrecen a la población son consideradas. Además de que lleva a la necesidad de movilidad continua por parte de la población, siendo el uso del automóvil una opción no sustentable para el desarrollo de las ciudades.

sostanzialmente verso l'essere umano, abitante di quella città.  
Dunque, per raggiungere un efficace policentrismo, considerando le particolarità di ogni territorio e ogni società, è necessario un perfetto equilibrio tra entrambi i modelli; principalmente in funzione della geografia dello spazio e della capacità di connettere i diversi centri tra di loro.

Nello stesso modo, le zone residenziali delle città non dovrebbero essere identificate dagli aspetti socio-economici e culturali dei loro abitanti ma, dovrebbero essere distribuite cercando l'efficacia in quanto alla qualità di vita.

La sfida non è costruire nuove città ecologiche ma, quando possibile, creare degli spazi sostenibili dentro le nostre città.

Di seguito si presenta un caso di analisi per capire empiricamente quali sono le possibilità al momento di progettare uno spazio sostenibile per lo sviluppo di una società danneggiata da anni di conflitto, che oggi cerca un luogo propizio per il suo recupero.

> VEDERE: CASO DI ANALISI. DEH SABZ, AFGANISTAN

En el segundo caso, se invierten los argumentos explicados anteriormente; cuando se privilegia la diversidad de opciones y actividades para el desarrollo cultural de la población pierde solvencia desde el punto de vista económico, ya que se enfoca principalmente en el ser humano, en el habitante de esa ciudad.

El correcto balance entre ambos modelos, teniendo en cuenta las particularidades de cada territorio y sociedad, es lo que va a permitir el eficiente policentrismo; fundamentalmente en función de la geografía del espacio y la capacidad que tenga de interconectar los distintos centros entre sí.

De la misma manera, las zonas residenciales de las ciudades no debieran estar identificadas por los aspectos socioeconómicos y culturales de sus habitantes; por el contrario, deben estar distribuidas buscando la eficiencia en terminos de calidad de vida. El desafío no es construir nuevas ciudades ecológicas, sino, cuando sea posible, crear espacios sustentables dentro de nuestras ciudades.

A continuación se presenta un caso de análisis para comprender empíricamente cuales son las posibilidades a la hora de proyectar un espacio sustentable para el desarrollo de una sociedad que ha sido afectada por años de conflicto y que hoy en día busca un lugar propicio para comenzar su recuperación.

> VER: CASO DE ANALISIS. DEH SABZ, AFGANISTAN



## Una nuova città per la città

Caso di studio, la nuova città per Kabul

Deh Sabz. AS (architecture-studio)

*Per molti anni le autorità governative dell'Afganistan hanno discusso sulla possibilità di ricostruire la città di Kabul; nell'anno 2006 l'agenzia di consulenza giapponese JICA (Japan International Cooperation Agency) ha eseguito uno studio della città e ha dedotto che nel caso particolare di Kabul, la soluzione consisterebbe nella costruzione di una nuova città che, collegata con la città storica, contribuisse a un efficace sviluppo della società afgana e offrisse agli abitanti un nuovo avvenire.*

*Kabul è una delle città più veloci a crescere nel mondo, benché la sua infrastruttura sia quasi distrutta. Nel 1978 i russi hanno pianificato la città e l'hanno progettata per accogliere 700.000 persone; attualmente vi risiedono 2.413.032 abitanti. I servizi pubblici, l'alto grado di disorganizzazione e il deterioramento sofferto a causa dei numerosi conflitti interni e della guerra, fanno sì che la città diventi uno spazio poco predisposto allo sviluppo del singolo e ancor meno allo sviluppo congiunto della popolazione all'interno della società.*

*In molti quartieri della città non c'è acqua potabile né elettricità, né reti fognarie, né sistemi di smaltimento delle acque. Inoltre i suoi abitanti vivono in una città pericolosamente inquinata.*

*Dopo la valutazione realizzata da JICA, il governo afgano ha preso la decisione di costruire una nuova città a nord-est di Kabul, esattamente a 10 km dalla storica capitale, su una superficie di 40.000 ettari. Il progetto di masterplan e sviluppo della nuova urbanizzazione, di seguito analizzato, è stato realizzato dallo studio di architettura francese AS (Architecture Studio).*

*La città si chiamerà Deh Sabz e, all'inizio, si è pensato di finanziare la costruzione attraverso la vendita di terre di proprietà del Ministero di Agricoltura.*

*La nuova città possiede una logica principale fondata sull'intenzione di ridurre la pressione demografica di Kabul, che supera largamente la capacità delle attuali infrastrutture. In questo modo, la costruzione della nuova città darebbe*

Ubicación: Afganistan, 10 km al noreste de Kabul. Cliente: Gobierno de Afganistan. Arquitectos: AS (architecture-studio), Martin Robain, Rodo Risnado, Jean-Francois Bonne, Alain Bretagnolle, Rene-Henri Arnaud, Laurent-Marc Fischer, Marc Lehmann, Roueida Ayache, Gaspard Joly, Marie Caroline Piot, Mariano Efron, Amar Sabeh el Leil. Consultores: Composante Urbaine, Eaux de Paris, Partenaires Developpement, DEERNS (Holanda), Franor, Certu. Tipo de trabajo: urbanismo, diseño conceptua (no realizado). Area de proyecto: 40.000 hectareas. Costo estimado: 5 billones de dolares americanos. Fase de consultaria internacional: Mayo de 2007. Estudios: 2007-2008.

Localizzazione: Afganistan, 10 km al nordest di Kabul. Committente: Governo di Afganistan. Progettisti: AS (architecture-studio). Martin Robain, Rodo Risnado, Jean-Francois Bonne, Alain Bretagnolle, Rene-Henri Arnaud, Laurent-Marc Fischer, Marc Lehmann, Roueida Ayache, Gaspard Joly, Marie Caroline Piot, Mariano Efron, Amar Sabeh el Leil. Consulenti: Composante Urbaine, Eaux de Paris, Partenaires Developpement, DEERNS (Holanda), Franor, Certu. Tipo di lavoro: urbanistica, progettazione di massima (non eseguito), Superficie di progetto: 40.000 ettari. Costo stimato: 5 bilioni di dollari americani. Fase di consulenza internazionale: Maggio 2007. Studi: 2007-2008.

## Una nueva ciudad para la ciudad

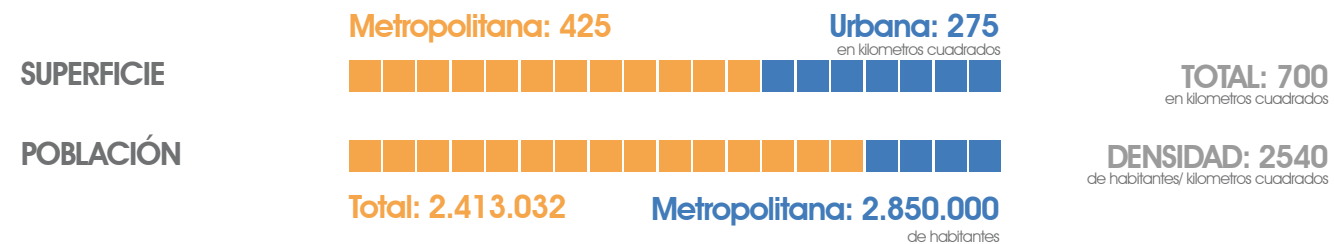
Caso de estudio, la nueva ciudad para Kabul

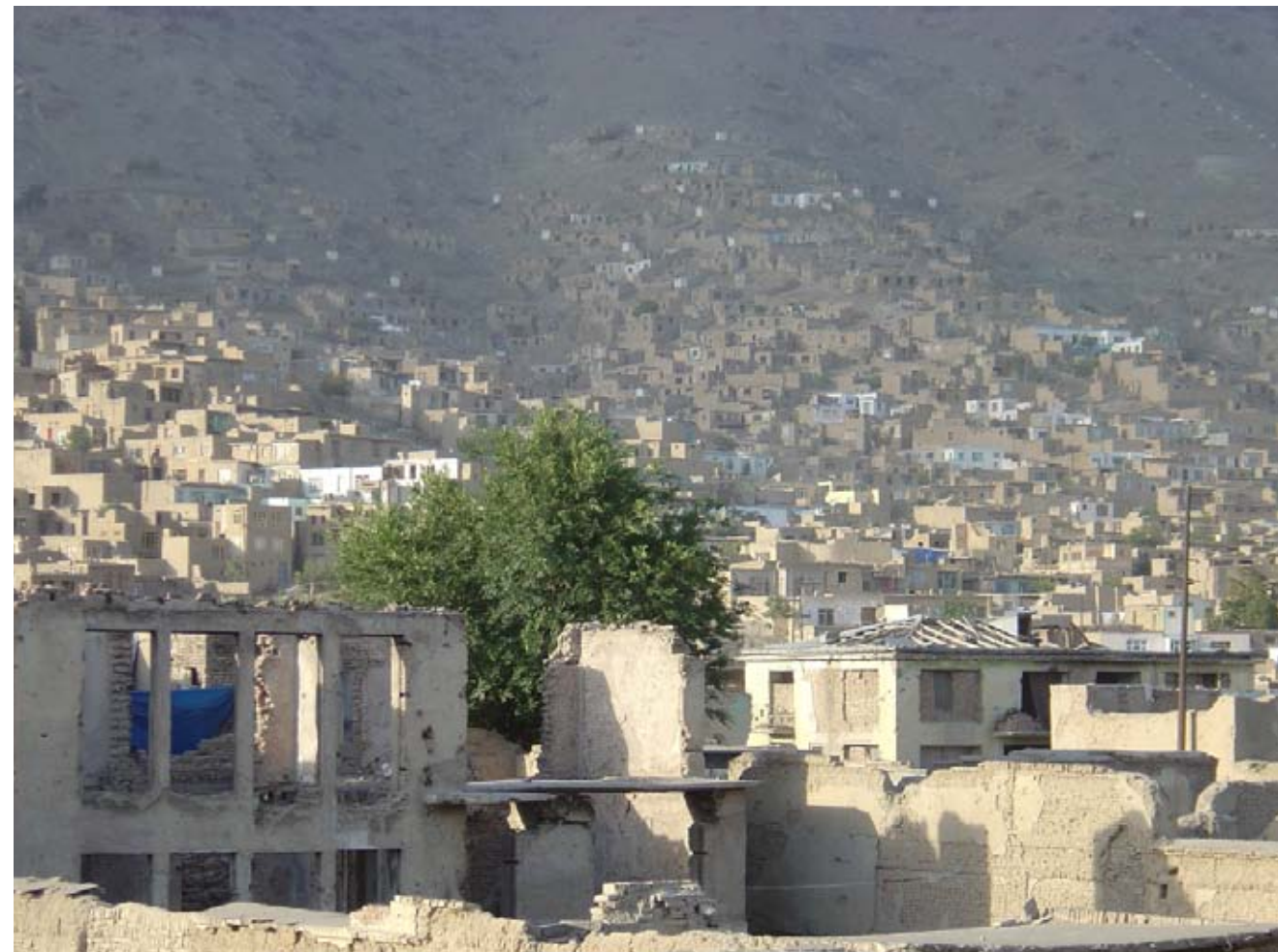
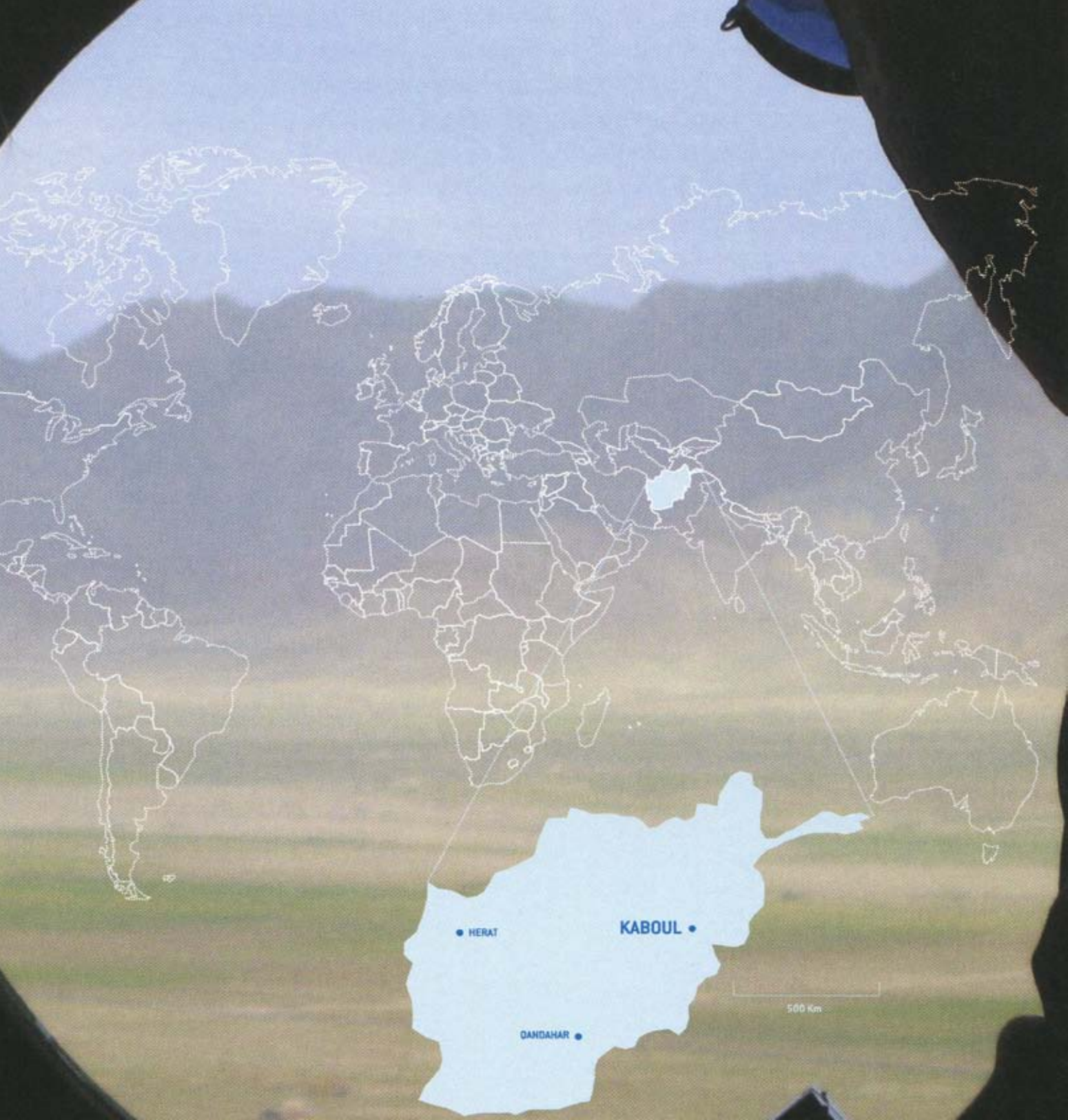
Deh Sabz. AS (architecture-studio)

Durante muchos años las autoridades gubernamentales de Afganistan discutieron sobre la posibilidad de reconstruir la ciudad de Kabuk; en el año 2006 la consultora japonesa JICA (Japan International Cooperation Agency) realizo un estudio de la ciudad y concluyó que en el caso particular de Kabul, la solución sería la construcción de una nueva ciudad que enlazada con la ciudad histórica cooperara para el desarrollo eficiente de la sociedad afgana y provea a dichos habitantes de un nuevo futuro.

A pesar de que la infraestructura de la ciudad de Kabul está prácticamente destruida, es una de las ciudades con más rápido crecimiento en el mundo. En 1978 la ciudad estuvo planificada por los soviéticos y se diseñó a la misma para albergar a 700.000 personas; actualmente la ciudad tiene una población de 2.413.032 habitantes, los sevicios públicos, el alto grado de desorganización y el desgaste sufrido por los numerosos conflictos internos y por la guerra, hace que la ciudad sea un espacio poco preparado para el desarrollo individual de sus habitantes y lo que implica el desarrollo conjunto de la población dentro de una sociedad.

La ciudad no cuenta, en muchos de sus distritos con servicio de agua potable, electricidad, redes cloacales, sistema de alcantarillado; además sus habitantes viven en una ciudad peligrosamente afectada por la polución y la contaminación.







lavoro a migliaia di persone, molte delle quali non qualificate e attualmente disoccupate nella storica capitale. Le autorità prevedono che trascorsi dieci anni dalla costruzione della nuova città, saranno creati circa due milioni di posti di lavoro di categoria professionale.

Con un nuovo spazio favorevole allo sviluppo della società, si cerca di recuperare l'identità del popolo afgano, indebolita dagli anni di guerra e conflitti.

Deh Sabz rappresenterà, dunque, la trasformazione dell'Afganistan. Con questa nuova città, le autorità governative vogliono dimostrare che le decadi di conflitti sono ormai confinate nel passato e che oggi il paese è sulla via di uno sviluppo pacifico e sostenibile. Una città solo è sostenibile se redditizia quindi non è sufficiente l'idea originale del governo afgano rispetto al finanziamento. I soldi ricavati dalla vendita delle terre non basteranno mai per portare a termine i lavori di costruzione della nuova città e di ricostruzione di quella vecchia; si rischia così di rimanere bloccati in un punto morto ancor prima di aver avuto la possibilità di iniziare.

La nuova strategia è: il governo dell'Afganistan farà un primo investimento di 150 milioni di dollari per adeguare il terreno e creare delle infrastrutture. Una volta resi idonei i terreni per la costruzione, saranno venduti ai committenti privati che finanzieranno la costruzione e la loro commercializzazione. Il progetto presentato da AS (architecture-studio) è fondato su tre protagonisti: la comunità internazionale, il governo afgano e l'iniziativa privata. Così, ognuno si occupa di un campo di azione più ridotto, consentendo lo sviluppo del piano di Deh Sabz. Sia il governo che le autorità locali della nuova città devono essere consapevoli del bisogno di unire le proprie forze a quelle degli investitori privati in modo da rendere attendibile la realizzazione di questo progetto e perciò è necessario dare a questi investitori il controllo di uno spazio della città mentre gli altri spazi saranno dominati dalla pubblica autorità.

AS (architecture-studio) propone per Deh Sabz una città che si adatti alle caratteristiche della topografia, adottando la forma di un triangolo isoscele. L'area urbana sarà circondata da una cintura verde, utilizzata come zona agricola che, oltre a servire da limite fisico, aiuterà a prevenire e diminuire l'inquinamento urbano. Tra una parte e l'altra dei confini della città si predispone una griglia ortogonale per agevolare il movimento degli abitanti.

La città è composta da quattro tipologie di spazi verdi: la prima - e quella più importante - è l'area agricola sopraindicata, che circonda la città; dentro questo spazio s'introduce il secondo settore: i cimiteri. Si progetta poi un grande parco centrale, simile a quelli di Parigi e New York, con la dotazione di una grande quantità di servizi che provvedano ai bisogni della popolazione: centri culturali, stadi, zoo, campi da gioco. Infine, l'ultimo spazio verde è costituito dai singoli giardini delle parcelle private.

Luego de la evaluación realizada por JICA, el gobierno afgano tomó la decisión de llevar a cabo la construcción de una nueva ciudad al noreste de Kabul, la ubicación exacta de la misma sería a 10 km de la histórica capital, en un area de 40.000 hectáreas. El proyecto de masterplan y desarrollo de la nueva urbanización que se analizará a continuación fue realizado por el estudio de arquitectura frances AS (Architecture Studio).

La ciudad se llamará Deh Sabz y originalmente se penso su financiación a través de la venta de tierras pertenecientes al Ministerio de Agricultura.

La lógica principal de la construcción de la nueva ciudad se basa en la intención de reducir la presión demográfica de Kabul, que excede largamente la capacidad de infraestructuras existentes actualmente. De esta manera, la construcción de la nueva ciudad daría trabajo a cientos de miles de personas, muchos de ellos jóvenes no calificados, actualmente desempleados en la histórica capital. Las autoridades preveen que pasados diez años del periodo de construcción se crearán aproximadamente dos millones de puestos de trabajo de categoría profesional en la nueva ciudad.

Con un nuevo espacio propicio para el desarrollo de la sociedad, se busca restaurar la identidad del pueblo afgano, nación desestabilizada por años de guerra y conflictos.

Deh Sabz viene a simbolizar la transformación de Afganistán, las autoridades gubernamentales buscan a través de esta nueva ciudad demostrar que las décadas de conflictos han quedado en el pasado y el país se encuentra actualmente en el camino de un desarrollo pacífico y sustentable. Una ciudad puede ser únicamente sustentable si es rentable; y la idea original del gobierno afgano de financiación no es suficiente. El dinero provisto por la venta de tierras nunca será suficiente para completar los trabajos de construcción de la nueva ciudad y reconstrucción de la ciudad vieja; así, se corre el riesgo de quedar en un punto muerto incluso antes de haber tenido la posibilidad de comenzar.

La nueva estrategia esta estructurada de la siguiente manera, una primera inversión de 150 millones de dólares, que la realizará el gobierno de Afganistán para adaptar el terreno y crear infraestructuras. Una vez que estos terrenos esten aptos para la construcción serán vendidos a los promotores privados, quienes se encargarán de financiar la construcción y comercialización de los mismos. El proyecto planteado por AS (architecture-studio) se basa en tres tipos de protagonistas: la comunidad internacional, el gobierno afgano y la iniciativa privada. Así cada uno se ocupa de un campo de acción más reducido, permitiendo el desarrollo del plan de Deh Sabz; el gobierno y las autoridades locales de la nueva ciudad deben ser concientes de que la única forma para que el desarrollo de este proyecto sea posible es en conjunto con la inversión privada y para ello es necesario darles un espacio de la ciudad para controlar y manejar; mientras que otros seran retenidos por la autoridad pública.

AS (architecture-studio) propone para Deh Sabz una ciudad que se adapta a las características de la topografía, adoptando en este caso, la forma de un triángulo isósceles. Rodeando el area urbana por un cinturón verde utilizado como area agrícola que actúa como límite físico y ayuda a prevenir y disminuir la polución urbana. Entre el afuera y el adentro de los límites de la ciudad se organiza una grila ortogonal que facilita el movimiento de sus habitantes.

La ciudad tiene cuatro tipos de espacios verdes; el primero y el más importante es el ya mencionado, el area agrícola que rodea a la ciudad, dentro de este mismo se incluye el segundo sector, los cementerios. Luego se proyecta un gran parque central, como los que se pueden encontrar en París y New York, que ademas alberga gran cantidad de amenities que cubren las necesidades de la población: centros culturales y educativos, estadios, zoológicos, campos de juego. Finalmente, el último espacio verde esta constituido por los jardines individuales dentro de las parcelas privadas.

È importante evidenziare che il parco centrale introduce altresì alcune questioni tecniche della città, che contribuiscono attivamente a renderla sostenibile; una gran parte della superficie si utilizza per produrre energia fotovoltaica e in ogni angolo del parco c'è un impianto per trattamento delle acque, direttamente collegato al lago.

Si sfrutterà la topografia del terreno per "architettare" i pendii naturali e usarli come terrazze per controllare l'acqua derivata dalla pioggia o dal disgelo. Il tipo di suolo proprio della zona e dei pendii serve in particolare per filtrare naturalmente l'acqua. Terminato questo processo, l'acqua sarà canalizzata e indirizzata verso il lago centrale e verso le stazioni di trattamento delle acque della città. Su questi pendii verranno anche piantati degli alberi da frutto che, insieme alla cintura verde, aiuteranno a diminuire l'inquinamento.

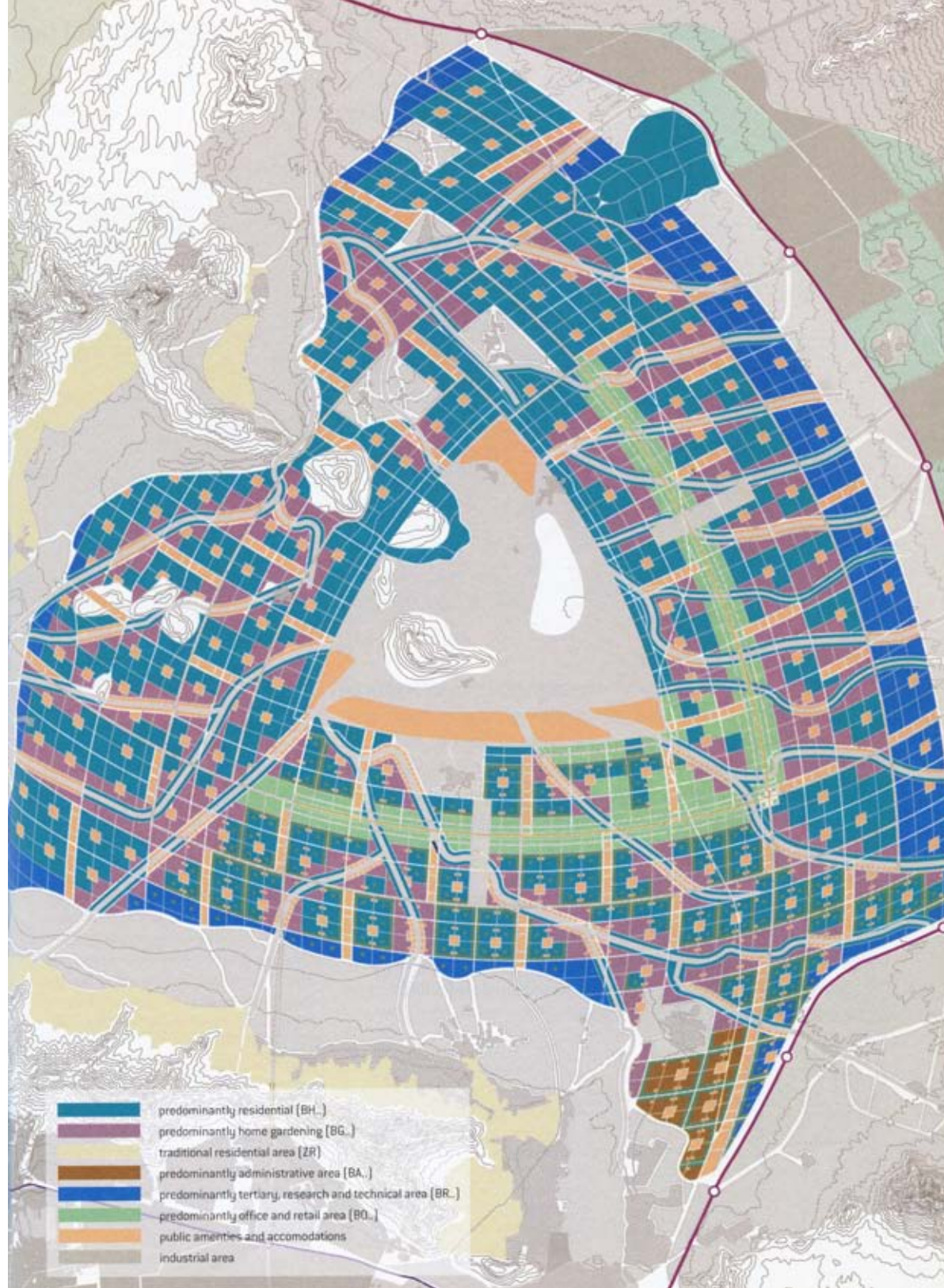
Kabul e la nuova città Deh Sabz condivideranno gli utili e l'infrastruttura di logistica, aeroporto, raccolta e trattamento dell'acqua, ecc. La nuova città sarà organizzata come una città policentrica, con diversi tipi di attività, protagonista pubblico o privato e popolazione secondo la scala di approssimazione. Ogni distretto di circa 80.000 abitanti verrà a sua volta diviso in sottodistretti di 40.000 abitanti. Ogni quartiere di questi sottodistretti ospiterà tra 17.000 e 20.000 abitanti e si ritiene che ogni isolato di 300 m. per 300 m. alloggerà 5000 residenti.



Es importante destacar que el parque central incorpora además una serie de cuestiones técnicas de la ciudad que contribuyen activamente en la sustentabilidad de la misma; gran parte de la superficie es usada para producir energía fotovoltaica y en cada ángulo del parque se incorpora una planta de tratamiento de agua directamente conectada al lago.

La topografía del terreno será aprovechada para arquitecturizar los barrancos naturales y utilizarlos como terrazas para controlar el agua proveniente de las lluvias y del deshielo. El tipo de suelo propio de la zona y de los barrancos particularmente sirve para filtrar naturalmente el agua, luego de este proceso la misma será canalizada y enviada al lago central y a las estaciones de tratamiento de la ciudad. Sobre estos barrancos también se plantarán árboles frutales que favorecerán junto con el cordón verde a la disminución de la contaminación.





Kabul, junto con la nueva Deh Sabz compartirán utilidades e infraestructura de logística, aeropuerto, recolección de agua y tratamiento de la misma, etc. La nueva ciudad será constituida a modo de ciudad policéntrica, teniendo distintas intensidades de actividades, protagonista público o privado y población de acuerdo a la escala de aproximación. Cada distrito de aproximadamente 80.000 habitantes estará subdividido en sub-distritos de 40.000. Dentro de los mismos, cada barrio albergará entre 17.000 y 20.000 habitantes y se estima que cada manzana contendrá alrededor de 5000 residentes, cada una de estas de 300 por 300 metros.

Cada una de las escalas de aproximación presenta un centro que se combina a su vez con otros centros de su misma escala, de esta manera, la organización policéntrica de la ciudad se convierte en un elemento constitutivo fundamental para el correcto desarrollo de la ciudad y la interacción entre los distintos núcleos de cada área. Se busca que los habitantes de Deh Sabz puedan encontrar áreas de cohesión e intimidad en la ciudad y simultáneamente relacionarse con otras áreas similares.

Así mismo, cada manzana tiene una actividad específica, que puede ser relacionada con aspectos públicos y/o privados. Tienen una actividad dominante, claramente identificable para la sociedad; puede ser de servicios públicos, de viviendas, oficinas, de negocios, administración, huertas. Así como también pueden ser utilizadas para otras actividades como escuelas, centros locales de salud, cines, estaciones de policía, etc. De esta manera se logra que a una mayor escala de aproximación, cuando agrupamos manzanas, no existen áreas monofuncionales, sin tener en cuenta el aeropuerto, la zona industrial y el centro logístico.

**AEROPUERTO:** Se ha previsto la construcción de un nuevo aeropuerto localizado al sudeste de Deh Sabz, esta ubicación no sólo utiliza la orientación predominante de los vientos locales sino que además brinda a los residentes un mayor confort visual y auditivo ya que se reducen notablemente los sobrevuelos urbanos. Además se mejora notablemente la accesibilidad al aeropuerto en relación al existente actualmente en la proximidad de Kabul.

**CENTRO LOGÍSTICO:** Estratégicamente ubicado cerca del límite con Pakistán y en las proximidades del nuevo aeropuerto previsto para la ciudad; favorece el acceso dada su proximidad a los dos centros urbanos en cuestión.

**ZONA INDUSTRIAL:** Se emplazará al este de la nueva ciudad, beneficiada por el rápido acceso al aeropuerto y por la utilización de una autopista que cruza de Norte a Sur facilitando la conexión entre las dos ciudades.

En cuanto a lo referido a las particularidades de los edificios previstos para la ciudad, las normas ambientales impuestas aseguran el alto grado de rendimiento energético, el control del impacto de los edificios sobre el medio ambiente en cuanto a consumo de energía y recursos, la comodidad y la salud, son fundamentales para el desarrollo de la planificación de Deh Sabz y sus edificios.

AS (architecture-studio) ha tenido en cuenta incluso características de la arquitectura vernácula, sacando provecho de sus cualidades; tal es el caso del uso de chimeneas de viento que proporcionan sistemas eficientes de enfriamiento / calentamiento del aire, junto a la utilización de patios interiores buscan disminuir la necesidad del uso desmedido de sistemas de acondicionamiento mecánico de aire. El plan urbano prevee un sistema de regulación de altura de los edificios, las manzanas destinadas a viviendas no pueden superar los cinco pisos edificables, de esta manera se reduce la necesidad de utilización de ascensores y se mejora el aprovechamiento



Ognuna delle scale di approssimazione presenta un centro che, contemporaneamente, si congiunge con altri centri della stessa scala. In questo modo, l'organizzazione policentrica della città diventa un elemento costitutivo essenziale per un suo corretto sviluppo e per l'interazione tra i diversi nuclei di ogni area. L'obiettivo è che gli abitanti di Deh Sabz possano trovare delle zone di coesione e intimità nella città e, nello stesso tempo, essere in rapporto con altre zone analoghe.

Ogni isolato possiede poi un'attività particolare, collegata a elementi pubblici e/o privati. Questi isolati hanno un'attività prevalente, chiaramente riconoscibile dalla società, come i pubblici servizi, le residenze, gli uffici, gli affari, l'amministrazione, gli orti. Possono, altresì, essere usati per altre attività come scuole, centri di sanità locali, cinema, questure, ecc. In questo modo, quando raggruppiamo gli isolati, si ottiene che, a una maggiore scala di approssimazione, non sussistano delle aree monofunzionali, senza prendere in considerazione l'aeroporto, la zona industriale e il centro logistico.

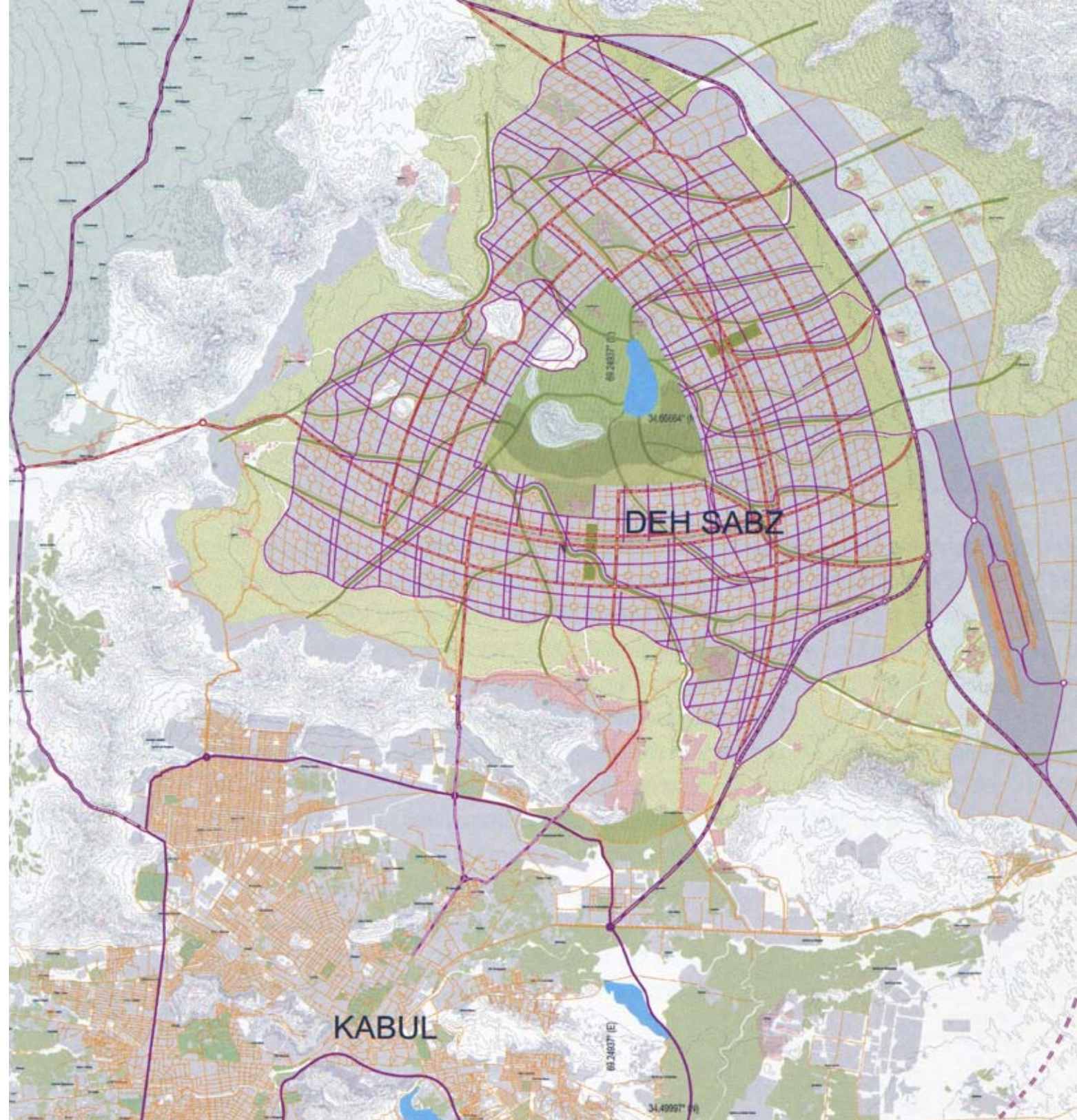
**AEROPORTO:** Si è prevista la costruzione di un nuovo aeroporto a sud-est da Deh Sabz. Oltre a utilizzare la direzione prevalente dei venti locali, questa localizzazione offre anche ai residenti un maggior comfort visuale e acustico poiché vengono notevolmente ridotti i sorvoli urbani. Infine, l'accesso all'aeroporto sarà più agevole in rapporto all'attuale vicino a Kabul.

**CENTRO LOGISTICO:** Strategicamente situato vicino ai confini con il Pakistan e prossimo al nuovo aeroporto previsto per la città; possiede un accesso favorevole grazie alla vicinanza ai due centri urbani in questione.

**ZONA INDUSTRIALE:** Verrà disposta a est della nuova città, favorita dal rapido accesso all'aeroporto e da un'autostrada che attraversa da nord a sud e agevola il collegamento tra le due città.

Riguardo alle caratteristiche degli edifici previsti per la città, le norme ambientali osservate garantiscono l'alto grado di efficienza energetica, il controllo dell'influsso degli edifici sull'ambiente nei confronti delle risorse e del consumo dell'energia; garantiscono anche il benessere e la salute, essenziali per lo sviluppo della pianificazione di Deh Sabz e i suoi edifici.

AS (architecture-studio) ha anche preso in considerazione delle caratteristiche dell'architettura vernacolare, traendo profitto dalle sue qualità, ad esempio l'uso di camini a vento che offrono sistemi efficaci di raffreddamento/riscaldamento dell'aria; questo sistema, assieme alla costruzione di cortili interni, diminuisce il bisogno d'uso degli impianti di condizionamento meccanico dell'aria.



*Il piano urbanistico prevede un sistema di regolazione dell'altezza degli edifici. Gli isolati adibiti a residenze non potranno superare i cinque piani costruiti. In questo modo si riduce il bisogno dell'uso di ascensori e si approfitta maggiormente della luce del sole. Solo le costruzioni amministrative possono essere più alte. Infine, si consente un'altezza fino a cento metri per tutti i fabbricati situati intorno ai viali commerciali previsti nel piano della città.*

*Nelle grandi città, l'automobile è uno dei mezzi di trasporti più usati e questo genera grandi problemi di traffico, inquinamento ed emissione di gas. Lo studio di architettura francese che ha sviluppato il progetto di Deh Sabz propone dunque, di realizzare un piano di trasporto pubblico che risolva queste questioni e che fornisca alla città una politica sostenibile in termine di trasporto.*

*Per raggiungere l'obiettivo proposto, lo studio di architettura prevede due fasi: nella prima ci saranno degli autobus ecologici che saranno poi, nella seconda fase, sostituiti da tram che diminuiscano l'impatto ambientale. È anche prevista l'organizzazione di autostrade e strade per veicoli motorizzati tramite una chiara gerarchia secondo le loro velocità specifiche.*

*Poiché nell'attuale città in sostanza non esiste il trasporto pubblico e il traffico è composto da veicoli a due ruote e automobili, è priorità per Deh Sabz un piano di mobilità efficace e sostenibile, progettato per unire i punti importanti di entrambe le città. Data la struttura policentrica della nuova città, la maggioranza degli spostamenti è di circa 3 chilometri; con queste corte distanze, si cerca che la popolazione faccia uso del trasporto pubblico o di veicoli non motorizzati, prescindendo così dall'uso dell'auto senza pregiudicare il comfort degli abitanti.*

*Tuttavia, essendo comunque necessario l'uso dell'automobile, verrà costruito un tunnel che collegherà la nuova città con Kabul, ma questo tunnel sarà destinato esclusivamente al trasporto pubblico. In questo modo i veicoli pubblici e quelli privati si muoveranno tramite vie diverse, diminuendo così il traffico tra le città e la congestione stradale.*

*Verranno anche costruiti dei parcheggi nelle entrate di ogni città e vicino alle stazioni di testa dei trasporti pubblici. Così la gente non avrà bisogno della macchina per spostarsi dentro la città e, di conseguenza, diminuirà il traffico e l'inquinamento nei centri urbani.*

*Oggi l'Afganistan ha uno dei livelli più alti di consumo di energia pro capite al mondo; l'obiettivo della nuova città è quindi essere indipendente dal punto di vista energetico e produrre la maggior quantità di energia possibile per il consumo interno. Affinché questo sia realizzabile, si cercherà non solo di mantenere al livello più basso possibile la domanda di energia ma anche di fare un efficace uso dell'energia fossile e utilizzare delle energie rinnovabili. Si stima che, a lungo termine, il 90% dell'energia consumata dalla città sarà originato da energia rinnovabile (energia eolica, solare, geotermica/geotermale, idraulica, combustione di rifiuti, ecc.).*



de la luz solar. Solo construcciones administrativas pueden ser mas altas y unicamente alrededor de los boulevards comerciales previstos en el trazado de la ciudad se permiten construcciones de hasta cien metros de altura.

Las grandes ciudades utilizan el automóvil como uno de los principales modos de transporte y esto genera grandes problemas de tránsito, polución y emisión de gases; la intención propuesta por el estudio de arquitectura frances que desarrollo el proyecto de Deh Sabz consiste en lograr un plan de transporte público que evite estos inconvenientes y provea a la ciudad de una política sustentable en términos de transporte.

Para esto, se basan en dos etapas de puesta en marcha, en un principio el transporte público sera provisto por buses ecológicos y luego estos seran reemplazados por trams que disminuyan el impacto ambiental. Se prevee la organización de las autopistas y carreteras de vehiculos motorizados a través de una clara jerarquía de acuerdo a las velocidades específicas de cada una. Dado que la mayor parte del tránsito de la ciudad actual esta dado por vehiculos motorizados de dos ruedas y automóviles y que practicamente no hay transporte público, el plan de movilización eficiente y sustentable es una de las prioridades para Deh Sabz, debiendo diseñarse para unir eficazmente los puntos importantes de ambas ciudades. De esta manera, y dado que la mayor parte de los movimientos de la nueva ciudad (por su estructura policéntrica anteriormente explicada) son de aproximadamente 3 kilometros se busca que la población pueda utilizar el transporte público para movilizarse o vehiculos no motorizados, prescindiendo del uso del automóvil dado que las distancias de desplazamiento son cortas en su mayoría y no perjudica el confor de sus habitantes el uso de los medios de transporte público.

De todas maneras, dado que el uso del automóvil particular es también necesario, se construira un tunel que unirá la nueva ciudad con Kabul, siendo unicamente de uso exclusivo para transporte público, de esta manera, los vehiculos públicos y privados se movilizan por rutas diversas disminuyendo el tránsito entre ciudades y la congestión.

Se instalarán además áreas de estacionamiento en los ingresos de ambas ciudades y en cercanía a terminales de tranporte público. Así, la población no necesitará del automovil para movilizarse dentro de la ciudad, y consecuentemente se dismuye el tránsito y la polución en los centros urbanos.

Dado que actualmente Afganistán tiene uno de los niveles más altos de consumo de energía por habitante en el mundo, la nueva ciudad tiene por objetivo ser energéticamente independiente y producir la mayor cantidad de energía posible para su consumo interno. Para esto, se buscará no solo mantener la demanda de energía lo más bajo posible, sino también hacer un uso eficiente de la energía fósil y utilizar energías renovables. Se estima que en el largo plazo, el 90% de la energía consumida por la ciudad sea dada por energía renovable (energía eólica, solar, geometral, hidráulica, combustión de residuos, etc.)

Pero como se ha anticipado a lo largo de este capítulo, una ciudad sustentable no es únicamente aquella que prevee el menor impacto medio ambiental posible, sino aquella que contempla a la sociedad y el desarrollo individual y colectivo de sus habitantes. Para esto, Deh Sabz busca la cohesión social, el favorecer una población mixta de razas, evitar que la ciudad se divida por sectores étnicos. El gobierno quiere evitar lo que ha ocurrido en Kabul y que no se produzca la separación étnica entre las diferentes tribus de la nación. Se evitará que los barrios se clasifiquen en función de la riqueza de sus habitantes con esto se busca que todos los sectores de la población tengan acceso a todas las ventajas de la ciudad.

Así también la educacion representa uno de los elementos vitales del porgrama, la construcción de una estructura educativa son responsabilidades de las autoridades públicas, quienes deben asumir el costo de la educación, asi, cada centro dentro de los barrios, cada área dentro de los distintos distritos y subdistritos posee una serie de elementos que interactúan con sus habitantes

Tuttavia, da quanto già detto in questo capitolo, una città sostenibile non è solo quella che prevede il minor impatto ambientale possibile ma quella che prende in considerazione la società e lo sviluppo individuale e collettivo dei suoi abitanti. Per questa ragione, Deh Sabz cerca la coesione sociale. Il governo non vuole ripetere quanto avvenuto a Kabul; si vuole favorire lo sviluppo di una popolazione mista di razze ed evitare la divisione in settori etnici tra le diverse tribù della nazione. Si eviterà quindi la classificazione dei quartieri in funzione della ricchezza dei loro abitanti affinché i diversi settori della popolazione abbiano accesso a tutti i vantaggi della città.

Inoltre, l'istruzione rappresenta uno degli elementi più importanti del programma; è responsabilità della pubblica autorità la costruzione di una struttura scolastica efficace, così ogni centro dentro i quartieri, ogni area dei diversi distretti e sottodistretti acquisisce una serie di elementi che interagiscono con gli abitanti diventando partecipi della vita cittadina. Per raggiungere questo senso di appartenenza, lo studio di architettura che ha sviluppato questo progetto ritiene indispensabile che la costruzione della nuova città sia condotta solo da lavoratori dell'Afganistan, essendo fuori discussione l'importazione di lavoratori, come ha fatto l'Algeria nel Golfo Persico. L'intenzione è che la nuova città per Kabul sia costruita da e per i suoi - futuri - abitanti.

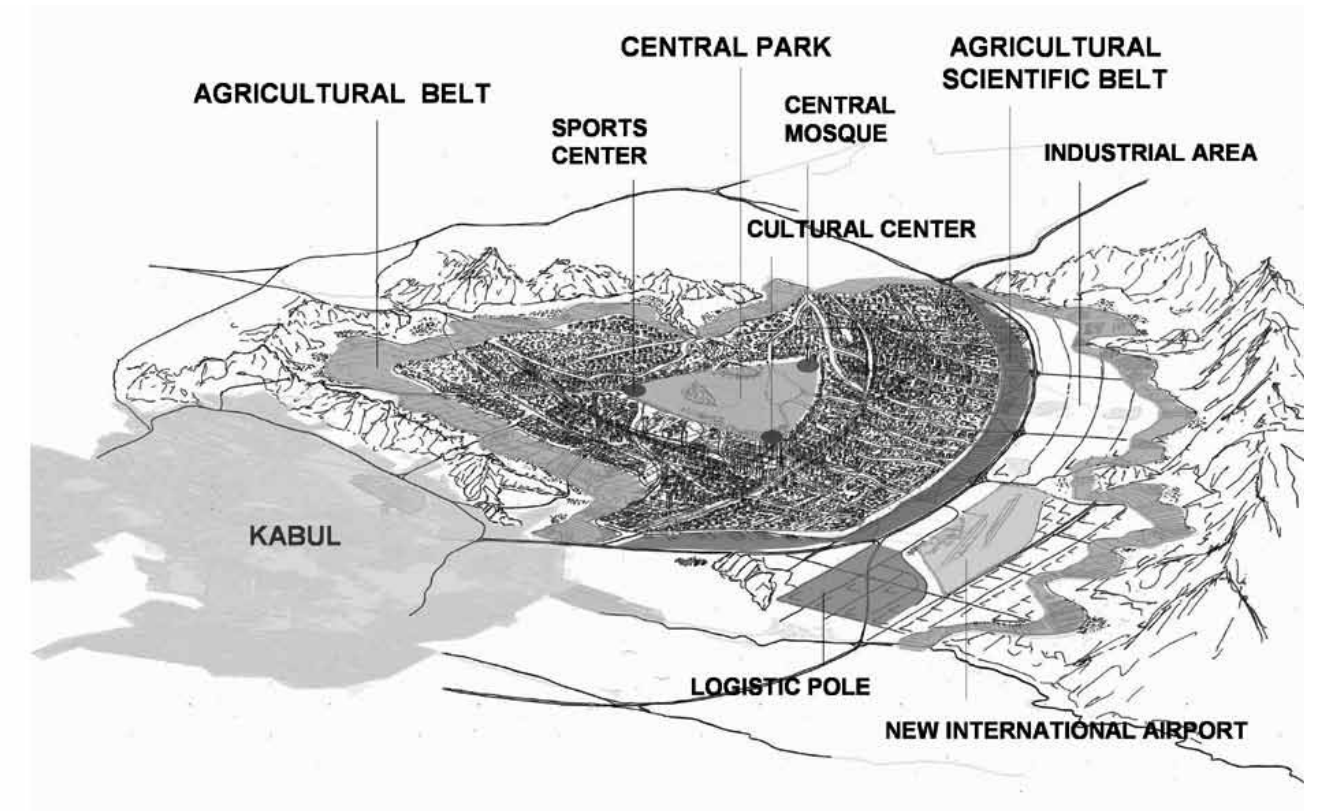
Costruire delle città sostenibili non vuol dire concepire delle città utopiche. Al contrario, affinché una città sia veramente sostenibile è essenziale che sia originata da una proposta realizzabile e affidabile, redditizia e, infine, che offra uno spazio adeguato e favorevole allo sviluppo civico, umano e culturale dei suoi abitanti.

Nell'esempio analizzato, ci sono molti aspetti da prendere in considerazione al momento di pianificare una città e la loro influenza sugli abitanti e sulla vita quotidiana. È importante rilevare che da quest'analisi non sorgono solo i protagonisti e i campi di azione, le azioni e gli assi principali e secondari da sviluppare, ma sorge anche la necessità di una profonda coscienza degli obiettivi da raggiungere a corto e lungo termine, per progettare una città sostenibile. La città sostenibile deve essere pianificata e regolata ma, innanzitutto, deve essere una città possibile.

y los hacen partícipes de la vida ciudadana. Para lograr el sentido de pertenencia, el estudio de arquitectura que desarrollo este proyecto piensa que es esencial que la construcción de la nueva ciudad sea realizada únicamente por trabajadores de Afganistán y que importar trabajadores como lo hizo Argelia en el Golfo Pérsico esté completamente fuera de discusión. La intención es que la nueva ciudad para Kabul este construída por y para sus -futuros- habitantes.

Construir ciudades sustentables lejos esta de concebir ciudades utópicas, al contrario, para que una ciudad sea verdaderamente sustentables es imprescindible que surja de una propuesta realizable y solvente, rentable económicamente y que proporcione un espacio digno y propicio para el desarrollo cívico, humano y cultural de sus habitantes.

En este ejemplo analizado se observa una gran cantidad de aspectos que se deben tener en cuenta a la hora de planificar una ciudad, y como cada uno de ellos influye en sus habitantes y en la vida cotidiana. Es importante destacar que de este análisis surgen no solo los protagonistas y los campos de acción, las acciones y los ejes principales y secundarios a desarrollar, sino que además para planificar una ciudad sustentable se debe tener una profunda conciencia de cuales son los objetivos a corto y largo plazo. La ciudad sustentable debe ser una ciudad planificada y regulada, pero ante todo debe ser una ciudad posible.



“La vida es un instinto de desarrollo, de supervivencia,  
de acumulación de fuerzas, de poder.”

**“La vida es un instinto de desarrollo, de supervivencia,  
de acumulación de fuerzas, de poder.”**

Friederich Nietzsche.

## CONCLUSION

Actualmente las ciudades consumen tres cuartas partes de la energía mundial y generan otras tres cuartas partes de contaminación. Esta realidad nos lleva a incorporar otro factor necesario de ser analizado para entender el mundo actual.

En las últimas décadas la conciencia del impacto de nuestra cultura sobre la naturaleza y sobre el medio ambiente ha generado que las ciudades necesiten incorporar el concepto de sustentabilidad a su concepción.

Comprendiendo a la ciudad como el escenario principal de desarrollo de la civilización actual debemos tener en cuenta cuáles son los costos de la inserción de un elemento como tal, en el medio ambiente. Construir edificios no sólo implica la necesidad de consumo de una gran cantidad de recursos, sino que mantener la vida útil de los mismos, implica el consumo de una cantidad de recursos y energía aun mayor.

Pero las ciudades no sólo consumen los recursos naturales y generan contaminación, sino que además, el improvisado crecimiento ha llevado a que comience una especie de competitividad por disponer de dichos recursos.

El interrogante sería, ¿cómo es factible, que el escenario

que debiera darnos la posibilidad de desarrollarnos y crecer como individuos y como comunidad; termina poniendo en peligro nuestro futuro y nuestra civilización para posibilitarnos la vida hoy?

Entendiendo esto, las ciudades han comenzado a tomar conciencia de la realidad y de los costos a futuro del uso desmedido de los recursos para comenzar a aplicar políticas a nivel público y privado que promuevan e incentiven las prácticas sustentables.

Disminuir el consumo indevido y la contaminación ambiental, utilizar energías renovables, replantearse la morfología de la ciudad y su relación entre el centro y la periferia, etc; son algunos de los factores que se han analizado detenidamente en este capítulo y que se están poniendo en práctica en las políticas actuales a la hora de planificar el desarrollo urbano.

Pero la sustentabilidad no solo se plantea desde la intención de ser un espacio que respete el medio ambiente, sino también, comprendiendo a la ciudad como el escenario de desarrollo de la civilización; se busca ampliar el concepto de sustentable y llegar a entender que el lugar propicio para el desarrollo de una

*Oggi giorno le città consumano tre quarti dell'energia mondiale e generano altri tre quarti d'inquinamento. Questa realtà ci porta a introdurre un altro fattore da analizzare per capire il mondo attuale.*

*Negli ultimi decenni, la coscienza sull'impatto della nostra cultura sulla natura e sull'ambiente ha provocato il bisogno d'inserire il concetto di sostenibilità alla concezione della città.*

*Consapevoli che la città è il principale scenario per lo sviluppo dell'attuale civiltà, dobbiamo considerare i costi d'inserimento di un tale elemento nell'ambiente. Costruire degli edifici non comporta solo il bisogno di consumo di*

*una grande quantità di risorse ma anche mantenere la loro vita utile. Implica quindi il consumo di una quantità ancora più grande di risorse e di energia.*

*Le città però non solo consumano le risorse naturali e producono inquinamento ma, inoltre, la crescita improvvisata ha generato una sorta di concorrenza tra loro per disporre di dette risorse.*

*La domanda da porsi dovrebbe essere: com'è possibile che lo scenario che dovrebbe darci la possibilità di svilupparci e di crescere come persone e come comunità, comprometta il nostro futuro e la nostra civiltà per rendere possibile la nostra vita oggi?*

*Alla luce di questo, le città hanno iniziato a prendere coscienza della realtà e dei costi a futuro dello spreco delle risorse e stanno quindi cominciando ad applicare delle politiche a livello pubblico e privato per promuovere e stimolare le pratiche sostenibili.*

*Diminuire il consumo improprio e l'inquinamento ambientale, utilizzare energie rinnovabili, rivedere la morfologia della città e il suo rapporto tra centro e periferia, ecc., sono alcuni dei fattori accuratamente analizzati in questo capitolo, che si stanno applicando nelle politiche attuali al momento di pianificare lo sviluppo urbano.*

*Tuttavia, la sostenibilità non solo viene impostata*



sociedad no es únicamente aquel que respete el medio ambiente, sino también aquel que respete a los individuos, sus razas, sus creencias y contemple sus necesidades, logrando un espacio de interacción y cohesión social y generando por parte de la sociedad un fuerte sentido de pertenencia al sitio.

Este último factor es esencial para que las políticas tomadas por el poder público, aplicadas a la ciudad, a sus individuos y al sector privado, sean efectivas. El sentido de pertenencia y la identificación con el lugar genera que los individuos cuiden y promulguen la conciencia sobre su territorio, sobre su lugar de acción y cohesión.

La ciudad se ha transformado en el último tiempo en un lugar peligroso y temido, la gente abandono las calles para encerrarse en centros comerciales, en sus vehículos y sus casas; la ciudad se ha vuelto agresiva y gris.

La única forma de cambiar esta situación pareciera ser invadirla con el verde del bosque, que la ciudad vuelva a

tomar color, poblar sus calles y espacios públicos, que la gente se sienta partícipe de este cambio y de la construcción de estos lugares; que los haga suyos.

Es necesario el estado puro de conciencia por parte de la sociedad de que su ciudad es el espacio adecuado para su desarrollo, que contemple sus necesidades y posibilite su crecimiento a nivel personal y colectivo.

Una ciudad sustentable es una ciudad justa, equitativa, diversa, ecológica y donde todos sus habitantes se sientan partícipes de la vida ciudadana.

Sentirnos en casa, en la ciudad.

*dall'intenzione di creare uno spazio che rispetti l'ambiente, ma anche considerando la città come lo scenario di sviluppo della civiltà. Si tenta così di allargare il concetto di sostenibilità e quindi capire che il posto favorevole per lo sviluppo di una società non è solo quello che rispetti l'ambiente ma anche quello che rispetti i singoli, le loro razze, le loro convinzioni e tenga conto dei loro bisogni, ottenendo uno spazio d'interazione e coesione sociale e creando da parte della società un forte senso di appartenenza al luogo. Quest'ultimo fattore è fondamentale affinché siano efficaci le politiche delle pubbliche autorità, applicate alla città, ai suoi abitanti e al settore privato. Il senso di appartenenza e*

*l'identificazione con il luogo generano una coscienza nei singoli riguardo al loro territorio, il loro luogo di azione e di coesione. Negli ultimi anni, la città è diventata un posto pericoloso e temuto; anziché camminare per la città, la gente ora preferisce rinchiodarsi nei centri commerciali, nelle loro auto e nelle loro case; la città è diventata violenta e grigia. Sembrerebbe che l'unica maniera di cambiare questa situazione sia invadere la città con il verde del bosco perché riprenda il suo colore, ripopolare le sue strade e spazi pubblici; che la gente si senta parte di questa trasformazione e della costruzione di questi luoghi. Insomma, che se ne impadronisca.*

*È necessario lo stato puro di coscienza della società per capire che la sua città è lo spazio giusto per il suo sviluppo, che considera i suoi bisogni e consente la sua crescita personale e collettiva.*

*Una città sostenibile è una città giusta, equa, diversa, ecologica, dove tutti gli abitanti si sentono parte della vita cittadina. Sentirci a casa, nella città.*

The background is a complex, abstract composition of overlapping, organic shapes in three primary colors: bright yellow, vibrant red, and a muted grey. The shapes are layered, creating a sense of depth and movement. The overall effect is a dynamic, non-representational pattern.

## 03. LE GRAND METROPOLE

**/metropoli**

(Dal lat. metropolis)

1. f. Città più importante o capitale di uno stato o di una regione.
2. f. Chiesa arcivescovile che ha alle sue dipendenze altre suffraganee.
3. f. Nazione o originariamente città rispetto alle sue colonie.

**/centro**

(Dal lat. Centrum)

1. m. Il punto interno equidistante da tutti i punti di una figura, superficie, territorio, ecc.
2. m. Il luogo da dove partono o dove convergono azioni particolari coordinate.
3. m. Parte centrale di una città o di un quartiere.
4. m. Punto o strade più affollate di una città o dove c'è più attività commerciale o burocratica.
5. m. Luogo o situazione dove qualcuno o qualcosa ha la sua naturale base e sistemazione.
6. m. Luogo dove si sviluppa più intensamente un'attività.

**/periferia**

(Dal lat. periphēria)

1. f. Contorno di un cerchio, circonferenza.
2. f. Limite o contorno di una figura curvilinea.
3. f. Lo spazio attorno ad un qualsiasi nucleo.

**/metrópoli**

(Del lat. metropolis)

1. f. Ciudad principal, cabeza de la provincia o Estado.
2. f. Iglesia arzobispal que tiene dependientes otras sufragáneas.
3. f. Nación, u originariamente ciudad, respecto de sus colonias.

**/centro**

(Del lat. Centrum)

1. m. Punto interior que aproximadamente equidista de los límites de una figura, superficie, territorio, etc.
2. m. Lugar de donde parten o a donde convergen acciones particulares coordinadas.
3. m. Parte central de una ciudad o de un barrio.
4. m. Punto o calles más concurridos de una población o en los cuales hay más actividad comercial o burocrática.
5. m. Lugar o situación donde alguien o algo tiene su natural asiento y acomodo.
6. m. Lugar en que se desarrolla más intensamente una actividad.

**/periferia**

(Del lat. Periphēria)

1. f. Contorno de un círculo, circunferencia.
2. f. Término o contorno de una figura curvilínea.
3. f. Espacio que rodea un núcleo cualquiera.



*La continuità urbana ha inizio nel centro e avanza oltrepassando i limiti della città generando grandi aree metropolitane. Variando la densità e il grado di urbanizzazione i bordi si sono estesi verso la periferia e hanno superato i tradizionali confini politici.*

*Richard Rogers ha proposto una serie di principi che applicati alla città di Parigi progettano lo sviluppo sostenibile in tutta l'area metropolitana della zona dell'Ile de France; ma tali principi non solo cercano di assicurare l'aspetto sostenibile, ma anche gerarchizzano e organizzano i diversi interventi da realizzare.*

*Questa proposta proviene dalla necessità delle città di avere una coesione con le loro aree metropolitane, i principi di Rogers & Partners intendono di ottenere un'integrazione tra il centro e la periferia progettando una linea di sviluppo congiunta, comprendendo che entrambe le aree sono organismi interconnessi, in relazione tra loro e dipendenti l'uno dall'altro.*

*In questo capitolo non solo si analizzano tali principi intendendo come funzionano per la regione dell'Ile de France ma si cercherà una possibile "trasposizione" di essi verso la città di Buenos Aires e la sua Area Metropolitana.*

*In questo modo, comprendendo l'essenza di ogni principio e spogliandolo delle particolarità della situazione parigina, si rielaborerà il piano di Rogers per Buenos Aires, portando i principi alle particolarità dell'area in questione.*

*Questo stesso piano sarà paragonato anche al Piano Urbano Ambientale attualmente in vigore per la Città Autonoma di Buenos Aires e il Compromiso Buenos Aires 2020.*

## LE GRAND METROPOLE

Integración y cohesión metropolitana para el desarrollo sustentable de la ciudad  
Intervención urbana: Parque + Biblioteca

La continuidad urbana se inicia en el centro y avanza sobrepasando los límites de la ciudad generando grandes áreas metropolitanas. Variando la densidad y el grado de urbanización los bordes se han ido extendiendo hacia los suburbios y superado las fronteras políticas tradicionales.

Richard Rogers ha propuesto una serie de principios que aplicados sobre la ciudad de París plantean el desarrollo sustentable de todo el área metropolitana de la región de Ile de France; pero dichos principios no sólo buscan garantizar el aspecto sustentable, sino que además jerarquizan y organizan las distintas intervenciones a realizar.

Esta propuesta resulta de la necesidad de las ciudades de tener una cohesión con sus áreas metropolitanas, los principios de Rogers + Partners pretenden lograr una integración entre el centro y los suburbios planteando una línea de desarrollo conjunta, entendiendo a ambas áreas como organismos interconectados, relacionados y dependientes uno del otro.

En este capítulo no solo se analizan dichos principios entendiendo cómo funcionan para la región de Ile de France sino que se buscará una posible transpolación de los mismos hacia la Ciudad de Buenos Aires y su Área Metropolitana.

De esta forma, entendiendo la esencia de cada principio y despojándolo de las particularidades de la situación parisina se reelaborará el plan de Rogers para Buenos Aires, llevando los principios a las particularidades del área en cuestión. Este mismo plan se comparará también con el Plan Urbano Ambiental actualmente vigente para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Compromiso Buenos Aires 2020.

A su vez, entendemos al proyecto realizado en Trabajo Final de Carrera como una posible intervención dentro de la Ciudad de Buenos Aires que responde a la





*A sua volta, intendiamo il progetto realizzato come Lavoro Finale di Carriera come un possibile intervento all'interno della Città di Buenos Aires che risponde all'applicazione dei principi analizzati e sviluppati nel capitolo. Per dare un'idea di tutto ciò verrà analizzato il rapporto del Progetto (Parco + Biblioteca) con la città, con il suo ambiente e con gli abitanti di Buenos Aires e i quartieri adiacenti al progetto, in relazione ai principi menzionati.*

aplicación de los principios analizados y desarrollados en el capítulo. Para dar idea de ello se analizará la relación entre el Proyecto (Parque + Biblioteca) con la ciudad, con su entorno y con los habitantes de Buenos Aires y los barrios adyacentes al proyecto; en relación a los principios mencionados.



*E' necessario ripensare il rapporto tra l'uomo e l'ambiente e ciò che entrambi i fattori implicano; dalla mano dell'uomo, l'urbanizzazione, la città e l'ambiente, il cambiamento climatico che a sua volta è generato dall'uomo.*

*La gestione delle nostre città non si dovrebbe tradurre in un aumento sostenuto ed esponenziale dell'impatto ambientale, ma al contrario, dobbiamo cominciare ad attenuare gli effetti generati dall'uomo e promuovere il rispetto e l'utilizzo delle pratiche sostenibili. Non solo prendendo in considerazione l'ambiente, ma anche considerando che le città hanno un effetto sociale che sembrerebbe essere caratterizzato attualmente dalla disuguaglianza e la bassa qualità di vita.*

*L'intelligenza dell'uomo e l'adottare misure adeguate può portare ad una riorganizzazione che permetta la riduzione delle emissioni di anidride carbonica, limitando il consumo e migliorare la gestione della spesa delle risorse e così fornire un luogo favorevole per lo sviluppo della civiltà.*

*Il capitolo precedente ha cercato di creare uno stato di coscienza con la consapevolezza che il mondo è un sistema unico, completamente integrato in tutta la superficie e nonostante le sue grandi dimensioni e il gran numero di possibilità che ci offre per lo sviluppo della nostra civiltà, a sua volta può essere fragile e piccolo.*

*Il ritmo del cambiamento urbano è inarrestabile e ora le città stanno aumentando l'impatto ambientale.*

*Allo stesso tempo, la media mondiale è che si consuma e produce 1,3 volte di più della capacità del pianeta; le nazioni più sviluppate dell'Europa occidentale e dell'America settentrionale consumano fino a cinque volte la quantità di risorse naturali nei propri territori. Sembra poi che per far parte della "élite" di città appartenenti a paesi sviluppati che forniscono ai loro abitanti territori favorevoli per lo sviluppo con un alto livello di qualità di vita dobbiamo consumare più di quanto abbiamo.*

*Così, qualità di vita e consumo energetico sono strettamente legati, dobbiamo trovare un modo per invertire questa relazione*

## El desafío mundial

La gestión de nuestras ciudades

Es necesario volver a pensar la relación entre el hombre y el medio ambiente y lo que ambos factores implican; de la mano del hombre, la urbanización, la ciudad y del medio ambiente, el cambio climático que a su vez es generado por el hombre.

La gestión de nuestras ciudades no se debería traducir en un aumento sostenido y exponencial del impacto medioambiental; sino que por el contrario, debemos comenzar a suavizar los efectos generados por el hombre y promover el respeto y la utilización de prácticas sustentables. No sólo teniendo en cuenta el medio natural, sino también contemplando que las ciudades tienen un efecto social que pareciera estar caracterizado hoy en día por la desigualdad y el bajo nivel de calidad de vida. La inteligencia del hombre y la toma de medidas adecuadas puede llevar a una reorganización que permita la reducción de las emisiones de carbono, limitar el consumo y mejorar el gestionamiento del gasto de los recursos y así brindar un lugar propicio para el desarrollo de la civilización.

El capítulo anterior buscó generar un estado de conciencia entendiendo que el mundo es un sistema único, completamente integrado en toda su superficie y a pesar de su extenso tamaño y de la gran cantidad de posibilidades que nos da para el desarrollo de nuestra civilización, a su vez puede resultar frágil y pequeño.

El ritmo de los cambios urbanos es implacable y actualmente las ciudades están alimentando los impactos medio ambientales.

Al mismo tiempo que en promedio mundial consumimos y producimos 1.3 veces más que lo que permite la capacidad del planeta, las naciones más desarrolladas de Europa Occidental y América del Norte consumen hasta cinco veces la cantidad de los recursos naturales de sus propios territorios. Pareciera entonces que para pertenecer al grupo de elite de ciudades pertenecientes a países desarrollados que proporcionan a sus habitantes territorios propicios para el desarrollo con un alto nivel

*per capire che la cura delle nostre risorse e l'uso rispettoso di essi ci fornisce uno standard di vita, non solo nel presente, ma anche sostenuto nel tempo. La città avrà un ruolo chiave in questa ricerca di equilibrio tra i livelli di consumo e le risorse.*

*Anche se le popolazioni urbane hanno comparativamente più soldi delle popolazioni rurali, hanno un migliore accesso ai servizi e sono meglio posizionate rispetto a una serie d'indicatori di sviluppo umano, nel 2007 il numero di abitanti delle baraccopoli situate nelle aree urbane ha superato il miliardo a livello mondiale.*

*Questo dimostra che nei paesi in via di sviluppo la povertà nelle città, come nelle popolazioni rurali, sta raggiungendo livelli altamente preoccupanti.*

*I PAESI E CITTA' DELL'AFRICA SUB-SAHARIANA, DELL'AMERICA LATINA E DELLA CINA HANNO ALTI LIVELLI DI DISUGUAGLIANZA, MENTRE IN EUROPA, IN ASIA MERIDIONALE E IN GIAPPONE LE DISUGUAGLIANZE SONO RIDOTTE. (Richard Rogers, AMC)*

*La disuguaglianza sociale è uno dei principali conflitti che dobbiamo risolvere, molte città in paesi in via di sviluppo diventero luoghi di conflicto e violencia, supportato dal crescente divario tra ricchi e poveri.*

*Questa situazione ha cominciato ad avere un ritmo crescente di sviluppo a partire dalla rivoluzione industriale, da quel momento il mondo ha conosciuto l'urbanizzazione massiva e l'aumento della popolazione urbana e allo stesso tempo la crescita esponenziale delle emissioni di carbonio e l'aumento dell'inquinamento.*

*Diversi decenni dopo la rivoluzione industriale siamo consapevoli che le città stanno diventando sempre più vulnerabili agli effetti del degrado ambientale.*

*Considerando gli aspetti sociali e ambientali sopra indicati, analizzeremo dati precisi delle quattro città analizzate nelle schede tecniche del primo capitolo.*

*> VEDERE: SCHEDA TECNICA NEW YORK, LONDRA, CITTA' DEL MESSICO, BERLINO.*

*Performance sociale*

*Per quest'analisi prendiamo in considerazione cinque parametri che aiuteranno ad avere una prospettiva globale della situazione sociale delle città in relazione al suo contesto nazionale: PIL pro capite, motorizzazione per ogni mille abitanti, accesso alla proprietà, percentuale della popolazione impiegata nel settore servizi e percentuale della popolazione sotto i 20 anni.*

*In termini generali, le città analizzate presentano un PIL pro*

de calidad de vida debemos consumir más de lo que tenemos.

Así, calidad de vida y consumo energético están íntimamente relacionados, debemos buscar el modo de invertir esta relación para entender que el cuidado de nuestros recursos y el consumo respetuoso de los mismos nos proporcionara un standard de calidad de vida, no sólo en el presente sino también sostenido en el tiempo. La ciudad va a desempeñar un papel fundamental en esta búsqueda de equilibrio entre los niveles de consumo y los recursos.

A pesar de que las poblaciones urbanas tienen comparativamente más plata que las poblaciones rurales y que tienen mejor acceso a los servicios y están mejor ubicadas en una serie de indicadores de desarrollo humano; en 2007 el número de habitantes de villas miserias ubicadas en zonas urbanas supero los mil millones a nivel mundial. Esto demuestra que en los países en vías de desarrollo la pobreza en las ciudades, al igual que en las poblaciones rurales, está alcanzando niveles altamente conflictivos y preocupantes.

La desigualdad social es uno de los principales conflictos que debemos resolver, muchas ciudades en países en vías de desarrollo se convirtieron en lugares de conflicto y violencia, sustentado por las crecientes diferencias entre ricos y pobres.

Esta realidad comenzó a tener un creciente ritmo de desarrollo desde la revolución industrial, en ese momento, el mundo conoció la urbanización masiva y el aumento de población urbana y al mismo tiempo el crecimiento exponencial de emisiones de carbono y aumento de la contaminación.

Varias décadas despues de la revolución industrial somos concientes de que las ciudades están volviendose cada vez más vulnerables a los efectos de la degradación del medio ambiente.

Contemplando los aspectos sociales y ambientales antes mencionados, analizaremos datos precisos de las cuatro ciudades analizadas en las fichas técnicas del primer capítulo.

## Performance social

Para este analisis se toman en cuenta cinco parámetros que ayudarán a tener una perspectiva global de la situación social de las ciudades en relación a su contexto nacional: Producto Bruto Interno PPP por habitante, motorización por cada mil habitantes, acceso a la propiedad, porcentaje de la población empleada en el sector de servicios y porcentaje de la población de menos de 20 años.

En términos generales, las ciudades analizadas presentan un PBI por habitante, salvo

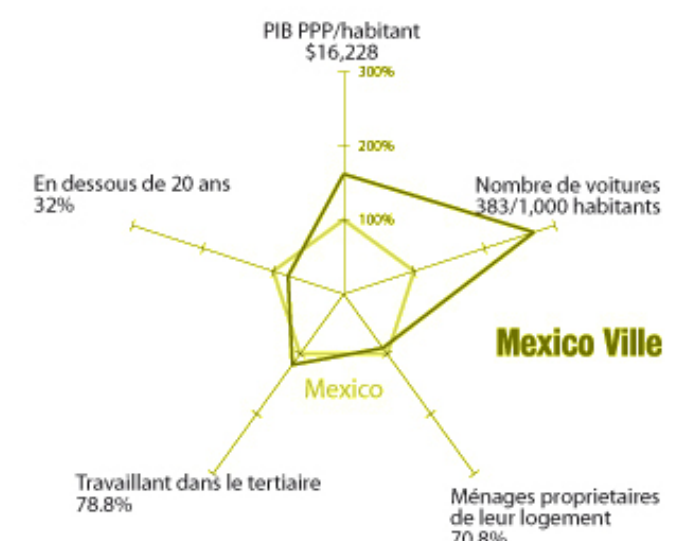
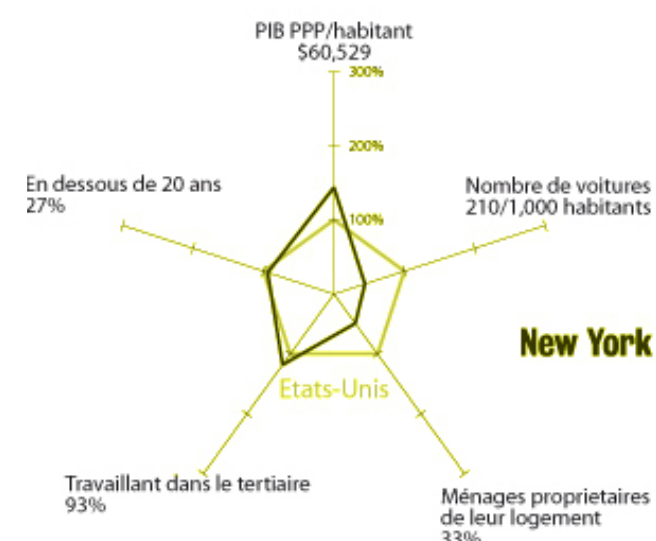
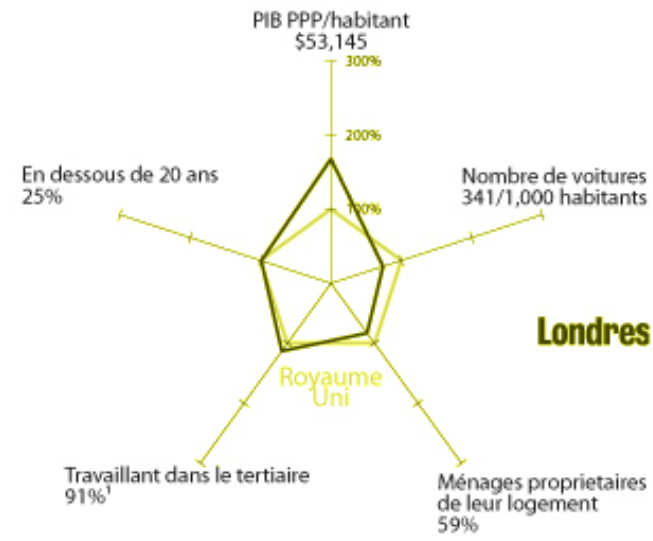
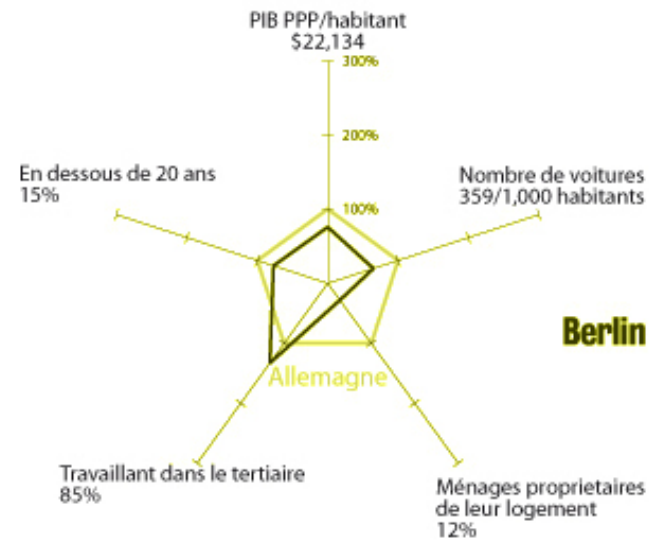
LOS PAISES Y CIUDADES DE  
ÁFRICA SUBSAHARIANA,  
DE LATINO AMÉRICA Y DE  
CHINA, TIENEN NIVELES DE  
DESIGUALDAD MUY ALTOS  
MIENTRAS QUE EN EUROPA,  
EN ASIA DEL SUR Y EN JAPÓN  
LAS DESIGUALDADES SON  
REDUCIDAS.  
(Richard Rogers, AMC)

> VER: FICHA TECNICA NEW YORK, LONDRES, MEXICO, BERLIN.

capite più alto, ad eccezione di Berlino. Presentano livelli di accesso alla proprietà più bassi e una minore proporzione della popolazione sotto i 20 anni rispetto alle altre nazioni.

Le città più sviluppate e appartenenti a paesi del Primo Mondo, come New York e Londra, sono più o meno simili nel loro rapporto con il paese di appartenenza. I suoi cittadini sono in media 1,5 volte più ricchi rispetto alla media nazionale, possiedono meno auto e sono circa tra il 13% e il 18% più suscettibili di lavorare nel settore dei servizi.

Berlino, tuttavia, ha delle differenze evidenti. E' l'unica città la cui popolazione è più povera rispetto alla media nazionale e inoltre c'è la differenza più grande del paese tra i livelli di accesso alle abitazioni; essendoci tre volte meno quantità di proprietari di case a Berlino che in Germania.



Berlín, más alto; niveles de acceso a la propiedad mas bajos y una menor proporción de la población menor a 20 años que sus naciones repsectivas.

Las ciudades más desarrolladas y pertenecientes a países del primer mundo como Nueva York y Londres, son más o menos similares en su relación con su país de acogida. Sus ciudadanos son en promedio 1,5 veces más ricos que el promedio nacional, poseen menos autos y son aproximadamente entre el 13% y 18% más susceptibles a trabajar en el sector de servicios.

Berlín sin embargo, tiene diferencias evidentes. Es la única ciudad cuya poblacion es más pobre que su promedio nacional y así mismo es en la cual la diferencia entre los niveles de acceso a la vivienda de la ciudad y el país es más grande; habiendo tres veces menos cantidad de propietarios en Berlín que en Alemania.



Si analizzano in questo caso i quattro indicatori chiave in relazione alle tematiche ambientali: le emissioni di anidride carbonica, il consumo di acqua e di energia e la produzione di rifiuti, tutti calcolati per abitante l'anno.

Mentre Berlino, New York e Londra utilizzano meno risorse per capite rispetto ai loro rispettivi paesi, Città del Messico consuma di più della media nazionale.

Obiettivi fissati a livello internazionale:

Emissione anidride carbonica: 3000 kg per abitante l'anno.

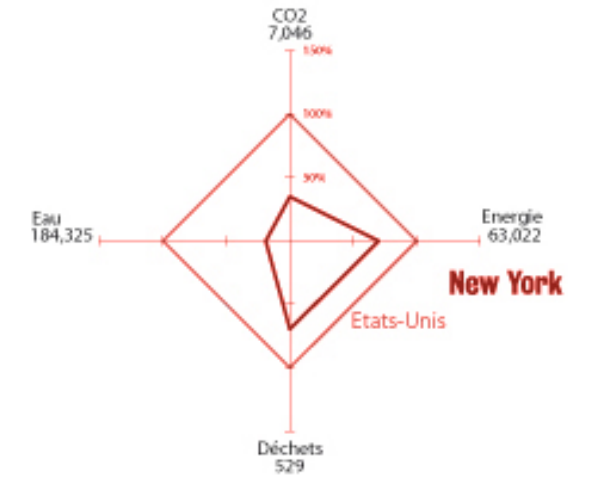
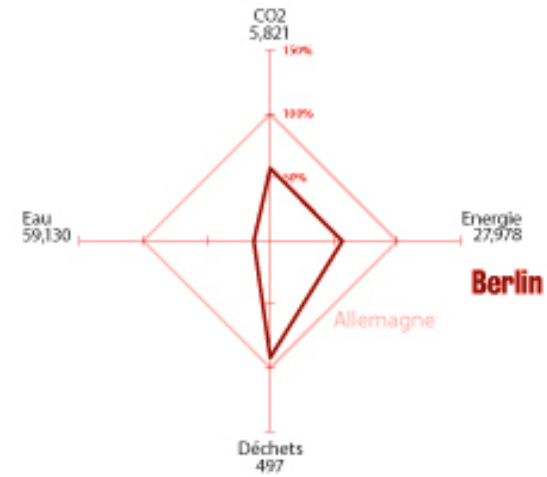
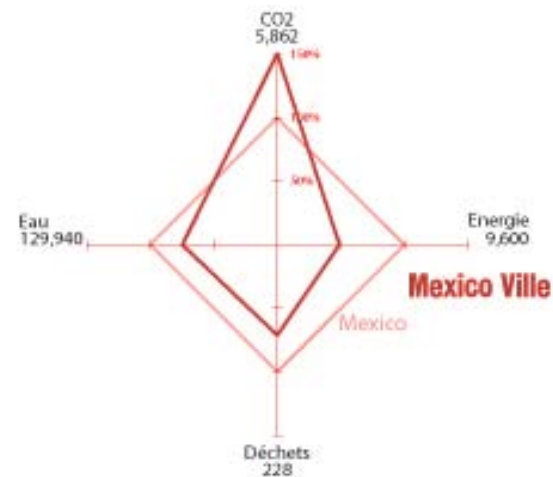
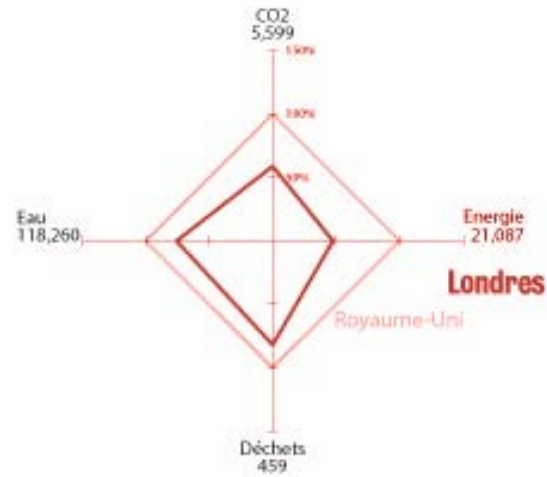
Consumo di energia: 17.500 kWh per abitante l'anno.

Produzione rifiuti: 250 kg per abitante l'anno.

Consumo d'acqua: 73.000 litri per abitante l'anno.

Riguardo agli obiettivi internazionali, New York e Londra superano l'obiettivo fissato sui quattro indicatori. Berlino passa tre dei quattro obiettivi e Città del Messico non raggiunge gli obiettivi in relazione al consumo energetico e produzione di rifiuti.

Nel caso di Città del Messico, questo si spiega per il suo basso livello di sviluppo economico rispetto alle altre città analizzate.



## Performance mediambiental

Se analizan en este caso los cuatro indicadores principales en relación a cuestiones medio ambientales: las emisiones de dióxido de carbono, el consumo de agua y de energía y la producción de residuos, todos calculados por habitantes por año.

Mientras que Berlín, Nueva York y Londres usan menos recursos por habitante que sus países respectivamente, Mexico DF consume más que su promedio nacional.

En relación a los objetivos internacionales, Nueva York y Londres pasan el objetivo fijado sobre los cuatro indicadores. Berlín pasa tres de los cuatro objetivos y México no alcanza los objetivos en relación al consumo de energía y producción de residuos.

En el caso de México, esto se explica por su nivel de desarrollo económico inferior en relación a las otras ciudades analizadas.

Objetivos fijados a nivel internacional:  
 Emisión de dióxido de carbono:  
 3000 kg por habitante por año.  
 Consumo de energía:  
 17.500 kWh por habitante por año.  
 Generación de residuos:  
 250 kg por habitante por año.  
 Consumo de agua:  
 73.000 litros por habitante por año.



*È necessario essere consapevoli delle diverse realtà che affrontano le nostre città in relazione alla loro prospettiva nazionale e conoscendo le reali preoccupazioni ambientali e l'impatto che possono generare; dobbiamo cominciare a mettere in atto strategie che cerchino di garantire un futuro sostenibile. Questo rappresenta il principale atto di responsabilità urbana.*



Es necesario tomar conciencia de las distintas realidades que enfrentan nuestras ciudades en relación a su perspectiva nacional y conociendo las preocupaciones medioambientales reales y el impacto que pueden generar; debemos comenzar a poner en práctica estrategias que busquen garantizar un futuro duradero. Esto representa el principal acto de responsabilidad urbana.



## L'avenir de la metropole

Ottenere una strategia globale d'interventi particolari

*Il Governo francese, la città di Parigi e le municipalità dell'Ile de France hanno lanciato una consultazione internazionale sul tema della Grande Parigi del futuro [Consultation Internationale sur l'avenir de la metropole parisienne] e hanno dato un esempio al mondo della loro capacità di previsione per cercare un indirizzo per lo sviluppo della regione.*

*La consultazione non solo contemplava le questioni di sostenibilità dal punto di vista ambientale, ma cercava anche di affrontare problemi socio-economici, le proprietà urbane in relazione alla vita quotidiana e la qualità di vita degli abitanti di Parigi e i suoi sobborghi.*

*“Nous devons repenser la ville. Voir loin et large. Tout faire pour rendre nos métropoles plus vivables, plus attractives, plus durables, plus humaines. C'est l'esprit de la consultation que j'ai voulu lancer en faisant appel à dix grands architectes urbanistes, parmi les plus importants de notre époque.*

*Il était temps de lancer une nouvelle réflexion d'envergure, il était temps de réveiller la pensée des villes, pour que nos paysages modernes ne soient plus le simple résidu des activités humaines, mas le résultat réfléchi d'une politique voulue par tous, au service de tous.*

*Cette prospective à grande échelle n'a rien d'un classique concours d'urbanisme. C'est un effort collectif destiné à comprendre les modes de fabrication des villes, pour mieux les améliorer. Un effort qui implique d'examiner la question urbaine sous tous les angles, géographiques, sociaux, écologiques, économiques, poétiques et même philosophiques: à l'heure d'Internet et de la grande vitesse, qui permettent à l'homme d'enjamber sa ville mais aussi son pays, que signifie << habiter la ville >>, << être métropolitain >>?*

*Il y a urgence. L'impératif du << développement durable >> n'est que la traduction politique de la nécessité de sauver notre planète d'une destruction annoncée à brève échéance. Au*

## L'avenir de la metropole

Lograr una estrategia global de intervenciones particulares

El Gobierno francés, la ciudad de París y los municipios de Ile de France lanzaron una consulta internacional sobre la cuestión del Gran París del futuro [Consultation Internationale sur l'avenir de la metropole parisienne] y dieron un ejemplo al mundo de capacidad de previsión y búsqueda de una dirección en el desarrollo de la región. La consulta no sólo contemplaba las cuestiones sustentables desde el punto de vista medio ambiental, sino que también busca dar respuesta a cuestiones socio-económicas, propiedades urbanísticas y en relación a la vida cotidiana y a la calidad de vida de los habitantes de París y sus suburbios.

Nous devons repenser la ville. Voir loin et large. Tout faire pour rendre nos métropoles plus vivables, plus attractives, plus durables, plus humaines. C'est l'esprit de la consultation que j'ai voulu lancer en faisant appel à dix grands architectes urbanistes, parmi les plus importants de notre époque. Il était temps de lancer une nouvelle réflexion d'envergure, il était temps de réveiller la pensée des villes, pour que nos paysages modernes ne soient plus le simple résidu des activités humaines, mas le résultat réfléchi d'une politique voulue par tous, au service de tous.

Cette prospective à grande échelle n'a rien d'un classique concours d'urbanisme. C'est un effort collectif destiné à comprendre les modes de fabrication des villes, pour mieux les améliorer. Un effort qui implique d'examiner la question urbaine sous tous les angles, géographiques, sociaux, écologiques, économiques, poétiques et même philosophiques: à l'heure d'Internet et de



moment où la moitié de l'humanité a rejoint les villes pour y vivre, c'est d'abord sur les villes qu'il faut agir.

L'heure n'est ni au << laisser-faire >> ni à la table rase. Nous devons << faire avec >>, composer, recomposer, transformer, requalifier, les friches industrielles comme les grands ensembles.

J'ai tenu à ce que les architectes soient les pionniers de cette recherche et de cette action globale sur la ville de << l'après-Kyoto >>, et j'ai voulu leur donner une liberté totale, Dans le Choix des équipes comme Dans le Choix des thèmes et des propositions.

Dix études très approfondies ont été réalisées dans un délai record, grâce à une mobilisation intense d'experts et de chercheurs de toutes disciplines à travers le monde, portés par un enthousiasme contagieux et convaincus de l'urgence à agir.

Aux antipodes de l'utopie, foncièrement ancrés Dans la réalité du territoire métropolitain, ces dix scénarios sur la ville nous révèlent les pistes à suivre pour retisser des liens, résorber des inégalités, amplifier des dynamiques, et retrouver la comunion de la ville et de la nature en exploitant des atouts dont nous n'avons même plus conscience. Ils nous apportent la preuve, si elle était nécessaire, que Paris est une ville qui s'étend très au-delà du boulevard périphérique, une grande métropole mondiale.

Ils nous donnent surtout un conseil de sagesse et d'humilité: que la ville du futur soit compacte ou diffuse, dense ou légère, elle doit être avant tout ouverte et flexible. Nous devons traiter la ville non pas comme un espace technique, un ensemble de << zones >> à aménager, mais comme un système organique, un tissu qui doit rester suffisamment plastique pour s'adapter à nos besoins et épouser nos rêves. Ce faisant, nous pourrions affronter tous les défis, même ceux que nous ne connaissons pas encore...

A nous tous, élus, citoyens, professionnels, de gagner ce magnifique pari."

Nicolas Sarkozy  
Président de la République

la grande vitesse, qui permettent à l'homme d'enjamber sa ville mais aussi son pays, que signifie <habiter la ville>, <être métropolitain>?

Il y a urgence. L'impératif du <développement durable> n'est que la traduction politique de la nécessité de sauver notre planète d'une destruction annoncée à brève échéance. Au moment où la moitié de l'humanité a rejoint les villes pour y vivre, c'est d'abord sur les villes qu'il faut agir.

L'heure n'est ni au <laisser-faire> ni à la table rase. Nous devons <faire avec>, composer, recomposer, transformer, requalifier, les friches industrielles comme les grands ensembles.

J'ai tenu à ce que les architectes soient les pionniers de cette recherche et de cette action globale sur la ville de <l'après-Kyoto>, et j'ai voulu leur donner une liberté totale, Dans le Choix des équipes comme Dans le Choix des thèmes et des propositions.

Dix études très approfondies ont été réalisées dans un délai record, grâce à une mobilisation intense d'experts et de chercheurs de toutes disciplines à travers le monde, portés par un enthousiasme contagieux et convaincus de l'urgence à agir.

Aux antipodes de l'utopie, foncièrement ancrés Dans la réalité du territoire métropolitain, ces dix scénarios sur la ville nous révèlent les pistes à suivre pour retisser des liens, résorber des inégalités, amplifier des dynamiques, et retrouver la comunion de la ville et de la nature en exploitant des atouts dont nous n'avons même plus conscience. Ils nous apportent la preuve, si elle était nécessaire, que Paris est une ville qui s'étend très au-delà du boulevard périphérique, une grande métropole mondiale.

Ils nous donnent surtout un conseil de sagesse et d'humilité: que la ville du futur soit compacte ou diffuse, dense ou légère, elle doit être avant tout ouverte et flexible. Nous devons traiter la ville non pas comme un espace technique, un ensemble de <zones> à aménager, mais comme un système organique, un tissu qui doit rester suffisamment plastique pour s'adapter à nos besoins et épouser nos rêves. Ce faisant, nous pourrions affronter tous les défis, même ceux que nous ne connaissons pas encore... A nous tous, élus, citoyens, professionnels, de gagner ce magnifique pari.

Nicolas Sarkozy  
Président de la République

Per la consultazione sono stati convocati dieci gruppi di architetti - urbanisti che dovevano contemplare questioni ambientali, economiche, politiche e sociali nella ricerca di una strategia che preveda lo sviluppo della zona.

Richard Rogers + Partners, London School of Economics y ARUP sono stati coloro che hanno sviluppato il progetto che verrà di seguito analizzato, mediante il quale si presentano 'Dieci principi per una Parigi metropolitana' ottenendo una Grande Parigi compatta, durevole, equilibrata e collegata. Parallelamente si progetta un possibile adattamento di questi principi per la città di Buenos Aires e la sua Area Metropolitana.

"We are an independent firm of designers, planners, engineers, consultants and technical specialists offering a broad range of professional services. Through our work, we make a positive difference in the world. We shape a better world." (ARUP)

Parigi dovrà adattarsi per poter diventare la Grande Parigi del futuro, una città meglio attrezzata per affrontare le sfide urbane, socio-economiche ed ecologiche che verranno.

Una serie d'interventi che costituiscono parte di un piano generale con obiettivi a breve e lungo termine. In molti casi, forse, le idee e i concetti che Rogers descrive suonano quasi utopici e irrealistici per quanto gli ostacoli permanenti relazionati al costo, alla politica e alle proprietà socio-economiche e alle difficoltà pratiche - tecniche, inoltre, non cambino la rotta. L'impossibile diventa spesso possibile e l'irreale diventa reale, la metropoli parigina in questo caso ha la capacità e soprattutto la volontà di adattarsi alle nuove esigenze che verranno e perciò Rogers propone:

1. Reestructurar el gobierno metropolitano de ile de france.
2. Construir paris sobre paris.
3. Completar la red de transportes de la metrópolis.
4. Crear un paris metrópoli policéntrico.
5. Construir comunidades equilibradas.
6. Reequilibrar la economía regional.
7. Atravesar las barreras físicas de la ciudad.
8. Integrar la naturaleza a la metrópoli por una red de espacios abiertos.
9. Reducir el impacto ecológico de paris metropolitana.
10. Invertir en diseño de calidad y una estrategia de intervención.

> VER: [www.richardrogers.co.uk/](http://www.richardrogers.co.uk/)

> VER: [www.atelierslion.com/](http://www.atelierslion.com/)

> VER: [www.laucparis.com/](http://www.laucparis.com/)

> VER: [www.chdeportzamparc.com/](http://www.chdeportzamparc.com/)

> VER: [www.antoinegrumbach.com/](http://www.antoinegrumbach.com/)

> VER: [www.jeannouvel.com/](http://www.jeannouvel.com/)

> VER: not found/

> VER: [www.lin-a.com/](http://www.lin-a.com/)

> VER: [www.castrodenissof.com/](http://www.castrodenissof.com/)

> VER: [www.mvrdiv.nl/](http://www.mvrdiv.nl/)

Para la consulta se convocaron a diez equipos de arquitectos - urbanistas que debían contemplar cuestiones ambientales, económicas, políticas y sociales en la búsqueda de una estrategia que prevea el desarrollo de la zona.

Rogers Stirk Harbour & Partners  
Atelier Lion - Groupe Descartes  
l'AUC  
Atelier Portzamparc  
Agence Grumbach & associés  
Nouvel, Duthilleul, Cantal-Dupart  
Studio 09  
LIN  
Atelier Castro Denissof Casi  
MVRDV

**Richard Rogers + Partners, London School of Economics y ARUP** fueron quienes desarrollaron el proyecto que será analizado a continuación por el cual plantean 'Diez principios para un París metropolitano' logrando un Gran París compacto, durable, equilibrado y conectado. Paralelamente se planteara una posible adaptación de estos principios a la ciudad de Buenos Aires y su Área Metropolitana.

París se deberá adaptar para llegar a ser el Gran París del futuro, una ciudad mejor equipada para enfrentar los desafíos urbanos, socio / económicos y ecológicos que vendran.

Una serie de intervenciones que integran parte de un plan general con objetivos a corto y largo plazo. En muchos casos quizás las ideas y conceptos que enuncia Rogers suenan casi utópicos e irrealizables en la medida que los obstaculos permanentes relacionados al costo, a la política y a las propiedades socio/económicas y a las dificultades práctica/técnicas no cambien también de rumbo. El imposible en muchos casos se vuelve posible y lo irreal en real, la metrópoli parisina en este caso tiene la capacidad y por sobre todo la voluntad de adaptarse a las nuevas necesidades que vendran y para eso Rogers propone:

WE ARE AN INDEPENDENT FIRM OF DESIGNERS, PLANNERS, ENGINEERS, CONSULTANTS AND TECHNICAL SPECIALISTS OFFERING A BROAD RANGE OF PROFESSIONAL SERVICES. THROUGH OUR WORK, WE MAKE A POSITIVE DIFFERENCE IN THE WORLD. WE SHAPE A BETTER WORLD. (ARUP)



1. RISTRUTTURARE IL GOVERNO METROPOLITANO DELL'ILE DE FRANCE.
2. COSTRUIRE PARIGI SU PARIGI.
3. COMPLETARE LA RETE DI TRASPORTI DELLA METROPOLI.
4. CREARE UNA PARIGI METROPOLI POLICENTRICA.
5. COSTRUIRE COMUNITÀ EQUILIBRATE.
6. REEQUILIBRARE L'ECONOMIA REGIONALE.
7. SUPERARE LE BARRIERE FISICHE DELLA CITTÀ.
8. INTEGRARE LA NATURALITÀ ALLA METROPOLI ATTRAVERSO UNA RETE DI SPAZI APERTI.
9. RIDURRE L'IMPATTO ECOLOGICO DI PARIGI METROPOLITANA.
10. INVESTIRE NEL PROGETTO DI QUALITÀ E UNA STRATEGIA D'INTERVENTO.



1. REESTRUCTURAR EL GOBIERNO METROPOLITANO DE ILE DE FRANCE.
2. CONSTRUIR PARÍS SOBRE PARÍS.
3. COMPLETAR LA RED DE TRANSPORTES DE LA METRÓPOLIS.
4. CREAR UN PARÍS METRÓPOLI POLICÉNTRICO.
5. CONSTRUIR COMUNIDADES EQUILIBRADAS.
6. REEQUILIBRAR LA ECONOMÍA REGIONAL.
7. ATRAVESAR LAS BARRERAS FÍSICAS DE LA CIUDAD.
8. INTEGRAR LA NATURALEZA A LA METRÓPOLI POR UNA RED DE ESPACIOS ABIERTOS.
9. REDUCIR EL IMPACTO ECOLÓGICO DE PARIS METROPOLITANA.
10. INVERTIR EN DISEÑO DE CALIDAD Y UNA ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN.





## Restructurer la gouvernance métropolitaine de l'Ile de France

Ristrutturare il governo metropolitano dell'Ile de France

*Il problema principale che affronta la regione dell'Ile de France è la complessa frammentazione nella sua struttura di governo, ciò che porta all'impossibilità di applicare azioni strategiche per la regione a scala metropolitana.*

*Il governo della zona è un ostacolo amministrativo quando si tratta di prendere decisioni e provvedimenti, che finiscono per frenare le azioni a livello metropolitano generandosi misure frammentarie. Inoltre Parigi possiede una rappresentanza sbilanciata, molto superiore a quella delle altre zone della regione.*

*Si propone quindi di riequilibrare la struttura di governo della regione e di consentire un sistema coordinato e olistico per la metropoli che garantisca che tutte le voci della regione abbiano lo stesso peso e rappresentazione. Una risposta possibile sarebbe quella di raggruppare le comunità e ciò consentirebbe che una serie di comuni raggiungano una massa critica in termini di popolazione e d'influenza.*

# 1.

## Restructurer la gouvernance métropolitaine de l'Ile de France

Reestructurar el gobierno metropolitano de Ile de France

El principal problema al que se enfrenta la región de Ile de France es la compleja fragmentación en su estructura de gobierno lo cual genera la imposibilidad de aplicar acciones estratégicas para la región a escala metropolitana.

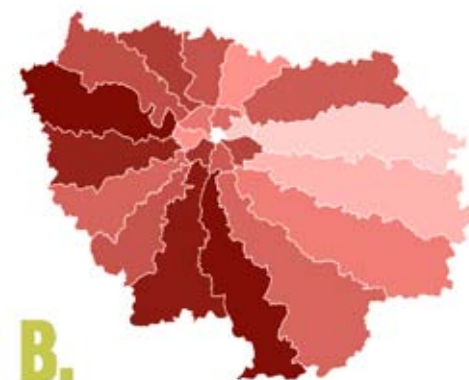
El gobierno de la zona es una traba administrativa a la hora de tomar decisiones y medidas produciendo que terminen por frenarse las acciones a nivel metropolitano y solo generandose medidas fragmentadas. Además París presenta una desequilibrada representación, mucho mayor que la de tras zonas de la región,

Se propone entonces reequilibrar la estructura de gobierno de la región y hacer posible un sistema coordinado y holístico para la metrópoli que garantice que todas las voces de la recion tendrán el mismo grado de peso y representación. Una posible respuesta sería la de agrupar comunidades ya que permitiría que un conjunto de comunas alcancen una masa crítica en términos de población y de influencia.

- A. Grandes comunidades de aglomeración
- B. Redistribución por población
- C. Identidad metropolitana + identidad rural



A.



B.



C.



## Ristrutturare il governo metropolitano dell'Area Metropolitana

Ristrutturare il governo metropolitano dell'Ile de France

*L'Area Metropolitana di Buenos Aires, denominata anche AMBA, possiede sostanzialmente lo stesso problema che deve affrontare la regione dell'Ile de France rispetto alle questioni governative, giacché l'insieme dei distretti che la conformano non costituisce un'unità amministrativa completa. Partendo dal centro, si estende verso tutte le direzioni possibili: Nord, Sud e Ovest, confinando all'Est con il fiume Rio de la Plata.*

1.

## Reestructurar el gobierno metropolitano del Área Metropolitana

Reestructurar el gobierno metropolitano de Ile de France

El Área Metropolitana de Buenos Aires, denominado también AMBA, tiene básicamente el mismo problema que enfrenta la región de Ile de France con respecto a las cuestiones gubernamentales, no constituyendo en el conjunto de partidos que lo conforman una unidad administrativa completa. Partiendo del centro, se extiende hacia todas las direcciones posibles; siendo Norte, Sur y Oeste y limitando al Este con el Río de la Plata.



L'area denominata Gran Buenos Aires è costituita dalla Città Autonoma di Buenos Aires e la Periferia di Buenos Aires costituito da 24 distretti della Provincia di Buenos Aires, 14 dei quali completamente urbanizzati:

Avellaneda, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Morón, Quilmes, San Isidro, San Miguel, Tres de Febrero, Vicente López

Si includono inoltre altri 10 distretti parzialmente urbanizzati, in continuità urbana con la città di Buenos Aires dalla metà del XX secolo:

Almirante Brown, Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, La Matanza, Merlo, Moreno, San Fernando,

El área también denominado Gran Buenos Aires esta conformado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Conurbano Bonaerense integrado por 24 partidos de la Provincia de Buenos Aires; 14 de ellos completamente urbanizados:

- Avellaneda
- General San Martín
- Hurlingham
- Ituzaingó
- José C. Paz
- Lanús
- Lomas de Zamora
- Malvinas Argentinas
- Morón
- Quilmes
- San Isidro
- San Miguel
- Tres de Febrero
- Vicente López

Además se incluyen otros 10 partidos parcialmente urbanizados, con continuidad urbana con la Ciudad de Buenos Aires desde mitad del Siglo XX:

- Almirante Brown
- Berazategui
- Esteban Echeverría
- Ezeiza
- Florencio Varela
- La Matanza
- Merlo
- Moreno
- San Fernando
- Tigre

Con el avance de la urbanización en el Gran Buenos Aires, hay 6 partidos parcialmente urbanizados que han comenzado a tener una continuidad urbana con la Ciudad de Buenos Aires, aunque actualmente no están incluidos

Con l'avanzare dell'urbanizzazione nel Gran Buenos Aires, vi sono 6 distretti parzialmente urbanizzati che hanno cominciato ad avere una continuità urbana con la città di Buenos Aires, sebbene attualmente non siano inclusi a livello amministrativo all'interno dei limiti dell'Area Metropolitana:

Escobar, General Rodríguez, Marcos Paz, Pilar, Presidente Perón, San Vicente

Quest'ultimo gruppo di distretti è in via di integrazione alla periferia di Buenos Aires.

La Città Autonoma di Buenos Aires e i 24 distretti che integrano l'Area Metropolitana conformano una superficie di 3.833 km<sup>2</sup>, la macchia urbana, che presenta una continuità di residenze. E' composta da 25 unità amministrative diverse, ognuna con le proprie autorità e i rispettivi organi di governo.

administrativamente dentro de los límites del Area Metropolitana:

- Escobar
- General Rodríguez
- Marcos Paz
- Pilar
- Presidente Perón
- San Vicente

Este último grupo de partidos esta en proceso de integración al conurbano bonaerense. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los 24 partidos integrantes del Área Metropolitana conforman una superficie de 3.833 km<sup>2</sup>, la mancha urbana, que presenta una continuidad de viviendas, está conformada por 25 unidades administrativas distintas, cada una de ellas con sus autoridades y sus respectivos organismos de gobierno.

Ciudad / Partido	Jefe de Gobierno / Intendente	Partido Politico
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	Mauricio Macri	PRO
Avellaneda	Jorge Ferraresi	PJ
General San Martín	Ricardo Ivoskus	San Martín con Honestidad y Trabajo
Itzaingó	Alberto Descalzo	FPV
Hurlingham	Luís Emilio Acuña	FPV
José C. Paz	Mario Ishii	FPV
Lanús	Darío Diaz Perez	FPV
Lomas de Zamora	Martín Insaurralde	FPV
Malvinas Argentinas	Jesús Cataldo Cariglino	Union Popular

Morón	Lucas Ghi	Nuevo Moron
San Isidro	Gustavo Posse	Accion Vecinal – San Isidro es Distinto
San Miguel	Joaquín de la Torre	FPV
Tres de Febrero	Hugo Omar Curto	FPV
Berazategui	Juan Patricio Mussi	PJ
Esteban Echeverría	Fernando Gray	FPV
Florencio Varela	Julio Cesar Pereyra	FPV
Ezeiza	Alejando Santiago Granados	FPV
Almirante Brown	Dario Giustozzi	FPV
La Matanza	Fernando Esponzoza	FPV
Merlo	Raul Alfredo Othacehe	FPV
Quilmes	Francisco Gutierrez	FPV – Polo Social
Moreno	Andres Arregui	FPV
San Fernando	Gerardo Osvaldo Amieiro	FPV
Tigre	Sergio Massa	FPV

*Senza perdere la propria identità amministrativa, si dovrebbe individuare una politica comune per la regione, con la creazione di un organismo che non modifichi politicamente il funzionamento di ogni distretto ma che obblighi ognuno di loro, una volta stabiliti dei criteri di base in relazione alle politiche di stato generali, a realizzarle.*

*In questo modo non si modifica la struttura amministrativa e politica vigente ma si cerca un impegno attraverso una serie di azioni di carattere unitario.*

*La frammentazione della regione porta ogni distretto ad agire in relazione alle necessità particolari di ogni luogo senza tener conto delle questioni generali che interessano tutta l'area.*

*Si propone quindi di approdare a una coordinazione tra le azioni dei diversi singoli distretti considerando che ognuno di loro potrebbe trarre beneficio dai punti di forza di altri distretti della regione e superare così le proprie debolezze attraverso un funzionamento coordinato di tutta l'Area Metropolitana.*

Sin perder identidad administrativa, se debería buscar una macro política conjunta para la región, con la creación de un organismo que no modifique políticamente el funcionamiento de cada partido pero que los comprometa a que una vez que se establecen las pautas básicas en relación a las políticas de estado generales, sea cada partido quien deba llevarlas a cabo.

De este modo no se modifica la estructura administrativa y política actual, sino que se busca el compromiso a través de una serie de acciones que integran una unidad. La fragmentación de la región provoca que cada partido aplique acciones en relación a las necesidades particulares de cada lugar sin tener en cuenta las cuestiones generales que afectan a todo el área.

Se propone entonces lograr una coordinación entre las acciones de los distintos partidos particulares entendiendo que cada partido podría entonces beneficiarse con las fortalezas de otros de la región y superar sus debilidades funcionando con una coordinación completa del Área Metropolitana.

## Construire Paris sur Paris

Costruire Parigi su Parigi

# 2.

## Construire Paris sur Paris

Construir París sobre París

*Sembra che la compattezza sia una delle principali regole dell'urbanistica moderna. La vicinanza produce efficienza, interazione e intensifica lo scambio.*

*Rogers dice che costruire la città - e la vita - sulla stessa città vuole dire riconoscere il valore del terreno tenendo conto che, in termini di mobilità e trasporti, la compattezza riduce le distanze e quindi i tempi di percorrenza. Ciò consente di ridurre i costi energetici e inoltre ridurre al minimo l'impatto ecologico.*

*A livello sociale i cittadini si trovano insieme e raggiungono con questa vicinanza un'integrazione culturale e di comunità. Le concentrazioni di popolazione rendono redditizi gli investimenti in infrastrutture, attrezzature e trasporto.*

*La proposta si basa su due fasi di sviluppo, in un primo momento si cerca di identificare i terreni modificabili della città, quei terreni liberi o sotto-occupati che si sviluppano in maniera strategica per massimizzare il loro contributo metropolitano a lungo termine.*

*Il secondo passo è quello di ridefinire e rafforzare i confini della città attraverso una "cintura verde" che contribuirà a limitare l'espansione urbana.*

Pareciera ser que la compacidad es una de las principales reglas del urbanismo moderno. La proximidad produce eficiencia, interacción e intensifica el intercambio. Rogers propone que construir la ciudad – y la vida – sobre la misma ciudad es reconocer el valor del terreno teniendo en cuenta que, en terminos de movilidad y transporte, la compacidad reduce las distancias y por ende los tiempos de tránsito. De esta manera se reducen los costos energéticos y ademas se minimiza el impacto ecológico.

Socialmente los ciudadanos juntos y logran con esta cercanía una integración cultural y comunal. Las concentraciones de población rentabilizan además las inversiones en infraestructura, en equipamiento y transporte.

La propuesta se basa en dos etapas de desarrollo, en un primer momento se busca identificar los terrenos mudables, aquellos terrenos baldíos de la ciudad o sub ocupados se desarrollaran de manera estratégica para maximizar su contribución metropolitana a largo plazo.

La segunda etapa consiste en redefinir y reforzar las fronteras de la ciudad a través de un cinturón verde que ayude a limitar la expansión urbana.

2009.

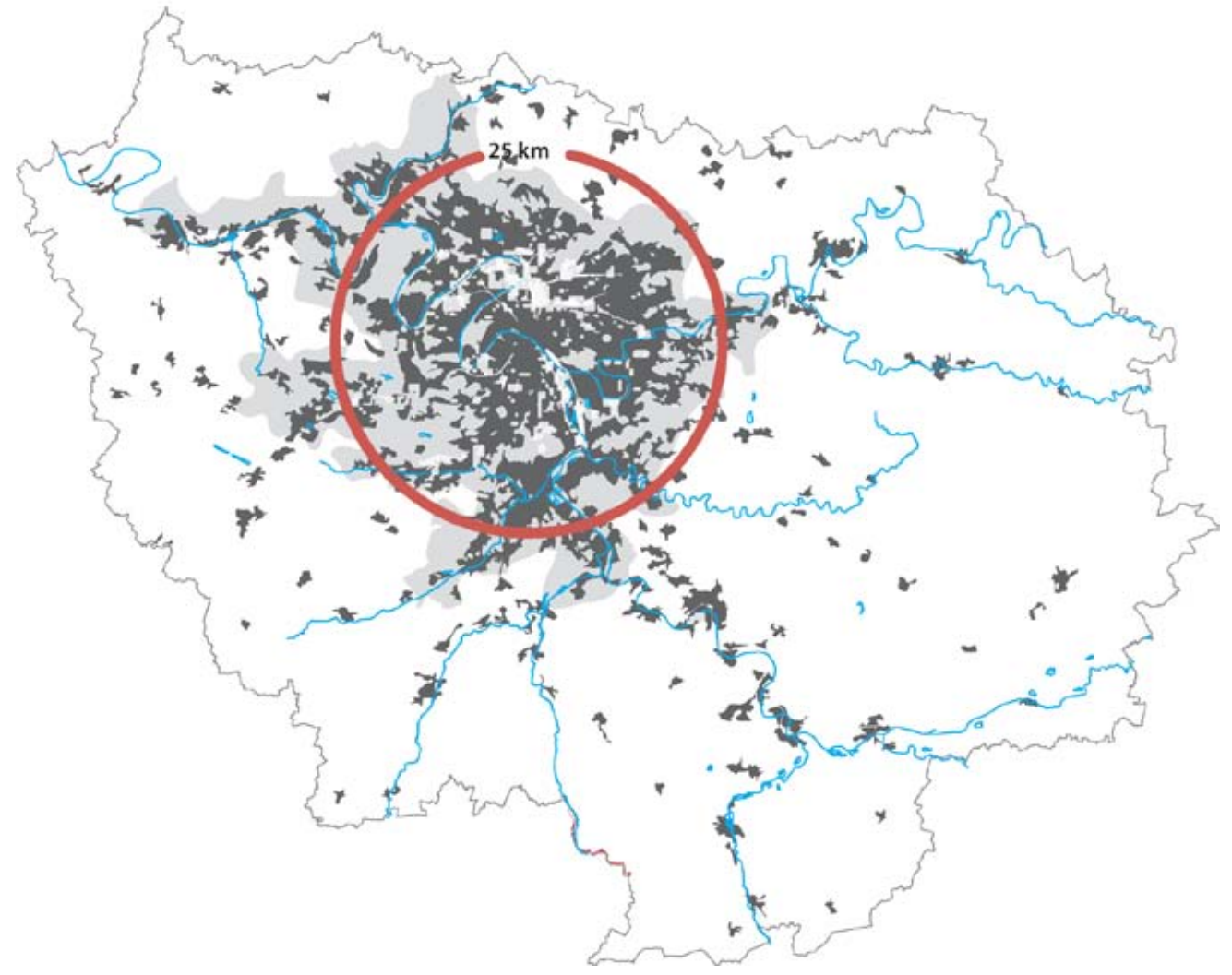
El impacto ecológico de la Metropoli parisina se expandió sin límites en el transcurso del tiempo. Los espacios verdes se consumieron por la periferia urbana sin una frontera. La baja densidad y las largas distancias son el resultado de que la ciudad no sea eficaz o duradera.

2015.

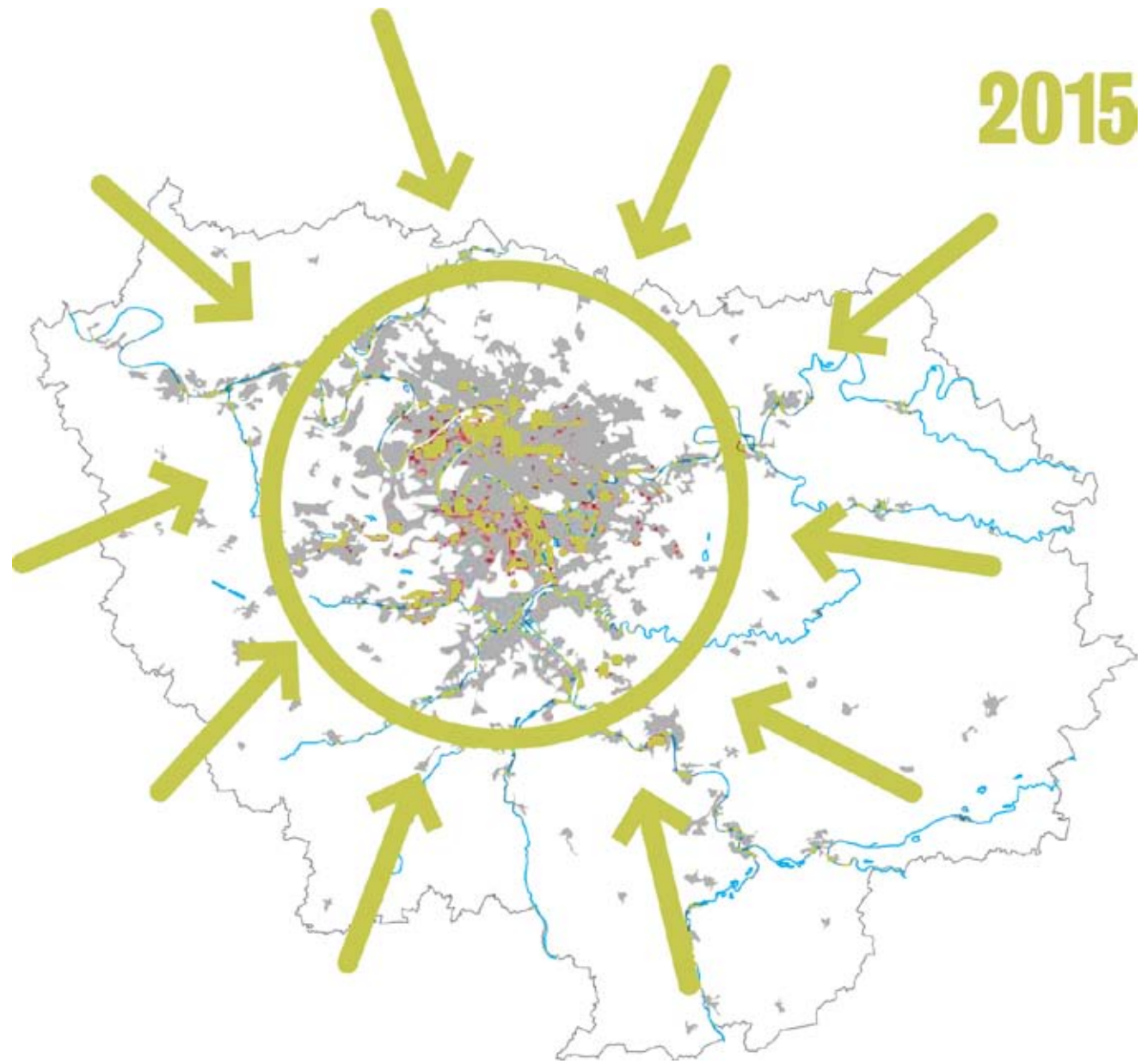
La expansión de la ciudad debe ser controlada. La creación de un cinturón verde es un mecanismo clave para limitarla. No solamente se garantiza que los nuevos desarrollos se concentren adentro del impacto urbano existente sino que además permite preservar el patrimonio natural de la región. Las tierras no ocupadas y sub utilizadas deben ser identificadas y es necesario aplicar una estrategia coordinada de desarrollo de su inserción y luego intensificación de uso.



2009



2015



Costruire Buenos Aires su Buenos Aires

Costruire Parigi su Parigi

## 2.

## Construir Buenos Aires sobre Buenos Aires

Construir París sobre París

*L'Área Metropolitana di Buenos Aires è cresciuta in forma irregolare, l'alto potere acquisitivo si è installato nell'area Nord della Città, mentre il Sud - Ovest è in comparazione meno popolato; la crescita ha seguito inizialmente le linee della ferrovia e le principali vie di comunicazione e connessione con il centro. I rimanenti settori meno popolati sono stati poi via via occupati con una bassa densità di popolazione, che ha coinciso in generale con una scarsa qualità abitativa e limitate risorse, trasformandoli in settori di bassa qualità di vita.*

El Área Metropolitana de Buenos Aires creció en forma despareja, el alto poder adquisitivo se instaló hacia el Norte de la Ciudad, mientras que el Sud - Oeste esta comparativamente más despoblado; el crecimiento fue originalmente siguiendo las líneas del ferrocarril y las principales vías de comunicación y conexión con el centro, lo que dejó sectores menos poblados que luego han ido ocupandose con una muy baja densidad de población y en general coincidente con baja calidad de habitabilidad y sumado a los escasos recursos, provocó que se sectores de baja calidad de vida.

En la secuencia se observa el desarrollo del area según las vías principales de movilidad.







*Invece di limitare la crescita, si propone di risistemare gli insediamenti equilibrando la densità di occupazione, insieme ad un piano integrale d'infrastruttura, servizi e trasporti che offra redditività e generi aree di opportunità per attrarre la popolazione e il lavoro.*

*L'obiettivo è quello che i luoghi con minore densità e peggiore qualità di vita vadano a integrare un piano che cerchi di offrire l'equilibrio per tutti i cittadini dell'Area Metropolitana.*

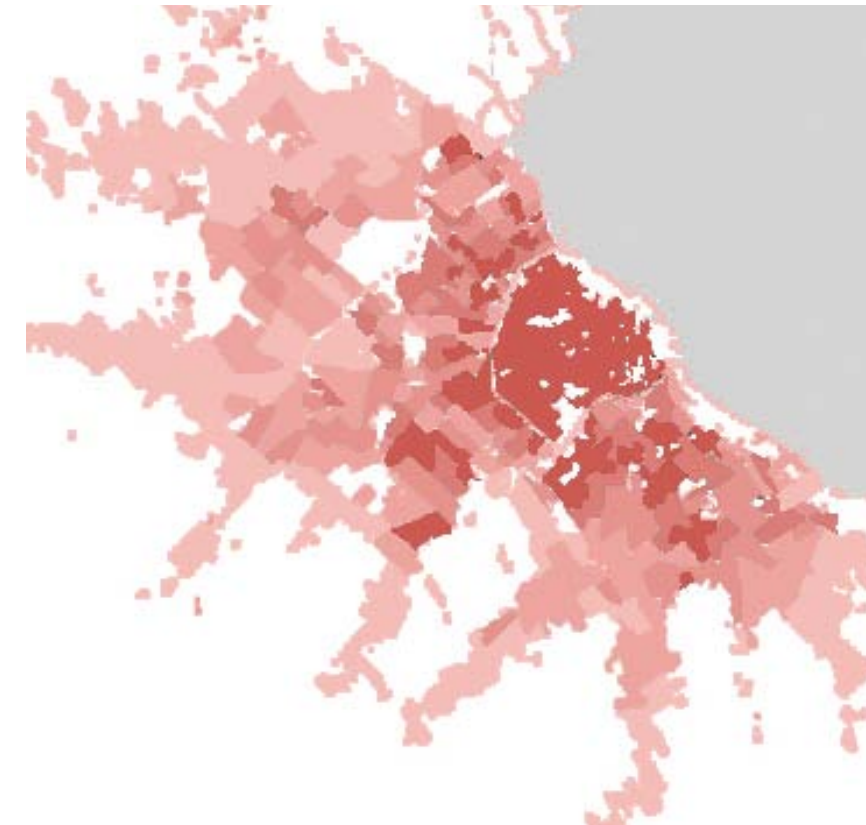
*Si deve quindi puntare non solo sui trasporti che permettano un'accessibilità equitativa per tutte le persone che devono spostarsi nella periferia, ma anche nella distribuzione uniforme dei servizi di fognature, elettricità, gas, acqua potabile, ecc.*

*Aumentare la densità di popolazione, uniformare la "macchia urbana", l'investimento in servizi, infrastruttura e trasporti rende possibile la compattezza, permettendo l'interazione e intensificando la capacità d'interscambio tra i cittadini.*

Densidad de población del Área Metropolitana de Buenos Aires.

Más que limitar el crecimiento, se propone reacomodar los asentamientos equilibrando la densidad de ocupación, junto con un plan integral de infraestructura, servicios y transporte que rentabilice y genere áreas de oportunidad para atraer a la población y el trabajo.

Se debe buscar que los lugares con menor densidad y peor calidad de vida, integren parte de un plan que busque el equilibrio para todos los ciudadanos del Área Metropolitana.



Entonces, no sólo se debe invertir en transporte que permita la accesibilidad equitativa para todas las personas que deben movilizarse en el conurbano, sino además la distribución uniforme de los servicios de cloacas, electricidad, gas, agua potable, etc. Aumentar la densidad de población, emparejar la mancha urbana, la inversión en servicios, infraestructura y transporte posibilita la compacidad, permitiendo la interacción e intensificando la capacidad de intercambio entre los ciudadanos.



### Compléter le réseau de transports en commun de la métropole

Completare la rete di trasporti della metropoli

*Collegare è catalizzare. Tra tutti i viaggi effettuati dai parigini da sobborgo a sobborgo, il 70% è in veicoli privati, giacché questo è in realtà l'unico mezzo pratico.*

*I servizi di trasporto pubblico sono organizzati a partire da un modello radio-centrico, che obbliga ai cittadini a passare per il centro per raggiungere qualsiasi punto della periferia. In questo modo si genera un sovraccarico della rete di trasporti nelle ore di punta.*

*Nonostante Parigi abbia uno dei migliori servizi di trasporto pubblico, non è evoluta nello stesso modo come l'ha fatto l'agglomerazione e questo sistema non include alle persone che vivono in periferia.*

*A lungo termine, questa condizione arresta la crescita della città e non è efficace economicamente. La perdita di tempo per andare dalla periferia al centro e da lì alla periferia di nuovo genera un logorio sociale e un forte impatto sulla qualità della vita urbana, oltre che dal punto di vista ambientale, l'uso di veicoli privati può rappresentare fino a otto volte il consumo di energia e fino a cinquanta volte l'emissione di anidride carbonica per km / passeggero rispetto a quella generata dal trasporto pubblico.*

*Si propone quindi di completare la rete di trasporti radio-centrica esistente con una circonferenziale che unisca i diversi nodi in prevalenza provenienti dalla prima corona. Questi collegamenti non saranno simili né in capacità né in costo; si genereranno nuovi sistemi di metrò, tram, treni locali, mezzi pesanti e leggeri, aerei e sotterranei.*

*Riducendo il tempo degli spostamenti non solo si riduce l'inquinamento ma anche il traffico sulle autostrade e le strade urbane, ottenendo che i cittadini non dipendano più dei mezzi privati di trasporto.*

## 3.

### Compléter le réseau de transports en commun de la métropole

Completar la red de transportes de la metrópolis

Conectar es catalizar. De todos los viajes que realizan los parisinos de suburbio a suburbio, el 70% son en vehículos personales, dado que este es en realidad el único recurso práctico.

Los servicios públicos de transporte están organizados a partir de un modelo radio-céntrico, que obliga a los ciudadanos a pasar por el centro para llegar a cualquier lugar de la periferia. De esta manera se genera una sobre carga de la red de transportes durante las horas pico.

Si bien París esta dotada de uno de los mejores servicios de transporte público, no evolucionó de la misma manera que lo hizo la aglomeración y este sistema no contempla a la población que vive en la periferia.

A largo plazo, esta condición frena el crecimiento de la ciudad y no es eficaz economicamente. La pérdida de tiempo de viajar de la periferia al centro y de allí a la periferia nuevamente genera un desgaste social y un impacto importante sobre la calidad de vida urbana además que desde el punto de vista medioambiental, el uso del vehículo privado puede representar hasta ocho veces el consumo de energía y hasta cincuenta veces la emisión de dióxido de carbono por km/ pasajero que la generada por el transporte público.

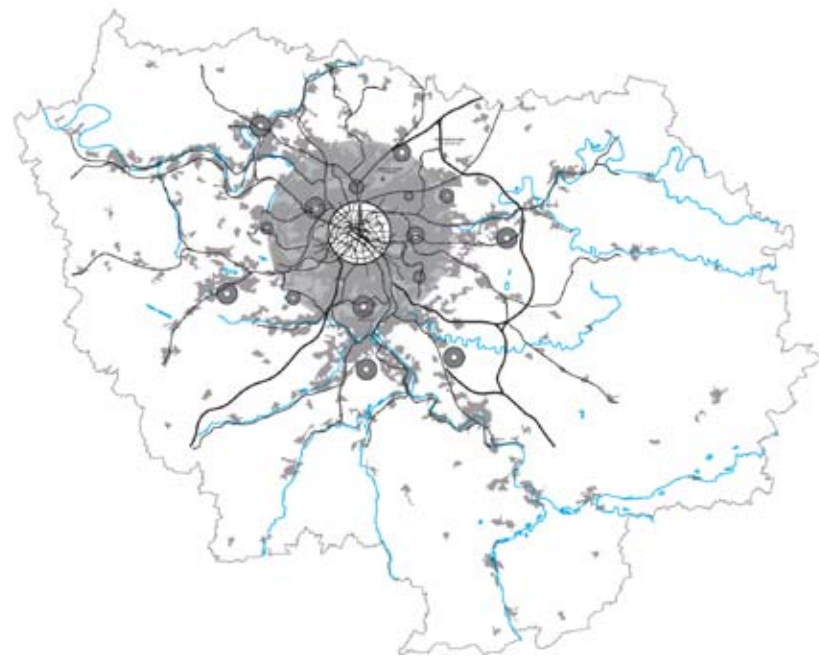
Se propone entonces completar la red de transportes radio-céntrica existente con una circunferencial que una los distintos nodos principalmente pertenecientes a la primer corona. Dichas conexiones no serán similares ni en capacidad ni en costo; se generarán nuevos sistemas de metro, tranvías-trenes locales, pesados y livianos, aéreos y subterráneos.

Reduciendo el tiempo de viaje no sólo disminuye la contaminación sino que también la descongestión de las autopistas y carreteras urbanas logrando que los ciudadanos no dependan de medios de locomoción privados.

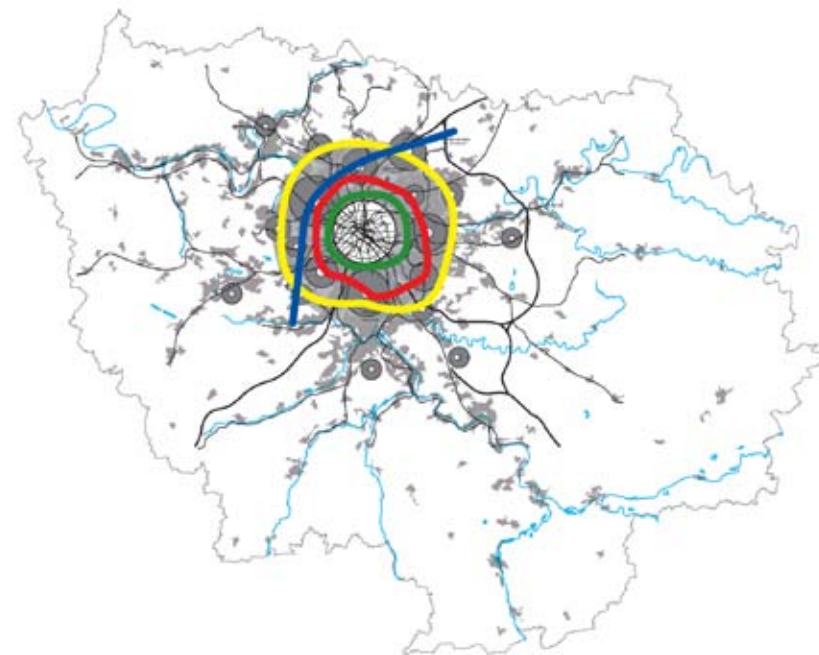


2009.  
 Sistema de conexión radio-céntrico.

2020.  
 Una inversión masiva en redes de transporte públicos es necesaria fuera del centro de la metrópoli. Se priorizaran las conexiones circunferenciales con el objetivo de armonizar la oferta entre el centro y la periferia.



REDUCCIÓN DE DISTANCIA (CIUDAD COMPACTA Y POLICÉNTRICA)  
 TRANSPORTE PÚBLICO ECOLÓGICO (IMPACTO AMBIENTAL REDUCIDO)  
 REDES DE TRANSPORTE INTERCONECTADAS Y EXTENDIDAS  
 PRIORIZAR A LA BICICLETA Y AL PEATON





L'intenzione di creare una rete interconnessa e completa intorno al centro che integri la periferia, non in modo radiale ma circonferenziale, si basa nell'integrazione di quattro sistemi: Un anello di tram rapido sul Periferico.

Un RER (sotterraneo) circonferenziale che colleghi i "multi centri" e le zone con alta densità di popolazione della periferia.

Un treno-tram leggero circonferenziale nel primo anello.

Un nuovo raccordo TGV Parigi Ovest permetterà intercollegamenti con gli aeroporti di Parigi, CDG e Orly e si unirà al TGV Atlantico a Massy.

Una serie di tangenziali treno-tram collegate attraverso un sistema misto in superficie, aereo-elevato e sotterraneo.



La intención de crear una red interconectada y completa alrededor del centro que integre a la periferia no de forma radial sino circonferencial se basa en la integración de cuatro sistemas:

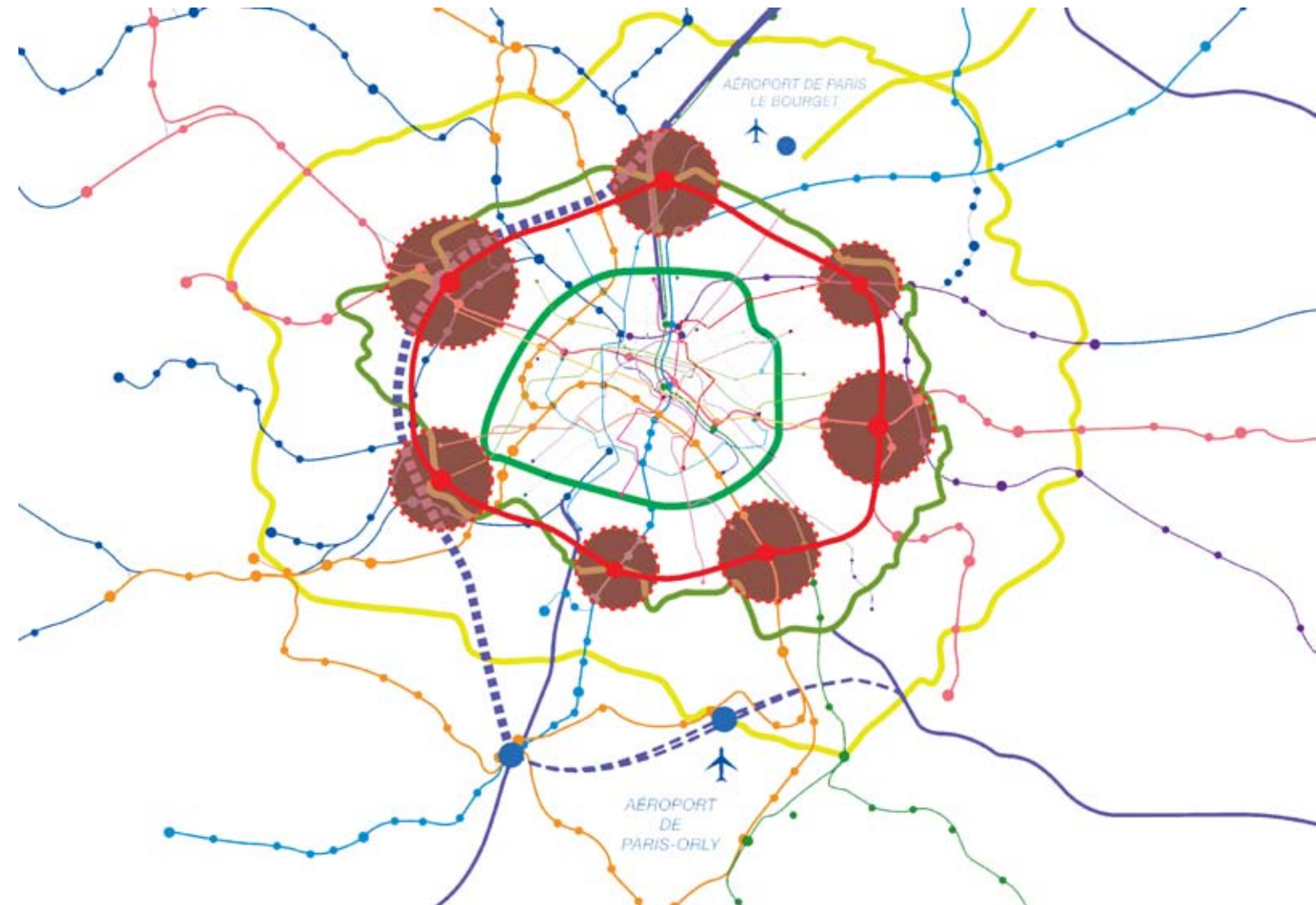
Un anillo de tranvía rápido sobre el Periférico.

Un RER (subterráneo) circonferenziale que una los multicentros y zonas densas de la periferia.

Un tranvía-tren livianos circonferenziale en la primer corona.

Un nuevo bucle TGV París Oeste permitirá interconexiones con los aeropuertos de París, CDG y Orly y se unirá al TGV Atlántico en Massy.

Una serie de tangenziales tranvía-tren conectados a través de un sistema mixto en superficie, aéreo-elevado y subterráneo.





Questa rete ha come obiettivo rafforzare la caratteristica di città compatta e policentrica. La localizzazione dei diversi interventi cerca di catalizzare la massima quantità di territorio dal centro verso l'esterno rinforzando i nuovi nodi locali, contribuendo alla loro crescita economica e alla densificazione dei sobborghi

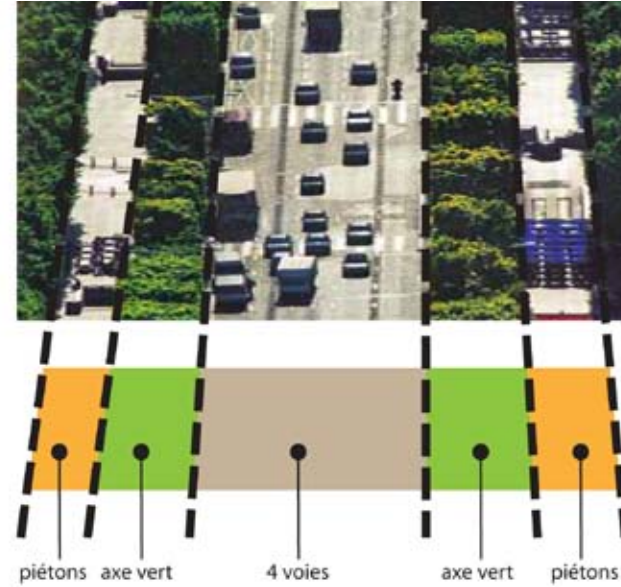
La priorità è l'investimento nel sistema pubblico di trasporto, tuttavia la transizione richiederà tempo e ci sarà bisogno inoltre di una trasformazione importante dell'infrastruttura esistente per la mobilità individuale e la modificazione delle abitudini.

Oggi, visti i problemi della rete di trasporto pubblico evidenziati in precedenza, l'auto rappresenta per molti l'unica possibilità di viaggio rapido da un punto all'altro dei sobborghi; quindi una prima soluzione transitoria che includa le automobili private è necessaria fino al completarsi del servizio di trasporto pubblico. Si cercherà quindi di ridurre l'impatto fisico dell'automobile, fatto che genererà il rinnovamento del dominio dello spazio pubblico; più verde, marciapiedi più larghi e corsie a uso esclusivo delle biciclette.

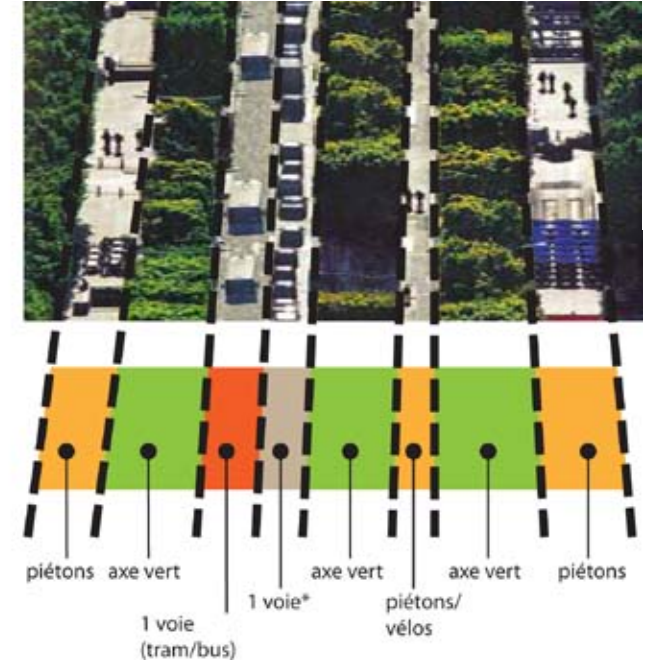
Creare coscienza e l'incentivo a usare auto compatte ed ecologiche sommato a un sistema di gestione delle distanze tra veicoli e la loro velocità permette di avere la stessa quantità di auto in meno superficie. In questo modo si possono eliminare corsie e sostituirle con marciapiedi e piste ciclabili.



Red continúa de espacios abiertos de movilidad a través de la metrópoli. Autos compactos + normativa de distancia y velocidad = misma cantidad de autos en la mitad de la superficie.



EFICACIDAD Y ECONOMÍA  
MEDIOMBIENTAL  
REDUCCIÓN DE LA CANTIDAD DE AUTOS Y MEJORA DE LOS FLUJOS  
AUTOS COMPACTOS  
VEHÍCULOS ECOLÓGICOS  
LOW EMISSION ZONES (ZONAS URBANAS DE EMISIÓN REDUCIDA)  
PEAJES URBANOS  
AUTOGESTIÓN DE VELOCIDAD Y DISTANCIA  
ADAPTACIÓN DE LA CONDUCTA DE LOS AUTOMOVILISTAS



Esta red tiene como objetivo reforzar la característica de ciudad compacta y policéntrica. El emplazamiento de las distintas intervenciones busca catalizar la cantidad máxima de territorio del centro hacia fuera reforzando los nuevos nodos locales, contribuyendo al crecimiento económico de los mismos y a la densificación de los suburbios. La prioridad es la inversión en el sistema público de transporte, sin embargo, la transición llevará un tiempo y se necesita entonces además una transformación importante de la infraestructura existente para la movilidad individual y la modificación de las costumbres. Hoy en día, por los problemas ya explicados que presenta la red de transporte público el auto representa para muchos la única opción de viaje rápido de un punto a otro en los suburbios, entonces una solución transitoria que incluya los automóviles particulares es necesaria hasta que se complete el servicio de transporte público. Se buscará entonces reducir el impacto físico del automóvil lo cual generará la renovación del dominio del espacio público; más verde, veredas más anchas y carriles de uso exclusivo para bicicletas. La concientización y el incentivo para el uso de autos compactos y ecológicos sumado a un sistema de gestión de las distancias entre vehículos y la velocidad de los mismos permite tener la misma cantidad de autos en menor superficie, de esta manera se pueden eliminar carriles y reemplazarlos por veredas y carriles ciclabiles.



### Completare la rete di trasporti della Metropoli

Completare la rete di trasporti della Metropoli

*Come nel caso di Parigi, la rete di trasporti della città di Buenos Aires e dell'Área Metropolitana risponde a una forma radio-centrica senza connessioni circolari che colleghino i sobborghi tra di loro.*

# 3.

## Completar la red de transporte de la Metrópolis

Completar la red de transportes de la metrópolis

Al igual que en el caso de París, la red de transportes de la Ciudad de Buenos Aires y el Área Metropolitana responde a una forma radio céntrica sin conexiones circunferenciales que conecten a los suburbios entre si.



Actual red de transporte. Red vial, subterráneos y ferrocarriles.





*Al di là del fatto che tutta la regione ha bisogno di un forte investimento in infrastruttura di trasporti, non essendo i servizi pubblici sufficientemente adeguati in qualità e quantitativamente per soddisfare le necessità dei cittadini, è necessario un investimento che garantisca una rete circonferenziale interconnessa con quella radio-centrica esistente per poter collegare tra loro le zone lontane dal centro ed evitare così che per andare da una parte all'altra dei sobborghi si debba prima muoversi verso il centro e poi tornare in periferia.*

*Il Gran Buenos Aires è diviso in tre cordoni circonferenziali: il primo incorpora i distretti di Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora, La Matanza (una parte), Morón, Tres de Febrero, San Martín, Vicente López e San Isidro. Il secondo cordone comprende i distretti di Quilmes, Berazategui, Florencio Varela, Esteban Echeverría, Ezeiza, Moreno, Merlo, Malvinas Argentinas, Hurlingham, Ituzaingó, Tigre, San Fernando, José C. Paz, San Miguel, La Matanza (la parte restante) e Almirante Brown. Infine il terzo cordone è formato dai distretti che non appartengono ancora al Gran Buenos Aires ma mostrano già una continuità urbana, fatto che ci permetterebbe di includerli in questa classificazione: San Vicente, Presidente Perón, Marcos Paz, General Rodríguez, Escobar e Pilar.*



Al margen de que toda la región necesita de una fuerte inversión en infraestructura de transporte dado que los servicios públicos no son suficientemente adecuados en calidad y cuantitativamente para solventar las necesidades de los ciudadanos; es necesario además una inversión que garantice una red circonferencial interconectada con la radio céntrica existente para lograr así conectar a las zonas alejadas del centro entre sí y de esta manera evitar que para ir de un punto a otro de los suburbios, se deba viajar primero al centro para luego volver a la periferia. El Gran Buenos Aires está dividido en tres cordones circonferenciales; el primero integrando a los partidos de Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora, La Matanza (una parte), Morón, Tres de Febrero, San Martín, Vicente López y San Isidro. El segundo cordón comprendiendo a los partidos de Quilmes, Berazategui, Florencio Varela, Esteban Echeverría, Ezeiza, Moreno, Merlo, Malvinas Argentinas, Hurlingham, Ituzaingó, Tigre, San Fernando, José C. Paz, San Miguel, La Matanza (la parte restante a la perteneciente al primer cordón) y Almirante Brown. Mientras que el tercer cordón esta consolidado por los partidos que aún no pertenecen estrictamente al Gran Buenos Aires pero ya presentan una continuidad urbana, lo cual nos permitiría incluirlos en esta clasificación, siendo, San Vicente, Presidente Perón, Marcos Paz, General Rodríguez, Escobar y Pilar.



- A. Actual Av. General Paz.
- B. Red circonferencial del primer / segundo cordón, utilizando la existente Autopista del Buen Ayre.
- C. Red circonferencial del segundo / tercer cordón.



Questi cordoni, che sono ormai consolidati, devono essere dotati di una rete di trasporto circonferenziale che risponda efficacemente alla necessità di mobilità degli abitanti dell'Area Metropolitana.

Riguardo al servizio della metropolitana, sarà necessario non solo prolungare la rete esistente fino all'Av. General Paz, ma anche creare una linea che attraversi la città in senso trasversale unendo Palermo, Villa Crespo, Caballito, Boedo e poi un'altra linea simile più esterna, vicina all'Av. General Paz.

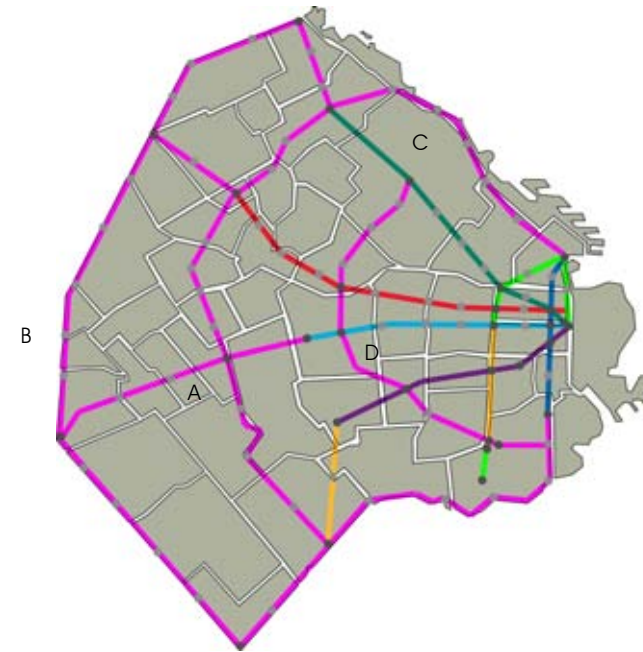
E' inoltre necessario costruire autostrade come mezzi rapidi ed efficienti di mobilità che non entrino in competizione con il traffico urbano. La rete di trasporti deve dotarsi anche di autobus di corta e media distanza, considerate le abitudini particolari dei cittadini della regione.

Un piano integrale di mobilità include non solo una rete pubblica ben fornita, ma anche le auto private. Per diminuire il loro uso è necessario cominciare a offrire un servizio efficiente di mobilità pubblica, di treni, metropolitane e autobus; si devono quindi prevedere grandi aree di parcheggio in periferia affinché le auto private non accedano al centro della città. Generare aree di bassa densità veicolare e controllo sull'ingresso al cosiddetto 'microcentro' (downtown) della città di Buenos Aires.



Siguiendo estos cordones ya consolidados, se deben dotar de una red de transporte circonferenziale que responda eficazmente a la necesidad de movilidad de los habitantes del Área Metropolitana.

En relación al servicio de subterráneo, se debiera no solo proplongar la red existente hasta la Av. General Paz, sino además la creación de una línea que corte a la ciudad en sentido transversal uniendo a Palermo, Villa Crespo, Caballito, Boedo y luego otra línea similar en la proximidad a la Av. General Paz.



- A. Extensión de las actuales líneas hasta la Av. General Paz.
- B. Nueva línea circunferencial Av. General Paz.
- C. Nueva línea circunferencial sobre barrios de alta densidad. Retiro – Aeroparque Jorge Newbery – Ciudad Universitaria.
- D. Nueva línea circunferencial sobre barrios más próximos al centro.

También es necesario construir autopistas como medios rápidos y eficientes de movilidad que no compitan con el tránsito urbano. La red de transporte debe estar dotada también de micros de corta y media distancia, dadas las costumbres particulares de los ciudadanos de la región.

Un plan integral de movilidad incluye no sólo una dotada red pública, sino también que contemple a los automóviles particulares. Para disminuir su uso es necesario en principio brindar un servicio eficiente de movilidad pública, de trenes, subtes y colectivos; además se deberán generar grandes áreas de estacionamiento en la periferia para que los automóviles particulares no ingresen al centro de la ciudad. Generar áreas de baja densidad vehicular y control de ingreso al denominado microncentro de la Ciudad de Buenos Aires.

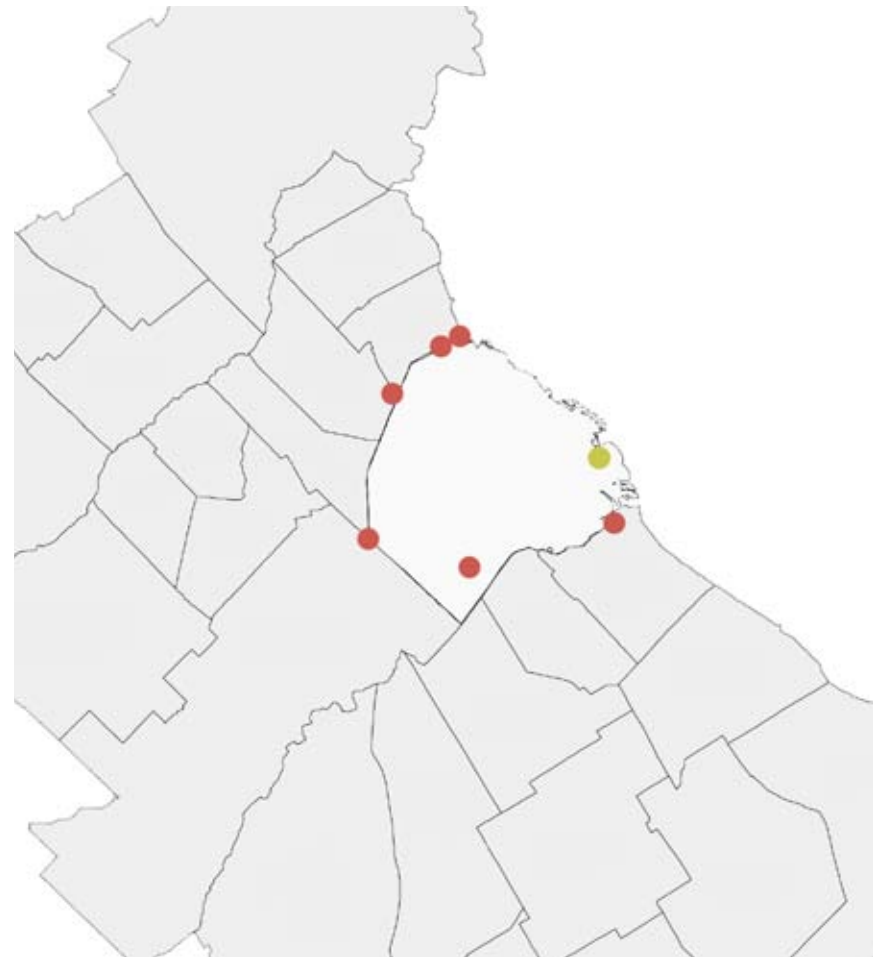






*Per ottenere che le auto non entrino al centro della città è necessario dotare l'Area Metropolitana di una rete efficace e accessibile di trasporti che garantisca la mobilità. Le aree ad accesso limitato e di bassa densità veicolare devono essere dotate di un'efficace forma di mobilità con trasporto pubblico anche nel centro e in una seconda tappa d'investimento con veicoli compatti ed ecologici da affittare per brevi periodi di tempo.*

*Bisogna evitare che i nuovi investimenti nella rete pubblica di trasporti, principalmente in relazione ai treni, si convertano in una barriera per il traffico veicolare, generando complicati nodi di connessione e passaggi a livello; per questo si adotterà una rete mista che, secondo la zona, sia a livello, interrata o sopraelevata, permettendo la permeabilità in senso trasversale.*



Se plantean áreas de estacionamiento vinculados a las nuevas líneas de subterráneo planteadas y a la actual Autopista Dellepiane.



Para lograr que los autos no ingresen al centro de la Ciudad es necesario dotar al Área Metropolitana de una red eficaz y accesible de transporte que garantice la movilidad. Las áreas restringidas y de baja densidad vehicular deben estar también dotadas de una eficaz forma de movilidad incluso dentro del centro con transporte público y en una segunda etapa de inversión con vehículos compactos y ecológicos de alquiler por períodos cortos de tiempo.

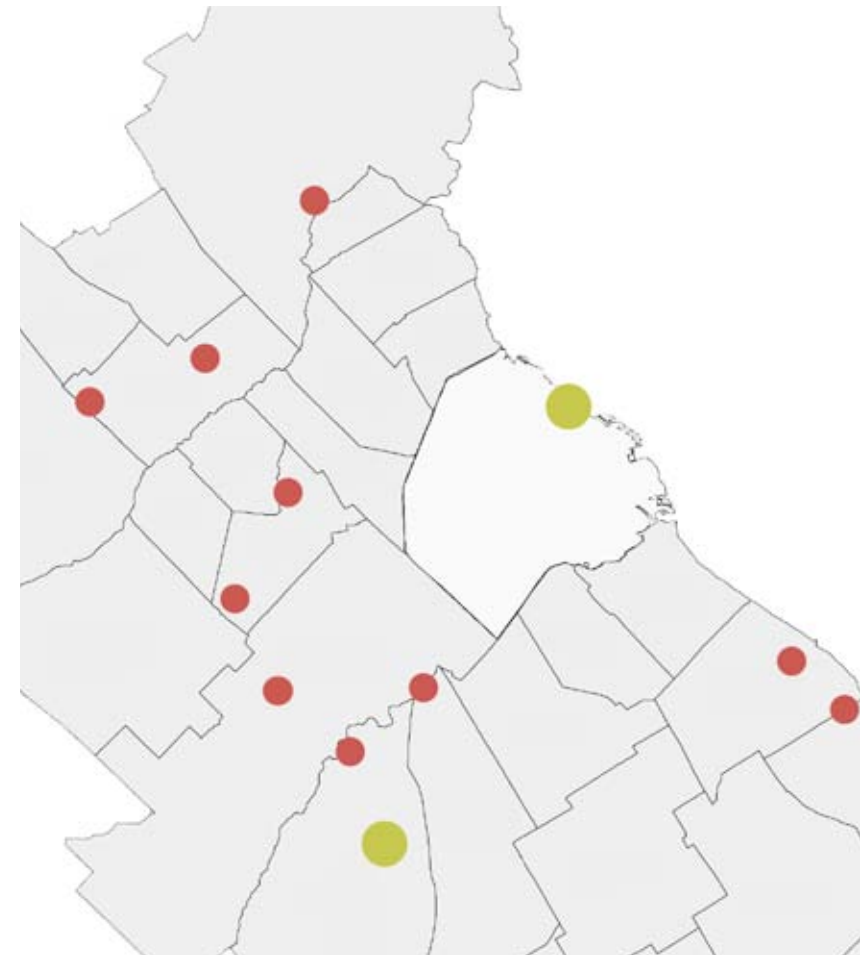
Las nuevas inversiones en la red pública de transporte, principalmente en relación a los trenes, debe asegurar no convertirse en una barrera para el tránsito vehicular, generando complicados nodos de conexión y pasos sobre nivel; para esto se buscará una red mixta donde según las zonas sea a nivel, enterrado o sobre elevado, permitiendo la permeabilidad en sentido transversal.



La regione conta inoltre su vari Aeroporti, tra cui spiccano riguardo al loro uso l'Aeroporto Internazionale di Ezeiza e l'Aeroporto di Cabotaggio Jorge Newbery della Città Autonoma di Buenos Aires. E' necessario collegare tra loro con trasporto pubblico entrambi gli aeroporti e ciascuno di loro con il centro della città.

Nel caso dell'Aeroporto Internazionale, si può collegare con il centro attraverso una linea di treno che si trasformi in metropolitana all'arrivare al centro della città, per non interferire con il traffico veicolare a quota zero. Inoltre è necessario collegare gli aeroporti con la stazione degli autobus e dei treni di Retiro e con la stazione ferroviaria di Constitución.

Principales Aeropuertos.  
Aeropuertos secundarios.



La región cuenta además con varios Aeropuertos, de los cuales se destacan en relación a su uso el Aeropuerto Internacional de Ezeiza y el Aeropuerto de Cabotaje Jorge Newbery de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Es necesario interconectar con transporte público a ambos aeropuertos entre si, y a cada uno de ellos con el centro de la Ciudad.

En el caso del Aeropuerto Internacional, se lo puede conectar con el centro a través de una línea de tren que se transforme en subterránea al llegar al centro de la ciudad para no interferir con el tránsito vehicular a nivel cero. También es necesario conectar a los aeropuertos con con la Terminal de Ómnibus y Trenes de Retiro y con la Terminal de Trenes de Constitución.



*In una città con un traffico più ordinato e con meno quantità di veicoli, è possibile l'uso della bicicletta; si dovranno inoltre generare piani d'incentivo dotando, per esempio, la città di spazi di parcheggio gratuito e corsie esclusive nelle principali vie di mobilità, vie secondarie di connessione tra i quartieri e intorno ai grandi spazi verdi e pubblici dell'Area Metropolitana.*



- A. Conexión Ezeiza – Constitución: actual Autopista Dellepiane y nueva línea de Ferrocarril con conexión con la Línea E de Subterráneo.
- B. Conexión Ezeiza - Retiro.
- C. Conexión Retiro – Aeroparque Jorge Newbery: nueva línea de Subterráneo.



En una ciudad con un tránsito más ordenado y con menos cantidad de vehículos, es entonces posible el uso de la bicicleta, se deberá además generar planes de incentivo dotando, por ejemplo, a la ciudad de espacios de estacionamiento gratuito y carriles exclusivos en las vías principales de movilidad, vías secundarias interbarriales y alrededor de los grandes espacios verdes y públicos del Área Metropolitana.

## Creer un Paris métropole polycentrique

Creare una Parigi metropoli policentrica

*Uno degli elementi principali che determinano la forza di Parigi è anche la sua maggiore debolezza: il carattere centrale della città determina non solo la sua crescita verso la periferia, ma anche lo squilibrio tra di loro.*

*Oggi la città è definita da un centro unico con una rete di trasporti radio centrica. La crescita improvvisata verso la periferia ha provocato una relazione disuguale tra il centro compatto della città e la bassa densità e dispersione dei sobborghi.*

*L'evoluzione della popolazione e le possibilità di lavoro fuori dal centro esigono la riconfigurazione delle relazioni a livello politico, economico e sociale tra Parigi e la sua periferia. Si propone quindi una metropoli policentrica e compatta riprendendo l'idea di costruire la città sulla città, concentrando la crescita in base a nodi determinati che esistono già dentro il primo anello, che saranno connessi tra loro con un tracciato d'intersezioni decisive nella rete di trasporto, sommato alla rete circonferenziale proposta.*

*L'intenzione principale è rendere densi i nodi già consolidati e crearne di nuovi intorno a quelli esistenti. Questa strategia è intimamente legata all'idea che una città policentrica dà priorità alla prossimità e la diversità di attività ed usi. Le distanze si riducono dato che ciascun nodo presenta una diversificazione di attività e mezzi di trasporto che assicurano l'interrelazione tra lavoro, vita quotidiana e tempo libero.*

*Inoltre ogni polo dovrà sviluppare un aspetto particolare per rinforzare un'identità locale che permetta di generare un senso di appartenenza non solo metropolitana ma anche a livello locale.*

# 4.

## Creer un Paris métropole polycentrique

Crear un París metrópoli policéntrico

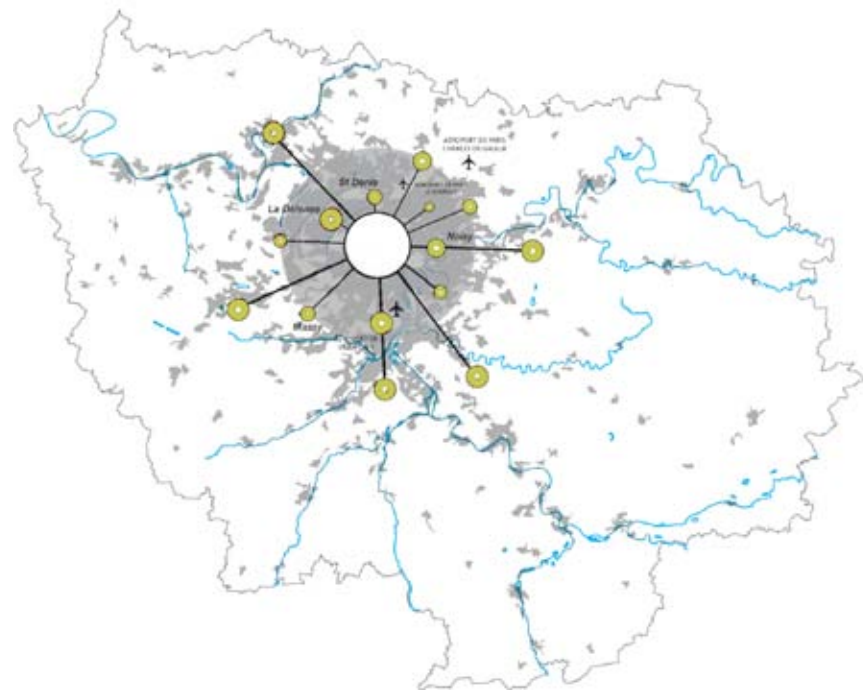
Uno de los elementos principales que determinan la fuerza de París es también su mayor debilidad: el carácter central de la ciudad determina no sólo su crecimiento hacia la periferia, sino el desequilibrio entre ambos.

Actualmente la ciudad está definida por un centro único con una red de transportes radio-céntrica. El crecimiento improvisado hacia la periferia provocó una relación desigual entre el centro compacto de la ciudad y la baja densidad y dispersión de los suburbios.

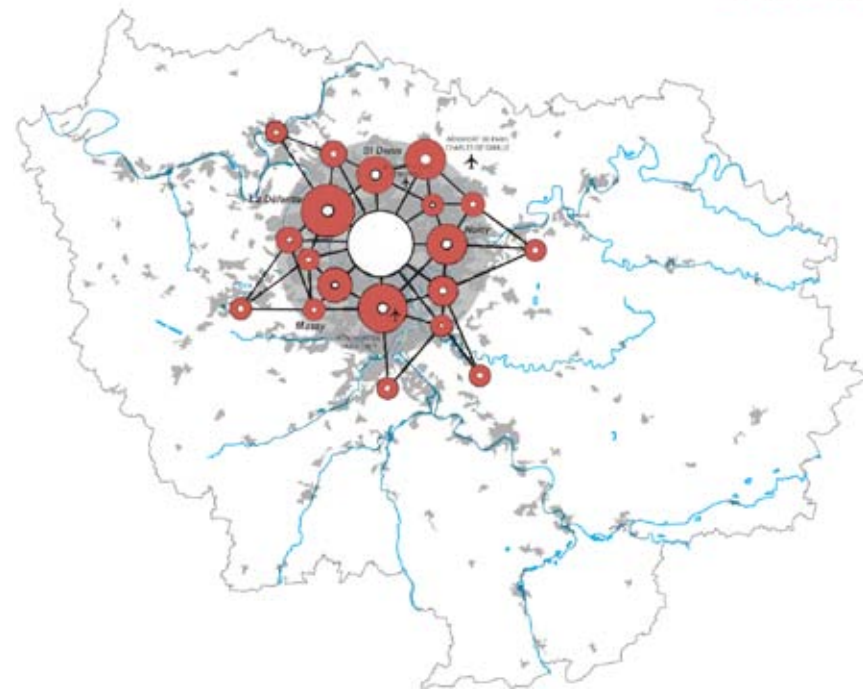
La evolución de la población y las posibilidades de empleo fuera del centro exige reconfigurar las relaciones a nivel político, económico y social entre París y su periferia. Se propone entonces una metrópoli policéntrica y compacta volviendo un poco a la idea de construir a la ciudad sobre la ciudad, concentrando el crecimiento en base a determinados nodos que ya existen dentro de la primer corona, para esto se los interconectarán trazando intersecciones claves en la red de transporte sumado a la red circunferencial propuesta.

La principal intención es densificar los nodos que ya están consolidados y crear otros nuevos alrededor de los existentes. Esta estrategia está intimamente relacionada a la idea de que con una ciudad policéntrica se prioriza la proximidad y la diversidad de actividades y usos. Las distancias se reducen dado que todos los nodos presentan diversidad de actividades y medios de transporte que aseguran la interrelación entre trabajo, vida cotidiana y ocio.

A su vez, cada polo deberá desarrollar un rasgo particular para reforzar una identidad local que permita generar sentido de pertenencia no sólo metropolitano sino también a nivel local.



2009.  
 París centro, el corazón de la región está consolidado de una forma tan fuerte que domina a toda la zona metropolitana. La representación monocéntrica de la ciudad no responde al crecimiento y evolución de la región. El crecimiento de la población y las actividades se desarrollan fuera del centro.



2030.  
 El modelo policéntrico reconoce la importancia de los centros locales reequilibrando la relación entre centro y periferia y adaptándose al estilo de vida de la región. Multicentros alrededor de centros pre-existentes, anclados sobre nudos de infraestructura de transporte reforzados.



Creare un Gran Buenos Aires policentrico

Creare una Parigi metropoli policentrica

*Per realizzare il policentrismo è necessario cominciare dalla decentralizzazione di Buenos Aires. A questo fine si propone la generazione di parchi di edifici del terziario in quartieri e zone ad attività specifiche e collegate da mezzi di trasporto pubblico efficienti.*

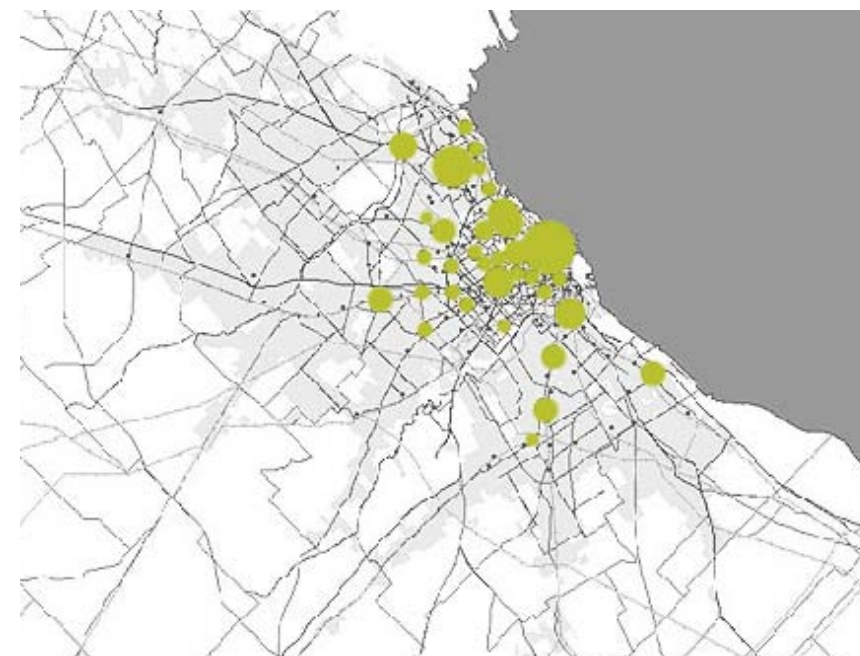
*Si devono cercare punti strategici, dove fomentare le attività delle medie e grandi imprese per generare così, in seguito, attività lavorative locali.*

# 4.

## Crear un Gran Buenos Aires policéntrico

Crear un París metrópoli policéntrico

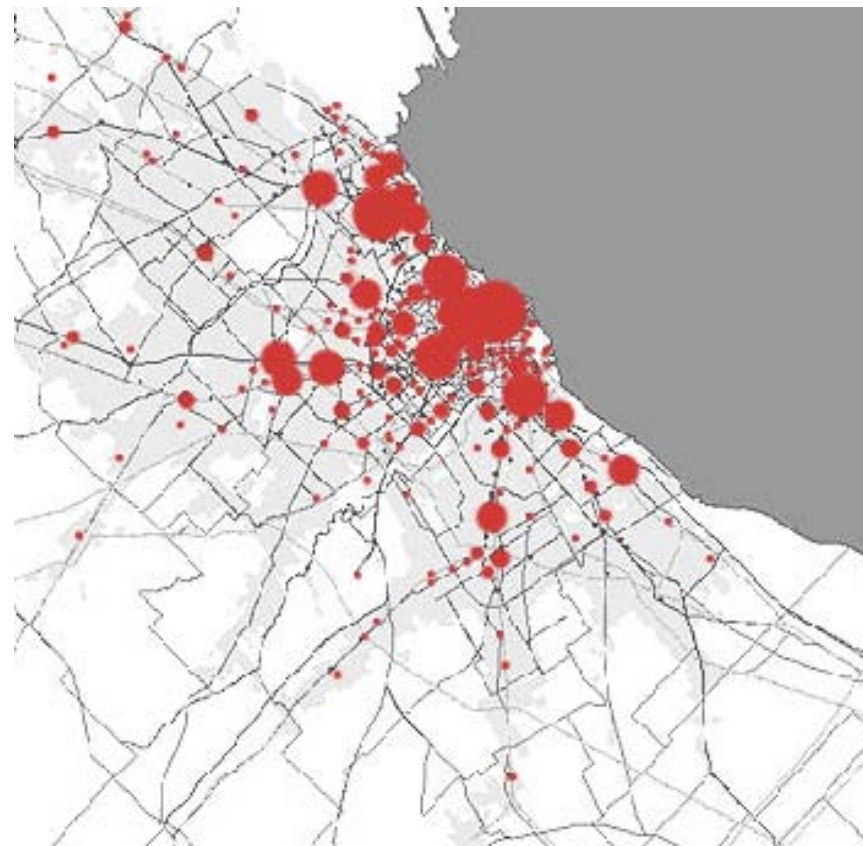
Para poder lograr el policentrismo es necesario en principio lograr la descentralización de Buenos Aires, para esto se propone en principio generar parques de oficinas en barrios y zonas de actividades específicas y conectadas por medios de transporte público eficiente.



Tradicionales núcleos.



Se deben buscar puntos estratégicos donde se fomenten las actividades de las medianas y grandes empresas para así también generar luego trabajos locales.



Nuevas centralidades.

## Construire des communautés équilibrées

Costruire delle comunità equilibrate

*Le disparità sociali e i quartieri in difficoltà trascinano intere zone verso l'isolamento e la depressione economica e psicologica.*

*Si deve quindi agire strategicamente per trovare una forma pratica di affrontare i problemi sociali della regione, prendendo in considerazione le particolarità locali.*

*Non si tratta di trasferire le comunità a nuovi settori o di spingerle ancora più lontano dal centro ma, al contrario, si tratta di inserimenti e interventi sensibili per migliorare le particolari situazioni di ogni quartiere.*

*"AGGIUNGERE E NON SOSTITUIRE" (Richard Rogers)*

*Richard Rogers propone delle strategie fondate sulla vicinanza, la diversità e i collegamenti. Si deve stimolare lo sviluppo economico di ogni luogo, generando mercati locali e specializzati. L'isolamento produce il sentimento di separazione tra il resto della società e la regione.*

*Si propone dunque una strategia d'investimento e d'inserimento nelle zone più povere dato che solo creando integrazione fisica, sociale e culturale sarà possibile attirare il contributo economico e sociale che produce il finanziamento e l'investimento.*

*Le chiavi per risolvere i particolari problemi di ogni quartiere sono il legame, la diversità e la creazione di economie locali.*

# 5.

## Construire des communautés équilibrées

Construir comunidades equilibradas

Las disparidades sociales y los barrios en dificultades arrastran a zonas enteras al aislamiento y a la depresión económica y psicológica. Se debe intervenir de forma estratégica para lograr de una manera práctica afrontar los problemas sociales de la región, teniendo en cuenta las particularidades a nivel local.

No es cuestión de trasladar las comunidades a nuevos sectores o empujarlas aún más lejos del centro, se trata por el contrario de inserciones e intervenciones sensibles para mejorar las situaciones particulares de cada barrio.

Richard Rogers propone la aplicación de estrategias basadas en la proximidad, diversidad y conectividad. Se debe estimular el desarrollo de las economías de cada lugar contribuyendo a generar mercados locales y especializados. El aislamiento produce el sentimiento de separación del resto de la sociedad de la región.

Se propone entonces una estrategia de inversión e inserción en las zonas más desprovistas y necesitadas; generando la interegración física, social y cultural será posible catalizar la contribución económica y social que produce el aporte y la inversión. La conexión, la diversidad y la creación de economías locales son la clave para solucionar los problemas particulares de cada barrio.

*"AGREGAR Y NO SUBSTITUIR"  
(Richard Rogers)*



STIMOLARE DELLE COMUNITÀ STABILI  
 PROMUOVERE I RAPPORTI A LUNGO TERMINE ALL'INTERNO  
 DELLA COMUNITÀ E TRA I FUNZIONARI LOCALI  
 RETRIBUIRE LAVORATORI E MESTIERI ESPOSTI A RISCHIO,  
 NELLE COMUNITÀ COMPLESSE.  
 FARE DELL'ISTRUZIONE LA PRIORITÀ PRINCIPALE  
 GARANTIRE L'ACCESSO AL TRASPORTO PUBBLICO  
 ASSICURARE I COLLEGAMENTI TRA LE DIVERSE COMUNITÀ  
 E CON LA CITTÀ  
 PREVEDERE LUOGHI DI SVAGO E DI INCONTRO PER LA COMUNITÀ  
 MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO  
 AUMENTARE LA DENSITÀ DEI QUARTIERI  
 FORNIRE RESIDENZE ADATTABILI AL CAMBIO DEMOGRAFICO  
 RAPPRESENTARE TUTTI I CITTADINI

Las disparidades sociales estan  
 sumamente marcadas en París Metrópoli.  
 Existen importantes concentraciones de  
 pobreza, desempleo y exclusión social  
 en el noreste de la ciudad.

ALENTAR COMUNIDADES ESTABLES

FOMENTAR LOS LAZOS DE  
 LARGA DURACIÓN DENTRO DE  
 LA COMUNIDAD Y ENTRE LOS  
 FUNCIONARIOS LOCALES

RECOMPENSAR OFICIOS  
 EXPUESTOS Y LOS TRABAJADORES  
 EN COMUNIDADES DIFÍCILES

HACER DE LA EDUCACIÓN LA  
 PRINCIPAL PRIORIDAD

GARANTIZAR EL ACCESO AL  
 TRANSPORTE PÚBLICO

GARANTIZAR LAS CONEXIONES  
 ENTRE COMUNIDADES Y CON LA  
 CIUDAD EN GENERAL

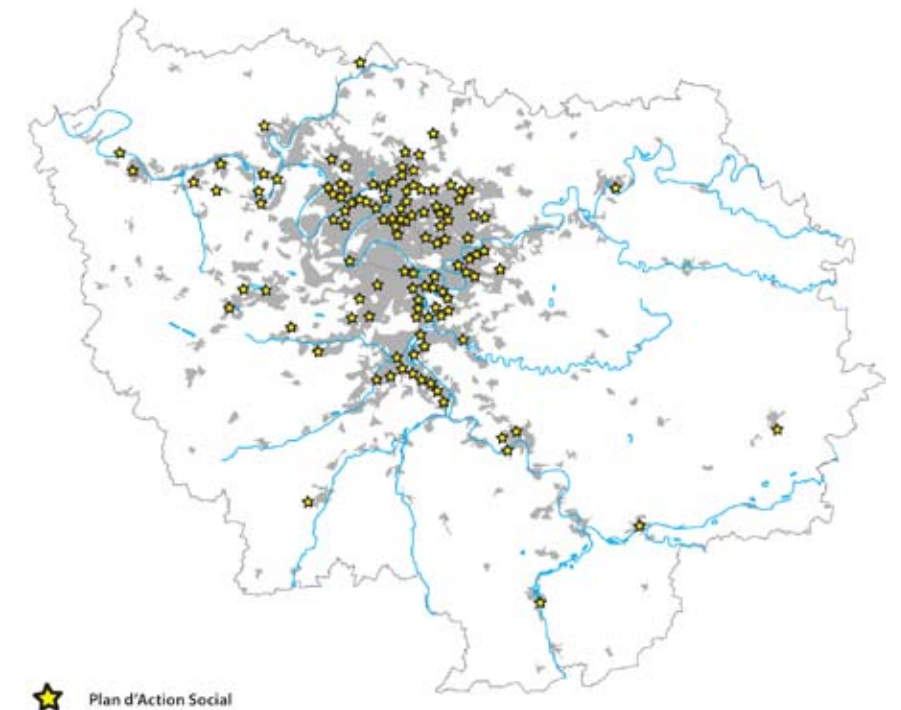
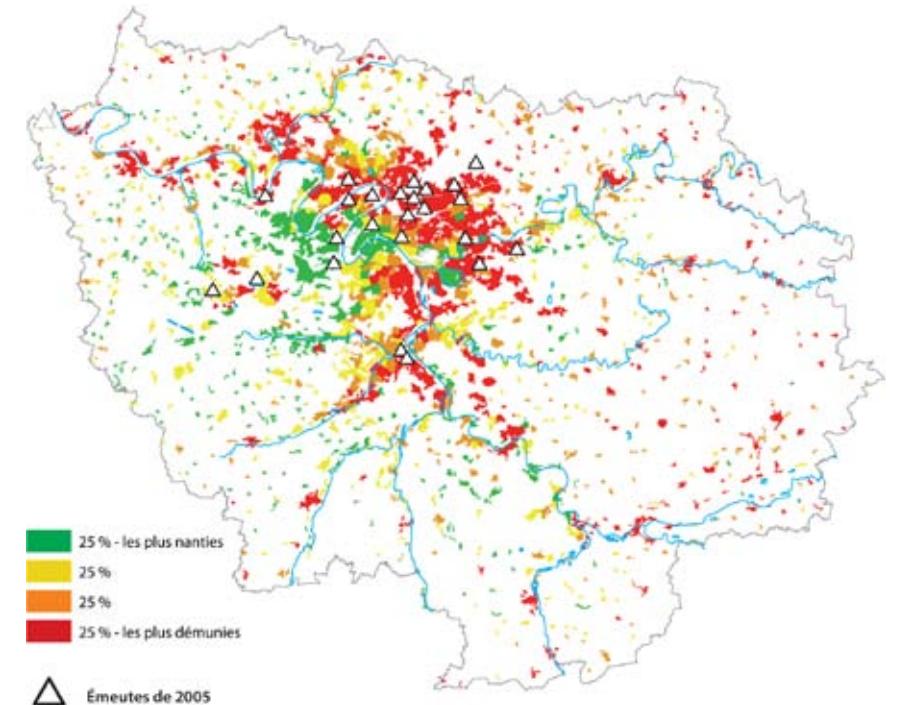
PREVER LUGARES DE OCIO Y  
 ENCUENTRO PARA LA COMUNIDAD

MEJORAR LA CALIDAD DEL  
 ESPACIO PÚBLICO

DENSIFICAR LOS BARRIOS

PROPORCIONAR VIVIENDAS  
 ADAPTABLES AL CAMBIO  
 DEMOGRÁFICO

REPRESENTAR A TODOS LOS  
 CIUDADANOS





Costruire comunità equilibrate

Costruire delle comunità equilibrate

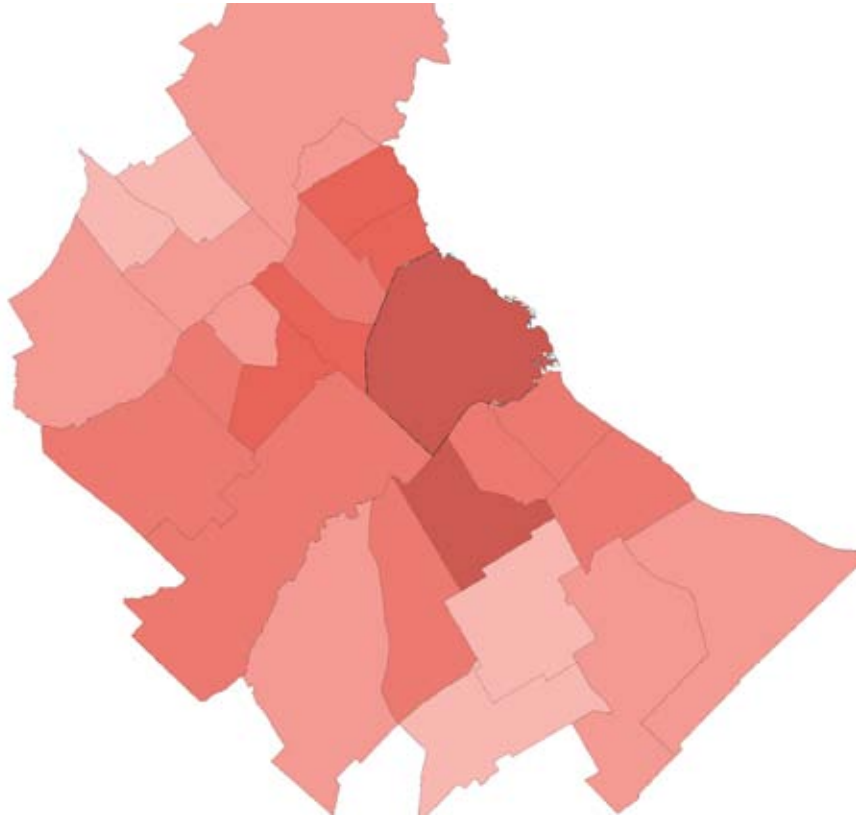
*Con l'incentivo policentrico, si sta trasferendo non solo l'attività puntuale dell'impresa, ma anche tutte quelle attività che offrono servizio a quell'impresa.*

# 5.

## Construir comunidades equilibradas

Construir comunidades equilibradas

Logrando el incentivo de policentros, se esta trasladando no solo la actividad de la empresa puntualmente, sino también todos aquellos terceros que brindan servicio a dicha empresa.



Índice de actividad económica.





Buenos Aires possiede grandi differenze socio-economiche tra il Nord e la zona a Sud-ovest. Il Nord si caratterizza per quartieri privati e urbanizzazioni di lusso, con importanti centri industriali. Le zone Sud e Sud-ovest invece sono colpite dal fenomeno delle disuguaglianze sociali, presentando quartieri di basso livello socio-economico e insediamenti irregolari.

Buenos Aires tiene grandes diferencias socio / económicas entre el Norte y la zona del Sudoeste. El Norte se caracteriza por los barrios cerrados y urbanizaciones de clase alta, con importantes centros industriales.



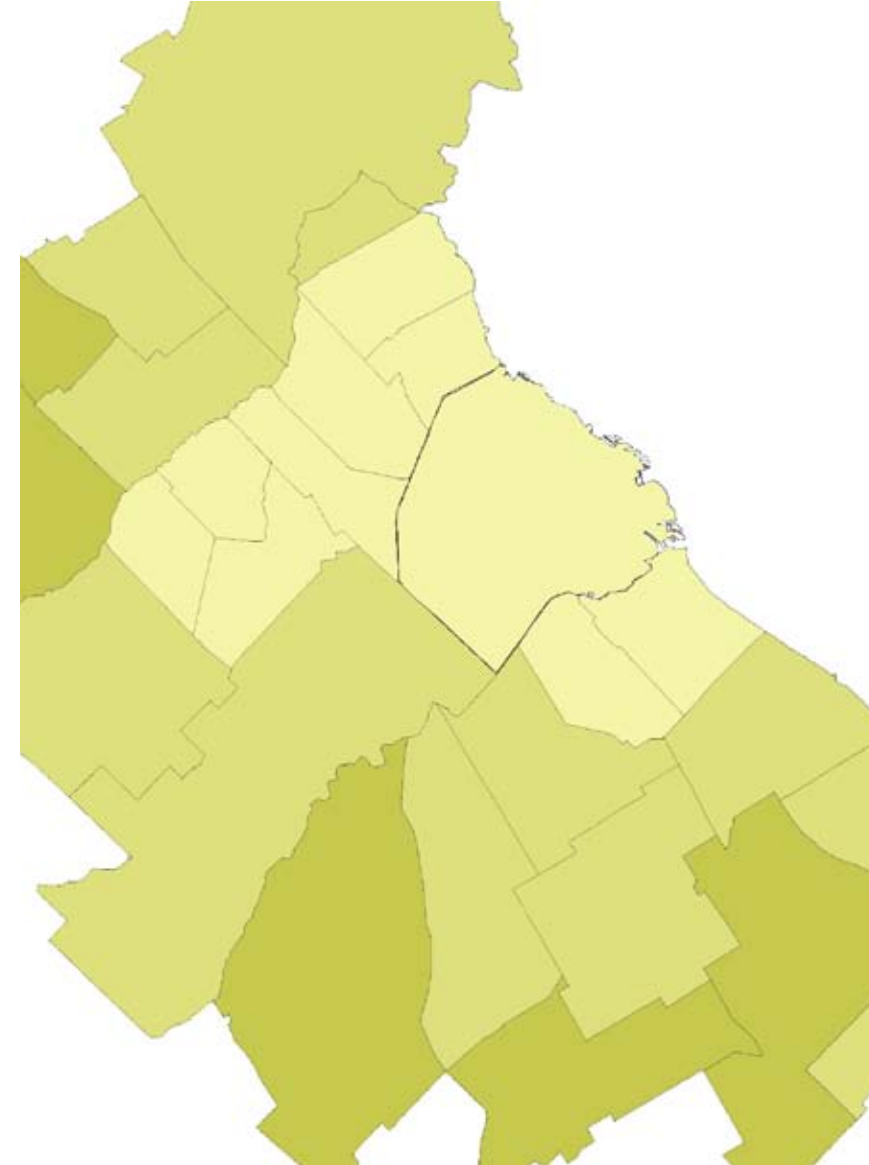
Countries y barrios cerrados.

La zona del Sur y el Sudoeste, por el contrario, está afectada por las desigualdades sociales, presentando barrios de nivel socio / económico bajo y asentamientos irregulares.



Queste zone sono quelle che hanno bisogno di maggiori risorse da parte della città e che invece ne possiedono di meno: sanità, istruzione, servizi fognari, elettricità, ecc.

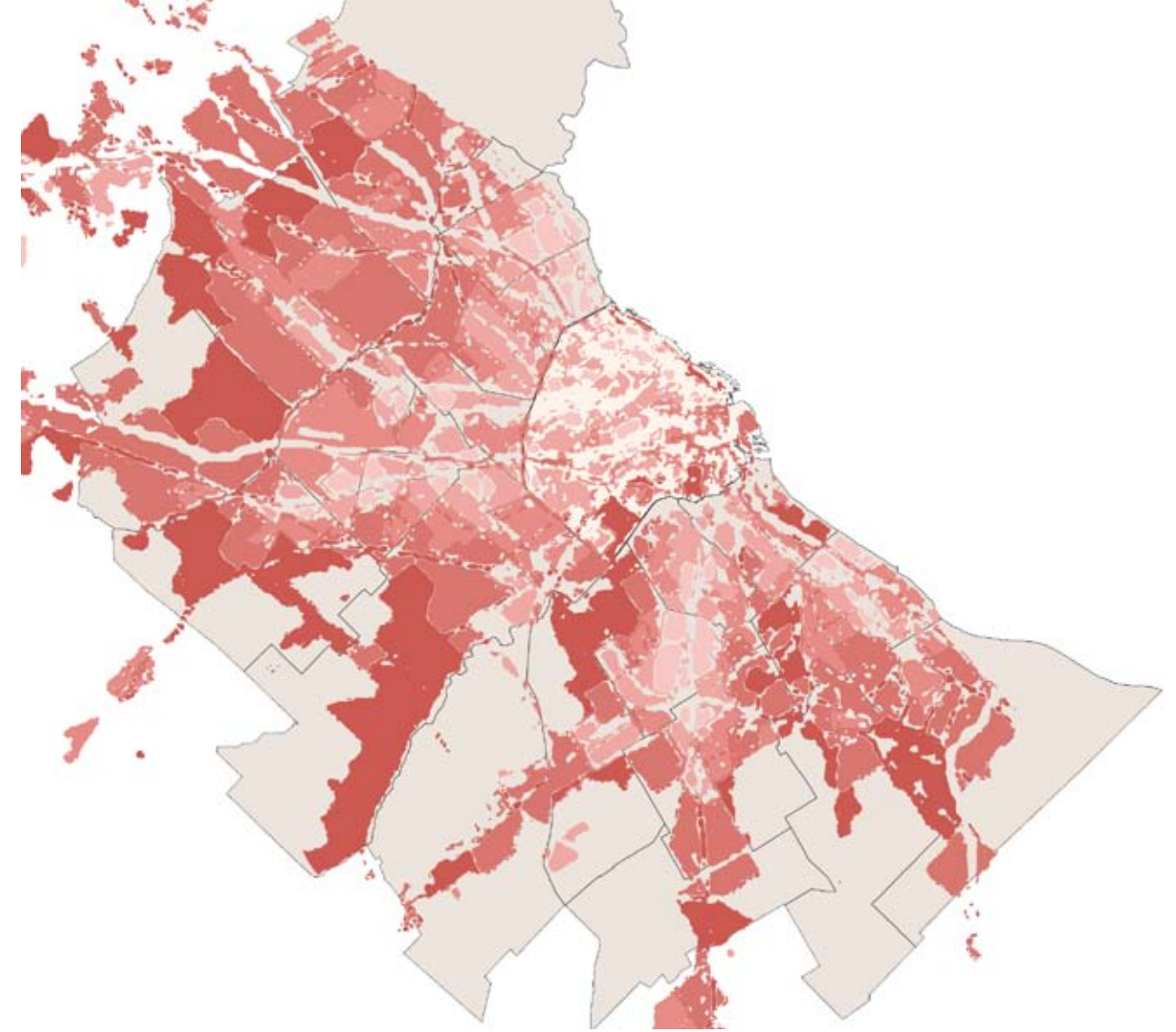
Necesidades básicas insatisfechas.



Esta última zona es la que necesita más recursos de la Ciudad y a su vez la que menos tiene: salud, educación, servicios cloacales, electricidad, etc.



*L'Area Metropolitana di Buenos Aires possiede regioni politiche ed economiche diverse, ogni distretto ha a disposizione un budget diverso e quelli più bisognosi sono quelli che dispongono di minori risorse; ci si deve quindi proporre un'equa distribuzione delle risorse, per garantire così che tutta la popolazione possa godere degli stessi diritti e che i benefici non siano unicamente a favore di pochi.*



El Área Metropolitana de Buenos Aires tiene regiones políticas y económicas distintas, cada partido cuenta con distintos presupuestos y los más necesitados son los que menos recursos tienen; se debe entonces buscar una equidad de recursos, para así garantizar que toda la población goce de los mismos derechos y no sean únicamente el beneficio de algunos.



## Rééquilibrer l'économie régionale

Riequilibrare l'economia regionale

*Il piano globale di Parigi Metropoli deve investire nell'istruzione, attrarre manodopera differenziata, giovane e internazionale, aumentare gli standard di qualità di vita e generare uno strumento innovatore e flessibile per l'economia e gli affari.*

*Per garantire il lavoro e l'equilibrio dell'economia è fondamentale sviluppare i seguenti aspetti:*

### ISTRUZIONE

*Garantire l'accesso all'istruzione e l'eccellenza, evitando ogni tipo di discriminazione. Creare coscienza nei cittadini affinché siano consapevoli dell'importanza dell'educazione come mezzo di ascesa sociale. La popolazione urbana deve essere capace di adattarsi alle diverse trasformazioni.*

### ECCELLENZA DEMOGRAFICA

*Le migrazioni rappresentano la base della diversità culturale, l'apertura e la tolleranza, fondamentali per la potenziale innovazione.*

*Perciò si cerca di aumentare la quantità di studenti e di ricercatori stranieri, che favoriranno il rapporto essenziale tra l'economia mondiale e la città.*

### QUALITÀ DI VITA

*Non è un tema semplice nelle città della vita moderna. Parigi Metropoli presenta grandi vantaggi: il suo patrimonio, il suo contesto urbano e la sua cultura. Ciononostante, deve affrontare le proprie debolezze: la sua rete di trasporto pubblico incompleta, i problemi di esclusione sociale ed etnica e le disparità fuori dal centro città.*

### BASE ECONOMICA DIVERSIFICATA

*Parigi vanta una base economica diversificata, da approfondire con lo sviluppo di caratteristiche e imprenditorie locali.*

# 6.

## Rééquilibrer l'économie régionale

Reequilibrar la economía regional

El plan integral de París Metrópoli debe invertir en la educación, atraer mano de obra diversa, joven e internacional, aumentar los estándares de calidad de vida y generar un medio innovador y flexible para la economía y los negocios.

Para poder garantizar el empleo y el equilibrio de la economía es fundamental el desarrollo de los siguientes aspectos:

**EDUCACIÓN >** Garantizar el acceso y al excelencia evitando cualquier tipo de segregación y concientizar a los ciudadanos de que la educación es el principal medio de ascensión social. La población urbana debe tener la capacidad de adaptarse a las transformaciones.

**EXCELENCIA DEMOGRÁFICA >** Las migraciones constituyen la base de la diversidad cultural, de la apertura y tolerancia que constituye uno de los pilares de la innovación potencial. Para esto se busca aumentar la cantidad de estudiantes e investigadores extranjeros, quienes favoreceran el vínculo esencial entre la economía mundial y la ciudad.

**CALIDAD DE VIDA >** Es un asunto crítico en las ciudades de la vida moderna. París Metrópoli tiene por parte, grande ventajas: su patrimonio, su contexto urbano y su cultura. Sin embargo debe hacer frente a sus debilidades: su red incompleta de transporte público, problemas de exclusión social y étnica y las disparidades fuera del centro de la ciudad.

**BASE ECONÓMICA DIVERSIFICADA >** París posee una base económica diversificada que debe ser profundizada con el desarrollo de características y emprendimientos locales.

**MEDIO INNOVADOR >** La innovación es el motor de la economía a largo plazo. París debe apuntar a la densificación y la proximidad de sus actividades en su periferia garantizando el acceso



#### STRUMENTO INNOVATORE

L'innovazione è il motore dell'economia a lungo termine. Parigi deve quindi puntare all'aumento di densità di popolazione e alla vicinanza delle sue attività in periferia, garantendo l'accesso e il trasporto. Anche la diversità di origini e culture contribuisce all'innovazione.

#### PICCOLE E MEDIE IMPRESE

È fondamentale appoggiare e promuovere le piccole e medie imprese giacché detengono un'interessante capacità d'innovazione. Gli Start - up e gli spazi flessibili nei quartieri ben collegati sono importanti per lo sviluppo di dette imprese.

#### FUTURI ELEMENTI MOTORI

Le nuove tecnologie di energia ed eco-tecnologie fanno parte di un settore che rappresenta una potenziale crescita nel presente.

#### ACCESSIBILITÀ

L'infrastruttura del trasporto è priorità primaria e perciò bisogna rafforzare la rete pluri-nodale e i nodi d'interscambio. Si deve anche considerare l'investimento nei mezzi di comunicazione poiché non esiste futuro economico senza accesso a Internet.

\* Start - up: Una impresa startup o start-up è un'attività con una storia di funzionamento limitata ma con grandi possibilità di crescita. In genere sono delle imprese che provengono dal mondo dell'imprenditoria e quindi sono gli imprenditori a creare delle compagnie che contribuiscono positivamente allo sviluppo dei loro paesi e di se stessi poiché promuovono delle competenze collegate all'innovazione, lo sviluppo di tecnologie, gli impieghi di qualità, una miglior distribuzione della ricchezza, ecc. Le imprese startup iniziano, in genere, come un'idea di attività creativa, subito dopo contraddistinguono tale idea tramite l'innovazione e, infine, intraprendono attività.



#### PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS >

y el transporte. La variedad de orígenes y culturas contribuye también a la innovación.

Aproyar y promover a las pequeñas y medianas empresas es fundamental dado que las mismas poseen una interesante capacidad de innovación. Start-up y espacios flexibles en los barrios bien conectados son importantes para el desarrollo de estas empresas.

#### FUTUROS ELEMENTOS MOTORES >

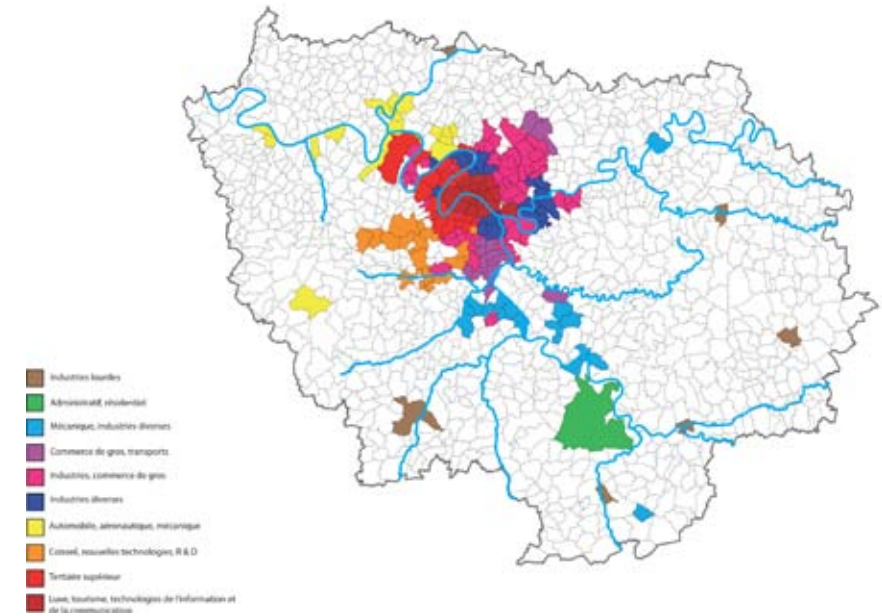
Las nuevas tecnologías de energía y ecotecnologías hacen parte de un sector que presenta un potencial crecimiento en la actualidad.

#### ACCESIBILIDAD >

La infraestructura de transporte es una proridad crucial, para ello es necesario reforzar la red multinodal y los nodos de intercambio. Se debe tener en cuenta además la inversión en medios de comunicación, no hay futuro económico sin acceso a internet.

#### Características de la economía regional:

Las concentraciones de empleo demuestran a la vez diversidad y especificación. Los sectores de valor agregado alto se ubican en mayoría en el centro y el oeste de la ciudad, a su vez esto trae aparejado consecuencias sociales importantes.



\* Start-up: Una compañía startup o start-up es un negocio con una historia de funcionamiento limitada, pero con grandes posibilidades de crecimiento, generalmente son empresas que provienen del mundo de emprendimiento, o sea emprendedores que levantan compañías que aportan positivamente al desarrollo de sus países y de ellos mismos, al promover prácticas asociadas a la innovación, desarrollo de tecnologías, empleos de calidad, mejor distribución de la riqueza, etc. Las startup por lo general comienzan como una idea de negocio creativa, paso inmediato es agregar diferenciación a dicha idea a través de la innovación, para finalmente emprender el negocio.

## Riequilibrare l'economia regionale

Riequilibrare l'economia regionale

*Buenos Aires riceve in forma permanente immigranti dalle altre provincie del paese, espulsi dal basso tenore di vita e la disoccupazione, e immigranti da altre nazioni, principalmente quelle limitrofe.*

*Nella maggioranza dei casi la popolazione che arriva al paese come effetto della migrazione possiede un basso livello socio-culturale, un basso livello di istruzione e non è qualificata a livello professionale.*

*Il ruolo dell'istruzione nel nostro paese deve essere anche un ambito di contenimento per questo fenomeno, prendendo in considerazione le particolarità delle zone dove si trovano le istituzioni educative.*

*Riguardo all'educazione, è necessaria un'azione coordinata tra Comune e Provincia, giacché dipendono da Ministeri diversi e con piani di studio differenti.*

*Aumentando la capacità e l'istruzione ai distinti livelli: elementare, superiore, universitario e professionale, la regione avrà una popolazione più preparata per svolgere la propria attività lavorativa specifica e in questo modo, con una formazione equa, si potrà riequilibrare l'economia della regione, implementando inoltre le possibili strategie descritte anteriormente in relazione alle attività economiche delle diverse regioni e alle possibilità di mobilità nel servizio di trasporto pubblico.*

# 6.

## Reequilibrar la economía regional

Reequilibrar la economía regional

Buenos Aires recibe permanentemente inmigrantes de otras provincias que se ven expulsados por la baja calidad de vida y la falta de trabajo y también por inmigrantes de otros países, principalmente limítrofes.

	Población Total	Nacidos en Argentina	Extranjeros
Total	9.916.715	9.173.856	724.859
Varones	4.816.344	4.479.177	337.167
Mujeres	5.100.371	4.694.679	405.692

En la mayor parte de los casos, la población que llega proveniente de la migración tiene bajo nivel socio / cultural y resulta ser gente poco instruída y capacitada.

El papel de la educación en nuestro país debe además ser un ámbito de contención de esta realidad, contemplando las particularidades de las zonas donde se encuentran las instituciones educativas.

En relación a la educación, es necesaria una acción coordinada entre Ciudad y Provincia, dado que en la actualidad dependen de Ministerios distintos, incluso con planes de estudios diversos.

Aumentando la capacidad y la instrucción en los distintos niveles: primario, secundario, terciario y de oficios; la región tendrá una población más preparada para desarrollar su actividad laboral específica y de esta manera, con una formación equitativa, se deberá reequilibrar la economía de la región, implementando además las posibles estrategias descritas anteriormente en relación a las actividades económicas de las distintas regiones y a las posibilidades de movilidad en el servicio de transporte público.



## Franchir les barrières physiques de la ville

Superare le barriere fisiche della città

*Il Periferico è semplicemente uno dei numerosi assi strutturali che dividono Parigi; tali elementi, come per esempio le autostrade, le ferrovie, i fiumi e canali isolano i terreni, limitando il reinvestimento e lo sviluppo. Le barriere fisiche non rendono fattibile la prossimità e la continuazione del tessuto urbano.*

*Il centro, in contrapposizione alla periferia, è beneficiato da un tessuto continuo e permeabile, i sobborghi invece si osservano frammentati da rotture e interruzioni.*

*La permeabilità è un fattore essenziale per lo sviluppo economico di una regione, la capacità della gente e delle merci di muoversi senza restrizioni garantisce la robustezza del sistema.*

*Si propone quindi di tornare a occupare i territori liberati, nuove strade pedonali e corsie per ciclisti lungo le ferrovie, parchi lineari che mettono in comunicazione il centro con i sobborghi sorvolando il periferico e generando connessioni trasversali.*

*E' essenziale che le barriere fisiche diventino più permeabili e quando sia possibile, eliminarle.*

# 7.

## Franchir les barrières physiques de la ville

Atravesar las barreras físicas de la ciudad

El Periférico es simplemente uno de los numerosos ejes estructurales que dividen a París; dichos elementos, como por ejemplo las autopistas, las vías ferreas, los ríos y canales aíslan a los terrenos, limitando la reinversión y el desarrollo. Las barreras físicas no factibilizan la proximidad y la continuación en el tejido urbano. El centro, en contraposición a la periferia se beneficia de un tejido continuo y permeable, los suburbios por el contrario se observan fragmentados por rupturas y quiebres.

La permeabilidad es un factor esencial para el desarrollo económico de una región, la capacidad de la gente y de las mercaderías de moverse sin restricciones garantiza la robustez del sistema.

Se propone entonces volver a ocupar los territorios desocupados, nuevos caminos para peatones y carriles para ciclistas a lo largo de vías ferreas, parques lineales que comuniquen el centro con los suburbios sobrevolando el periférico y generando conexiones transversales.

Es esencial que las barreras físicas se vuelvan mas permeables y cuando sea posible, eliminarlas.

2009.

El centro presenta una estructura permeable y continúa mientras que del otro lado del periférico contrasta el paisaje fragmentado por la infraestructura que limitan la flexibilidad y la movilidad. La región está estructurada según grandes ejes de infraestructura. Esta impermeabilidad restringe la actividad económica y el desarrollo de los barrios. La fragmentación no es sólo física, sino a nivel social y administrativo generando una identidad seccionada.

2030.

Es necesario volver a ocupar los espacios residuales para aumentar el valor del terreno. Nuevos ejes que bordean y cruzan estos límites para unificar a las comunidades divididas. Nuevo equipamiento y nuevas infraestructuras.

2009



2030





Superare le barriere fisiche della città

Superare le barriere fisiche della città

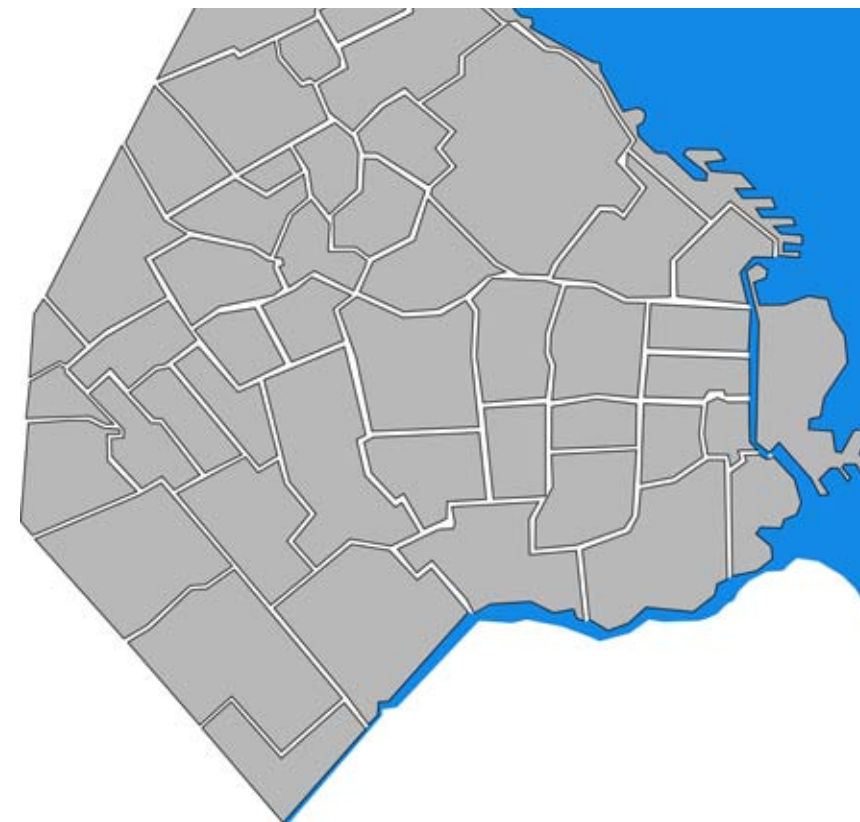
*Buenos Aires presenta una grande barriera fisica costituita dal Fiume Matanza-Riachuelo e inoltre una grande quantità di barriere artificiali generate dalle linee ferroviarie, le autostrade e la disparità del tessuto urbano.*

# 7.

## Atravesar las barreras físicas de la Ciudad

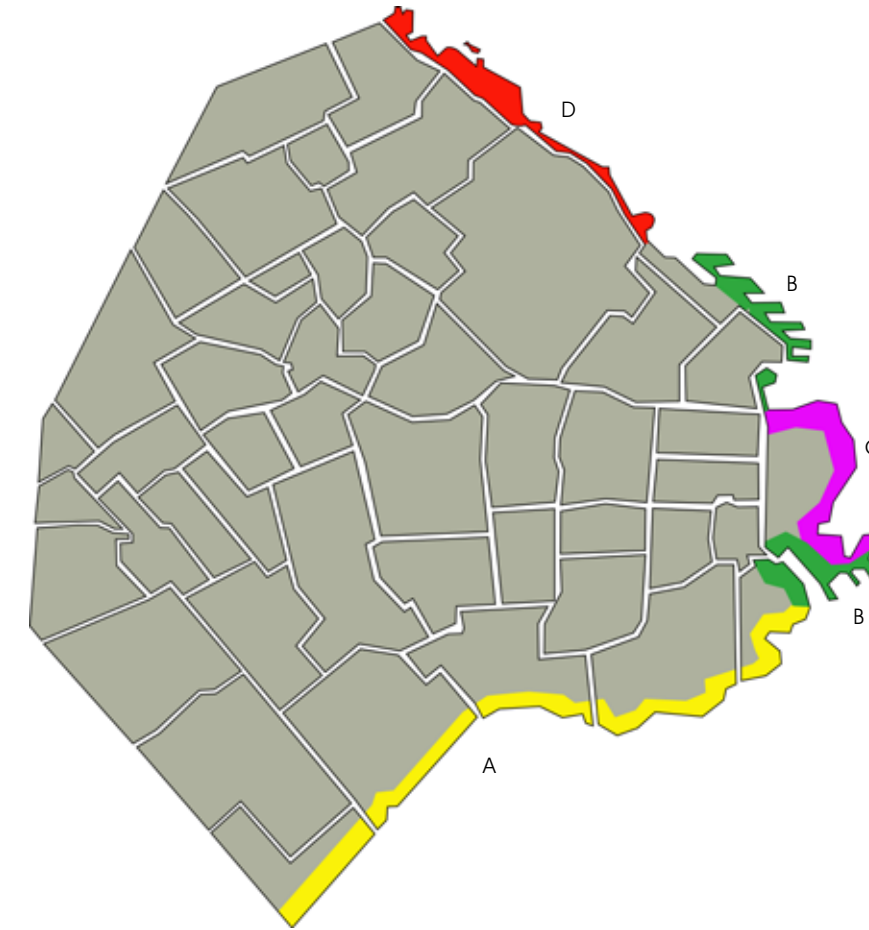
Atravesar las barreras físicas de la Ciudad

Buenos Aires presenta una gran barrera física que es el Río Matanza-Riachuelo, y además gran cantidad de barreras artificiales generadas por las vías ferreas, las autopistas y la disparidad del tejido urbano.



Per questo motivo si propone di aumentare la quantità di attraversamenti del fiume, collegando punti strategici della città in entrambi i margini e attrezzando la riva del fiume con aree verdi, di accesso pubblico, corridoi pedonali e serviti da stazioni di testa dei mezzi di trasporto collegati a queste zone. Si dovrà inoltre analizzare la fattibilità di interrare le linee ferroviarie nel centro della città o portare le stazioni di testa delle ferrovie verso la periferia e collegarle con il centro della città attraverso un sistema di metropolitane.

Para esto se propone aumentar la cantidad de cruces del río, conectando puntos estratégicos de la Ciudad en ambos márgenes y equipar el borde del mismo con áreas verdes, de acceso público, corredores peatonales y dotados de terminales de medios de transporte conectados a estas zonas.



- A. Riachuelo: requiere una fuerte inversión para recuperar el área de la contaminación.
- B. Zona portuaria.
- C. Reserva ecológica.
- D. Borde del Río en la zona Norte de la Ciudad.

Se deberá analizar además la factibilidad de enterrar las vías ferreas en el centro de la ciudad o llevar las estaciones terminales de trenes hacia la periferia y conectar las mismas con el centro de la ciudad a través de un sistema de subterráneos.

## Intégrer la nature à la métropole par un réseau d'espaces ouverts

Integrare la natura alla metropoli con una rete di spazi aperti

8

## Intégrer la nature à la métropole par un réseau d'espaces ouverts

Integrar la naturaleza a la metrópoli por una red de espacios abiertos

*I parigini trascorrono in media 57 notti all'anno a più di 100 km dalla città, fatto che ci suggerisce una necessità da parte della popolazione di evadere dalla città. Per molti abitanti delle città del mondo, la vita urbana è in genere separata dalla natura.*

*Di fronte a questa realtà si propone:*

- Una cintura verde che limiti l'espansione incontrollata della periferia e protegga il patrimonio naturale della regione.
- Una rete di corridoi ecologici che uniscano gli spazi naturali già esistenti della regione.
- Generare un nuovo bosco di più di un milione di alberi trasformando i territori compromessi dall'ombra acustica degli aeroporti affinché catturino l'anidride carbonica emessa.
- Nuove arterie ecologiche che uniscano la regione verde al centro oltrepassando le barriere d'infrastruttura.
- Nuovi sentieri verdi continui per pedoni e ciclisti.
- Nuovi corridoi pedonali che riescano a generare la continuità delle rive della Senna e dei canali della Metropoli.
- Trasformare i grandi viali di Parigi in corridoi verdi che privilegino il camminare a piedi, la bicicletta e l'uso del trasporto pubblico.
- Trasformare i tetti di Parigi in un grande tappeto verde. I tetti verdi apportano un notevole benessere in materia di temperatura ed ecologia e permettono il recupero dell'acqua piovana, aumentando lo spazio verde di circa 400 km<sup>2</sup>.

Los parisinos pasan un promedio de 57 noches por año a más de 100 km de la ciudad lo cual nos sugiere una necesidad por parte de la población de evadir a la ciudad. Para muchas personas habitantes de las ciudades del mundo, la vida urbana suele estar desligada de la naturaleza.

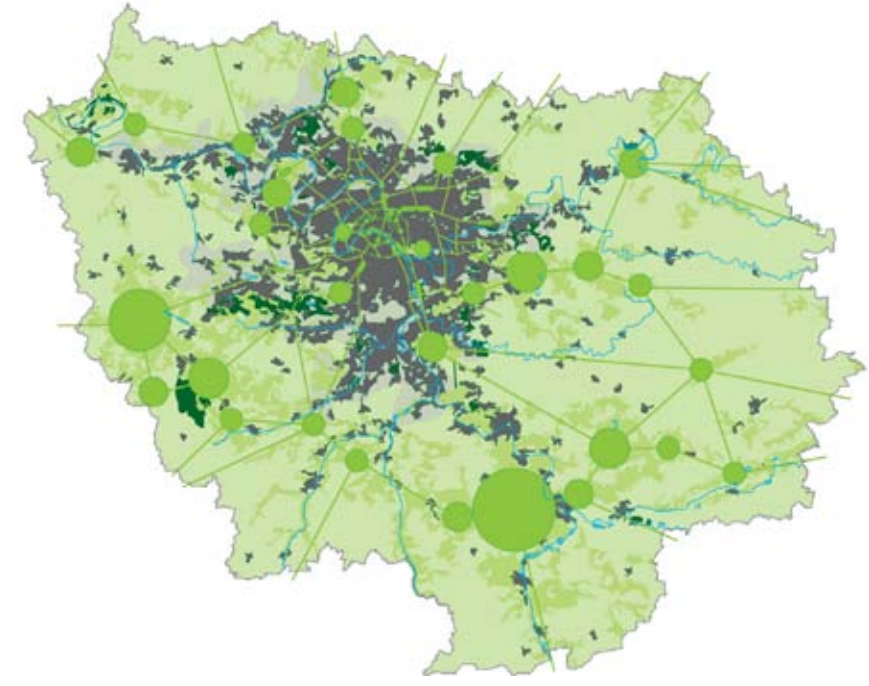
Ante esta realidad se propone:

- Un cinturón verde que limite la expansión descontrolada de la periferia y proteja el patrimonio natural de la región.
- Una red de corredores ecológicos que unan a los espacios naturales ya existentes de la región.
- Generar un nuevo bosque de más de un millón de árboles transformando a los territorios comprometidos por la sombra acústica de los aeropuertos para que secuestren el dióxido de carbono emitido.
- Nuevas arterias ecológicas que unan la región verde al centro pasando sobre las barreras de infraestructura.
- Nuevos senderos verdes continuos para peatones y ciclistas.
- Nuevos corredores para peatones que logren generar la continuidad de las orillas del Sena y los canales de la Metrópolis.
- Transformar a los grandes boulevards de París en corredores verdes que privilegien la marcha a pie, la bicicleta y el uso de transporte público.
- Transformar a los techos de París en una gran alfombra verde. Los techos verdes aportan un notable bien estar en cuestiones de temperatura, ecología y permiten la recuperación del agua de lluvia; aumentando el espacio verde en aproximadamente 400 km<sup>2</sup>.



2030.

Cinturón verde, corredores ecológicos, nuevos y reestablecidos, parques lineales, ocupación de espacios residuales y continuidad a lo largo de los bordes producidos por las barreras físicas naturales y artificiales.



Integrare la natura alla metropoli attraverso una rete di spazi aperti

Integrare la natura alla metropoli con una rete di spazi aperti

*Il fattore principale che emerge da questa situazione è che la città di Buenos Aires in pratica non ha vincoli con il fiume Río de la Plata, pertanto l'intervento principale sarà diretto a realizzare questa integrazione; a questo scopo si dovrà attrezzare la riva nello stesso modo previsto per le rive della conca Matanza – Riachuelo, facendovi arrivare la rete di trasporti pubblici per avvicinarla alla città e completando i diversi interventi che si sono via via realizzati lungo questa riva.*

8.

## Integrar la naturaleza a la metrópoli por una red de espacios abiertos

Integrar la naturaleza a la metrópoli por una red de espacios abiertos

El principal hecho que se destaca de esta situación es que la Ciudad de Buenos Aires prácticamente no está vinculada al Río de la Plata, por ende, la principal acción buscará esta integración; para ello se deberá equipar el borde de la misma manera que se planteaba la posibilidad de equipar el borde de la cuenta Matanza – Riachuelo, haciendo llegar la red de transporte público para acercarla a la ciudad y completando las distintas intervenciones que se fueron realizando a lo largo de dicho borde.



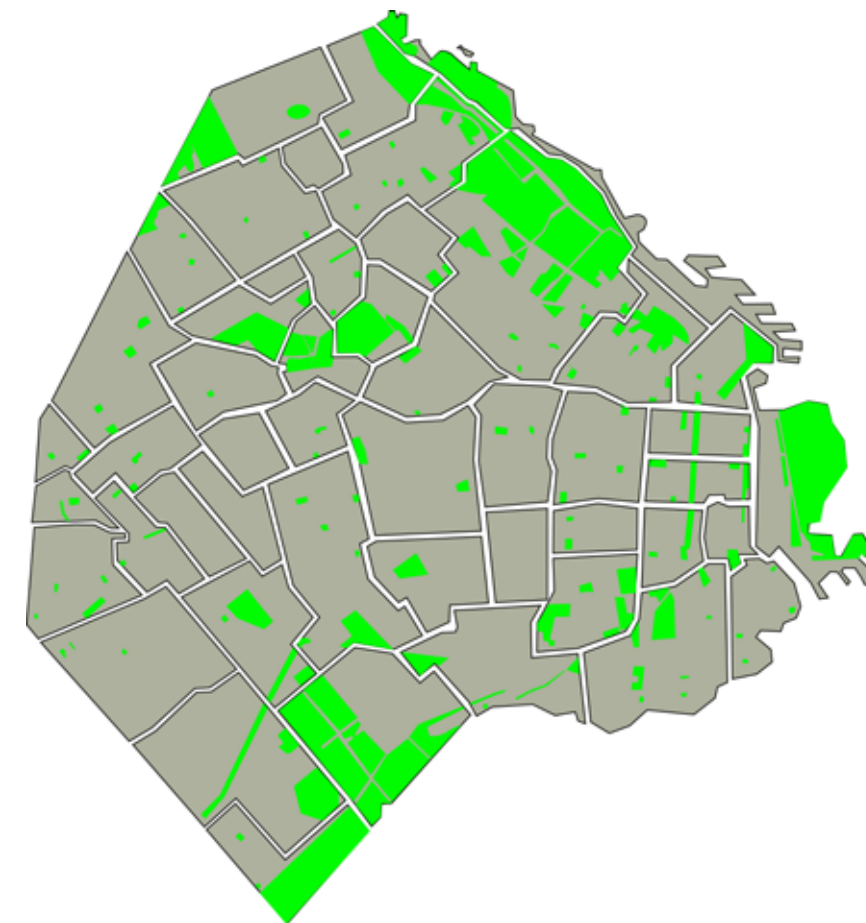
Actuales intervenciones.  
A. Vicente López.  
B. Parque de la Memoria.  
C. Puerto Madero.



Un altro intervento necessario consiste nel controllare l'inquinamento che si genera dalla città di Zárate verso la città di Buenos Aires, affinché gli interventi sulla riva del fiume siano utilizzabili.

Gli spazi generati dall'interramento delle linee ferroviarie si potranno convertire in nuovi spazi verdi che insieme con quelli già esistenti conformino una rete di spazi pubblici e agiscano come mini-polmoni verdi della città, alla scala del quartiere. Unire gli spazi pubblici e le piazze già esistenti con interventi minori di verde che generino corridoi ecologici a scala domestica e che siano implicati con l'uso quotidiano in relazione al quartiere dove si trovano.

Otra acción necesaria consiste en controlar la contaminación que se genera desde Zárate hacia la Ciudad de Buenos Aires; para que las intervenciones sobre el margen del río sean utilizables.



Espacios verdes de la Ciudad.

Los espacios generados al enterrar las vías ferreas se podrán convertir en nuevos espacios verdes que junto con los ya existentes conformen una red de espacios públicos y actuen como mini pulmones de la ciudad, a escala barrial. Unir los espacios públicos y plazas ya existentes por intervenciones verdes mas pequeñas que generen corredores ecológicos más en relacion a escala doméstica y que esten comprometidos con el uso cotidiano en relación al barrio donde se encuentran.

De la misma manera, el conjunto de estas intervenciones crean corredores a escala urbana.





*Allo stesso modo, l'insieme di questi interventi crea corridoi a scala urbana.*

*Bordi verdi in relazione alle ferrovie e alle autostrade che ne migliorino l'aspetto e rendano possibile l'uso di questi spazi.*

*Si dovranno creare inoltre delle aree verdi in relazione e in prossimità delle nuove aree di parcheggio della periferia per diminuirne l'impatto.*

*Nell'Area Metropolitana, dove si dispone di maggior spazio, si propone la creazione di grandi parchi, che agiscano come polmoni verdi urbani e che servano per lo svago della popolazione. In questo caso, data l'impossibilità di creare una cintura verde circonferenziale alla città di Buenos Aires, si cerca di creare spazi verdi in periferia che generino oasi naturali in relazione al fronte urbanizzato.*

*La possibilità inoltre di dotare la città di un sistema di trasporto pubblico efficace permette che ci siano meno auto, meno corsie e più spazio per i pedoni e la bicicletta con abbondante piantumazione che offra protezione dal sole, che permetta di passeggiare e generare anche spazi di riposo legati alla natura.*

Bordes verdes en relación a las vías ferreas y a las autopistas que mejoren el aspecto y posibiliten el uso de estos espacios.

Se deberán crear además áreas verdes en relación y en proximidad a las nuevas áreas de estacionamiento de la periferia para disminuir su impacto.

En el Área Metropolitana, donde hay más espacio, se propone la creación de grandes parques, que actúen como pulmón urbano y sirvan para la recreación de la población. En este caso, dada la imposibilidad de crear un cinturón verde circunferencial a la Ciudad de Buenos Aires, se busca generar espacios verdes en la periferia que generen oasis naturales en relación con el frente urbanizado.

La posibilidad además de dotar a la ciudad de un sistema de transporte público eficaz permite que haya menos autos, menos carriles y más espacio para los peatones y la bicicleta inundados de árboles, que den cobijo del sol, permitiendo el paseo y generando también espacios de descanso vinculados a la naturaleza.

## Réduire l'empreinte écologique de Paris métropole

Ridurre l'impatto ecologico di Parigi Metropolitana

*E' necessario sviluppare un nuovo approccio metabolico rispetto ai circuiti di consumo e produzione di energia della città. Ridurre il consumo e riutilizzare e riciclare per ottenere una nuova cultura di uso intelligente delle risorse. Dobbiamo smettere di utilizzare i circuiti lineari per cominciare a contemplare i metabolismi che minimizzano gli elementi entranti e ottimizzano il riciclo.*

> VEDI CAPITOLO 2: 'Il pianeta come organismo vivente'

*Con questo fine si deve proporre una nuova infrastruttura e sistemi che preparino la città per nuove sfide ambientali ed energetiche della Metropoli.*

*La riduzione della domanda di risorse e la diversificazione del ventaglio di possibilità energetiche dipendono dalla varietà d'interventi che puntino alla trasformazione e rinnovamento del patrimonio immobiliare esistente.*

*La nuova cultura che si propone di raggiungere il consumo cosciente e ridotto si basa da una parte sul tentativo di trasformare l'offerta energetica incorporando centri locali di produzione di energia per ridurre così le perdite di rete. Dall'altra è necessario ridurre il consumo, rinnovare gli edifici con nuovi sistemi che garantiscano l'efficacia energetica; nuove tecnologie e nuovi comportamenti.*

# 9.

## Réduire l'empreinte écologique de Paris métropole

Reducir el impacto ecológico de París Metropolitana

> VER CAPITOLO 2: 'El planeta como un organismo vivo'

Es necesario desarrollar un nuevo enfoque metabólico con respecto a los circuitos de consumo y producción de energía de la ciudad.

Reducir el consumo y reutilizar y reciclar para lograr una nueva cultura de utilización inteligente de los recursos.

Debemos dejar de utilizar los circuitos lineales para comenzar a contemplar los metabolismos que minimicen los entrantes y optimicen el reciclaje.

Para esto se debe proponer una nueva infraestructura y sistemas que preparen a la ciudad para los nuevos desafíos medioambientales y energéticos de la Metrópoli. La reducción de la demanda de recursos y la diversificación del abanico de posibilidades energéticas depende de la variedad de intervenciones que apunten a la transformación y renovación del parque inmobiliario existente.

La nueva cultura que se propone para lograr el consumo conciente y reducido se basa en por un lado lograr transformar la oferta energética incorporando centros locales de producción de energía para así reducir las pérdidas de red. Por otro lado es necesario reducir el consumo, renovar los edificios con nuevos sistemas que garanticen la eficacia energética; nuevas tecnologías y nuevas conductas.

CONSUMO ANNUALE DELLE RISORSE NELL'ILE DE FRANCE

920 MILIONI DI TONNELLATE DI ACQUA PULITA  
3.7 MILIONI DI TONNELLATE DI ALIMENTI  
62 MILIONI DI TONNELLATE DI OSSIGENO  
7.5 MILIONI DI METRI CUBI D'IDROCARBURI  
26.436 CHILOWATTS DI ENERGIA PRIMARIA

LA REGIONE GENERA INOLTRE:

53 MILIONI DI TONNELLATE DI ANIDRIDE CARBONICA  
8.7 MILIONI DI TONNELLATE DI RIFIUTI  
45.000 TONNELLATE DI ANIDRIDE SOLFOROSA  
144.000 TONNELLATE DI DIOSSIDO DI AZOTO

SI RICICLA IL 12% DEI RIFIUTI E SI INCINERA IL 41% CON  
RECUPERO DI CALORE.

CONSUMO ANUAL DE LOS RECURSOS EN ILE DE FRANCE:

920 MILLONES DE TONELADAS DE AGUA LIMPIA  
3.7 MILLONES DE TONELADAS DE ALIMENTOS  
62 MILLONES DE TONELADAS DE OXÍGENO  
7.5 MILLONES DE METROS CÚBICOS DE HIDROCARBURO  
26.436 KWATS DE ENERGÍA PRIMARIA

LA REGIÓN ADEMÁS GENERA:

53 MILLONES DE TONELADAS DE DIÓXIDO DE CARBONO  
8.7 MILLONES DE TONELADAS DE RESIDUOS  
45.000 TONELADAS DE DIÓXIDO DE AZUFRE  
144.000 TONELADAS DE DIÓXIDO DE NITRÓGENO

SE RECICLA EL 12% DE LOS RESIDUOS Y SE INCINERAN EL  
41% CON RECUPERACIÓN DE CALOR

## Ridurre l'impatto ecologico

Ridurre l'impatto ecologico di Parigi  
Metropolitana

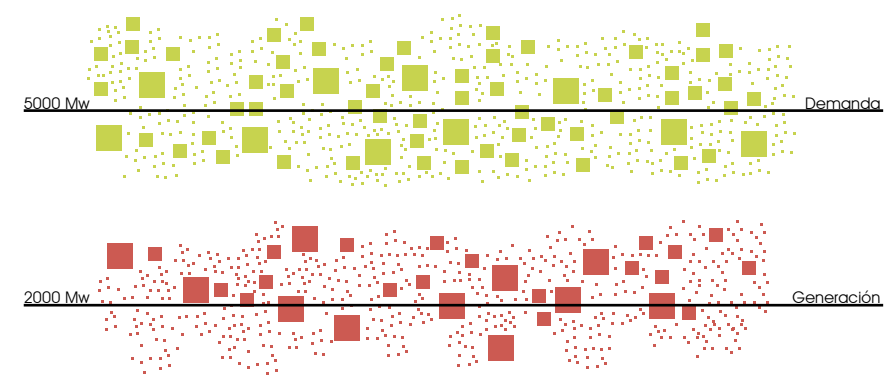
*Con una popolazione che supera i dodici milioni di abitanti, il Gran Buenos Aires è la maggiore area urbana del paese e il secondo agglomerato urbano dell'America del Sud; e la città di Buenos Aires è una delle venti maggiori città del mondo. Come ogni grande città deve affrontare grandi problemi d'inquinamento e massimizzare l'uso delle risorse. Oggi la regione consuma più energia di quanta ne produce.*

# 9.

## Reducir el impacto ecológico

Reducir el impacto ecológico de París Metropolitana

Con una población que supera los doce millones de habitantes, el Gran Buenos Aires es la mayor área urbana del país y la segunda aglomeración de Sudamérica; y la Ciudad de Buenos Aires resulta una de las veinte mayores ciudades del mundo. Como toda gran ciudad, debe afrontar grandes problemas de contaminación y maximizar la utilización de los recursos. Hoy en día, la región consume más energía de la que produce.



Generación de energía vs. Demanda de recursos.

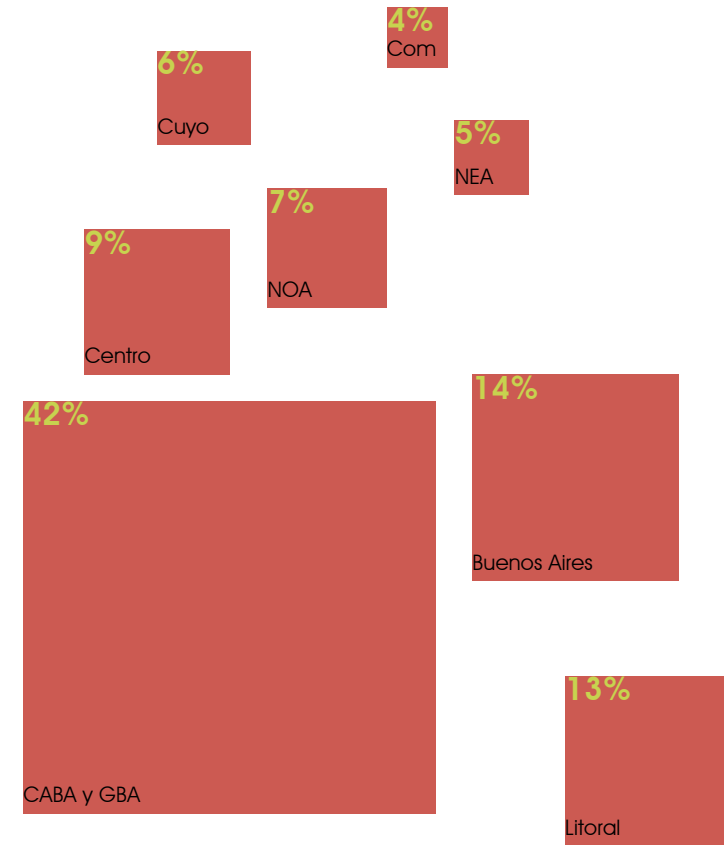


*E' necessaria una nuova politica energetica che promuova l'utilizzazione delle nuove energie, insieme a nuovi edifici sostenibili e che rispettano l'ambiente.*

*Si deve applicare una stretta politica di riciclo vincolata alle imprese inquinanti. Dobbiamo inoltre educare e creare una coscienza nella popolazione del Gran Buenos Aires per riuscire a fare in modo che il riciclo a scala domestica diventi una realtà.*

*Per sensibilizzare la popolazione rispetto al riciclo è necessario prima di tutto educare con l'esempio; per questo gli spazi pubblici devono essere dotati di contenitori per rifiuti classificati ed è necessaria la diffusione dell'informazione su come devono classificarsi i rifiuti.*

Es necesaria una nueva política energética que promueva la utilización de nuevas energías, junto con nuevos edificios susntables y que respeten el medio ambiente.



Proporción demanda de energía por región.

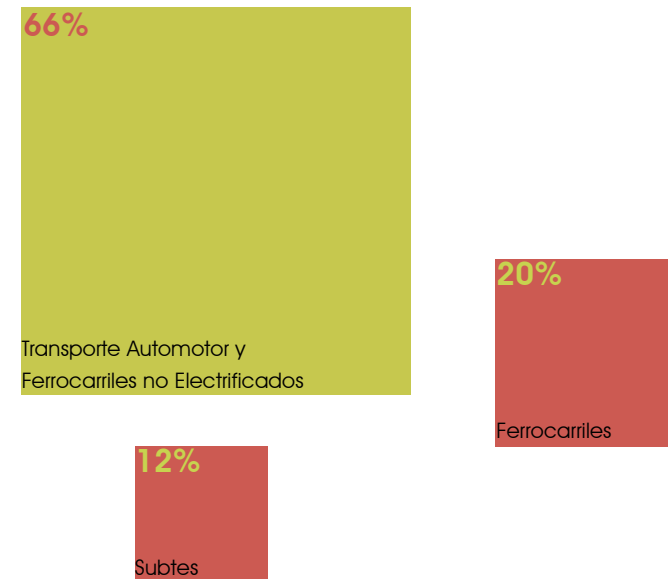
Es necesaria una nueva política energética que promueva la utilización de nuevas energías. Se debe aplicar una estricta política de reciclado vinculado a las empresas contaminantes. Además debemos educar y concientizar a la población del Gran Buenos Aires para lograr que el reciclaje a escala doméstica sea una realidad. Para la concientización de la población en relación al reciclaje es necesario primero educar con el ejemplo, para ellos, los espacios públicos deben estar dotados de



*Un sistema di trasporto pubblico efficace permette la riduzione dell'uso delle auto private; con meno veicoli per strada, si produce meno inquinamento. E' essenziale inoltre che i nuovi sistemi di mobilità incorporati siano sempre ecologici e non inquinanti.*

contenedores de basura clasificada y es necesaria la difusión de cómo deben clasificarse los residuos.

Un sistema de transporte público eficaz permite la reducción del uso del automóvil particular; con menos vehículos en la calle, hay menos contaminación. Además es esencial que la incorporación de los nuevos sistemas de movilidad siempre sean ecológicos y no contaminantes.



Consumo energético en el transporte de pasajeros.

## Investir dans le dessin de qualité, une stratégie d'intervention

Investire nel progetto di qualità e una strategia d'intervento

*La città deve essere un luogo vivo, sicuro e bello, ciò esige dare importanza come non mai alla concezione e la gestione delle infrastrutture. E' essenziale che gli spazi pubblici siano pensati correttamente e mantenuti bene e che rappresentino il cuore della comunità, consolidando l'integrazione sociale e politica, e generino un senso di appartenenza caratterizzato dall'orgoglio civico.*

*La chiave per lo sviluppo è possedere una grande ambizione e molteplici progetti e investimenti che mantengano una linea di pensiero. Vale a dire, bisogna avere sempre una strategia globale che ordini e gerarchizzi.*

*L'idea non è generare oggetti che compongono la città ma spazi e un tessuto che li connetta e ci connetta a loro e tra di noi. Bisogna riequilibrare l'economia della regione investendo nel nord-est di Parigi per stimolare così l'economia locale, oltre a generare un servizio di trasporto che supporti questo investimento.*

*Si propone inoltre di integrare la natura con la città, attraversare le barriere fisiche con l'aiuto di corridoi verdi che compiano una doppia funzione: connettere e inondare la città con spazi aperti di uso pubblico.*

*E' questione di generare azioni concrete che agiscano congiuntamente; e sostenerle riducendo l'impatto ecologico per ottenere una Metropoli bella, integrata e duratura.*

# 10.

## Investir dans le dessin de qualité, une stratégie d'intervention

Invertir en diseño de calidad y una estrategia de intervención

La ciudad debe ser un lugar vivo, seguro y lindo, esto exige dar más que nunca importancia a la concepción y a la gestión de las infraestructuras. Es esencial que los espacios públicos estén bien pensados y mantenidos y que representen el corazón de la comunidad, consolidando la integración social y política y generen un sentido de pertenencia caracterizado por el orgullo cívico.

La clave para el desarrollo es tener una gran ambición y múltiples proyectos e inserciones que mantengan una línea de pensamiento. Es decir, se necesita siempre una estrategia global que ordene y jerarquice.

La idea no es de generar objetos que componen la ciudad, sino espacios y un tejido que los conecte y nos conecte a ellos y entre nosotros.

Se necesita reequilibrar la economía de la región invirtiendo en el noreste de París para así estimular a la economía local, además de generar un servicio de transporte que respalde esta inversión.

Se propone además integrar la naturaleza con la ciudad, atravesar las barreras físicas con la ayuda de corredores verdes que cumplan una doble función: conectar e inundar a la ciudad con espacios abiertos de uso público.

Es cuestión de generar acciones concretas que actúan en conjunto; y respaldarlas reduciendo el impacto ecológico para lograr una Metrópolis linda, integrada y durable.

## Investire nel progetto di qualità e una strategia d'intervento

Investire nel progetto di qualità e una strategia d'intervento

*Dobbiamo vedere la città come un insieme di elementi che interagiscono interconnessi come in un metabolismo vivo, in cui le cellule si comportano individualmente e in forma congiunta all'interno di un tutto consolidato. Deve quindi esistere un'idea guida di città, un'intenzione, un piano che includa i caratteri generali di tutti gli interventi a livello urbano, li organizza e li gerarchizza.*

*Per realizzare questo obiettivo bisogna innanzitutto considerare i punti deboli e gli errori e così elaborare un'idea che contenga le necessità reali della città nella quale ci apprestiamo a intervenire.*

*Buenos Aires ha gli stessi problemi delle grandi metropoli del mondo, ma a sua volta ogni città possiede infinite particolarità che rendono necessario che le strategie d'intervento debbano adattarsi.*

*Questi principi cercano in qualche modo di ordinare e organizzare gli interventi affinché questi, indipendentemente dalla scala che possiedono, tendano a ridefinire Buenos Aires, generando una città migliore per i propri abitanti.*

*In questo modo, tutti i progetti e gli interventi rispondono a un'intenzione generale, non restano isolati ma al contrario stabiliscono un collegamento tra loro e con i cittadini. Questo permette che gli interventi in molti casi risultino redditizi e fondativi proprio per l'esistenza di altri interventi vicini; la creazione di un polo imprenditoriale si sostiene con l'investimento in mezzi di trasporto. Nell'insieme si facilita la decentralizzazione e si offre a delle zone più sfavorite la possibilità di sviluppo di economie locali. Ciò impulsa l'incorporazione d'interventi di spazio pubblico destinati all'uso dei cittadini di quella zona e aree verdi che minimizzino l'effetto inquinante prodotto dall'introduzione di nuovi mezzi di trasporto o l'aumento del traffico in quella specifica zona rivalorizzata.*

*Ovvero, ogni intervento appoggia ed è a sua volta appoggiato da altri interventi come in una rete che intreccia le attività della città e le sue forme d'uso. L'idea è che ogni intervento potenzi*

# 10.

## Invertir en diseño de calidad y una estrategia de inversión

Invertir en diseño de calidad y una estrategia de intervención

Debemos ver a la ciudad como un conjunto de elementos que interactúan interconectados como un metabolismo vivo, donde las células se comportan individual y conjuntamente dentro de un todo consolidado. De esta manera, debe existir una idea rectora de ciudad, una intención, un plan que abarque las generalidades de todas las intervenciones a nivel urbano, las organice y las jerarquice.

Para lograr esto debemos tener en cuenta primero cuales son las debilidades y falencias, y así elaborar una idea que contemple las necesidades reales de la ciudad en la cual vamos a intervenir.

Buenos Aires tiene los problemas de las grandes metrópolis del mundo, pero a su vez, cada ciudad está llena de particularidades que hacen que las estrategias de intervención deban irse adaptando.

Estos principios buscan de alguna manera, ordenar y organizar las intervenciones para que todas ellas, sin importar la escala que tengan, busquen redefinir a Buenos Aires, generando una mejor ciudad para sus habitantes.

Así, todos los proyectos e intervenciones responden a una intención general, no resultan aislados sino que por el contrario están conectados entre ellos y con los ciudadanos. Esto permite que las intervenciones en muchos casos sean rentables y fundantes para la existencia de sus vecinas, la creación de un polo empresarial se sustenta con la inversión en medios de transporte, en su conjunto se facilita la descentralización y brindar la posibilidad de desarrollo de economías locales a zonas desfavorecidas, lo cual impulsa la incorporación de intervenciones de espacios públicos para el uso por parte de los ciudadanos de esta zona y áreas verdes que minimicen el efecto contaminante producto de la incorporación de nuevos medio de transporte o el aumento del tránsito en esta zona revalorizada.



gli altri, giacché tutti fanno parte di un'intenzione congiunta.

PROMUOVERE GLI INSEDIAMENTI DI USO MISTO PER OTTENERE LA COESIONE SOCIALE  
CREARE PROSSIMITA' TRA CASA, LAVORO E SPAZIO PUBBLICO APERTO.  
CREARE UN AMBIENTE SOSTENIBILE FLESSIBILE PER MASSIMIZZARE L'USO A LUNGO TERMINE  
ADOTTARE LA MOBILITA' VERDE: FOMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO, A PIEDI E IN BICICLETTA  
INTEGRARE LA NATURA PER OTTENERE UN ECOSISTEMA URBANO EQUILIBRATO  
GARANTIRE LE RISORSE MEDIANTE LA RIDUZIONE DELL'IMPRONTA ECOLOGICA'  
MASSIMIZZARE LA PRODUZIONE DI ENERGIE LOCALI ED ENERGIE RINNOVABILI  
CREARE UNA ECONOMIA URBANA DINAMICA ED EQUILIBRATA  
GOVERNABILITA' URBANA A SCALA METROPOLITANA  
PROMUOVERE UNA NUOVA CULTURA DI ECOLOGIA URBANA BASATA IN MODI DI VITA SOSTENIBILI

UNA RETE VERTICALE E ORIZZONTALE MULTIFUNZIONALE;  
CONNESSIONI LATERALI, PARCHI LINEARI, QUARTIERI TECNICI - ENERGIA, RIFIUTI, RICICLO, LOGISTICA- SPAZI E ATTREZZATURE PUBBLICHE, TRASPORTI RAFFORZATI, ACCESSI RIVALORIZZATI. (Richard Rogers)

Es decir, cada intervención apoya y es apoyada a su vez por otras intervenciones como una red que entrelaza las actividades de la ciudad y los usos. La idea es que cada intervención potencie a las otras, dado que todas forman parte de una intención conjunta.

PROMOVER LAS INSTALACIONES DE USO MIXTO PARA LOGRAR LA COHESIÓN SOCIAL

CREAR PROXIMIDAD ENTRE HOGAR, TRABAJO Y ESPACIO PÚBLICO ABIERTO

CREAR UN AMBIENTE SUSTENTABLE FLEXIBLE PARA MAXIMIZAR EL USO A LARGO PLAZO

ADOPTAR LA MOVILIDAD VERDE: FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO, A PIE Y EN BICICLETA

INTEGRAR LA NATURALEZA PARA LOGRAR UN ECOSISTEMA URBANO EQUILIBRADO

GARANTIZAR LOS RECURSOS MEDIANTE LA REDUCCIÓN DE 'LA HUELLA DEL MEDIO AMBIENTE'

MAXIMIZAR LA PRODUCCIÓN DE ENERGÍAS LOCALES Y ENERGÍAS RENOVABLES

CREAR UNA ECONOMÍA URBANA DINÁMICA Y EQUILIBRADA

GOVERNABILIDAD URBANA A ESCALA METROPOLITANA

PROMOVER UNA NUEVA CULTURA DE ECOLOGÍA URBANA BASADA EN MODOS DE VIDA SUSTENTABLES

UNA RETE VERTICALE E ORIZZONTALE MULTIFUNZIONALE; CONNESSIONI LATERALI, PARCHI LINEARI, QUARTIERI TECNICI – ENERGIA, RIFIUTI, RICICLO, LOGISTICA- SPAZI E ATTREZZATURE PUBBLICHE, TRASPORTI RAFFORZATI, ACCESSE RIVALORIZZATI.  
(Richard Rogers)



UNA RED VERTICAL Y HORIZONTAL MULTIFUNCIONAL: CONEXIONES LATERALES, PARQUES LINEALES, BARRIOS TÉCNICOS – ENERGÍA, RESIDUOS, RECICLAJE, LOGÍSTICA- ESPACIOS Y EQUIPAMIENTO PÚBLICO, TRANSPORTES REFORZADOS, ACCESOS REVALORIZADOS.  
(Richard Rogers)



## La pianificazione vigente

L'analisi del Piano Urbano Ambientale

*Il Piano Urbano Ambientale ha l'ambizione di ottenere uno sviluppo ordinato della Città Autonoma di Buenos Aires. In questo piano si espongono una serie di strategie concrete per ottenere lo sviluppo della città.*

*Si enumerano a seguire i principi base:*

1. *Costituire una struttura policentrica, consolidando l'area centrale e potenziando i centri e sub-centri locali.*
2. *Rafforzare i vincoli trasversali tra i diversi settori della città.*
3. *Promuovere lo sviluppo urbano del Settore Sud.*
4. *Migliorare il sistema di spazi pubblici quali viabilità, grandi parchi e piazze e recuperare il fronte costiero della città, favorendo la sua accessibilità e l'uso pubblico.*
5. *Ridimensionare e riabilitare l'infrastruttura di circolazione e trasporto.*



## La planificación vigente

El análisis del Plan Urbano Ambiental

El Plan Urbano Ambiental pretende lograr principalmente un desarrollo ordenado de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En este plan se exponen una serie de estrategias concretas para lograr el desarrollo de la ciudad.

Se enumeran a continuación las bases principales para lograrlo:

1. Conformar una estructura policéntrica, consolidando el área central y potenciando los centros y subcentros locales.
2. Fortalecer las vinculaciones transversales entre los distintos sectores de la ciudad.
3. Promover el desarrollo urbano del Sector Sur.
4. Mejorar el sistema de espacios públicos tales como vialidades, grandes parques y plazas, y recuperar las costas de la ciudad, favoreciendo su accesibilidad y uso público.
5. Redimensionar y rehabilitar la infraestructura de circulación y transporte.

Per ottenere questa immagine della città si propone:

Equilibrare lo sviluppo della città e dare importanza al “Corridoio Sud”, per riuscirci si propone:

- Migliorare il vincolo della zona sud con il centro della città, creando un corridoio verde tra i viali Roca-Bergalli e Amancio Alcorta.
- Promuovere l'insediamento della popolazione aumentando in questo modo la densità.
- Promuovere le attività produttive.
- Collocare nuovi accessori
- Migliorare lo spazio pubblico, definire il carattere di parchi e viali e la qualificazione dei suoi bordi.

Affermare e completare il centro urbano della regione in base alla ricchezza e varietà delle sue attività, per ottenerlo si propone:

- Limitare la crescita dell'area di amministrazione e degli affari.
- Promuovere l'insediamento della nuova popolazione.
- Rendere pedonale il cosiddetto “microcentro” (downtown) e prevedere trasporto pubblico non inquinante di dimensioni ridotte.
- Incrementare la crescita verso sud.

Realizzare il vincolo trasversale nord-sud della città e rafforzare i centri di quartiere, per ottenerlo si propone:

- Eliminare la barriera della linea ferroviaria Sarmiento, realizzando il suo interramento.
- Fornire la città di un servizio di trasporto pubblico dal tracciato trasversale per collegare i centri locali.
- Promuovere la decentralizzazione promuovendo attività nuove nei centri locali.

Valorizzare il sistema dei grandi parchi e creare un asse verde nel denominato “Corridoio dell'Ovest”, per ottenerlo si propone:

- Preservare i grandi parchi esistenti e collegarli tra di loro.
- Potenziare l'uso della Riserva Ecologica.
- Progettare un corridoio verde dell'Ovest, partendo dall'interramento della linea ferroviaria Sarmiento.

Migliorare l'infrastruttura del trasporto portuale, ferroviario e aereo e le grandi porte d'accesso alla città, per ottenerlo si propone:

- Ordinare e ricostruire il centro di trasbordo delle stazioni ferroviarie Retiro, Once, Constitución e Chacarita.
- Realizzare un possibile collegamento tra Retiro, Once e Constitución.
- Dotare la città di una rete completa di metropolitane sotterranee, dando importanza allo sviluppo delle linee trasversali.
- Ristrutturare il nodo Porto – Aeroporto.

Para lograr esta imagen de la ciudad se plantea:

Equilibrar el desarrollo de la ciudad y afirmar el Corredor Sur, para lograrlo se propone:

- Mejorar la vinculación de la zona Sur con el Centro de la ciudad creando un corredor verde en la Avenidas Roca – Bergalli y Amancio Alcorta.
- Promover la radicación de la población aumentando de este modo la densidad.
- Promover las actividades productivas.
- Colocar nuevos equipamientos.
- Mejorar el espacio público, definir el carácter de parques y avenidas y la caracterización de sus bordes.

Afirmar y completar el centro urbano de la región en base a la riqueza y variedad de sus actividades, para lograrlo se propone:

- Limitar el crecimiento del área de administración y de negocios.
- Promover la radicación de nueva población.
- Peatonalizar el microcentro y prever transporte público no contaminante de dimensiones reducidas.
- Incrementar el crecimiento hacia el sur.

Lograr la vinculación transversal norte – sur de la ciudad y reforzar los centros barriales, para lograrlo se propone:

- Eliminar la barrera del ferrocarril Sarmiento, haciendo su desarrollo bajo nivel.
- Dotar a la ciudad de un servicio de transporte público de trazado transversal para vincular los centros locales.
- Promover la descentralización impulsando actividades nuevas en los centros locales.

Poner en valor el sistema de grandes parques y crear un eje verde en el Corredor del Oeste, para lograrlo se propone:

- Preservar los grandes parques existentes y vincularlos.
- Potenciar el uso de la Reserva Ecológica.
- Proyectar un corredor verde del Oeste a partir del soterramiento del ferrocarril Sarmiento.

Mejorar la infraestructura de transporte portuario, ferroviario y aéreo, y las grandes puertas de acceso a la ciudad, para lograrlo se propone:

- Ordenar y reconstruir los centros de trasbordo de las estaciones ferroviarias de

Promuovere la realizzazione di una grande operazione congiunta con la Provincia di Buenos Aires lungo l'asse del fiume Riachuelo, per ottenerlo si propone:

- Promuovere i lavori di risanamento.
- Riabilitare e integrare le baraccopoli dell'area.
- Recuperare e riabilitare le industrie dismesse e/o abbandonate.
- Attrezzare la riva.

+VERDE  
+TRASPORTO PUBBLICO  
+OCCUPAZIONE  
+INTEGRAZIONE SOCIALE  
+QUALITÀ AMBIENTALE  
+EFFICIENZA NATURALE

In sostanza il Piano Urbano Ambientale aspira agli stessi obiettivi enunciati da Rogers. Forse la principale differenza consiste nel fatto che il PUA per la Città Autonoma di Buenos Aires sembrerebbe essere l'enunciato di azioni dirette, con un'applicazione pratica e concreta, mentre i principi enunciati da Rogers cercano di generare una formula applicabile a situazioni particolari che rispondano però sempre a un'intenzione direttrice generale.

Il Piano Urbano Ambientale dice concretamente cosa fare, che azioni intraprendere, mentre i principi di Rogers cercano innanzitutto di generare un'idea di città, essendo applicabili a diverse scale; cioè quando questi principi, che appaiono quasi utopici, richiedono una concretizzazione, la sua applicazione è possibile attraverso azioni concrete – proposte da Roger anche nel Masterplan per Parigi – che però possono sempre essere ripensate e modificate in accordo alle circostanze concrete legate al luogo/tempo nel quale dobbiamo applicarle, considerando l'essenza del principio, la sua direttiva e la sua intenzione riferita all'idea generale di città formata dai principi nel loro insieme.

“COMPROMISO BUENOS AIRES 2020”

“Compromiso Buenos Aires 2020” consiste in un processo di dialogo tra il Governo della Città di Buenos Aires e varie organizzazioni della società civile; l'obiettivo principale è generare un quadro di dialogo che si sostenga a lungo termine attraverso il quale si superino le individualità e si comincino a comprendere e analizzare le sfide comuni e le risorse possedute per raggiungere tali obiettivi. Si darà particolare enfasi alle sfide strutturali, quelle comuni, e si cercherà di aumentare la capacità di risposta dello Stato, del settore privato e della società civile, lavorando in forma congiunta.

Retiro, Once, Constitución y Chacarita.

- Realizar una posible conexión entre Retiro, Once y Constitución.
- Dotar a la ciudad de una completa red de subterráneos, enfatizando el desarrollo de las líneas transversales.
- Reestructurar el nodo Puerto – Aeropuerto.

Promover la realización de una gran operación conjunta con la Provincia de Buenos Aires en el eje del Riachuelo, para lograrlo se propone:

- Promover las obras de saneamiento.
- Rehabilitar e integrar las villas del area.
- Recuperar y rehabilitar las industrias obsoletas y/o desocupadas.
- Equipar el borde.

Básicamente el Plan Urbano Ambiental pretende lo mismo que pretende Rogers al enunciar sus principios, tal vez la diferencia principal está en que el PUA para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires pareciera ser el enunciado de acciones directas, con una aplicación práctica y concreta; mientras que los principios lo que buscan es de alguna manera generar una formula aplicable a situaciones particulares, pero que siempre responden a una intención general rectora.

El Plan Urbano Ambiental dice concretamente que hacer, que acciones tomar, mientras que los principios de Rogers buscan primero generar una idea de ciudad, siendo aplicables a distintas escalas; es decir, cuando estos principios que resultan casi utópicos necesitan de la concretización, su aplicación es posible a través de acciones concretas - también planteadas por Rogers en este masterplan para París, pero siempre nos es posible repensar dichas acciones o modificarlas de acuerdo a las circunstancias concretas en relación al lugar / tiempo en que debemos aplicarlas y tomar la esencia del principio, su directriz y su intención en cuanto a la idea general de ciudad formada por los principios en su totalidad.

COMPROMISO BUENOS AIRES 2020

El Compromiso Buenos Aires 2020 consiste en un proceso de diálogo entre el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y distintas organizaciones de

+VERDE  
+TRANSPORTE PÚBLICO  
+EMPLEO  
+INTEGRACIÓN SOCIAL  
+CALIDAD AMBIENTAL  
+EFICIENCIA NATURAL



*“Compromiso” si sviluppa in tre tappe: nella prima si cerca di ottenere, attraverso il dialogo, la maggior informazione possibile su il debito sociale e fisico della città e sulle risorse che si possiedono per saldarlo. In una seconda tappa si cercherà di raggiungere il maggior grado di accordo possibile riguardo alle necessità di spazi di dialogo per ottenere in questo modo soluzioni per i cittadini. Infine, il terzo obiettivo consiste nella proiezione di linee di azione concreta e nella loro realizzazione.*



la sociedad civil; el principal objetivo es generar un marco de diálogo sostenido a largo plazo a través del cual se superen las individualidades y se comiencen a entender y analizar los desafíos comunes y los recursos que se tienen para llevar a cabo dichos objetivos. Se pondrá énfasis en los desafíos estructurales, aquellos comunes y se buscara aumentar la capacidad de respuesta del Estado, del sector privado y de la sociedad civil; trabajando conjuntamente.

El Compromiso se desarrolla en tres etapas, en una primera se busca obtener a través del dialogo la mayor información posible sobre la deuda social y física de la Ciudad y sobre los recursos que se poseen para saldarla. En una segunda etapa se buscara lograr el mayor grado de acuerdo posible respecto a las necesidades de espacios de diálogo para así lograr soluciones para los ciudadanos. Por último, en una tercera etapa, o el tercer objetivo a desarrollar, consiste en la proyección de líneas de acción concreta y su puesta en práctica.

## Marea Verde

La strutturazione dello spazio pubblico e la sua integrazione con l'edificio

*Situata tra i limiti di due quartieri caratteristici della città di Buenos Aires – La Paternal e Agronomía – esiste un'area che offre l'opportunità di applicare i principi esposti in questo capitolo.*

*Entrambi i quartieri sono tipiche urbanizzazioni della città, poiché non presentano forti linee di carattere. La zonificazione principale corrisponde ad aree di residenze di media e bassa densità e attività commerciali legate a queste zone residenziali.*

*In questa zona si situa il Progetto di Tesi di laurea di Parco + Biblioteca. Questo progetto risponde all'applicazione dei principi enunciati e analizzati in questo capitolo riguardo alle necessità della città di Buenos Aires e dell'Area Metropolitana ed è uno dei possibili interventi da realizzare nella città, rispondendo a un piano generale di recupero e sviluppo urbano.*

*Il progetto del Parco + Biblioteca, oggetto della Tesi di Laurea, rappresenterebbe quindi una delle possibili azioni da realizzare per cominciare ad applicare i principi analizzati e adattati a Buenos Aires.*

*Il luogo d'insegiamento presenta una forte presenza di spazi verdi pubblici e privati ed è privo di linee concrete di pianificazione e sviluppo.*

*Intorno alla massa edificata relativamente uniforme dei quartieri, in relazione alla media e bassa densità di occupazione del terreno, si trova un'area verde che costituisce il secondo spazio verde più grande della città di Buenos Aires, che ha una grande presenza a livello di quartiere e a macroscale per la città.*

*Inoltre il quartiere d'insegiamento del progetto non offre nessun riferimento iconico; è questa la principale premessa da cui si parte.*

*La biblioteca deve essere un elemento iconico che permetta di generare tra il cittadino e l'edificio un senso di appartenenza al quartiere e alla città, in diverse scale di approssimazione.*

*Tale iconicità non solo deve rispondere all'edificio della Biblioteca ma anche allo spazio adiacente, generando un grande parco pubblico che faccia risaltare l'aspetto caratteristico della zona in quanto a spazi verdi.*

*La massa verde dell'area di progetto appartiene a un sistema*

## Marea Verde

La estructuración del espacio público y su integración al edificio

Ubicado entre los límites de dos barrios característicos de la Ciudad de Buenos Aires: La Paternal y Agronomía existe un área de oportunidad para el desarrollo de los principios expuestos en este capítulo.

Ambos barrios resultan típicas urbanizaciones de la ciudad no presentando fuertes líneas de carácter. La zonificación principal corresponde a áreas de viviendas de densidad media y baja y actividades comerciales relacionadas a estas zonas residenciales.

Esta zona resulta el emplazamiento del proyecto de Trabajo Final de Carrera de Parque + Biblioteca.

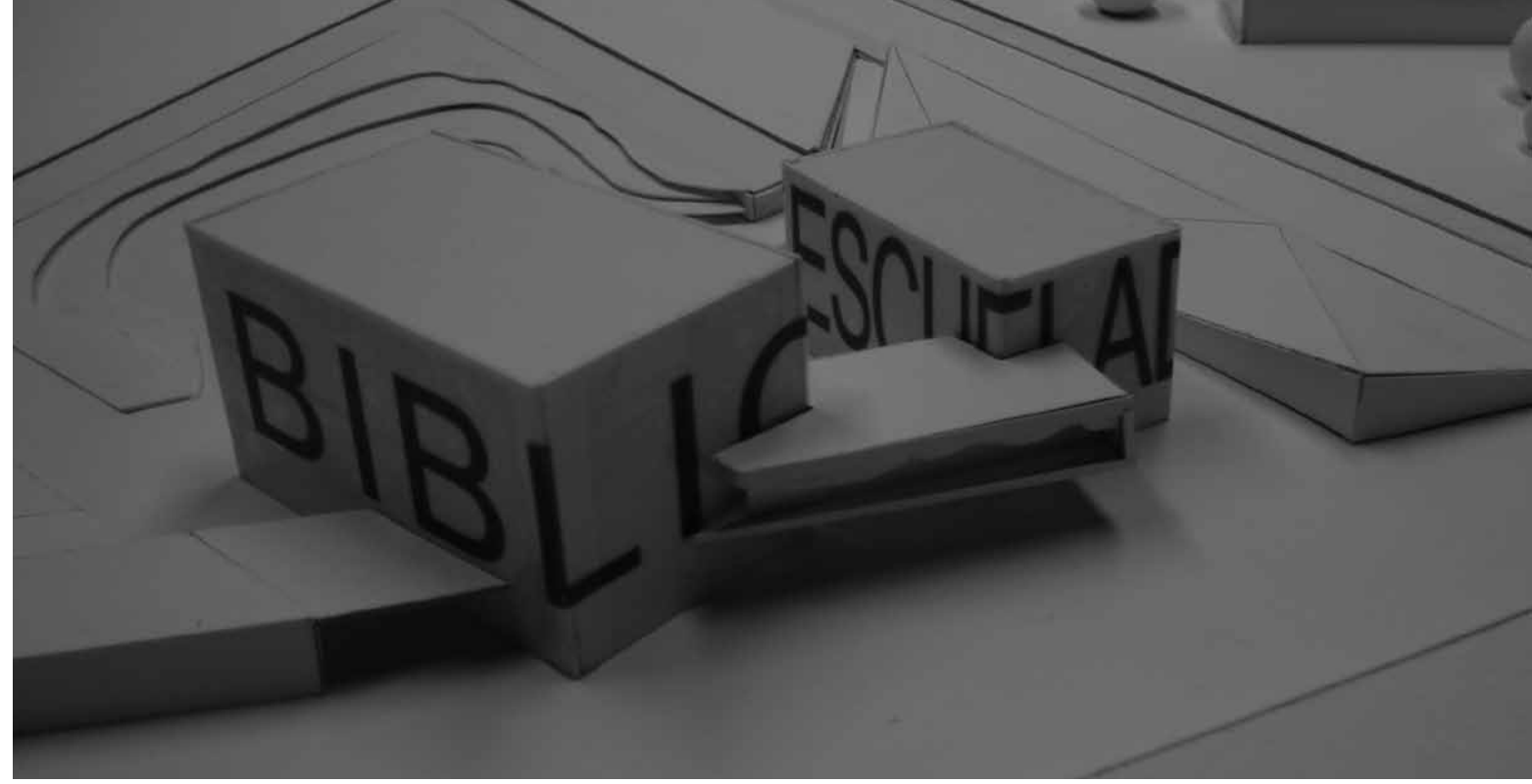
Dicho proyecto responde a la aplicación de los principios enunciados y analizados en este capítulo en relación a las necesidades de la Ciudad de Buenos Aires y el Área Metropolitana y es una de las posibles intervenciones a realizar en la Ciudad, respondiendo a un plan general de recuperación y desarrollo urbano.

El Parque + Biblioteca realizado en Trabajo Final de Carrera representaría entonces una de las posibles acciones a realizar para comenzar a implementar los principios analizados y adaptados para Buenos Aires.

El lugar de implantación presenta una fuerte presencia de espacios verdes públicos y privados, despojado de líneas concretas de planificación y desarrollo.

En torno a la masa edificada relativamente uniforme de los barrios, en relación a la media y baja densidad de ocupación del terreno se encuentra un área verde que resulta el segundo espacio verde más grande de la Ciudad de Buenos Aires; teniendo una gran presencia a nivel barrial y a macro escala para la ciudad.

A su vez, el barrio de emplazamiento del proyecto no presenta un referente icónico, esta es la principal premisa de donde se parte. La biblioteca debe ser un elemento icónico que permita generar entre el ciudadano y el edificio un sentido de pertenencia, al barrio y a la ciudad, en diferentes escalas de aproximación.



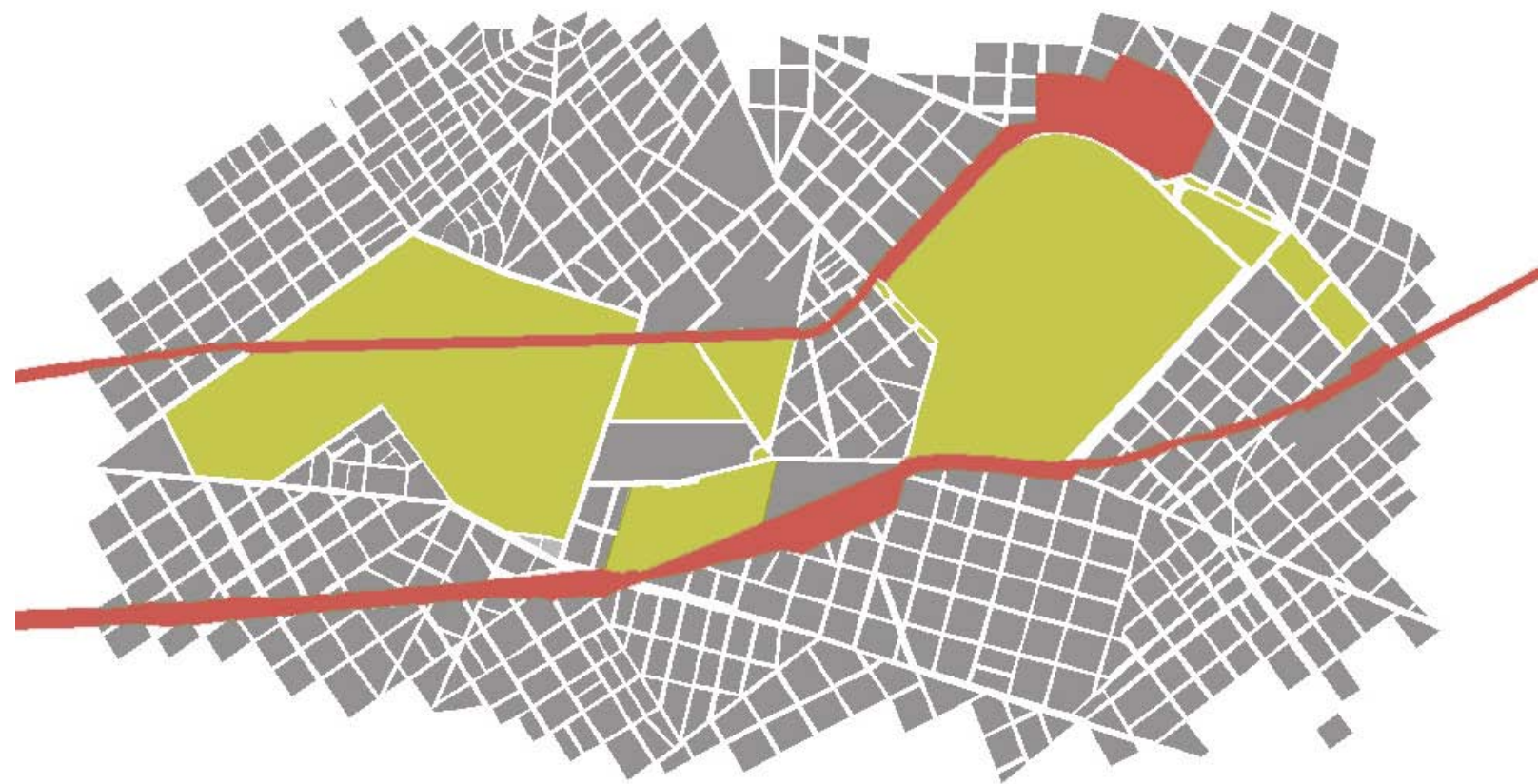




*contenuto in concreto tra due fasce urbane: i binari di due linee ferroviarie. Tali barriere stanno in qualche modo strutturando il verde esistente e l'intenzione del progetto è quella di fare in modo che il verde strutturato progettato per il Parco della Biblioteca penetri all'interno dell'edificio stesso, in modo che lo spazio pubblico aperto entri nello spazio pubblico chiuso ed entrambi coesistano integrando il proprio carattere iconico di spazio destinato al cittadino.*

Dicha iconicidad no solo debe responder al edificio de la Biblioteca, sino que también al espacio adyacente a la misma, generándose un gran parque público que resalte la característica de la zona en cuanto a la presencia de espacios verdes. La masa verde del área de proyecto pertenece a un sistema que se encuentra prácticamente contenido entre dos franjas urbanas: las vías del Ferrocarril; dichas barreras de alguna manera están estructurando el verde existente y es la intención del proyecto hacer que el verde estructurado proyectado para el Parque de la Biblioteca entre dentro del edificio de la misma, haciendo de alguna manera que el espacio público abierto ingrese al edificio que es un espacio público cerrado y ambos coexistan integrando su carácter icónico de espacio abierto al ciudadano.

El espacio verde en torno a la masa edificada y la presencia de las vías del ferrocarril.



Secondo le linee principali di bordo e le linee direzionali proprie del terreno in relazione ai limiti del verde esistente e i binari della ferrovia, si divide il terreno di progetto in due grandi aree.

In un primo settore attraverso la sovrapposizione di una trama cominciano a generarsi dislivelli nella topografia, pieghe del terreno che permettono e negano il passaggio, conducendoci verso un grande atrio dove si trovano la Biblioteca e la Scuola di Musica e le funzioni a loro annesse.

Nel secondo settore si evidenzia una topografia più naturale, non esistono terrapieni né pieghe, il terreno è piano e la trama sovrapposta solo organizza le vie di circolazione pero non si generano mai settori non transitabili.

L'idea di progetto nasce dall'intenzione di generare una marea verde che inondi progressivamente i diversi spazi.

La marea cela nella sua essenza una struttura particolare, determinata da orari specifici e a sua volta un movimento, un'andata e ritorno.

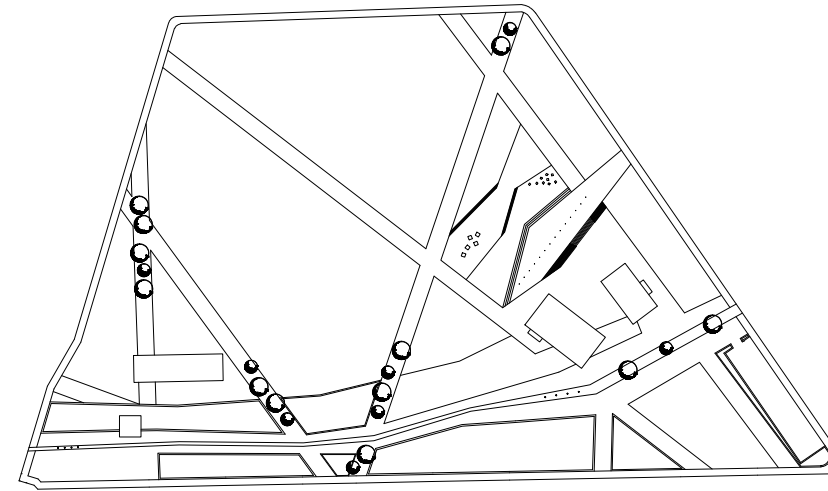
E' ripetitiva e sistematica, l'acqua sale e scende secondo l'orario e contemporaneamente disegna linee flessibili sulla sabbia. L'intenzione è adottare queste linee strutturandole con il movimento sistematico della marea; da ciò nasce l'idea dei terrapieni, con bordi rettilinei che definiscono dei luoghi. Inoltre l'acqua avanza sul terreno nello stesso modo in cui lo spazio pubblico avanza sull'edificio e s'integra con lui.

Questa marea va strutturandosi nel primo settore a modo di terrapieni, entra nell'edificio della biblioteca ed è il nesso (ponte) tra i due volumi che conformano la biblioteca e la scuola di musica: lo spazio pubblico invade l'interno e consolida la connessione delle funzioni.

Con las líneas principales de bordes y las direccionales propias del terreno en relación a los límites del verde existente y las vías del ferrocarril se divide al terreno de proyecto en dos grandes áreas.

En un primer sector a través de una trama comienzan a generarse desniveles en la topografía, pliegues de la tierra que permiten y niegan el paso, llevándonos hacia donde se abre un gran atrio sobre el cual se encuentra la Biblioteca y la Escuela de Música y sus funciones anexas.

En el segundo sector se evidencia una topografía más natural, no existen taludes ni pliegues, el terreno es llano y la trama superpuesta sólo organiza las vías de circulación pero nunca se generan sectores intransitables.



La idea de partido nace de la intención de generar una marea verde que va inundando los distintos espacios.

La marea esconde en su esencia una estructura particular, determinada por horarios específicos y a su vez un movimiento, un ir y venir. Es repetitiva y sistemática, el agua sube y baja de acuerdo al horario y al mismo tiempo dibuja líneas flexibles sobre la arena. La intención es de adoptar estas líneas estructurandolas con el movimiento sistematico de la marea, de aquí surge la idea de taludes, con bordes rectilíneos que determinan lugares. A su vez, el agua avanza sobre el terreno de la misma manera que el espacio público avanza sobre el edificio y se integra a él.

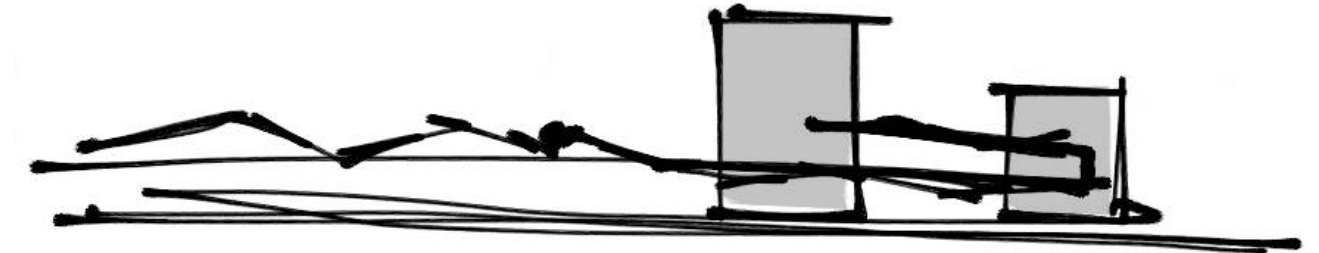
Esta marea se va estructurado en el primer sector a modo de taludes e ingresa al edificio de la Biblioteca y es el nexo (puente) entre ambos volúmenes que conforman la Biblioteca y la Escuela de Música: el espacio público invade el interior y consolida la conexión entre las funciones.

Il verde pianeggiante adiacente alla Biblioteca invece si contrappone alla strutturazione dello spazio descritto in precedenza, offrendo al quartiere uno spazio pubblico flessibile, che ha la capacità di adattarsi alle necessità dei cittadini e permettere una diversità d'uso.

Il progetto cerca da un lato di consolidare uno dei corridoi verdi proposti per la città, conferendogli carattere e lavorando su un settore d'appoggio della seconda intenzione: un grande elemento di carattere pubblico, come lo è una Biblioteca, che nel quartiere sia un punto fermo per la popolazione. Generare per un'area degradata e dismessa un edificio che rivitalizzi il quartiere nella sua totalità, aumenti il flusso di gente e consolidi uno spazio d'uso di qualità.

Seguendo i principi enunciati anteriormente per la città di Buenos Aires e l'Área Metropolitana, questo progetto cerca di stimolare lo sviluppo del quartiere attraverso l'inserzione di un edificio di carattere pubblico e il consolidamento degli spazi verdi adiacenti, conferendo carattere all'area e proponendo una funzione specifica utile a rivalorizzare il quartiere.

Questo non solo offre un elemento iconico su cui costruire un senso di appartenenza per i cittadini e d'identificazione con il quartiere e la città, ma stimola anche le piccole economie della zona, rendendo fattibile poi un possibile investimento in mezzi di trasporto e consolidando un nucleo all'interno della nuova città policentrica.



Además el verde llano adyacente a la Biblioteca se contrapone a la estructuración del espacio anterior brindando al barrio un espacio público flexible que se puede ir adaptando a las necesidades de los ciudadanos y permite la diversidad de usos. El proyecto busca por un lado la consolidación de uno de los corredores verdes planteados para la ciudad, dándole carácter y trabajando sobre un sector de apoyo de la segunda intención: un gran elemento de carácter público, como lo es una Biblioteca, que sea para el barrio un elemento de anclaje para la población. Generar para un área degradada y en desuso un edificio que revitalize el barrio en su totalidad, aumente el flujo de gente y consolide un espacio de uso de calidad. Siguiendo los principios enunciados anteriormente para la Ciudad de Buenos Aires y el Área Metropolitana, este proyecto busca impulsar el desarrollo del barrio a través de la inserción de un edificio de carácter público y de la consolidación de los espacios verdes adyacentes dándole carácter al área y una función específica que sirva para revalorizar el barrio.

Esto no sólo brinda un elemento icónico sobre el cual se construye el sentido de pertenencia por parte de los ciudadanos y de identificación con el barrio y la ciudad, sino que también impulsa a las economías pequeñas de la zona, factibilizando luego una posible inversión en medios de transporte y consolidando un núcleo dentro de la nueva ciudad policéntrica.

Reestructurar el gobierno  
metropolitano

Construir la ciudad sobre la  
ciudad

Completar la red de  
transportes de la metrópolis

Crear una metrópoli  
policéntrica

Construir comunidades  
equilibradas

Reequilibrar la economía  
regional

Atravesar las barreras físicas  
de la ciudad

Integrar la naturaleza a la  
metrópoli por una red de  
espacios abiertos

Reducir el impacto  
ecológico

Invertir en diseño de  
calidad y una estrategia de  
intervención



Elemento icónico. Referencia barrial. Generador de pertenencia

Corredor Verde. Intervención integrante de un sistema de espacios verdes

Consolidación de espacio público

Equipamiento de borde. Vías del Ferrocarril

Refuncionalización de un área en desuso

Inserción urbana. Rehabilitación del barrio

Activación económica local

Activación social

Núcleo con actividades características. Polo editorial + Arte + Universidad

Núcleo, carácter policéntrico. Sistema de núcleos con actividades diversas que los caracterizan

Transporte. Posibilita y rentabiliza futuras inversiones. Sistema de Red Circunferencial / transversal de transporte público

Flexibilidad de usos. Espacio público

Promoción del uso de la bicicleta y la marcha a pie

Ristrutturare il governo  
metropolitano

Costruire la città  
sopra la città

Completare la rete di trasporti  
della metropoli

Creare una metropoli  
policentrica

Costruire comunità  
equilibrate

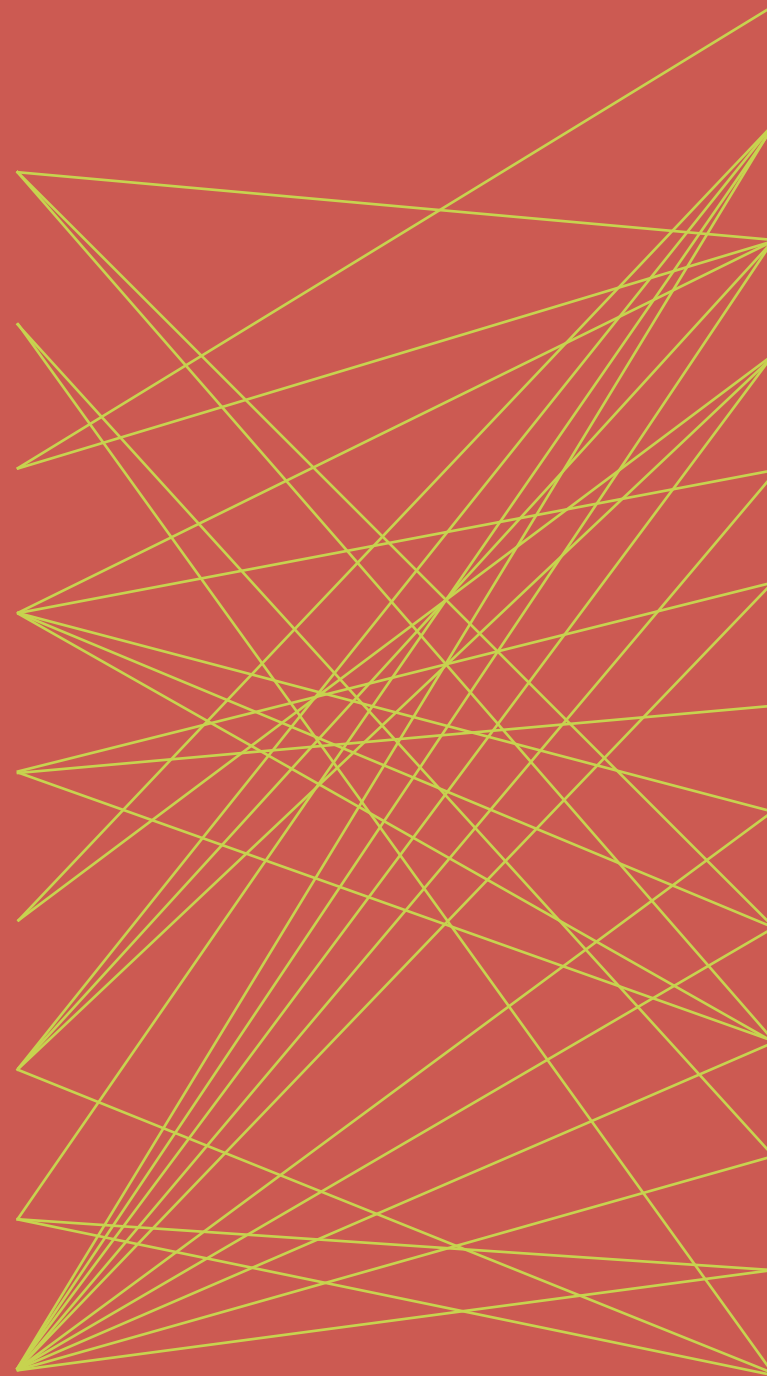
Riequilibrare l'economia  
regionale

Superare le barriere fisiche  
della città

Integrare la natura alla  
metropoli attraverso una rete  
di spazi aperti

Ridurre l'impatto  
ecologico

Investire in progetto di  
qualità e in una strategia di  
intervento.



Elemento iconico. Riferimento per il quartiere. Generatore di appartenenza

Corridoio Verde. Intervento che integra un sistema di spazi verdi

Consolidamento dello spazio pubblico

Attrezzatura dei bordi. Binari della ferrovia

Rifunionalizzazione di un'area dismessa

Inserzione urbana. Recupero del quartiere

Attivazione economica locale

Attivazione sociale

ucleo con attività caratteristiche. Polo editoriale + Arte + Università

Nucleo, carattere policentrico. Sistema di nuclei con attività differenti che li caratterizzano

Trasporto. Rende possibili e redditizi futuri investimenti. Sistema di Rete Circonferenziale / trasversale di trasporto pubblico

Flessibilità di usi. Spazio pubblico

Diffusione dell'uso della bicicletta e del camminare



*Il circuito che si genera a partire da questo intervento non solo comprende aspetti urbanistici del quartiere, ma offre anche un'area di possibile investimento pubblico e privato, rivitalizza la funzione sociale, coniuga uno spazio pubblico per la città che appartiene ad un possibile corridoio verde e rende produttiva, una volta realizzato il progetto, la possibile generazione di altri nodi simili con funzioni diverse, attraverso cui si vadano qualificando spazi della città che non hanno carattere o funzioni e usi specifici che lo caratterizzino.*

*Si presenta a seguire il progetto realizzato per la Tesi di Laurea.*

El circuito que se genera a partir de esta intervención no solo abarca aspectos urbanísticos del barrio, sino también brinda un área de posible inversión pública y privada, revitaliza la función social, conjuga un espacio público para la ciudad perteneciente a un posible corredor verde y rentabiliza una vez consolidado el proyecto, la posible generación de otros nodos similares con funciones diversas y que a través de ellas se vayan calificando espacios de la ciudad que carecen de carácter o funciones y usos específicos que los caractericen.

Se presenta a continuación el proyecto realizado para Trabajo Final de Carrera.

> VER: CARPETA TECNICA







**“Si uno no cambia no evoluciona y termina por dejar de pensar”**

Rem Koolhaas.

## CONCLUSION

El mundo actual ha colocado en primer plano a la ciudad, donde la ‘estabilidad’ que esta generaba en el Siglo pasado fue reemplazada por la idea de un continuo movimiento, de un cambio constante.

Mientras que en el Siglo XIX la idea de la casa estaba consolidada como elemento fundante de la vida civil, en el Siglo XX el habitar del hombre, lejos de estar concentrado en un lugar específico, se basa fundamentalmente en la compenetración de lo interno y lo externo; en cierto punto incluso recuperando la idea renacentista de la ciudad como el centro de un mundo construido por el hombre para desafiar a lo divino; donde el rascacielos sustituye a la catedral y el Shopping mall a la plaza pública.

A simple vista las ciudades-globales contemporáneas están regidas pura y exclusivamente por las leyes del mercado. Con la globalización, la comunicación, la tecnología, los medios de información, etc. pasamos de la metrópolis a la megalópolis, definida por Lewis Mumford como ‘una aglomeración informe, enferma de gigantismo, congestión, degradación, supresión de la naturaleza y vaciamiento del ambiente’.

Pareciera además, que la ciudad contemporánea ha dejado de estar instalada en un territorio, para ser un lugar despojado de particularidades y que podría, en definitiva, estar situado en cualquier parte. Esto incluso puede resultar un tanto contradictorio, en nuestro vocabulario político, “territorio” y “pueblo” están designados con la misma palabra (demos), entonces ¿cómo es posible que el mundo actual nos lleve a pensar que pueden vivir separados uno del otro, por un lado la ciudad-territorio y por el otro los flujos de población que la atraviesan y solamente en parte la habitan, no identificándose completamente con ella?

Pero la realidad es que no solo lo que muta es la ciudad, el territorio y su espacio consolidado y construido, sino que también lo hace la población, su modo de vivir y de interactuar entre ellos y con los distintos elementos tangibles e intangibles que conforman la ciudad.

Por esta razón, hablo de mutación; como la idea de un cambio no únicamente de forma, sino que se genera por una modificación que comienza desde adentro, desde los genes, y produce así el cambio de morfología. El mundo

*Il mondo attuale ha posto in primo piano la città, nella quale la “stabilità” che essa generava nel secolo scorso è stata sostituita dall’idea di un movimento continuo, di un cambio costante. Mentre nel XIX secolo era consolidata l’idea della casa come elemento fondante della vita civile, nel XX secolo l’abitare dell’uomo, invece di concentrarsi in un luogo specifico, si basa fundamentalmente nella compenetrazione dell’internò e l’esterno; in qualche modo persino recuperando l’idea rinascimentale della città come centro di un mondo costruito dall’uomo per sfidare il divino; dove il grattacielo sostituisce la cattedrale e il Centro Commerciale sostituisce la piazza pubblica.*

*Apparentemente le città-globali contemporanee sono governate esclusivamente dalle leggi del mercato. Con la globalizzazione, la comunicazione, la tecnologia, i mezzi d’informazione, ecc. siamo passati dalla metropoli alla megalopoli, definita da Lewis Mumford come “un agglomerato informe, malato di gigantismo, congestione, degrado, soppressione della natura e svuotamento dell’ambiente”. Sembrerebbe inoltre che la città contemporanea ha smesso di insediarsi in un territorio per diventare un luogo spoglio di particolarità e che potrebbe, in definitiva, situarsi in qualsiasi parte. Ciò può risultare persino un po’ contraddittorio: nel*

*nostro vocabolario politico, “territorio” e “popolo” sono designati con la stessa parola (demos), com’è possibile quindi che il mondo attuale ci porti a pensare che possano vivere separati uno dall’altro, da un lato la città-territorio e dall’altro i flussi di popolazione che la attraversano e la abitano solo in parte, non identificandosi completamente? La realtà è che non solo ciò che cambia è la città, il territorio e il suo spazio consolidato e costruito, ma lo fa anche la popolazione, il suo modo di vivere e di interagire tra loro e con i diversi elementi tangibili e intangibili che conformano la città. Per questo parlo di mutazione; come l’idea di un cambiamento non solo di forma ma generato da una*



cambia, sus ciudades, sus habitantes, sus modos de habitar y de pensar.

En los últimos años, el escenario se ha ido modificando a pasos agigantados y ha demostrado en algunos aspectos la falta de adaptabilidad del hombre y de las estructuras de las ciudades. Lewis Mumford plantea un panorama que esta muy lejos de ser el mundo en el cual queremos vivir. La ciudad en los últimos años se transformo en un lugar temido y gris; donde la vida pública ciudadana y los logros culturales han sido aplastados por el mercado financiero e inmobiliario. Pero a su vez, contradictoriamente, la mayor parte de la población mundial habita en las ciudades.

La necesidad de crecimiento rápido que experimentaron los territorios urbanos y el hecho de que hoy ya no podamos hablar de una ciudad en particular, sino que estas mismas han ido extendiendo sus límites para consolidar grandes áreas pobladas con influencia a nivel mundial, son la verdadera causa de que se plantee hoy en día la necesidad de una nueva mirada hacia la ciudad.

Thomas Struth dice en una entrevista “Ah! Las ciudades! Alguna vez fundadas como postas comerciales sobre la orilla del río como puertos y fortalezas. Las ciudades continúan siendo estimulantes conglomerados de información y posibilidades, no obstante, la vida en ellas se ha vuelto cada

vez mas difícil. La dependencia del automóvil como medio de transporte individual domina la calidad del espacio de una manera destructiva e insoportable. Es sorprendente que la idea de utopia urbana (que surgió a comienzos del Siglo XX y prometía ocio y felicidad en un medioambiente de edificios de departamentos a gran escala conectados por superautopistas de muchos pisos) no haya sido reciclada o revisada en nuestra era de conciencia iconológica. Las ciudades de todo el mundo han ignorado el inminente colapso de sus estructuras debido a la codicia, la brutalidad y la incompetencia de ciertos emprendedores de bienes raíces que, con alarmante frecuencia destruyen importante sitios históricos y, en líneas generales, aniquilan la escala humana en el medioambiente urbano. Los políticos y los planificadores urbanos casi siempre fracasan a la hora de controlar los intereses del sector privado y tener una visión del futuro de sus ciudades.” De esta manera, en esta investigación se busca no solo analizar y entender el devenir de la situación actual, sino también buscar aquellas acciones que en los últimos años han encontrado nuevas respuestas que se anteponen al abismo de los territorios que habitamos. Incorporando los conceptos de sustentabilidad y respeto medioambiental y entendiendo la mutación urbana y el cambio social, político y económico que se ha ido generando en el

hábitat del hombre, esta tesis culmina con el análisis concreto de un caso que permite entender que el mundo aún esta en condiciones de resolver los errores pasados y de recuperar el tiempo perdido a la hora del planeamiento urbano y la puesta en marcha de acciones que respeten al hombre y lo acerquen nuevamente al territorio en el que habita.

Como ya he dicho, la ciudad actual ha crecido y excedido sus propios límites. Esto nos lleva a la necesidad de reconfigurar sus fronteras y plantearnos la necesidad de conjugar nuestras miradas entre el territorio político de la ciudad y el espacio urbano generado a su alrededor.

El área metropolitana de la ciudad y el centro no pueden ser analizados como elementos autónomos. Los mismos resultan organismos dependientes e interrelacionados de forma tal que debiéramos lograr una cohesión conjunta entre ambos. Entender que las debilidades del otro son un desafío en común y que las fortalezas de uno no solo pueden beneficiarnos a nosotros mismos sino también a nuestros vecinos es fundamental a la hora de pensar en esta conjunción.

Luego de comprender el panorama mundial y la evolución que están teniendo las ciudades, este último capítulo analiza la factibilidad de un plan elaborado por Richard Rogers para generar el desarrollo sustentable de la metrópoli parisina, construir la nueva ciudad sobre la vieja

ciudad, entendiendo sus problemas, sus necesidades y sus potencialidades. Para ello debemos tener primero un modelo, una idea, una aspiración de forma tal que las distintas acciones que realicemos respondan siempre a una intención mayor.

Debemos entender a la ciudad como una red de acciones e intervenciones que se superponen una y otra vez. Dichas acciones no pueden ser concebidas como autónomas, sino que por el contrario, poder ver a la ciudad y a sus planes de desarrollo como una serie de elementos que no resultan compartimentos estancos, es el principal cambio que debemos gestionar para lograr un desarrollo eficaz de nuestras ciudades y del ambiente donde se desenvuelve nuestra civilización.

Cada uno de los elementos de la ciudad se relaciona en distintas escalas de aproximación, con la totalidad de las intervenciones realizadas y una da sentido a la otra; logrando en su conjunto una cohesión y una coherencia que permite llegar a un ambiente sustentable, mas allá de los estándares medio ambientales, sino generar un lugar donde el desarrollo de la civilización sea el principal leitmotiv.

Se expone tambien el Proyecto de Parque + Biblioteca realizado en Trabajo Final de Carrera como ejemplo de una posible intervención perteneciente a un plan de desarrollo

*modificazione che comincia dall'interno, genetica, e produce così un cambio morfologico. Il mondo cambia, le sue città, i loro abitanti, i loro modi di abitare e di pensare.*

*Negli ultimi anni lo scenario si è modificato a passi da gigante e ha mostrato per certi aspetti la mancanza di adattabilità dell'uomo e delle strutture delle città.*

*Lewis Mumford prospetta un panorama che è molto lontano dal mondo nel quale vogliamo vivere. La città negli ultimi anni si è trasformata in un luogo spaventoso e grigio; dove la vita pubblica cittadina e le conquiste culturali sono state annientate dal mercato finanziario e immobiliare. Allo stesso tempo però, contraddittoriamente, la maggior parte*

*della popolazione mondiale vive nelle città.*

*La necessità di una crescita rapida sperimentata dai territori urbani e il fatto che oggi non possiamo più parlare di una città in particolare, ma che le città hanno esteso i loro limiti per consolidare grandi aree popolate con influenza a livello mondiale, è la vera causa per cui oggi si propone la necessità di uno sguardo nuovo rispetto alla città.*

*Thomas Struth afferma in un'intervista: "Ah! Le città! Un tempo fondate come postazioni commerciali sulle sponde del fiume, come porti e fortezze. Le città continuano a essere stimolanti agglomerati d'informazione e possibilità; nonostante ciò la vita nelle città è diventata sempre più*

*difficile. La dipendenza dall'automobile come mezzo di trasporto individuale domina la qualità dello spazio in modo distruttivo e insopportabile. E' sorprendente che l'idea di utopia urbana (sorta agli inizi del XX secolo con la promessa di ozio e felicità in un ambiente di edifici di appartamenti a grande scala collegati da superautostrade a vari livelli) non sia stata riciclata o aggiornata nella nostra era di coscienza iconologica. Le città di tutto il mondo hanno ignorato l'imminente collasso delle proprie strutture dovuto alla cupidigia, la brutalità e l'incompetenza di certi imprenditori immobiliari che con allarmante frequenza distruggono importanti luoghi storici e, in linea generale, annientano la*

*scala umana nell'ambiente urbano. I politici e gli urbanisti quasi sempre falliscono nel tentativo di controllare gli interessi del settore privato e nella loro visione del futuro delle città.”. Per questo in questo lavoro di ricerca si cerca non solo di analizzare e capire il divenire della situazione attuale ma anche di individuare quelle azioni che negli ultimi anni hanno trovato nuove risposte che si antepongono all'abisso dei territori che abitiamo.*

*Incorporando il concetto di sostenibilità e rispetto dell'ambiente e comprendendo la mutazione urbana e il cambiamento sociale, politico ed economico generatosi nell'habitat dell'uomo, questo lavoro di tesi culmina con*

*l'analisi di un caso concreto che permette di comprendere come il mondo ha ancora la possibilità di risolvere gli errori del passato, recuperare il tempo perso nella pianificazione urbanistica e avviare azioni nel rispetto dell'uomo che lo avvicini di nuovo al territorio in cui abita.*

*Come ho già detto, la città attuale è cresciuta e ha superato i propri limiti. Questo fatto comporta la necessità di riconfigurare le sue frontiere e prospettare la necessità di coniugare le nostre visioni tra il territorio politico della città e lo spazio urbano generato all'intorno.*

*L'area metropolitana della città e il centro non possono essere analizzati come elementi autonomi. Essi appaiono*

*come organismi dipendenti e interconnessi in modo tale da poter creare una coesione congiunta tra di loro.*

*Capire che le debolezze dell'altro sono una sfida comune e che i punti di forza di ciascuno non solo possono beneficiare noi stessi ma anche i nostri vicini è fondamentale nel momento di pensare in questa congiunzione.*

*Dopo aver compreso il panorama mondiale e l'evoluzione in atto nelle città, quest'ultimo capitolo analizza la fattibilità di un piano elaborato da Richard Rogers per generare lo sviluppo sostenibile della metropoli parigina, costruire la nuova città sopra la vecchia, comprendendone i problemi, le necessità e le potenzialità. Per questo dobbiamo possedere*



general para la Ciudad de Buenos Aires y para ejemplificar de que manera funcionan los principios analizados en el capítulo. La interacción entre las acciones y la cohesión entre las distintas intervenciones en relación a la globalidad de los principios y la idea de Ciudad.

Sentirnos vivos dentro de nuestra ciudad, hacer uso de sus espacios, relacionarnos con el resto de los habitantes.

Inundar las calles de verde, de ciudadanos; promover la marcha a pie, hacer de nuestra ciudad una ciudad linda, sentirnos orgullosos de pertenecer, de formar parte.

Lograr que el territorio que habitamos sea identificable, podamos sentirnos parte de él. Ese es nuestro desafío a futuro, hacer que las ciudades-globales de este mundo dejen de estar situadas en ninguna parte.



*innanzitutto un modello, un'idea, un'aspirazione in modo tale che le diverse azioni che si realizzino rispondano sempre a un'intenzione superiore.*

*Dobbiamo comprendere la città come una rete di azioni e interventi che si sovrappongono in forma successiva. Tali azioni non possono essere concepite come autonome, ma al contrario il cambio principale che dobbiamo gestire per ottenere uno sviluppo efficace delle nostre città e dell'ambiente in cui si sviluppa la nostra civiltà è quello di vedere la città e i suoi piani di sviluppo come una serie di elementi che non siano compartimenti stagni.*

*Ciascuno degli elementi della città si connette in diverse*

*scale di approssimazione con la totalità degli interventi realizzati e uno dà significato all'altro, ottenendo nel suo insieme una coesione e una coerenza che permette di ottenere un ambiente sostenibile, al di là degli standard ambientali, generando invece un luogo dove lo sviluppo della civiltà sia il principale tema ricorrente.*

*Si espone inoltre il Progetto di Parco + Biblioteca realizzato per la Tesi di Laurea come esempio di un possibile intervento appartenente a un piano di sviluppo generale per la Città di Buenos Aires e per esemplificare in che modo funzionano i principi analizzati nel capitolo.*

*L'interazione tra gli interventi e la coesione tra le diverse*

*azioni in relazione alla globalità dei principi e l'idea di Città. Sentirci vivi dentro la nostra città, utilizzare i suoi spazi, metterci in relazione con il resto dei suoi abitanti.*

*Inondare le strade di verde, di cittadini; promuovere la passeggiata, fare della nostra città una bella città, sentirci orgogliosi di appartenere, di far parte.*

*Riuscire a fare in modo che il territorio che abitiamo sia identificabile, che possiamo sentirci parte di lui. Questo è la nostra sfida a futuro, fare in modo che le città globali di questo mondo smettano di situarsi da nessuna parte.*











NINGUNA  
PARTE



## Bibliografía

### CAPITULO 1

THE URBAN AGE, by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society. The Endless City. Londres, Phaidon. 2007.

THE URBAN AGE, by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society. Living in the Endless City. Londres, Phaidon. 2011.

KOOLHAAS, Rem. BOERI, Stefano. KWINTER, Sanford. TAZY, Nadia. OBRIST, Hans Ulrich. Mutaciones. Barcelona, Actar. Bordeaux, arc en reve, centre d'architecture.

VERB. ARCHITECTURE BOOGAZINE. Crisis. Barcelona, Actar. New York, Actar. 2008.

VERB. ARCHITECTURE BOOGAZINE. Conection. Barcelona, Actar. 2004.

### CAPITULO 2

AS. ARCHITECTURE-STUDIO. La Ville Ecologique. Bruselas, Archives d'Architecture Moderne. 2009.

ROGERS, Richard. GUMUCHDJIAN, Philip. Ciudades Para un Pequeño Planeta. 1 edición. Barcelona, Gustavo Gilli. 2008.

TONUCCHI, Francesco. La Ciudad de los Niños. 1 edición. Buenos Aires, Editorial Losada S.A. 1996.

### CAPITULO 3

AMC. Le Grand Pari(s). Consultation internationale sur l'avenir de la metropole parisienne. Paris, AMC Le Moniteur Architecture.



Compromiso Buenos Aires 2020 (<http://www.buenosaires2020.gob.ar/>)

CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL. Plan Urbano Ambiental. 2006. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

#### BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTARIA:

KOOLHAAS, Rem. Delirio de Nueva York. 1 edición. Barcelona, Gustavo Gilli. 2010.

KOOLHAAS, Rem. Espacio Basura. 1 edición. Barcelona, Gustavo Gilli. 2008.

NLA. Turning The Tide. Regenerating London's Thames Gateway. 2006

GURSKY, Andreas. HOFER, Candida. HUTTE, Axel. RUFF, Thomas. STRUTH, Thomas. Espacios Urbanos (Catalogo de exposicion). Fundacion Proa. 2009.

Rotterdam Urban Vision. Rotterdam, Gemmente Rotterdam. 2008.

Revista Plot n° 2. Diciembre 2010.

BLOOMER, Kent C. MOORE, Charles W. Cuerpo, Memoria y Arquitectura. H Blume Ediciones.

LYNCH, Kevin. La Imagen de la Ciudad. Buenos Aires, Ediciones Infinito. 1970.

LE CORBURISE. Como Concebir el Urbanismo. Buenos Aires, Infinito. 2006.

BARDET, Gaston. El Urbanismo. Argentina, Editorial Universitaria de Buenos Aires. 1959.

PELLI, Cesar. Observaciones sobre la arquitectura. Argentina, Ediciones Infinito. 2000.

DIEZ, Fernando E. Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones urbanas. Buenos Aires, Editorial Fundacion Universidad de Belgrano. 1996.

FRAMPTON, Kenneth. Reflexiones sobre la autonomia de la arquitectura: una critica de la produccion contemporanea. Revista Criterios. La Havana, n 31. Enero – Junio 2006. Pp. 259-267.

RUIZ DE LA PRESA, Javier. El problema filosofico de la arquitectura contemporanea.

SOLÀ MORALES, Ignasi de. Diferencias. Topografía de la arquitectura contemporánea. Barcelona, Gustavo Gilli.

SOLÀ MORALES, Ignasi de. Territorios. Barcelona, Gustavo Gilli. 2002.

ZAERA – POLO, Alejandro. Un mundo lleno de agujeros. Revista El Croquis. Numero 88 – 89. 1998.

MONTANER, Josep Maria. Las formas del siglo XX. Barcelona, Gustavo Gilli. 2002.

JARAUTA, Francisco. Construir la ciudad generica.

VALERY, Paul. La obra de arte en la epoca de su reproductibilidad tecnica. Madrid, Ed. Taurus. 1973.

HEIDEGGER, Martin. Construir, habitar, pensar. Texto expuesto por primera vez en Darmstadt, 1951.

BRAYER, Marie-Ange. Despues de la arquitectura, ambientes maquinicos. 2008.

DE SIMONE, Liliانا. Arquitectura como producto cultural de consumo: produccion arquitectonica en el post-capitalismo y su relacion con construccion de identidad.

BACHELARD, G. Dialectica de lo de dentro y de lo de fuera. Capitulo IX de 'La Poetica del Espacio'. Ed. Fondo de Cultura Economica.

#### Internet:

- Wikipedia  
<http://www.wikipedia.com>
- Wikiarquitectura  
<http://www.wikiarquitectura.com>
- ArchDaily  
<http://www.archdaily.com>
- PlataformaArquitectura  
<http://www.plataformaarquitectura.cl>
- The Urban Age  
<http://www.urban-age.net>
- Global Urban Observatory  
<http://www.unhabitat.org>
- Plan: B  
<http://www.planbarquitectura.com>
- Guggenheim Bilbao  
<http://www.guggenheim-bilbao.es>
- Centre Pompidou  
<http://www.centrepompidou.fr>
- Snohetta  
<http://www.snoarc.no>
- Richard Rogers  
<http://www.richardrogers.co.uk>
- Renzo Piano

<http://www.rpbw.com>

- Jean Nouvel

<http://www.jeannouvel.com>

- Musee du Quai Branly

<http://www.quaibrantly.fr>

- AS (architecture-Studio)

<http://www.architecture-studio.fr>

- BBCmundo

<http://www.bbcmundo.co.uk.mundo>

- INDEC

<http://www.indec.mecon.ar>

- Mapa Ambiental de Buenos Aires.

<http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

<http://www.buenosaires.gov.ar>

- Mapa Buenos Aires.

<http://www.mapa.buenosaires.gov.ar>

- Sitio oficial Provincia de Buenos Aires.

<http://www.gba.gov.ar>

- Mapa Interactivo de la Provincia de Buenos Aires.

<http://www.gba.gov.ar/mapas/provincia.html>

- Plan Urbano Ambiental

[http://www.buenosaires.gov.ar/areas/planeamiento\\_obras/copua/plan\\_urbano\\_ambiental.php](http://www.buenosaires.gov.ar/areas/planeamiento_obras/copua/plan_urbano_ambiental.php)

- Compromiso Buenos Aires 2020

<http://www.buenosaires2020.gov.ar>

#### BIBLIOGRAFIA FILMICA:

- Baraka. Director: Ron Fricke. Estados Unidos. 1992.
- Inside Job. Director: Charles Ferguson. Estados Unidos. 2010.



## **Bibliografia**

### **CAPITOLO 1**

*THE URBAN AGE*, by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society. *The Endless City*. Londra, Phaidon. 2007.

*THE URBAN AGE*, by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society. *Living in the Endless City*. Londra, Phaidon. 2011.

KOOLHAAS, Rem. BOERI, Stefano. KWINTER, Sanford. TAZY, Nadia. OBRIST, Hans Ulrich. *Mutazioni*. Barcellona, Actar. Bordeaux, arc en reve, centre d'architecture.

VERB. ARCHITECTURE BOOGAZINE. *Crisi*. Barcellona, Actar. New York, Actar. 2008.

VERB. ARCHITECTURE BOOGAZINE. *Conection*. Barcellona, Actar. 2004.

### **CAPITOLO 2**

AS. ARCHITECTURE-STUDIO. *La Ville Ecologique*. Bruxelles, Archives d'Architecture Moderne. 2009.

ROGERS, Richard. GUMUCHDJIAN, Philip. *Città per un Piccolo Pianeta*. 1° edizione. Barcellona, Gustavo Gilli. 2008.

TONUCCHI, Francesco. *La Città dei Bambini*. 1° edizione. Buenos Aires, Casa Editrice Losada S.A. 1996.

### **CAPITOLO 3**

AMC. *Le Grand Pari(s)*. Consultation internationale sur l'avenir de la metropole parisienne. Paris,

AMC Le Moniteur Architecture.

Compromiso Buenos Aires 2020 (<http://www.buenosaires2020.gob.ar/>)

COMMISSIONE DEL PIANO URBANO AMBIENTALE. Piano Urbano Ambientale. 2006. Governo della Città Autonoma di Buenos Aires.

#### BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTARE:

KOOLHAAS, Rem. *Delirio di New York*. 1° edizione. Barcellona, Gustavo Gili. 2010.

KOOLHAAS, Rem. *Spazio Spazzatura*. 1° edizione. Barcellona, Gustavo Gili. 2008.

NLA. *Turning The Tide. Regenerating London's Thames Gateway*. 2006

GURSKY, Andreas. HOFER, Candida. HUTTE, Axel. RUFF, Thomas. STRUTH, Thomas. *Spazi Urbani (Catalogo della mostra)*. Fondazione Proa. 2009.

*Rotterdam Urban Vision*. Rotterdam, Gemmente Rotterdam. 2008.

*Rivista Plot* n° 2. Dicembre 2010.

BLOOMER, Kent C. MOORE, Charles W. *Corpo, Memoria e Architettura*. H. Blume Edizioni.

LYNCH, Kevin. *L'Immagine della Città*. Buenos Aires, Edizioni Infinito. 1970.

LE CORBURISE. *Come concepire l'Urbanismo*. Buenos Aires, Infinito. 2006.

BARDET, Gaston. *L'Urbanismo*. Argentina, Editoriale Universitaria di Buenos Aires. 1959.

PELLI, Cesar. *Osservazioni sull'architettura*. Argentina, Edizioni Infinito. 2000.

DIEZ, Fernando E. *Buenos Aires e alcune costanti nelle trasformazioni urbane*. Buenos Aires, Editoriale Fondazione Università di Belgrano. 1996.

FRAMPTON, Kenneth. *Riflessioni sull'autonomia dell'architettura: una critica sulla produzione contemporanea*. *Rivista Criterios*. La Havana, n. 31. Gennaio – Giugno 2006. Pp. 259-267.

RUIZ DE LA PRESA, Javier. *Il problema filosofico dell'architettura contemporanea*.

SOLÀ MORALES, Ignasi de. *Differenze. Topografia dell'architettura contemporanea*. Barcellona, Gustavo Gili.

SOLÀ MORALES, Ignasi de. *Territori*. Barcellona, Gustavo Gili. 2002.

ZAERA – POLO, Alejandro. *Un mondo pieno di buchi*. *Rivista El Croquis*. Numero 88 – 89. 1998.

MONTANER, Josep Maria. *Le forme del XX secolo*. Barcellona, Gustavo Gili. 2002.

JARAUTA, Francisco. *Costruire la città generica*.

VALERY, Paul. *L'opera d'arte nell'epoca della sua riproducibilità tecnica*. Madrid, Ed. Taurus. 1973.

HEIDEGGER, Martin. *Costruire, abitare, pensare. Testo esposto per la prima volta a Darmstadt, 1951*.

BRAYER, Marie-Ange. *Dopo l'architettura, ambienti macchinici*. 2008.

DE SIMONE, Lilianna. *Architettura come prodotto culturale di consumo: produzione architettonica nel post-capitalismo e il suo rapporto con la costruzione d'identità*.

BACHELARD, G. *Dialettica dell'interno e dell'esterno*. CAPITOLO IX di 'La Poetica dello Spazio'. Casa Editrice: Fondo della Cultura Economica.

#### Internet:

- Wikipedia

<http://www.wikipedia.com>

- Wikiarquitectura

<http://www.wikiarquitectura.com>

- ArchDaily

<http://www.archdaily.com>

- Piattaforma Architettura

<http://www.plataformaarquitectura.cl>

- The Urban Age

<http://www.urban-age.net>

- Global Urban Observatory

<http://www.unhabitat.org>

- Plan: B

<http://www.planarquitectura.com>

- Guggenheim Bilbao

<http://www.guggenheim-bilbao.es>

- Centre Pompidou

<http://www.centrepompidou.fr>

- Snohetta

<http://www.snoarc.no>

- Richard Rogers

<http://www.richardrogers.co.uk>

- Renzo Piano

<http://www.rpbw.com>

- *Jean Nouvel*

<http://www.jeannouvel.com>

- *Musée du Quai Branly*

<http://www.quaibrantly.fr>

- *AS (architecture-Studio)*

<http://www.architecture-studio.fr>

- *BBCmundo*

<http://www.bbcmundo.co.uk.mundo>

- *INDEC*

<http://www.indec.mecon.ar>

- *Mappa Ambientale di Buenos Aires.*

<http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

- *Governo della Città di Buenos Aires.*

<http://www.buenosaires.gov.ar>

- *Piantina di Buenos Aires.*

<http://www.mapa.buenosaires.gov.ar>

- *Sito Ufficiale della Provincia di Buenos Aires.*

<http://www.gba.gov.ar>

- *Mappa Interattivo della Provincia di Buenos Aires.*

<http://www.gba.gov.ar/mapas/provincia.html>

- *Piano Urbano Ambientale*

[http://www.buenosaires.gov.ar/areas/planeamiento\\_obras/copua/plan\\_urbano\\_ambiental.php](http://www.buenosaires.gov.ar/areas/planeamiento_obras/copua/plan_urbano_ambiental.php)

- *Compromiso Buenos Aires 2020*

<http://www.buenosaires2020.gov.ar>

#### BIBLIOGRAFIA FILMICA:

- *Baraka. Regista: Ron Fricke. Stati Uniti. 1992.*
- *Inside Job. Regista: Charles Ferguson. Stati Uniti. 2010.*





# NINGUNA PARTE

E

EUGENIO ERAUSQUIN GULIAS



E

EUGENIO ERAUSQUIN GULIAS



