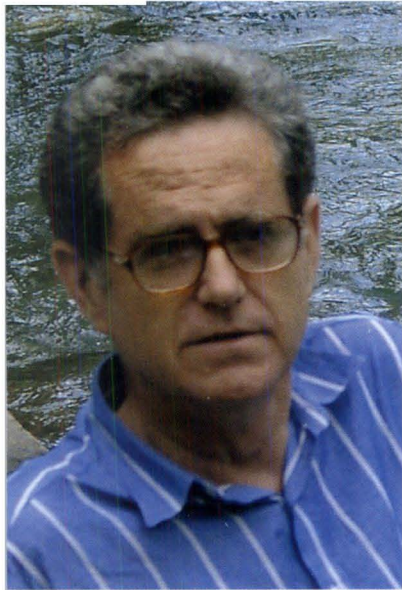


Urbanidad, centralidad y litoralidad



José Luis Ordóñez
Catedrático de Urbanística
Universidad de Granada

En las ciudades mediterráneas la centralidad urbana y el espacio del entorno portuario se identifican. En las ciudades de Las Palmas y Santa Cruz en las que se desarrolla este curso, como en cualquier ciudad insular importante, se observa también esta identidad si la centralidad se entiende extendida a lo largo del litoral por la fuerza de las relaciones que con él mantiene el resto del territorio y, más que de espacio portuario se ha de hablar de litoralidad; el borde del agua, en la ciudad insular, es la condición atractora de la centralidad. Es por esto que en esta ponencia se reflexiona sobre la centralidad desde esta particular atención a las transformaciones urbanístico-portuarias y del borde litoral.

Las áreas portuarias de las ciudades marítimas son objeto de renovada atención por parte de la planificación urbana desde los años 70 del siglo XX como consecuencia de muchos factores entre los que destacaríamos, a) los cambios tecnológicos y logísticos del transporte marítimo que han provocado la obsolescencia de muchas de las dársenas y de los muelles que hasta entonces habían sido altamente eficientes y cuya valoración central en el mercado del suelo como soporte de otros usos –comercial, oficinas, residencia...– es mucho más alta, b) la desacreditación de los procesos de planificación tecnocráticos, “top-down”, ligados a una zonificación rígida y a lógicas sectoriales y a la emergencia de mecanismos más participativos y valorativos de las condiciones de los lugares como es el caso de la contigüidad portuaria a los centros históricos y, c) la difusión internacional de experiencias de transformaciones portuarias que se acreditan capaces de revitalizar, con la introducción de nuevas actividades, los viejos recintos portuarios (notoriedad especial adquieren las intervenciones en San Francisco, Baltimore, Nueva York y Boston en USA, de Vancouver y Toronto en Canadá, de Londres, Rotterdam, Amsterdam y Dublín en Europa, Sidney en Australia, Hong Kong y Shangai en Asia, Buenos Aires, Rio de Janeiro y Montevideo en Suramérica), que son observadas con fascinación desde nuestras importantes mediterráneas como Barcelona, Génova, Marsella y Atenas entre otras. Tal cúmulo de experiencias desciende en cascada sobre prácticamente la totalidad de las ciudades marítimas de una cierta importancia y en España, hoy, en curso o realizados, hay proyectos importantes en esta línea, en Bilbao, Santander, Vigo, La Coruña, Huelva, Sevilla, Málaga, Alicante, Valencia, Tarragona, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria.

El tema de la relación ciudad/puerto, así, promueve publicaciones de libros y revistas, hace surgir asociaciones y foros de debate, discusiones ciudadanas y profesionales en las ciudades donde se proyectan tales transformaciones (en España fue notable a finales de los 80, aunque poco difundida, la oposición a la operación Port Vell en Barcelona, por parte de miles de ciudadanos, liderados por instituciones e intelectuales de altísima consideración), atrae fuertemente la atención política de alcaldes y partidos que ven en los proyectos portuarios, cuando menos, importantes ocasiones de protagonismo y de lucido y lucrativo reflejo de su gestión, de las autoridades portuarias que encuentran la oportunidad de sanear sus déficits de explotación y de financiar sus ampliaciones y modernizaciones portuarias a través de operaciones inmobiliarias,

Urbanity, Centrality and “Coastality”

In the Mediterranean cities the urban centrality and the space of the port environment are identified. In the cities of Las Palmas de Gran Canaria and Santa Cruz de Tenerife, where this course takes place, as in any other important insular city, we can observe that identity if the centrality is understood extended along the coast by the strength of the relationships that the rest of the territory has with it, and we should talk about “coastality” instead of talking about port space; the seashore is the condition which attracts centrality in the insular city. Therefore in this article we talk about centrality paying a particular attention to the port-urbanistic transformations and to the transformations of the seashore.

The port areas of the maritime cities are subject of the renewed attention of the urban planning since the decade of the seventies of the XX century as a consequence of many factor among which we should highlight a) the technological and logistic changes of the maritime transport which have caused the ageing of many of the docks which had been pretty efficient until then and which central valuation in the land market as support of other uses (commercial, offices,

residence, etc.) is much more higher, b) the lost of reputation of the technocratic planning processes “top-down” linked to a rigid “zonification”, sectorial logics and to the emergency of more participative mechanisms for evaluating the condition of the places, as it is the case of the port proximity to the historical centres and c) the international communication of experiences of port transformations which seem able to revitalise, with the introduction of new activities, the old port enclosures (specially important are the interventions of San Francisco, Baltimore, New York and Boston in the USA, of Vancouver and Toronto in Canada, of London, Rotterdam, Amsterdam and Dublin in Europe, Sidney in Australia, Hong Kong and Shanghai in Asia, Buenos Aires, and Rio de Janeiro and Montevideo in Latin America), which are observed with amazement from our important Mediterranean interventions such as the ones in Barcelona, Genoa, Marseille and Athens among others. Almost all of the important maritime cities have developed new projects in their ports and in Spain we can find nowadays in execution or already finished projects of this kind in Bilbao, Santander, Vigo, La Coruña, Huelva, Sevilla, Malaga, Alicante, Valencia, Tarragona, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife and Las Palmas de Gran Canaria.

todo ello impulsado o inducido por la emergencia de operadores privados especializados en la promoción de negocios en esas áreas y en la conducción ventajosa de su planificación.

Como acerca de tantos otros temas urbanos, cabe plantearse la pregunta de si es realmente un tema tan específico como parece deducirse de tanta atención atraída, es decir, si es un tema en el que conocimientos muy especializados sean decisivos a la hora de su planificación y proyecto ó bien se trata de un lugar de las ciudades portuarias en el que se hace más necesario que en ninguna otra ocasión el urbanista capaz de captar y proponer, para la negociación colectiva, formas y procesos de largo alcance en el tiempo y en el espacio, de singular trabazón entre sus elementos y complejidad de sus operaciones, de calculada aceptación de incertidumbres, de marcada orientación pública. De las experiencias habidas aparece, sin lugar a dudas, como ventajosa, en términos globales, la segunda opción, sin que se pueda olvidar la importancia que tiene, para las ciudades y las economías nacionales, satisfacer las condiciones de eficiencia de los recintos portuarios; la primera conduciría a la consideración de aquellos lugares urbanos como islas o partes especializadas de las ciudades y a la elaboración sobre ellas de propuestas autónomas, como si de solares o parques temáticos se tratase¹. Los flujos de relaciones que atraviesan los contornos de las áreas portuarias son tan ó más importantes que los que internamente les caracterizan; los puertos son sistemas abiertos con respecto a las ciudades marítimas en las que se enclavan y junto a las que han evolucionado, sin que se pueda, en ningún momento, pasar por alto la consideración de sus vínculos, vínculos que necesariamente son en gran medida conflictivos.

Podría, en efecto, señalarse que la capacidad de incidir, desde el proyecto estratégico de las áreas portuarias, sobre la forma general de la ciudad, y la fuerte relación entre las características internas del área portuaria y los vínculos y efectos que establece sobre el exterior, constituyen los factores específicos de cada caso puerto-ciudad, irreductible a modelos generales, a prácticas especializadas y abstractas de gestión urbanístico portuaria.

Cabe rechazar, por tanto, aproximaciones a estos proyectos que pretendan disponer de la receta adecuada para el cóctel de usos y metros cuadrados de techo y suelo a dedicar a las actividades, de la estrategia idónea a seguir –por ejemplo la del establecimiento del icono estrella o la oportunidad del evento público dinamizador–, o de la conveniente articulación administrativa entre poderes diferentes, entre agentes públicos y privados, el preciso mecanismo de gestión. Cada ciudad ha de encontrar su camino y nada ha de distraer de que, desde el punto de vista urbanístico, la calidad del espacio público y privado de uso colectivo y los efectos y relaciones positivas sobre el contiguo centro histórico y sobre la configuración de las infraestructuras generales de la ciudad, deban ser los objetivos esenciales a perseguir, promoviendo el protagonismo de las consideraciones sociales y ambientales haciéndolos emerger con nitidez entre la trama de inte-

The subject of the relationship city/port promotes the publishing of magazines and books, creates associations and debate forums and professional and citizen discussions in the cities where these transformations are projected (in Spain, at the end of the eighties, the opposition of thousands of citizens led by intellectuals and experts against the Port Vell operation in Barcelona was very important), strongly attracts the politic attention of mayors and political parties which see in the port projects important opportunities for the promotion of their management and for earning money. These transformations also attract the attention of the port authorities which find in them the opportunity for cleaning up their exploitation deficits and for financing their enlargements and port renewals by means of real estate operations, all of this promoted or induced by the emergency of private operators specialised in the promotion of business in these areas and in the profitable management of their planning.

As it happens with many other urban subjects we must think if this is really a so specific subject, that is, if this is a subject in which very specialised knowledge is essential for its planning and projecting or if we are talking about a place of the port cities in which is more necessary than ever the

urbanism expert able of seeing and proposing, for the collective negotiation, long term and long reach shapes and processes with a singular link between their elements and complexity in their operations, with calculated acceptance of uncertainties, with a marked public orientation. Undoubtedly from the experiences we have seen, in global terms is better the second option, but we cannot forget the importance which has, for the cities and for the national economies, to satisfy the efficiency conditions of the port enclosures; the first will lead to the consideration of those urban places as islands or specialised parts of the cities, and to the creation of autonomous proposals over them, as if we were talking about theme parks or lots¹. The flows of relationships which get through the outlines of the port areas are as important as those which inner characterised them; the ports are open systems with respect to the maritime cities where they are set and they have evolved with them. However we cannot forget the consideration of their links, links which necessarily are conflictive.

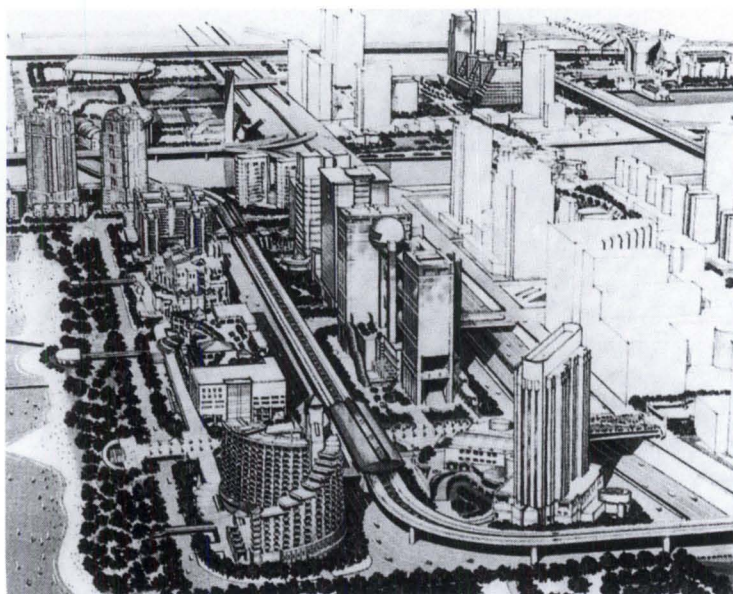
We can also say that the capacity of have bearing, from the strategic Project of the port areas, on the general shape of the city, and the source of relation between the inner characteristics of the port area and the links and effects

reses económicos que habitualmente ocupan de manera dominante la escena. En adelante se presentan algunas reflexiones organizadas en torno a aspectos que nos parecen importantes en el estado actual de la teoría y las prácticas que se vienen elaborando en este ámbito del urbanismo actual.

1. Los recintos portuarios como oportunidad de una ciudad mejor: un argumento contra la insularidad

De la misma manera que el urbanismo propuso, en los anillos exteriores de las ciudades, la ciudad jardín o el suburbio jardín como una alternativa a la ciudad industrial basada en la coexistencia de ciudad y naturaleza, los nuevos barrios portuarios pretenden muchas veces solucionar, en el centro mismo de las ciudades marítimas, los problemas de congestión y crecimiento de que adolece la ciudad existente y de generación y asentamiento de nuevas actividades (las de la nueva economía, basada en el dominio del sector terciario, en la informática, la telemática, el conocimiento y el ocio) según una alternativa basada en la coexistencia de los objetivos económicos y culturales, en una buena hibridación de los negocios y el civismo.

Fig. 1.



Cabe pensar, a este respecto, como experiencia extrema, en las ciudades-isla que, desde los años 70 del siglo pasado, se han construido junto a los puertos japoneses de Tokio, Osaka y Kobe: Tokio Waterfront Subcenter (fig. 1) de 433 Has., Yasio Park Town, 679 Has. y 18000 habitantes, ambos en Tokio, Nanko Port Town, 937 Has. y 40.000 habitantes en Osaka, y Port Island, 436 Has. y 20.000 habitantes en Kobe, se parecen en cierto modo a las nuevas ciudades de tierra adentro pero en estas ciudades-isla tienen fuerte protagonismo los servicios portuarios –entre el 50 y el 65% del suelo– y, en ellos, la residencia, con un peso del orden de sólo un 5%, puede ser un elemento secundario. El comercio y las oficinas tienen una importancia grande, entre un 20 y un 30%, y los parques están entre un 5 y un 15%².

Estas operaciones se pusieron en marcha con el objetivo del fomento económico y el alivio de la congestión de los centros, presentando altísimos precios del suelo, y fueron promovidas por el gobierno estatal, tendiendo a la cristalización de una ciudad high-tech con rostro humano, con fuerte presencia de parques y caminos para paseantes y ciclistas.

established on the outer space are the specific factors of each port-city case, which cannot be subjected to general models, to specialised and abstract practices of port-urbanistic management.

Then we can reject approaches to these projects which try to give the accurate recipe for the cocktail of uses and square meters of floors and roofing needed for these activities, for the suitable strategy –for example the strategy of the establishment of the perfect icon or the triggering opportunity or public event–, or for the suitable administrative articulation between different powers, between public and private agents, the accurate management mechanism. Each city has to find its way, and from the urbanistic point of view, the quality of the public and private space of collective use and the effects and positive relations on the historic centre and on the configuration of the general infrastructures of the city should be the main objectives to achieve, promoting the important of the social and environmental considerations, and making them clearly visible in the network of economic interests which usually domains the scene. Ahead you will find some thoughts about aspects which are important for us in the actual status of the theory and the practices developed by modern urbanism.

1. The port enclosures as opportunity of a better city: a reason against insularity

As the urbanism proposed, in the outer rings of the cities, the garden city or the garden suburban area as alternatives to the industrial city based in the coexistence of city and nature, the new port neighbours try to resolve, in the own centre of the maritime cities, the problems of crowding and growth of the modern city and the problems of generation and settlement of our activities (the activities of the new economy, based in the domain of the tertiary sector, in computers, knowledge and leisure) according to an alternative based in the coexistence of the economical objectives and the cultural ones, in a hybrid of business and civic use.

Then we can think that, as extreme experience, in the city-islands which have been built in the Japanese ports of Tokyo, Osaka and Kobe since the decade of the seventies: Tokyo Waterfront Subcenter (fig. 1) of 433 hectares, Yasio Park Town, 679 hectares and 18,000 inhabitants, both in Tokyo, Nanko Port Town, 937 hectares and 40,000 inhabitants in Osaka, and Port Island, 436 hectares and 20,000 inhabitants in Kobe, are similar in a certain way to the new inland cities. However in these city-islands the port service has a main role

En realidad, el efecto de estas nuevas ciudades en el mar, que parecen haber materializado las fantasías tecnológicas de Solerí en los 70, ha sido el contrario del buscado, habiendo aumentado la congestión en la ciudad existente, sin que estos ámbitos aparezcan socialmente complejos y realizándose la mayor parte de los beneficios económicos en el sector de la construcción.

Tales experiencias son ilustrativas, desde luego, de la acrecentada capacidad técnica –que ya había sido muy utilizada en España, por cierto, en los grandes crecimientos de los recintos portuarios de finales del XIX y primeros del XX–, para modificar, con aterramientos, construcción de muelles y diques sobre pilotes, o sustituyendo tierra por agua mediante dragados, la línea de contacto entre agua y tierra y, por tanto, la extensión y la configuración espacial de los suelos con potencial orientación hacia unos u otros usos; esta capacidad técnica ha sido utilizada hasta hoy sólo para ganar superficie de muelle para las actividades portuarias, alejando y extrañando a las ciudades de su contorno marino y ha supuesto una práctica abusiva y desafortunada en la segunda mitad del s. XX en muchos de los puertos españoles que han cambiado drásticamente sus proporciones de agua abrigada respecto a la superficie portuaria de tierra, pero estaría bien que, junto a una nueva conciencia medioambiental que valora la naturalización del borde litoral, se atendiese, en ocasiones, a las grandes posibilidades técnicas de redibujar nuestra línea de contacto tierra-mar desde objetivos de mejora global para la ciudad y de la estructura de su espacio público litoral.

La experiencia exacerbada de las island-cities, sobre todo, ayuda a plantear las cuestiones de relación espacial, económica, social y ambiental entre la ciudad y el mar y a situar el urbanismo litoral en el contexto de otras experiencias urbanísticas del siglo XX, como los hipercentros terciarios –Rockefeller Center, La Défense, ...– y los centros direccionales italianos, y a valorar algunos proyectos cívico-portuarios importantes, la mayor parte de los cuales han destinado mucho suelo a usos terciarios.

Así, los miles de m² destinados a oficinas –500.000 m² promovidos por la Amsterdam Waterfront Finance Company, 600.000 m² en Battery Park en Nueva York, 900.000 m² en el Canary Wharf de Londres ...– en los recintos centrales portuarios expresan bien la paradoja de la progresiva descentralización o de la difusión de las actividades en el territorio de las grandes ciudades que no puede ser negada pero que se manifiesta junto a una creciente concentración jerarquizada de las actividades, especialmente de aquellas direccionales, las I+D y las high tech, las más innovadoras, actividades que prefieren localizarse en los centros de las ciudades y relacionarse con centros de investigación, de información y formación, con la industria telemática: uso extensivo del territorio, uso intensivo de la ciudad, por tanto. Como ha señalado F. Indovina³, los servicios de masa presentan tendencia a la difusión pero aquellas actividades terciarias altamente especializadas se aglomeran en los centros bien dotados de infraestructura y con una oferta inmobiliaria caracterizada por una notable flexibilidad, contribuyendo así a una mayor estratificación y segregación

–between 50 and 60% of the land– while the residence with just 5% has a secondary role. Commerce and offices are also important, between 20 and 30%, and parks are between 5 and 15%².

These operations were executed in order to promote economy and in order to release the crowding of the centres, where floor was too expensive, and they were promoted by the government which tried to achieve a high-tech city with human face, with a strong presence of parks and paths for walkers and cyclists.

In fact the effect of these new cities in the sea, which seem to have materialised the technological fantasies of Solerí in the seventies, has been the opposite to the one we were looking for, because the crowding has been worst in the existent city, these environments are not socially complex and the only economical benefits have gone to the building sector.

These experiences show us the great technical capacity –which had already been used in Spain in the great enlargements of the port enclosures of the end of the XIX century and beginning of the XX– we have for modifying with aggradations, with the building of docks in piles or with the substitution of earth for water by means of drainages, the coast line and also the extension and spatial configuration of

land for orienting it for different uses; until today this technical capacity has been used only for gaining dock surface for port activities, pushing the cities far from their coast line, and it has been an abusive and unfortunate practice of the second half of the XX century in many of the Spanish ports which have dramatically changed their proportions of port waters and port surface in land, but it would be better that, together with a new environmental consciousness which values the naturalisation of the coast, we tried to draw again our coast with the objective of a global improvement for the city and for the structure of its public coastal space.

The extreme experience of the island-cities helps to raise the questions about spatial, economical, social and environmental relationship between the city and the sea, and also helps to put the coastal urbanism in the context of other urbanistic experiences of the XX Century such as the tertiary hypercentres –Rockefeller Center, La Défense, etc.– and the Italian. It also helps to evaluate some important port-civic projects, most of them have given a lot of land for tertiary uses.

The thousands of m² of offices –500,000m² promoted by the Amsterdam Waterfront Finance Company, 600,000m² in Battery Park in New York, 900,000m² in the Canary Wharf of



Fig. 2.

Waterfront Park que ayuda a encajar y relacionar esta pieza, tan segregada habitualmente, en el conjunto de la ciudad de Boston, un efecto opuesto al mencionado de aislamiento de los proyectos de Londres y Tokio. Una tercera mirada contextual al frente portuario de Barcelona mostraría ausencia relativa de esa frontalidad de oficinas –concentrada solo en el World Trade Center, aislado y lejano– habiéndose especializado, en cambio, en parque temático de ocio y valorándose, para los usos terciarios, de manera singular, las posibilidades de adaptación de los almacenes portuarios restaurados y de la fachada al mar de la ciudad histórica.

London, etc.– of the central port enclosures express the paradox of the progressive de-centralisation or diffusion of the activities in the territory of the great cities, which cannot be denied, but which appears together with a growing ordered concentration of the activities, especially of those directional ones, the R& D and the high-tech, the most innovative ones, activities which prefer to be localised in the centres of the cities and to be related with the investigation, information and training centres, that is, intensive use of the territory, contributing to a greater social stratification and segregation; in conclusion they tend to the building of “islands of efficiency from the indifference from the inefficient city or being cause of a growing inefficiency in the rest of the city”. This condition of parasitism of the central values, the effect of emptying full places from the option of filling the empty ones, the “escape” from the detailed and complex vitalisation and modernisation of the centres, of their social, economical and cultural melting-pot social, in order to build the central city without the pressures of the time of the space, which will

social; en suma, tendiendo a la construcción de “islas de eficiencia desde la indiferencia por la ciudad ineficiente o siendo causa de una creciente ineficiencia en el resto de la ciudad”. Esta condición de parasitismo de los valores centrales, el efecto de vaciar los lugares llenos desde la opción de llenado de los vacíos, el “escaparse” de la minuciosa y compleja vigorización y modernización de los centros, de su melting-pot social, económico y cultural, para construir la ciudad central ex-novo, sin las hipotecas del tiempo y el espacio que implicaría la cuidadosa transformación de la existente,...resultan atributos bien expresados por los proyectos “insulares”.

Desde esta mirada cabría leer en otros proyectos cívico-portuarios ciertas condiciones atenuantes de estos problemas. Tales serían, por ejemplo, la atención prestada al espacio público y a la residencia en la transformación del puerto de Rotterdam donde la progresiva urbanización de las orillas del Maas, al norte, en Waterstadt, al oeste, en Delfshaven, al sur, en Kop Van Zuid, revelan la fuerte decisión de crear un centro social y físicamente más solidario y complejo, como si la reconstrucción del Rotterdam central destruido en 1945 aún estuviese esperando sus mejores episodios. Cabría leer, igualmente, en el proyecto del paseo al mar desde el Boston Common Park (fig. 2, el extremo del sistema de parques proyectado por F. L. Olmsted en 1885 que arranca en el Franklin Park), una travesía del downtown hasta el

Waterfront Park que ayuda a encajar y relacionar esta pieza, tan segregada habitualmente, en el conjunto de la ciudad de Boston, un efecto opuesto al mencionado de aislamiento de los proyectos de Londres y Tokio. Una tercera mirada contextual al frente portuario de Barcelona mostraría ausencia relativa de esa frontalidad de oficinas –concentrada solo en el World Trade Center, aislado y lejano– habiéndose especializado, en cambio, en parque temático de ocio y valorándose, para los usos terciarios, de manera singular, las posibilidades de adaptación de los almacenes portuarios restaurados y de la fachada al mar de la ciudad histórica.

imply the careful transformation of the existent one, are attributes which are well expressed by the “insular” projects. From this point of view we can read in other port-civic projects certain mitigating circumstances of these problems. For example the attention paid to the public space and to the residence in the transformation of the port of Róterdam, where the progressive urbanisation of the riversides of the Maas in the north, of the Waterstadt in the west, the Delfshaven in the south and the Kop Van Zuid, show the strong decision of building a social centre and physically more consolidated and a complex, as if the re-building of the central Róterdam destroyed in 1945 was still waiting its best episodes. We can also see in the project of the promenade from the Boston Common Park (fig. 2, the limit of the system of parks projected by F.L. Olmsted in 1885 which starts in Franklin Park), a path from the downtown to the Waterfront Park which helps to fit and to relate this piece, usually so segregated, in the assembly of the city of Boston, an effect opposite to the isolation mentioned in the projects of London and Tokyo. A third contextual look to the port front of Barcelona would show a relative lack of this “frontality” of offices –concentrated only in the World Trade Center, isolated– and the presence instead of theme and leisure parks,

2. Los espacios públicos de la ribera

Atendamos a las transformaciones de los recintos portuarios desde una mirada que los sitúe en la historia de los proyectos que se han planteado como objetivo el disfrute de los valores naturales de las zonas ribereñas. Para esta perspectiva es sumamente instructiva la explicación que del litoral de Nueva York ofrece el espléndido libro de Hans Meyer, *City and Port*: en él se establece una esclarecedora continuidad y cambiante relación entre el Riverside Park (Olmsted, Vaux, 1875), sus “promenades” escénicas –las parkways– a lo largo del Hudson, las evolucionadas Riverside Drives que emergen con el automóvil a finales del XIX, y las nuevas parkways y expressways que con Robert Moses y la creación del Bureau of Public Roads en 1920 (fig. 3), van prefigurando las infraestructuras segregadas del espacio público que han soportado el vertigi-



Fig. 3.

where the possibilities of adaptation of the renewed port warehouses and of the facade to the sea of the historical city have been valued for tertiary uses.

2. The public spaces of the riverside

Let's see the transformations of the port enclosures from a point of view which places them into the history of the projects which have had as main aim the enjoyment of the natural values of the riverside areas. For this perspective the explanation about the New Cork coast given by the great book of Hans Meyer, *City and Port*, is pretty instructive. In this book the autor establishes a clear continuity and a changing relation between the Riverside Park (Olmsted, Vaux, 1875), its scenic promenades –the parkways– along the Hudson, the evolved riverside drives which appear with the autos at the end of the XIX century, and the new parkways and expressways which with Robert Moses and the creation of the Bureau of Public Roads in 1920 (fig. 3), advanced the infrastructures segregated from the public space which have supported the incredible growth of the mobility and of the sub-urbanisation during the XX century. The “drive” for

carriages and walkers which was the main attraction of the parks of the Olmsted, derives later in a specialised road which coexists finely with the park (fig. 4) while its traffic flow is not too high thanks to its kinetic vision and to the massive access which it gives to the beaches of Long Island in N.Y.; until getting to the expressways, the highways of the second half of the XX century, which only in the wide open spaces, with their beautiful wavy layouts, are integrated in the course of this panoramic enjoyment, but which in their urban versions, as arterial specialised roads into the cities, ordered and detached from the road support grid, are a dangerous erosion of the civic-social values of the public space.

These urban highways in the riversides of the East or of the Hudson in N.Y., in the Circular Quay –elevated highway and railway– around to what will be the Cultural Quay in Sidney, in the coastal perimeter of the CBD of Boston, the Alaskan Way Viaduct in Seattle (in two levels, avoiding friction of the transversal flows as in the case of Genoa), as the fast arterial roads, which although without being highways so wide and so intensely used, break the relations with the coast, because they are placed exactly in the contact line between the city and the water, and have generated a movement in favour of their demolition or against their building (San Francisco avoided the

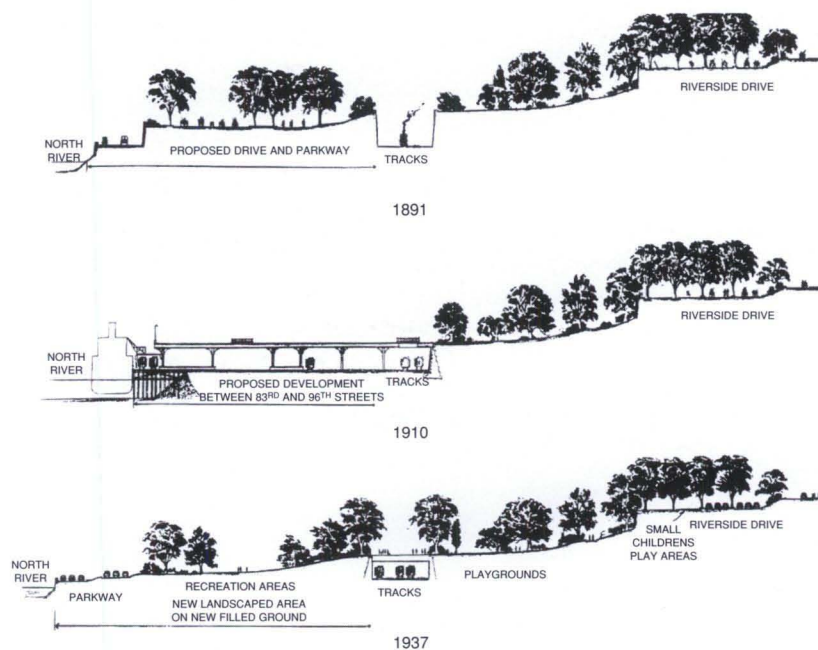


Fig. 4.

Boston, el Alaskan Way Viaduct en Seattle (en dos pisos, evitando la fricción de los flujos transversales, como en el caso también de Génova), como, en general, las vías arteriales rápidas, que, aún sin ser autopistas, tan anchas y tan intensamente usadas, fracturan las relaciones con el litoral, al emplazarse justo en la línea de contacto entre la ciudad y el agua, y han generado el objetivo de su demolición ó de su no construcción (San Francisco evitó el cierre del del anillo litoral gracias a una intervención del Estado que, en los 70, comienza a prohibir este viario tan duro en el litoral urbano) como clave en la maduración de los proyectos de recuperación urbana de las franjas litorales.

Así hay que destacar el proyecto bostoniano de parque sobre el anillo litoral (fig. 5), en los suelos de la demolida autopista Central Artery construída en 1950 y cuya conversión en túnel se proyecta en 1986; el proyecto no realizado de Venturi y Scott Brown (fig. 6) en N.Y. (sólo se transforma parcialmente el sur, la zona de Battery Park, en un posterior proyecto de Cooper y Eckstut) para la West Side Highway⁴, soterrada y transformado su emplazamiento en el Westway Park a la manera de los parkdrives de Olmsted; el nuevo Moll de la Fusta de Solá-Morales en Barcelona (del mismo arquitecto el proyecto del paseo mirador peato-

noso crecimiento de la movilidad y de la suburbanización a lo largo del siglo XX. La “drive” para carruajes y paseantes que se constituía en la atracción central de los parques de Olmsted, deriva más tarde en una vía especializada que convive bien con el parque (fig. 4) mientras sus tráficos no son excesivos gracias, sobre todo, a su visión cinética y al acceso masivo que proporciona a recintos como las playas de Long Island en N.Y.; hasta llegar a las expressways, las autopistas de la segunda mitad del siglo XX, que sólo en los amplios espacios abiertos, con sus bellos trazados ondulantes, se muestran integrados en el curso de este goce panorámico, pero que en sus versiones urbanas como vías arteriales especializadas en el interior de las ciudades, jerarquizadas y despegadas respecto a la malla viaria de soporte, resultan gravemente erosivas de los valores cívico-sociales del espacio público.

Estas autopistas urbanas en las riberas del East o del Hudson en N.Y., en el Circular Quay –autopista y ferrocarril elevados– en torno a lo que se configurará como el Cultural Quay en Sidney, en el perímetro costero del CBD de

closing of the coastal ring thanks to an intervention of the State, which in the seventies, began to forbid this hard road network in the urban coast) as key in the maturation of the projects of urban recovery of the coastal areas.

We must highlight the project of Boston of the park over the coastal ring (fig. 5), in the land of the demolished Central Artery highway built in 1950 and which conversion into a tunnel is projected in 1986; the unfinished project of Venturi and Scott Brown (fig. 6) in N.Y. (only the southern part is partially transformed, the Battery Park, in a later project of Cooper and Eckstut) for the West Side Highway⁴, with its settlement transformed in the Westway Park as the park drives of Olmsted; the new Moll de la Fusta of Solá-Morales in Barcelona (the same architect of the project of the elevated pedestrian promenade in the hard edge of Genoa); the Maas Boulevard of Koolhaas in Rotterdam in the operation “window to the river” –again the elevation of the promenade, this time with platforms for enjoying the vital scenery of the Dutch port–, the 1,200 meters long tunnel of the Avenida, in Vigo, under the motto “Open Vigo to the sea”, and so many other projects which are executed in order to eliminate the coastal arteries in order to recover the relationship of the cities with the sea.

We have seen how the substitution of the infrastructure of transport for an element of public space is usually linked in the best projects to the idea of park; a park which is integrated in a green system and which is placed along the riverside, but which also projects perpendicular ramifications to the coast. This is the case of the connection in Boston between the Central Artery, the Waterfront Park and the Boston Common, the visual openings in the layout of Battery Park in the before mentioned project and the persistent tradition in the plans of Róterdam –De Jong, Witteveen (fig. 7), Van Traa– with radial green axes and wide boulevards which link the city and the river Maas. The plan Sert for the Havana (fig. 8) emphasises well the strength of fan idea linking the city and the port and based in the organisation of the public, green and road spaces.

A singular case is the one of Toronto⁵ because although its coastal history is rich in bad episodes, with the deterioration of the riversides of the Ontario (drain of marshlands, railways and highways, the elevated Gardiner Expressway, the plan for the, 1962, and the abusive project of Harbour Square in 1969 in the central place of contact between the city and the lake) it also shows notorious examples of public answer and administrative corrections, directing the later

nal elevado en el duro borde genovés); el Maas Boulevard de Koolhaas en Rotterdam en la operación “ventana al río” –otra vez la elevación canónica del mirador, esta vez con gradas para disfrutar del abigarrado y vital escenario portuario holandés–, el túnel de las Avenidas, de 1.200 metros de longitud, en Vigo, bajo el eslogan “Abrir Vigo al mar”... y tantos otros proyectos que se ejecutan en este sentido de eliminar las arterias litorales para recuperar la relación de las ciudades con el mar.

Se ha visto cómo la sustitución de la infraestructura de transporte por un elemento de espacio público, suele ir enlazada en los mejores proyectos a la idea de parque; parque que se integra en un sistema verde y que se extiende a lo largo de la ribera pero que también proyecta ramificaciones perpendiculares al litoral. Tal es el caso de la conexión ya citada en Boston entre la Central Artery, el Waterfront Park y el Boston Common, las aberturas visuales en la trama de Battery Park en el proyecto ya citado y la persistente tradición en los planes de Rotterdam –De Jong, Witteveen (fig. 7), Van Traa– con ejes verdes radiales y amplios bulevares enlazando la ciudad y el río Maas. El plan Sert para La Habana (fig. 8) enfatiza muy bien la fuerza de una idea abrazando la ciudad y el puerto en base a la organización del espacio público, el verde y el viario arterial.

Cabría destacar de manera singular el caso de Toronto⁵ porque, si bien su historia litoral es rica en episodios poco ejemplares, con el deterioro de las riberas del Ontario (desección de marismas, vías férreas y autovías, la elevada Gardiner Expressway, el plan para el downtown, 1962, y la realización del

projects to a more suitable public and social orientation; the case of the Ontario Place, in the beginning of the 70s, the first stages of the project of Harbourfront, which from an idea of park of 35 hectares goes to an intensive development, although with a notorious presence of open and cultural spaces, the proposals for Garrison Common (fig. 9), etc. finish with the creation in 1988 of the Royal Commission which promotes an eco-systemic approach with a wide territorial reach –a lesson for the short look of our projects here in Spain, which have such a lack of regional or metropolitan sense– for the interventions in the riversides of the Ontario, and claims for the coastal projects the social and environmental objectives and the integrated spatial approach in the place so long occupied just because of economical reasons.

Therefore as criteria of action, the nine principles which should guide the transformations of the waterfront are proposed: it should be “clean, green and attractive, functionally useful, diverse, open and connected and also affordable for all the social groups”. The implementation of this environmental policy requires the integration and synthesis of many specialised functions and capacities, conditions that the bureaucratic and ordered systems cannot satisfy.

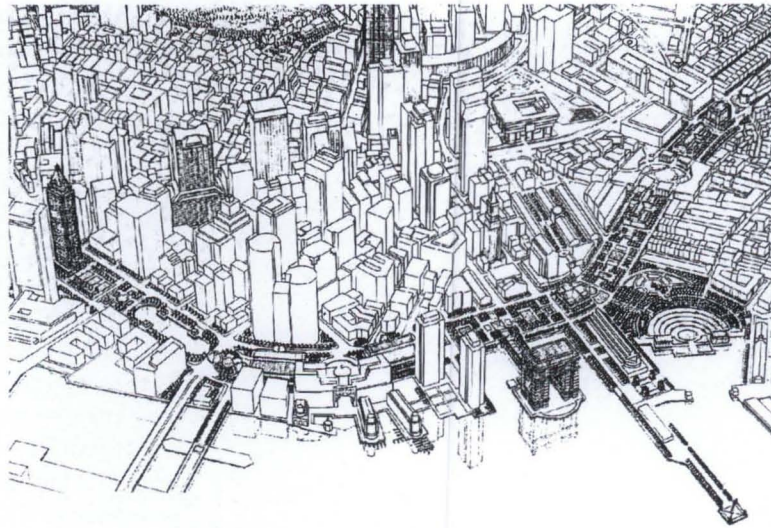


Fig. 5.

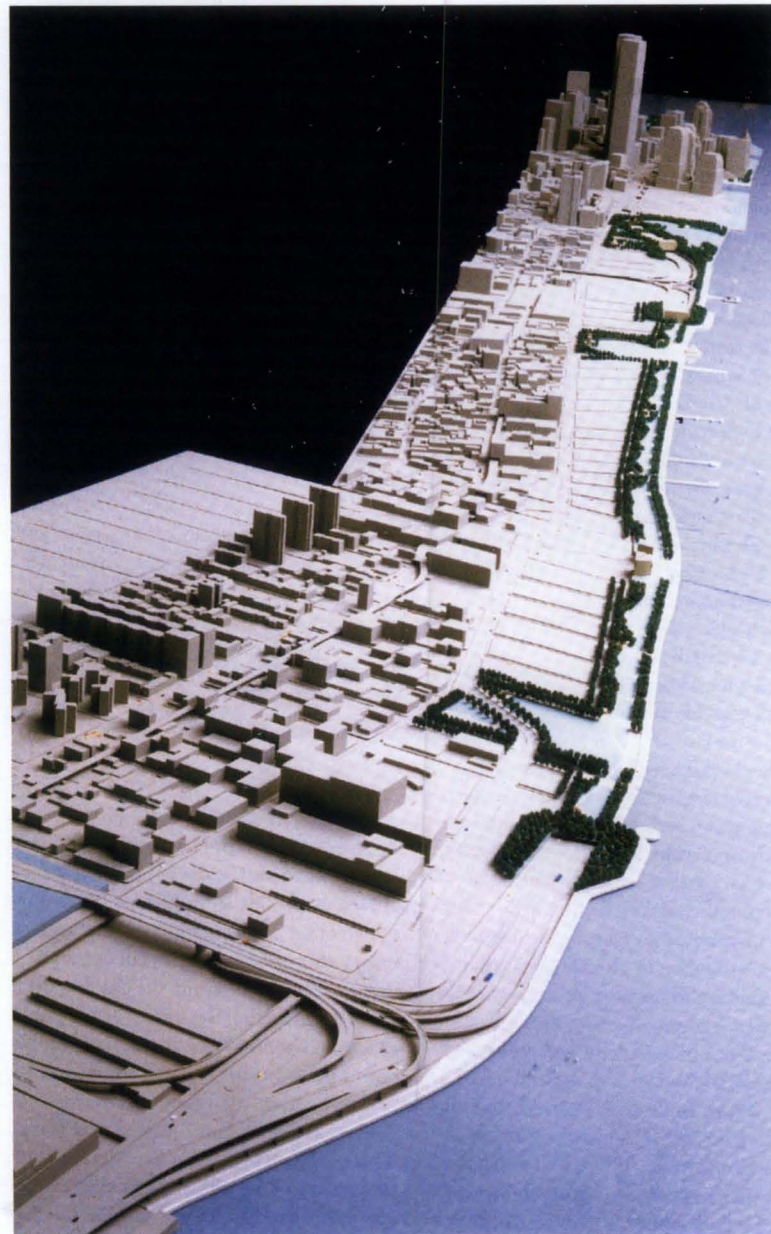


Fig. 6.

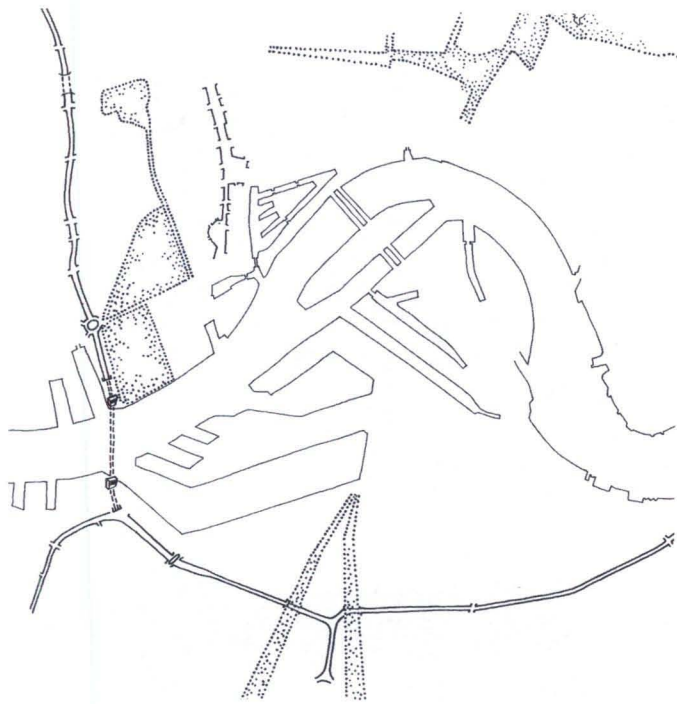


Fig. 7.

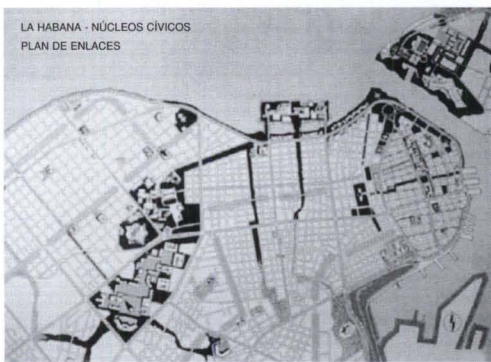


Fig. 8.

abusivo proyecto Harbour Square en 1969 en el lugar central de contacto de la ciudad y el lago) también muestra notables ejemplos de contestación pública y de correcciones administrativas dirigiendo los proyectos sucesivos hacia una orientación pública y social más correcta; así el caso de Ontario Place, en los primeros 70, las primeras etapas del proyecto de Harbourfront, que de una idea de parque de 35 has. acaba en un desarrollo intensivo aunque con una presencia notable de espacios abiertos y culturales, las propuestas para Garrison Common (fig. 9) ..., culminan en la creación, en 1988 de la Royal Commission que impulsa una aproximación ecosistémica y de vasto alcance territorial –toda una lección para la mirada tan corta de nuestros proyectos en España, tan faltos de sentido regional ó metropolitano– para las intervenciones en las riberas del Ontario reclamando para los proyectos litorales los objetivos sociales y ambientales y el enfoque espacial integrado en el lugar ocupado tanto tiempo, en exclusiva, por razones económicas.

Así, se proponen como criterios de acción los nueve principios que deben guiar las transformaciones del waterfront: debe ser “limpio, verde y atractivo, funcionalmente utilizable, diverso, abierto y conectado así como asequible y accesible a todos los grupos sociales. La implementación de tal política ambiental requiere la integración y síntesis de muchas funciones y capacidades especializadas, condiciones que los sistemas burocráticos y jerarquizados no pueden satisfacer.

3. La movilidad en el umbral puerto-ciudad

Aunque ya se ha mencionado aquel aspecto de esta relación, concerniente a la superación de las barreras supuestas por las vías arteriales que discurren por el borde litoral y por los sistemas de espacios públicos perpendiculares al mismo, se atiende ahora a consideraciones más estrictamente sectoriales de la movilidad.

Siempre han sido los puertos generadores de ciudad por suponer un importante lugar de intercambio entre modos de transporte, entre la navegación y la circulación terrestre.

3. The mobility in the threshold port-city

Although we have already mentioned that aspect of this relationship, linked to the avoiding of the barriers formed by the arterial roads which run along the coastal edge and along the systems of public spaces which are perpendicular to them, now we are going to pay attention to considerations which are strictly of the mobility.

The ports have always been generators of cities because they are important places of exchange between ways of transport, between sailing and terrestrial transport. Although in many cases the hard traffic flows such as the ones of containers have been relocated in places of the coast away from the city, because of the great demand of land for logistic activities, many ports still add to their cities vitality for the commercial activity. Sailing is being supported by the public organisms of transport because of its ecological advantages and because of its low energetic cost and its lack of bad effects, although this transport is not very attractive because of its low speed. The traffic of passengers is a main subject in all the port projects and every maritime city tries to attract the big cruise lines in order to have a constant touristic flow for its shopping centres and shops. The smaller ports for lighter and permanent flows, the advanced technological

systems of transport between islands, between islands and inner lands, between cities near to the coast are an opportunity for creating diversified points of attention in the urban coast, and also for the transmission of their effects of centrality to the near neighbours as if they were bus or tram stops. Undoubtedly it is a clear sign of a vital relationship between the sea and the land the existence of different places of transshipment in a wide coast, with spaces between them which correspond to the diversity that the city shows in front of the sea.

The quantity of port land with public urban transport systems is also a catalyser of a good relationship port-city; the coastal station of public transport will favour the mix of activities in the port enclosures and the access to different social groups, which will reduce the additional crowding that the port centrality will cause on the already overloaded urban centres. Railway stations in the port environments –a good example of this is the project of the Wilhelminahof in Rotterdam– also favour the intermodal and the environmental quality of the centres, although, obviously, it will require underground accesses for not creating barriers in its entrances and exits. As it happens with the building of great parking lots for the private vehicles, their support to the vitality of the near historic centre is not balanced by the environmental erosion

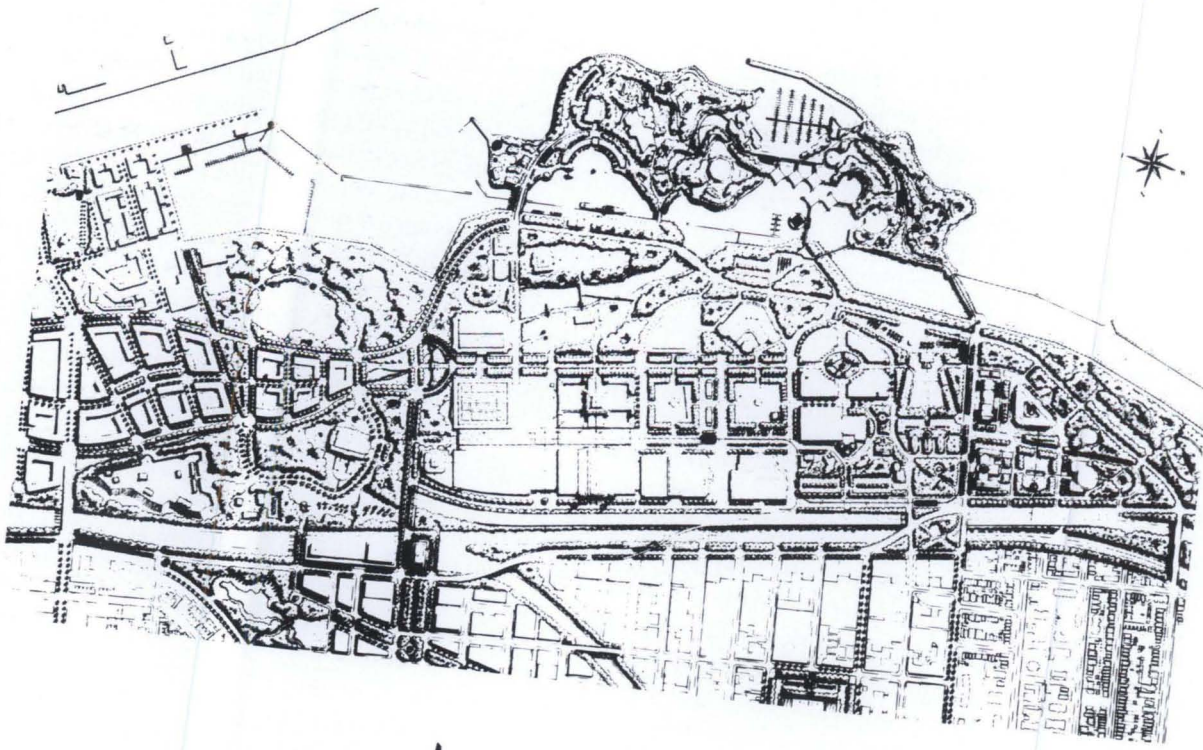


Fig. 9.



Fig. 10.

Aunque en no pocos casos los tráficos duros como los de contenedores y de graneles hayan sido desplazados a lugares del litoral más alejados de la ciudad, en relación también, a la gran demanda de suelo para actividades logísticas, muchos puertos aún aportan a las ciudades la vitalidad de su actividad mercantil. La navegación marítima está siendo apoyada por los organismos públicos de transporte como ecológicamente preferente por su bajo costo energético y la escasa transferencia de sus efectos nocivos aunque resulte poco atrayente por su velocidad. El tráfico de pasajeros es objeto de una constante atención en los proyectos portuarios y no hay ciudad marítima que no aspire a atraer los grandes cruceros que inunden de turistas sus centros y sus comercios; los embarcaderos para flujos más ligeros y permanentes, los sistemas tecnológicos muy evolucionados de transporte entre islas, entre isla y tierra firme, entre ciudades próximas del litoral, suponen una oportunidad para crear focos de atención diversificados en el litoral urbano y para difundir sus efectos de centralidad hacia los barrios contiguos de la ciudad como si se tratase de estaciones de autobús ó de tranvía. Constituye, sin duda, un signo de vigor en la relación marítimo-terrestre la existencia de diversos lugares de transbordo en un litoral extenso espaciados con ritmos acordes a la diversidad que la ciudad presenta enfrente del mar.

La dotación de suelos portuarios con sistemas de transporte público urbano, es, igualmente, un catalizador de una buena relación puerto-ciudad; la estación litoral de transporte público favorecerá la mezcla de actividades en los recintos portuarios y el acceso a grupos sociales diferentes, disminuyendo la congestión adicional que la centralidad portuaria provocará sobre los ya cargados centros urbanos. Terminales ferroviarias en los entornos portuarios –buen ejemplo el proyecto de la Wilhelminahof en Rotterdam– favorecen igualmente la intermodalidad y la calidad ambiental de los centros, aunque, obviamente, exigirá accesos subterráneos para no generar barreras en sus entradas y salidas. Como sucede con la construcción de grandes aparcamientos para el vehículo privado en lugares tan centrales, en la medida en que su condición de apoyo a la vitalidad del centro histórico contiguo, queda desfavorablemente compensada por la erosión ambiental de los accesos y por la alternativa que suponen al transporte público; nuevos argumentos, por tanto, en apoyo de la desaparición ó el soterramiento de las arterias litorales que deben terminar, como vías arteriales importantes, en rondas externas, alejadas de los centros, construyendo sus variantes como un by-pass protector de la fricción litoral. Algunos puertos españoles como Tarragona y Gijón presentan esas rondas.

Las grandes ciudades portuarias fluviales proporcionan buenos argumentos para el adecuado proyecto de la movilidad: por una parte, sus puertos dendríticos, en peine, alargados, difunden la condición portuaria a extensos tramos litorales de una manera extensiva y no tan concentrada o puntual como en nuestras ciudades mediterráneas. Los muelles son, en estas ciudades, como terminales surgidas en prolongación de sus calles; este valor se aprecia singularmente en las cuadrículas de las ciudades portuarias norteamericanas;

Fig. 11.



esto les otorga una potencialidad de fruición visual y de regulación climática que añadir a su condición conectiva generalizada, de porosidad difusa y de diversidad en el tratamiento que los proyectos deben reconocer y tratar en la membrana de borde litoral. Nuestro trabajo para la ría de Bilbao (fig. 10), con la arteria litoral discurriendo en zig-zag entre las dos orillas, pretendió materializar estas ideas.

Se ha dicho que las ciudades tienen que estar continuamente rehaciendo, poniendo al día, ajustando su relación con el territorio en el que se asientan; en la ciudad portuaria, como eslabón singular en la cadena de relaciones regionales y nacionales, tales proyectos de ajuste sacan provecho de esa consideración territorial vasta, en la mirada multiescalar con que se han de estudiar sus enclaves. Un buen ejemplo de esta idea territorial, llenando de sentido a proyectos de elementos, a veces muy concretos, es el del puente Erasmus en Rotterdam. Este puente, no sólo relaciona las partes norte y sur de la ciudad y los centros de ambas orillas del Maas, el Waterstadt y Kop Van Zuid, sino que supone el símbolo de un vínculo estratégico entre la Holanda del Randstadt, desde Amsterdam a Rotterdam (fig. 11), centro europeo con altísima concentración de servicios y el sur industrial de los Países Bajos, de Rotterdam a Amberes; una conexión reforzada con el Maas túnel situado 1.5 Km. al oeste, como vía arterial conectada a las autopistas norte y sur.

4. Los iconos litorales

Las consideraciones anteriores refuerzan la exigencia de la búsqueda, desde la reflexión sobre los enclaves portuarios, de una estructura urbana para los espacios públicos y el viario, que entienda unitariamente el conjunto de la ciudad y su hinterland, articulando el mosaico rico en diversidad, de sus diferentes áreas. Seguramente el énfasis en el acuerdo sobre ese soporte conectivo público, permitiría una mayor indiferencia respecto a los edificios, a los m² destinados a unos u otros usos, en la medida en que estarían garantizadas, de antemano, las condiciones de contorno y de umbral que permitirían una mayor flexibilidad programática para la arquitectura de los edificios.

Se trataría de recuperar el urbanismo, no en sus instrumentos de planeamiento hoy inadecuados, pero sí el de las ideas, el urbanismo de las estrategias de alcance urbano, como condición para que pueda surgir la arquitectura, invirtiendo así el extendido discurso de puertos y ciudades a la utilización de la arquitectura como reclamo publicitario, como icono turístico. Tal fenómeno, si bien acentuado en años recientes, arranca hace décadas con la Rouse Company y su eslógan "cities are fun"; los Festival Market que erige Rouse en muchas ciudades tienen su versión prototípica y física en el Harbour Place de Baltimore (fig. 12), en lo que supone una especial versión urbana del Disney World, donde la complejidad social, económi-

they cause in the accesses to it and by the alternative they have in the public transport; therefore we find new reasons for supporting the disappearing or the burying of the coastal arteries, which should finish, as important arterial roads, in external roads, far away of the centres, by building variants as a protector by-pass of the coastal friction. Some Spanish ports such as Tarragona and Gijón already have this kind of roads. The big fluvial port cities give good reasons for the suitable project of the mobility: on the one hand their long ports in the shape of hair combs spread the port condition to wide coastal sections in an extensive and not so concentrated way as the Mediterranean cities do. In these cities the docks are as underwater stations which work as enlargements of their streets; this value is specially appreciated in the grid of the American port cities; this gives them a potential of visual fruition and of the climatic regulation which must be added to their generalised connective condition, of a diffuse porosity and diverse in the treatment which the projects must recognise and treat in the coastal membrane. Our work for the Bilbao Ria (fig. 10), with the coastal artery in zigzag between the two riversides tried to materialise these ideas. It has been said that the cities must be in a constant remake and update, in a constant adjustment of their relationships

with the territory in which they are settled; in the port city, as singular link of the chain of national and regional relationships, these projects of adjustment take advantage of this wide territorial consideration, in the multi-scale vision they have to use for studying their settlements. A good example of this territorial idea, which gives sense to projects of elements, sometimes very specific, is the Erasmus Bridge in Rotterdam. This bridge not only relates the northern and southern sides of the city and the centres at both riversides of the river Maas the Waterstadt and Kop Van Zuid, but also is the symbol of a strategic link between the Holland of the Randstadt, from Amsterdam to Rotterdam (fig. 11), a European centre with a very high concentration of services, and the industrial south of the Netherlands, from Rotterdam to Ambers; a reinforced connection with the Maas tunnel placed 1.5 km far in the wets as arterial road connected to the north and south highways.

4. The Coastal Icons

The previous considerations reinforce the requirement of the seeking, from the meditation about the port enclosures, of an

Fig. 12.



urban structure for the public spaces and the road network; a structure which understands in a unitary way the assembly of the city and its hinterland, articulating the rich diversified mosaic of its different areas. Surely the emphasis in the agreement about that connective public support will allow a greater indifference about the buildings, about the m² dedicated to each use, because the conditions of layout and threshold would be previously guaranteed, and these conditions will allow a bigger programmatic flexibility for the architecture of the buildings.

We subject would be the recovering of urbanism, but not the recovering of its planning instruments which are not suitable nowadays, but of its ideas. We would need the recovering of the urbanism of the strategies with urban reach, as a condition for the emerging of the architecture, so the spread discourse about ports and cities would be reversed to the use of the architecture as advertising claim, as touristic icon. Although this phenomenon has gained importance in the last few years, it started decades ago with the Rouse Company and its motto "cities are fun"; the Festival Market which Rouse manages in many cities have their prototypic version in the Harbour Place of Baltimore (fig. 12), in what is supposed to be a special urban

version of Disney World, where the social, physical and economical complexity of the city turns out to be attribute of show for its own representation. In these places we can see many characteristics of the post-industrial or post-modern capitalism in the physical shapes of their production⁶.

The assembly of buildings of the Embarcadero Center, in the Portmann project of San Francisco, the same Portmann of Gadolla, in Genoa, city which also calls Van Berkel for the designing of the great Parodi shopping centre, the Theatre of the Opera of Utzon in Sidney, the Guggenheim of F. Gehry in Bilbao, the Herzog-de Meuron in Tenerife are symbolic emerging icons of the new postcard of the city in which they are placed.

This is a phenomenon which obviously surpasses the port enclosures, but which is clearly visible in them, and in them is where we can see in many occasions the perversion of ignoring the complexity of the placement and its management by means of an aesthetic which avoids those difficulties and wastes the strategic opportunity they mean.

As B. Gabrielli said, "A city does not represent its belonging to the modern world measuring the height of its buildings, but evaluating its urban image".

ca y física de la ciudad se torna atributo de espectáculo para su propia representación. En estos lugares cristalizan muchos rasgos del capitalismo pot-industrial o post-moderno en las formas físicas de su producción⁶.

El conjunto de edificios del Embarcadero Center, en el proyecto Portmann de San Francisco, el mismo Portmann de Gádolla, en Génova, ciudad que convoca también a Van Berkel para el gran centro comercial Parodi, la Ópera de Utzon en Sidney, el Guggenheim de F. Gehry en Bilbao, el Herzog-de Meuron en Tenerife ... constituyen tales iconos simbólicos emergentes en la nueva postal de la ciudad en la que se enclavan.

Es un fenómeno que va más allá, ciertamente, de los recintos portuarios pero que en ellos viene dándose con nitidez y en ellos materializa, en mucha mayor medida, y en no pocas ocasiones, la perversión de ignorar la complejidad del lugar y de su gestión por medio de una cosmética que elude aquellas dificultades desaprovechando la oportunidad estratégica que suponen.

Como ha señalado B. Gabrielli, "una ciudad no representa su pertenencia al mundo moderno midiendo la altura de sus edificios sino a través de la valorización de su imagen urbana".

- Las fotografías 2, 3, 4, 5, 7, 11 y 12 están tomadas de Han Meyer, *City and Port*, 1999, International Books. Las 1 y 9 de Patrick Malone, *City, Capital and Water*, 1996, Routledge. La fig. 6 es de la Revista UR, Laboratorio de Urbanismo de Barcelona. La 8 es de la revista Portus.
- 1 M. de Solá-Morales, Cinco cuestiones sobre el proyecto de puertos urbanos. *Aquapolis*, año 4, n. 3-4, 1999.
- 2 P. Malone, *City, Capital and Water*, 1996, Routledge.
- 3 *La città de fine millennio*, 1992, Franco Angeli.
- 4 El proyecto Venturi está espléndidamente ilustrado y comentado en UR, *Urbanismo Revista*, Laboratorio de Urbanismo, Barcelona.
- 5 Vid. Malone.
- 6 Fredric Jameson, *El postmodernismo o la lógica cultural del capitalismo avanzado*, 1991, Paidós Studio.

-
- The photos 2, 3, 4, 5, 7, 11 and 12 are taken from the book of Han Meyer, *City and Port*, 1999, International Books. The photos 1 and 9 are taken from the book of Patrick Malone, *City, Capital and Water*, 1996, Routledge. The fig. 6 is taken from the Magazine UR, Laboratorio de Urbanismo de Barcelona. The 8 is from the magazine Portus.
 - 1 M. de Solá-Morales, Cinco cuestiones sobre el proyecto de puertos urbanos. *Aquapolis*, año 4, n. 3-4, 1999.
 - 2 P. Malone, *City, Capital and Water*, 1996, Routledge.
 - 3 *La città de fine millennio*, 1992, Franco Angeli.
 - 4 The Venturi project is wonderfully illustrated and commented in UR, *Urbanismo Revista*, Laboratorio de Urbanismo, Barcelona.
 - 5 Vid. Malone.
 - 6 Fredric Jameson, *El postmodernismo o la lógica cultural del capitalismo avanzado*, 1991, Paidós Studio.