

**DE LA PERIFERIA
AL CENTRO
LA CIUDAD EN
TIEMPOS DE CRISIS**

JUAN HERREROS

Podría empezar enunciando una convicción para adelantar una posición entusiasta que disipe la lectura de que este es un texto de corte innecesariamente crítico: creo firmemente que nuestras ciudades tienen temas de trabajo fascinantes que precisan de interpretaciones novedosas para hacer de ellos oportunidades trascendentes para su futuro. Con objeto de explicar esta afirmación y el enorme potencial que aloja, me gustaría contraponer los dos ámbitos que figuran en el título: periferia versus ciudad central, tratando de encontrar asuntos potencialmente activadores de cambios deseables en cada uno de ellos, a la luz de una lectura nueva de la ciudad, generada precisamente por la inversión del sentido de la mirada, que ya no es desde el centro a la periferia, sino desde la periferia al centro.

(...*de la periferia al centro...*). En Europa hemos vivido las últimas décadas mirando la periferia de la ciudad con un cierto embeleso. La idea de que el centro era algo acabado y solo necesitado de operaciones de remate, protección e intervención, impulsó desde los primeros ochenta a varias generaciones de arquitectos a mirar la periferia como el lugar desregulado en el que ensayar nuevas escalas, tipologías y programas y activar versiones de espacio público de nuevo cuño. Esta exploración, realizada desde el centro, sembró todo un léxico nuevo de *descampados*, *áreas de impunidad*, *grandes contenedores*, *infraestructuras...* y renovados discursos sobre la necesidad de construir una periferia que explotara sus condiciones específicas, especialmente el contacto con la naturaleza y la hibridación de usos en unos esquemas urbanos en los que industria, residencia y dotaciones convivirían con naturalidad. Mientras tanto, el centro ha perdido residentes, ha expulsado a las grandes corporaciones que concentran a sus empleados en las *ciudades corporativas* de las afueras, se ha terciarizado y gentrificado y entrega barrios enteros a los inmigrantes y al ocio nocturno. Sin embargo, ese centro, con su complejo mapa social y su falta de niños, con sus incomodidades reales o imaginadas –ruido, falta de naturaleza, inseguridad...–, ofrece oportunidades nuevas. Podríamos decir que ha llegado el momento de volver la mirada al centro aprovechando lo que hemos aprendido en la periferia. Y, en este sentido, me gustaría apuntar tres ingredientes que la ciudad central necesita y para los que el trabajo en la periferia ha desarrollado instrumentos que los podrían hacer posibles. El primero es una reflexión sobre las infraestructuras y su papel organizador de la ciudad, que vendría a revisar profundamente la confianza tecnocrática en aquellas, especialmente las más tradicionales; el segundo se refiere a la construcción de una diversidad programática basada en la hibridación de los usos, sobre todo aquellos que relacionan producción y residencia; y el tercero es lo que podríamos llamar “la naturalización de la ciudad”, con todas sus connotaciones inherentes a las inquietudes medioambientales.

...*Vamos a ello...*

(... *sobre el carácter infraestructural de la arquitectura aprendido en la periferia...*). Seguro que podemos encontrar una buena colección de ejemplos en los que la periferia se ha revelado como el perfecto laboratorio para ensayar nuevas ecuaciones arquitectónicas, pero la contemplación de las vistas aéreas de nuestras ciudades españolas –Google Earth

FROM THE PERIPHERY TO THE CENTER THE CITY IN TIMES OF CRISIS

JUAN HERREROS

I could begin by stating a conviction, so as to let readers know from the start where I enthusiastically stand, and thus dispel the notion that what they are about to read is an unnecessarily critical piece: I firmly believe that our cities have fascinating issues to work with, which call for innovative interpretations to turn them into significant opportunities for their future. Towards explaining this statement and the enormous potential it holds, I would like to contrast the two spaces referenced in the title—periphery versus central city—in an attempt to find issues that may be potential drivers of desired change in each space, in light of a new reading of the city, generated precisely by an inversion of meaning that shifts our view from a center-to-periphery perspective to a periphery-to-center perspective.

(...from the periphery to the center...). In recent decades, Europe has looked at the city's periphery with a certain fascination. From the early eighties on, the idea that the center was a finished product, which only needed protection, intervention, or some rounding off, led several generations of architects to look to the periphery as a deregulated place in which to try out new scales, typologies, and programs and activate newly-minted versions of the public space. This exploration, conducted from the center, sprouted a whole new legion of terms, such as

open spaces, areas of impunities, great containers, infrastructures..., and fresh discourses on the need to build a periphery by tapping into its specific conditions, in particular the contact with nature and the hybridized uses of certain urban schemes where industry, housing, and services would coexist naturally. Meanwhile, the center has lost residents, it has pushed out big corporations, which have gone on to concentrate their workforce in the **corporate cities** of the suburbs, it has been outsourced and gentrified, and it hands entire neighborhoods over to immigrants and the night life. However, this center, with its complex social map and its childlessness, with its real or imagined inconveniences—noise, lack of nature, crime...—offers new opportunities. We could say that the time has come to turn our eyes back to the center and make use of what we have learned in the periphery. And, in this sense, I would like to point out three ingredients that the central city needs and for which the work in the periphery has developed instruments that could make them possible. The first is a reflection on infrastructures and the role they play as organizers of the city, which profoundly revises the technocratic trust placed on infrastructures, especially the most traditional infrastructures; the second has to do with the construction of a programmatic diversity based on hybridized uses, in particular those connected with production and housing; and the third is what we could call “the naturalization of the city,” with all the connotations inherent to environmental concerns.

...Let's see, then...

(... on the infrastructural nature of architecture learned in the periphery...). No doubt we can find many examples in which the periphery has proven to be the perfect laboratory for testing out new architectonic equations, but the aerial views of our

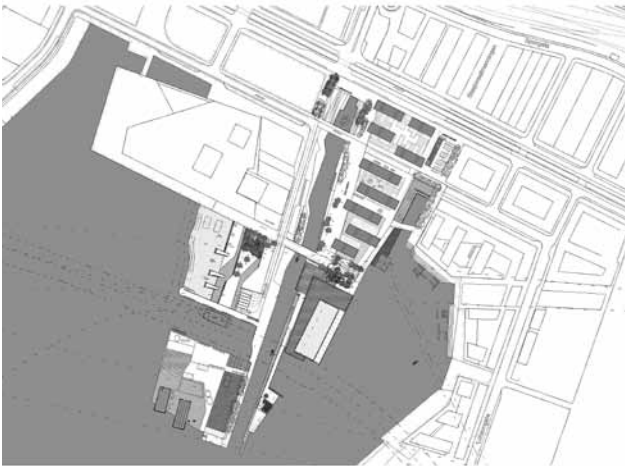
Spanish cities—thanks to Google Earth and its revealed truths made available to all—show that the construction of the periphery has not yielded results on a par with the strengths envisioned thirty years ago, and has rather degenerated into a chaotic amalgam of large, unconnected, and sparsely equipped units, which have spread across all available space. Residual high-density urban developments, industrial parks, mammoth-scale complexes of all kinds... act as segregated islands that have failed even to keep the areas in between them green, in a growth that has spread like an oil stain with highly-devastating effects. We have to stop and consider, on the one hand, the places where the city resolves its daily living, on the basis of gigantic single-function containers—bland mega shopping centers, products of the leisure industry, corporate or airport cities—and, on the other, imposing residential masses—new neighborhoods, periphery expansions, etc. Both cases are enclaves that speak of a functionalist scheme, a string of new ghettos produced by an operational zoning that consolidates and fosters a way of using the city that has been in crisis for years.

Unfortunately, among the many opportunities we have lost is the housing opportunity. Our current peripheries have been built in blows of several hundred units at a time, with the built area in all of Spain doubling over the last three decades. Today we could admit that this peripheral territory has been developed with central instruments and criteria and that mass occupation has prevented us from seeing that the differences that distinguished it from the central city demanded very different planning methods and use models to achieve a periphery built with a sense of its own worth, unenvious of the center. As we look on in astonishment at what the emergent economies are doing with their territories, with cities sprouting

y sus verdades reveladas puestas al alcance de cualquiera— demuestra que la construcción de la periferia no ha dado los resultados consecuentes con las potencias atisbadas hace treinta años, sino que ha degenerado en una amalgama caótica de grandes unidades, inconexas y escasamente dotadas, que han terminado por ocupar todo el suelo disponible. Desarrollos urbanos residuales de alta densidad, polígonos industriales, complejos de escala desbordada de todo tipo... actúan como islas segregadas que ni siquiera han sido capaces de mantener verde el espacio entre ellas en un crecimiento en mancha de aceite de alto poder arrasador. Tenemos que detenernos, por un lado, en esos lugares en los que la ciudad resuelve su supervivencia cotidiana en base a gigantescos contenedores monofuncionales —anodinos megacentros comerciales, productos de la industria del ocio, ciudades corporativas o aeroportuarias— y de contundentes masas residenciales —nuevos barrios, ensanches periféricos, etc.— por otro. En ambos casos se trata de enclaves que hablan de un esquema funcionalista, segregado, un encadenado de nuevos guetos, producto de un *zoning* operativo que consolida e impulsa una forma de uso de la ciudad que hace años que está en crisis.

Desgraciadamente hemos perdido, entre otras, la oportunidad de la vivienda. A golpes de varios cientos de unidades cada vez, se han construido las periferias que tenemos, hasta el punto de que, en las últimas tres décadas, en toda España se ha duplicado la superficie construida del país. Hoy podríamos reconocer que se ha trabajado este territorio periférico con instrumentos y criterios centrales y que la ocupación masiva ha impedido entender que sus diferencias con respecto a la ciudad central exigían métodos de planeamiento y modelos de uso muy diferentes, una periferia construida con orgullo propio, sin envidia del centro. Mientras miramos con asombro lo que hacen las economías emergentes con el territorio, esas ciudades que se construyen de la nada en India o China, no somos conscientes de que hemos estado haciendo lo mismo: hemos construido alrededor de cada ciudad otra, mediocre y no precisamente de la nada, sino teniéndolo todo a favor. Y ese parque residencial habría sido una oportunidad extraordinaria para hacer ciudad, para hacerla funcionar, para impulsar un concepto infraestructural de la arquitectura de gran escala y del territorio que va más allá de la satisfacción de unos servicios cuyo trazado parece ser el único soporte logístico del crecimiento. Las masas residenciales de nuestras periferias son su verdadera infraestructura; claro está, si somos capaces de ver más allá de las circunvalaciones cuando utilizamos esta palabra. Y es que el diccionario dice que infraestructura es lo que hace posible el funcionamiento de una cosa, y nos hemos creído que las redes y los servicios lo son todo en este sentido. La periferia nos ha enseñado que, haciendo demasiado hincapié en las infraestructuras de la movilidad, se desplazan los problemas cada vez más lejos, mientras que la falta de capilaridad contribuye al aislamiento de las unidades construidas y al arrasamiento de la naturaleza. Debemos revisar esa obsesión por la conectividad de gran escala que impide la permeabilidad “menuda y transversal”, como ocurre en algunos archipiélagos: cada isla, conectada con la metrópoli; apenas nada entre ellas.

Me atrevo a preguntar: ¿qué pasaría si las infraestructuras no fueran el gran paradigma del progreso y el crecimiento urbanos o del bienestar suburbano? Lo escribo con las reservas oportunas, como una provocación ensayística. No es una teoría, sino un aviso contra cualquier forma de fascinación o prejuicio, dos actitudes que no nos dejan pensar. Insisto, si no se hubiera ido tan lejos con esta fe en la movilidad, habríamos elaborado otros sistemas de ocupación y crecimiento; habríamos reflexionado con valentía sobre la densidad de la ciudad y sobre esa contradictoria timidez frente a la altura antes de arrasarse la naturaleza; habríamos trabajado más sobre lo que tenemos en el centro, no lo habríamos abandonado ni nos habríamos creído el modelo



MASTER PLAN MUNCH AREA EN BJORVIKA (OSLO). ESPACIO PÚBLICO, EQUIPAMIENTOS, VIVENDAS, OFICINAS, ÁREAS COMERCIALES Y MUSEO. HERREROS ARQUITECTOS, 2009. La ciudad de Oslo está inmersa en un ambicioso proyecto para desplazar su centro de gravedad hacia la orilla del fiordo. Bajo el lema "Oslo: Fjord City", se pretende redefinir la relación de la ciudad con el mar, recuperando el motivo de su fundación y su propia historia como ciudad naviera y marítima, lo que hasta hoy había sido imposible por el tapón que formaban las instalaciones portuarias que bloqueaban la relación de la ciudad con el mar. El Master Plan Munch Area opera con un fragmento completo de ciudad sobre el que se propone desplegar un proyecto comprometidamente contextual, que responde a escenarios urbanos diversos en cada punto cardinal, que se describe como una sucesión de lugares con personalidades diferentes –programas, árboles y ambientes–, que negocia con un escenario de piezas singulares –río, colina, ópera, biblioteca, fiordo, complejo Bar Code (MVRDV), museo Munch...–, que busca la permeabilidad este-oeste y ofrece una serie de tipologías híbridas y programas abiertos que apuestan a una ciudad contemporánea, productiva, tan habitable como visitable.



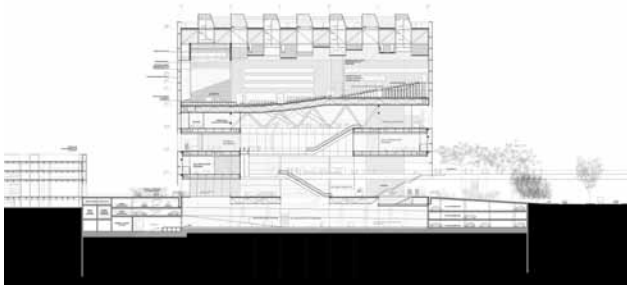
MUNCH AREA MASTER PLAN IN BJORVIKA (OSLO). PUBLIC SPACE, EQUIPMENT, HOUSING, OFFICES, SHOPPING AREAS, AND MUSEUM. HERREROS ARQUITECTOS, 2009. The city of Oslo is immersed in an ambitious project aimed at shifting its center of gravity towards the edge of the fjord. Under the slogan "Oslo: Fjord City," a redefinition of the city's relationship with the sea is proposed, by recovering the reason the city was founded and its naval and marine history, something that was hindered until now by the port facilities, which acted as a barrier blocking the relationship between city and sea. The Munch Area Master Plan operates as a complete city fragment on which the deployment of a resolutely contextual project is proposed, in response to different urban scenarios in each cardinal direction, described as a series of places with a range of personalities –programs, trees, and environments–, which negotiates with a landscape of unique pieces –river, hill, opera, library, fjord, Barcode complex (MVRDV), Munch museum...–, seeking an east-west permeability and offering a set of hybrid typologies and open programs that aim for a contemporary, productive city that is both very inhabitable and visitor-friendly.



PLAN MAESTRO PARA EL CAMPUS DE LA MENIL FOUNDATION EN HOUSTON. HERREROS ARQUITECTOS, 2009. Se trata de un ejemplo interesante porque, en una ciudad extendida y suburbial como es Houston, se plantea el interés de densificar, en el sentido residencial, un barrio tradicionalmente compuesto por viviendas unifamiliares. El complejo del museo alberga además pabellones de arte, parques, cafeterías, tienda y auditorio, en un plano compartido que ofrece otra forma de vivir que cambia el jardín particular por los usos comunes del complejo residencial y la proximidad de los equipamientos culturales y de ocio al aire libre que ofrece la Fundación, propietaria del suelo y promotora de un espíritu urbano propio para su campus.

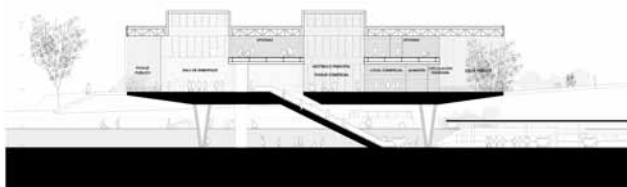
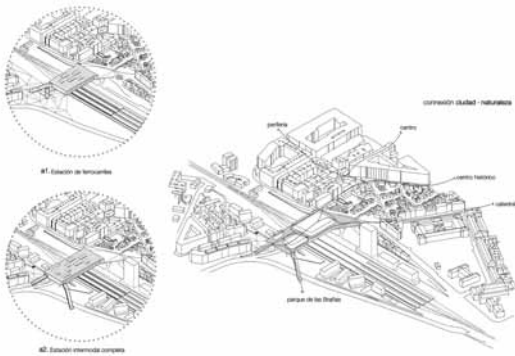
ASTER PLAN FOR THE MENIL FOUNDATION CAMPUS IN HOUSTON. HERREROS ARQUITECTOS, 2009. This is an interesting example because it reveals an interest in increasing the residential density of a neighborhood traditionally composed of single-family houses, in such a sprawling and suburban city as Houston. The museum complex also houses art pavilions, parks, cafeterias, a store, and an auditorium, in a shared space that offers a different way of living, exchanging private gardens for the common uses of the residential complex and the proximity to the outdoor leisure and cultural equipment offered by the Foundation, which owns the land and promotes a unique urban spirit for its campus.





CENTRO INTERNACIONAL DE CONVENCIONES ÁGORA-BOGOTÁ. HERREROS ARQUITECTOS Y DANIEL BERMÚDEZ, 2011. La ciudad de Bogotá está en un proceso de florecimiento urbano correlativo del que experimentó Medellín estos años pasados. El proyecto Ágora-Bogotá supone una apuesta a traer al interior del recinto urbano usos habitualmente situados en el límite exterior y obtener así unas nuevas plusvalías derivadas de la integración de estos equipamientos a la vida cotidiana de los habitantes, evitando relegarlos a un uso esporádico por forasteros cuya relación con la ciudad apenas pasa del aeropuerto. Ágora-Bogotá no es un centro de convenciones al uso; es un enclave en el centro de la ciudad que fomenta todo tipo de encuentros y manifestaciones, desde las más populares y locales hasta las más elitistas e internacionales. Se trata de un auténtico *fat building* de 82 x 82 m de planta con 80.000 m² construidos en el que la ciudad penetra construyendo un desarrollo espiral de plazas-atlaxa que hacen las veces de vestíbulo de diversos lugares de entre 25 y 4.000 m² en los que puede ocurrir casi cualquier cosa: exposiciones, reuniones, campeonatos deportivos, mercadillos y ferias, conciertos, etc. En la sección se aprecia cuán difícil es saber en qué momento un usuario ha abandonado el mundo exterior y colectivo, la ciudad, para adentrarse en un espacio controlado y selectivo.

ÁGORA-BOGOTÁ INTERNATIONAL CONVENTION CENTER. HERREROS ARQUITECTOS & DANIEL BERMÚDEZ, 2011. The city of Bogotá is undergoing a thriving urban development similar to the one experienced by Medellín in recent years. The Ágora-Bogotá project focuses on taking uses commonly situated in the city's outer edges and bringing them within its inner urban areas, thus deriving new benefits from the integration of such equipment into the everyday life of the population and preventing them from being relegated to sporadic use by outsiders whose relationship with the city does not go much farther than the airport. Ágora-Bogotá is not your usual convention center; it is an enclave in the center of the city that fosters all sorts of events and expressions, from the most popular and local to the most exclusive and global. It is a truly "fat" building, with an 82-by-82-meter plant and a built area of 80,000 m², penetrated by the city through a spiral development of plazas-lookouts that operate as halls for various spaces measuring 25 to 4,000 m² in which anything can happen: exhibitions, meetings, sports competitions, small markets and fairs, concerts, etc. In the cross-section you can see how hard it is to know exactly when a user has left the outside, collective world of the city to venture into a controlled and selective space.



ESTACIÓN INTERMODAL FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD. SANTIAGO DE COMPOSTELA. HERREROS ARQUITECTOS Y RAS ARQUITECTOS, 2011. La ciudad de Santiago situó su estación en la periferia histórica, que coincide con la parte baja de un barranco que marcaba el final de la extensión posible del casco urbano. Las vías del tren y la topografía han constituido una barrera infranqueable para una ciudad estrellada contra su límite, que a pesar de todo trazó tímidos ensanches periféricos al otro lado pero que hoy mira este territorio extramuros como el territorio natural para crecer armoniosamente sobre una naturaleza que el tren ha preservado intacta para ofrecerla hoy como un gran patrimonio colectivo equivalente al que el centro histórico constituye al otro lado. Ciudad patrimonial y ciudad verde conectadas por una infraestructura que ya es central y ofrece una plaza que es la primera de la ciudad. De hecho, "Plaza, Puerta, Balcón" fue el lema de este concurso internacional que pretende materializar en el presente una oportunidad impagable para poner en relación su pasado y su futuro.

INTERMODAL HIGH-SPEED TRAIN STATION. SANTIAGO DE COMPOSTELA. HERREROS ARQUITECTOS & RAS ARQUITECTOS, 2011. The city of Santiago located its station in the historical periphery, which coincides with the lower section of a ravine that marked the limit to the city's possible expansion. The railroad tracks and the topography have posed an insurmountable barrier for a city crushed against its limits, which, nonetheless, traced timid peripheral expansions on the other side, but now looks onto this outer territory as the natural territory in which to grow harmoniously with nature, a nature that the train has preserved untouched to offer it today as a great collective heritage equal to the heritage formed by the historical center on the other side. A heritage city and a green city connected by an infrastructure that is already central and offers a plaza that is a first for the city. In fact, "Plaza, Portal, Terrace" is the slogan of the international competition that seeks to materialize in the present an invaluable opportunity to connect the past and the future.

from nothing in India or China, we remain unaware that we have been doing just that: we have built around each city another, mediocre city, and not precisely out of nothing, but having everything in our favor. And that residential park would have been an extraordinary opportunity to make a city, to make it work, to further an infrastructural concept of large-scale and territory architecture that goes beyond the satisfaction of some services whose layout seems to be the sole logistic support of growth. The residential masses of our peripheries are their true infrastructure; that is, obviously, if we are capable of seeing beyond roundabouts when using that word. And that is because the dictionary tells us that infrastructure is what makes it possible for something to work, and we have believed that networks and services are everything in that sense. The periphery has taught us that placing too much emphasis on mobility infrastructures pushes problems increasingly further away, while the lack of capillarity contributes to the isolation of built units and the destruction of nature. We need to rethink our obsession with large-scale connectivity, which prevents “small and cross-sectional” permeability, as occurs in certain archipelagos, with each island connected to the metropolis and barely anything between each other.

I dare ask, what would happen if infrastructures were not the great paradigm of urban progress and growth or of suburban well-being? I write this with due reservations, as an academic exercise in provocation. It is not a theory, but a warning against any form of fascination or prejudice, two attitudes that leave no room for thinking. I insist, if we had not taken our faith in mobility so far we would have produced other systems of occupation and growth; we would have reflected bravely on the density of the city and on that contradictory timidity towards height, before destroying nature; we

would have worked more on what we have in the center, we would not have abandoned it or believed so blindly in the suburban residential model that is now in crisis because it is unsustainable. I invite anyone to take a train from Penn Station and leave the city, crossing the Hudson River and through the industrial periphery of New York, onto New Jersey. What you will see there is a string of abandoned, vacant lots, a postwar landscape of stagnant waters and dilapidated buildings, an accumulation of rust that no economy can salvage (but which will eventually become a protected ecosystem like the so-called Buenos Aires Ecological Reserve, built with the debris of the corrupt works of military governments...). As long as infrastructures allow us to abandon and build further out, there will be no end to the decadence of the center and its concentric rings.

(... what can we do with these intuitions in the central city?...). First, we can begin by reconsidering its density and its capacity for admitting new programs; second, we must understand that infrastructure today is a form of architecture that is capable of introducing significant changes, the invisible networks, the projects aimed at re-describing the city..., rather than any channeling and supply systems; and, third, we must realize that if we do more of the same but “better,” we will only be bearing stillborns in terms of urban space and quality of life. Unpredictable paradigm changes are on the horizon, which we will not be able to work with through adaptation. This current crisis is for the city no less than the end of an era and a warning that some things must change—the car culture, for one—if not disappear altogether; solid fuels will run out, that is a fact, and our dependence on certain energy sources—see the conflicts brought by the Eastern European pipelines—will be a deadly trap for many

economies, to give just an example of what is already indisputable.

(... on the pressing need to encourage a combination of uses in the central city...). Multifunctional architecture was presented in the eighties as an ideal resource to give meaning to many peripheral complexes that needed to address various programs in order to neutralize the dispersion of supply and services. Thus we see how leisure, equipments, and offices accumulated in large hybrid projects duly connected to transportation systems. The development of complex programs has continued as a critical issue of the typological changes of the last thirty years wherever it has been possible to develop it bravely. This is so because diversity and richness are the goal of any system that requires a certain resistance; and to see that we need only to look at the survival of biological ecosystems as a model. The coexistence of uses entails acknowledging that the limits between activities are no longer clearly marked and that the diversity of ways of life, work schemes, and family structures is so great that there are no universal needs. A serious research study on the hybridization of programs is the great outstanding issue of our cities’ interior urban planning. We need typologies in which widely diverse activities can coexist—the famous “compatible uses” of the ordinances—and we especially need them in the center of the city, in the buildings. We need to revise the limits placed on the location of activities in sections; in the plots and their obsessive demand for a constructed depth, behind which blocks have been filled with spaces of production, workshops, studios, garages... Illegal and second-rate, they reveal a demand that is born out of necessity, in streets and neighborhoods whose single purpose is often difficult to break. If we want a truly efficient city, the most important thing for the immediate future will be its capacity to face unexpected situations

residencial suburbial que ahora está en crisis por insostenible. Invito a cualquiera a tomar un tren en Pennsylvania Station y salir de la ciudad, cruzando el río Hudson a través de la periferia industrial de Nueva York sobre suelo de Nueva Jersey, una sucesión de terrenos baldíos, abandonados, un espectáculo posbélico de aguas estancadas y edificios ruinosos, una acumulación de herrumbre que no hay economía que pueda recuperar (eso sí, terminará siendo un ecosistema protegido como la llamada Reserva Ecológica de Buenos Aires, generada con los escombros de las obras corruptas de los gobiernos militares...). Si las infraestructuras permiten abandonar y construir más allá, la decadencia del centro y sus coronas sucesivas no se detendrá.

(... *¿qué podemos hacer con estas intuiciones en la ciudad central?*...). En primer lugar, replantearnos su densidad y su capacidad para recibir nuevos programas; en segundo, entender que lo infraestructural hoy es la arquitectura capaz de introducir cambios significativos; las redes invisibles; los proyectos que tienen por objeto redescribir la ciudad..., más que las canalizaciones y abastecimientos; y, en tercer lugar, que si repetimos lo mismo “mejor hecho”, solo conseguiremos nacer muertos en materia de espacio urbano y calidad de vida. Se avecinan cambios de paradigma no previsibles frente a los que no podremos trabajar por adaptación. Esta crisis que estamos viviendo no es para la ciudad otra cosa que la muerte de una época y el aviso de que algunas cosas tienen que cambiar –la cultura del automóvil la primera–, cuando no desaparecer; los combustibles sólidos se van a agotar, no es fantasía, y ciertas dependencias energéticas –véanse los conflictos que transportan los gaseoductos de Europa del Este– serán una trampa mortal para muchas economías, por poner un ejemplo ya hoy indiscutible.

(... *sobre la imperiosa necesidad de impulsar la mezcla de usos en la ciudad central*...). La arquitectura plurifuncional fue enunciada en los años ochenta como un recurso ideal para dar sentido a tantos complejos periféricos que necesitaban atender diversos programas para neutralizar la dispersión de la oferta y los servicios. Así vemos cómo el ocio, los equipamientos y las oficinas se acumulaban en grandes proyectos híbridos debidamente conectados a los sistemas de transportes. El desarrollo de los programas complejos se ha mantenido como un asunto vital de los cambios tipológicos de los últimos treinta años allí donde ha sido posible desarrollarla con valentía. Y es que la diversidad y la riqueza son el objetivo de cualquier sistema que precise una cierta resistencia y, para ello, basta tomar la supervivencia de los ecosistemas biológicos como modelo. La convivencia de los usos supone asumir que los límites entre actividades ya no son nítidos y que las formas de vida, esquemas laborales y composiciones familiares son de tal diversidad que las necesidades no son universales. Una investigación seria sobre hibridación de programas es la gran asignatura pendiente del planeamiento urbano interior de nuestras ciudades. Necesitamos tipologías en las que puedan convivir actividades muy diversas –los famosos “usos compatibles” de las ordenanzas– y lo necesitamos especialmente en el centro de la ciudad, en los edificios, necesitamos que se revisen las limitaciones de ubicación de las actividades en la sección; en las parcelas y su obsesiva exigencia de fondo edificado, a cuyas espaldas se han rellenado las manzanas de lugares productivos, talleres, estudios, garajes... ilegales y de mala calidad que revelan una demanda que es una necesidad; en calles y barrios cuya monofuncionalidad tantas veces es complicado romper. Si queremos una ciudad realmente eficaz, lo más importante en el futuro inmediato será su capacidad para afrontar situaciones inesperadas de cambio, declive, invasión o, simplemente, alteración del modelo. Conocemos los casos de Detroit y Dallas –los famosos *see-through years* de los años setenta–, en los que se veía a través de los edificios esquilados de los centros que, una vez convertidos en monocultivo de grandes compañías, no pudieron afrontar las crisis del automóvil y del petróleo, respectivamente. Desde muchos foros se está

of change, decline, invasion, or, simply, alteration of the model. We are familiar with the cases of Detroit and Dallas—the famous “see-through” years of the seventies—in which one could literally see through gutted building in the center of these cities, which, after being converted to the single-crop model of the big corporations, were unable to face the car and oil crises, respectively. The need to combine a balanced amount of housing—Madrid, to give an example close to home, is not as dense as we think; we need only to look at real data and compare it with other large European capitals—with other uses is being posed from numerous forums. Today the limits between production, trade, culture, or services have been blurred and there are a great many new activities that do not fit into conventional classifications. If we want a talented class to live in the center, that class will have to be able to establish its places of production in the center. If we want to banish the offices, law firms and architect agencies that occupy every floor, pushing out housing, and lure back residents, we will have to condition spaces for these residents. If we had the typologies and complementary services required by the foreign student population of Santiago, Salamanca or Argüelles, in Madrid, we would not have them living in the overcrowded apartments of bourgeois families that have abandoned the city. If we understood that marginal neighborhoods of the center, like Arganzuela in Madrid, or 22@ in Barcelona have a potential for implementing forms of contemporary production—including knowledge and research along with housing—architecture and its research work would have found a place to implement everything that is repeated endlessly in theory texts and academic exercises, so confident and ignorant of a reality that limits any new possibility.

(... what can we do with these intuitions in the central city?...). We

need a comprehensive study on the uses and actual densities of city centers. We need to revise regulations—no easy thing, we know—and better understand how the city is constructed. We need a study on congested blocks, those in which the city seems to have given all it had to give and which will not be given another opportunity because they are considered, despite their vulgarity, to have been sufficiently well-constructed, inhabited, and equipped (we can even concede that they contribute a solid urban effect). Passively accepting that these blocks have exhausted their possibilities of renovation entails ignoring their enormous potential for renovating the city, which would rather build from *ex novo* situations or start with a clean slate instead of inventing instruments to perform surgical interventions, infiltrate, overlay... which would give a new lease on life to whole neighborhoods, truly recycling them.

(... on the possible naturalization of the city discovered in the periphery...). The development of the periphery in the last decades of the twentieth century has brought fresh vitality to the dialogue between city and nature, taking it beyond the monothematic format of the scenic urban park to embrace a new generation of equipped open spaces that blur the limits between the natural and the artificial, between city and landscape. The naturalization of the periphery speaks of overlapping speeds, of productive landscapes, of leisure time, as builders of a different body-and-health culture, of the construction of an urban memory and culture associated with dialoguing with the environment, as opposed to conquering it.

(... what can we do with these constructions in the current city?...). As a continuation of a history in which nature has been systematically artificialized by cities or agriculture, and in view of the dissolving limits between natural and artificial categories, we

could imagine an inverse movement positing the naturalization of the city. I am not talking merely of implanting green systems, but of transforming the city itself into nature, a second nature that would contribute a set of processes, laws, and systems that can tend towards a new equilibrium. A nature that will necessarily have to be three-dimensional and not pushed back into the skin at level zero; a nature that will see the built masses and human activities as equations of the same ecosystem. Every environmental concern and the entire sustainability agenda will be contemplated in this definition of nature, but above all a new interpretation of the agents that build the city and its implications will be required.

(... some conclusions?...). Change, energy, and information are the raw materials of the contemporary city that we will have to learn to work with. A new infrastructural character, renewed typology, and naturalization of the city are the processes that we consider most necessary. Such a task must be multidisciplinary and call on all necessary voices and expertise and act outside fashion or correctness, as the idea is to go beyond sounding convincing: the idea is to link technique to the construction of the sensitivity of our time and assume any changes and renunciations this may demand, not only in terms of needs—such as mitigating the effect of greenhouse gases, generating renewable energies, reducing CO₂ emissions, etc.—but as an ideal of collective life, of urban culture released from the tyranny of obsolete models.

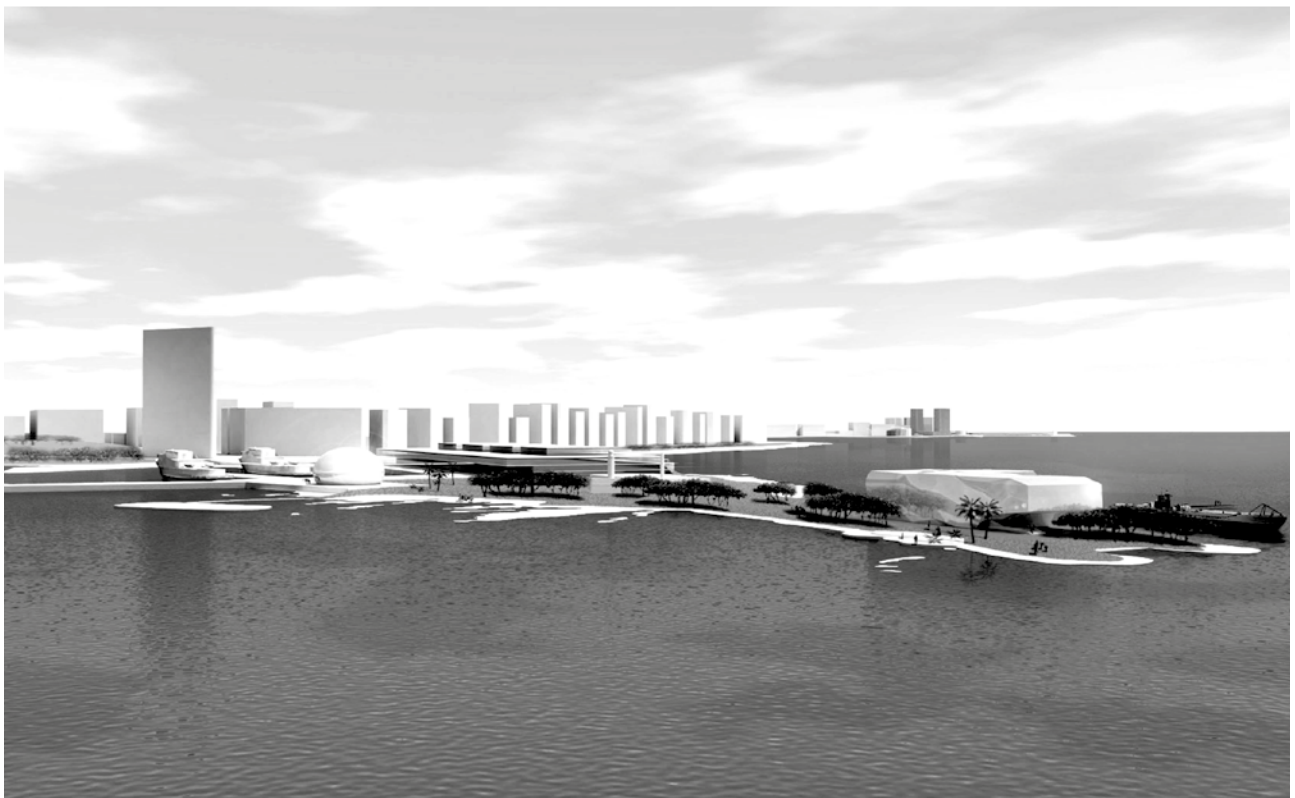
The difficult times we are living in will have a positive reading in the medium term if we at least seize this stagnation to take off in a different direction, without fear of the new and free of nostalgia for the fatuous splendors of the past. Many have voiced this, in different ways, so that I think the necessary conversation is ready to be had.

planteando la necesidad de hacer convivir la cantidad equilibrada de vivienda –Madrid, sin ir más lejos, no es tan densa como creemos; no hay más que mirar los datos reales y compararlos con las grandes capitales europeas– con otros usos. Hoy en día los límites entre producción, comercio, cultura o servicios están difuminados y un sinnúmero de actividades de nuevo cuño no encuentra alojamiento en las clasificaciones convencionales. Si queremos que una clase talentosa habite el centro, esta tendrá que poder implantar en él sus lugares de producción; si queremos desterrar las oficinas y los despachos de abogados y arquitectos que ocupan pisos hasta drenar de residencia los ensanches, y recuperar habitantes, habrá que habilitar lugares para ellos; si tuviéramos las tipologías y los servicios complementarios que demanda la población estudiantil forastera de Santiago, Salamanca o Argüelles, en Madrid, no la tendríamos hacinada en los pisos de las familias burguesas que han abandonado la ciudad; si entendiéramos que barrios centrales marginales como Arganzuela, en Madrid, o 22@ en Barcelona tienen un potencial de implantación de formas de producción contemporánea –incluidos el conocimiento y la investigación junto con la residencia–, la arquitectura y sus investigaciones habrían encontrado un lugar para poner en marcha aquello que los textos teóricos y los ejercicios de las escuelas repiten cada día, confiados y ajenos a una realidad que limita toda novedad.

(... *¿qué podemos hacer con estas intuiciones en la ciudad central?...*). Es necesario un estudio completo sobre usos y densidades reales en los centros de las ciudades. Es necesario revisar la normativa –no es fácil, ya lo sabemos– y entender mejor cómo está construida la ciudad. Es necesario un trabajo sobre las manzanas colmatadas, aquellas en las que parece que la ciudad ha dado de sí todo lo que podía y que no tendrán otra oportunidad porque se entiende que, a pesar de su vulgaridad, están suficientemente bien construidas, habitadas y equipadas; incluso podemos convenir en que aportan un sólido efecto urbano. Aceptar sumisamente que estas manzanas están agotadas en sus posibilidades de renovación supone ignorar su enorme potencial de renovación de la ciudad, que prefiere actuar a partir de situaciones *ex novo* o hacer *tabula rasa* en lugar de inventar instrumentos de cirugía, infiltración, superposición... que otorgarían una nueva oportunidad, un verdadero reciclaje, a barrios enteros.

(... *sobre la posible naturalización de la ciudad descubierta en la periferia...*). El desarrollo periférico de las últimas décadas del siglo XX alumbró una nueva vida al diálogo de la ciudad con la naturaleza superando el formato monotemático del parque urbano pintoresco en favor de una nueva generación de espacios libres equipados que diluyen los límites entre lo natural y lo artificial, entre la ciudad y el paisaje. La naturalización de la periferia habla de multitud de velocidades superpuestas, de paisajes productivos, del tiempo libre, como constructores del paisaje de otra cultura del cuerpo y de la salud, de la construcción de una memoria y una cultura urbanas asociadas al diálogo con el medio y no a su doblegamiento.

(... *¿qué podemos hacer con estas construcciones en la ciudad actual?...*). Como prolongación de la historia según la cual la naturaleza ha sido artificializada sistemáticamente por la ciudad o la agricultura, y ante la disolución de los límites entre las categorías natural y artificial, cabría imaginar un movimiento inverso que se propusiera la naturalización de la ciudad. No me refiero exclusivamente a la implantación de sistemas verdes, sino a la transformación de la ciudad en sí misma en una naturaleza, una segunda naturaleza que aporte un conjunto de procesos, leyes y sistemas que puedan aspirar a un equilibrio nuevo. Una naturaleza que tendrá que ser tridimensional y no replegada a la epidermis de la cota cero; que entienda las masas construidas y las actividades humanas como ecuaciones del mismo ecosistema. Todas



las inquietudes medioambientales y la agenda de la sostenibilidad al completo tendrán cabida en su definición, pero sobre todo se necesitará una lectura nueva de los agentes que construyen la ciudad y sus implicaciones.

(... *¿algunas conclusiones?...*). Cambio, energía e información son las materias primas de la ciudad contemporánea con las que tenemos que aprender a trabajar. Introducción de un nuevo carácter infraestructural, renovación tipológica y naturalización de la ciudad, son los procesos que nos parecen más necesarios. Un trabajo así debe ser pluridisciplinar y convocar a todas las voces y saberes necesarios y actuar fuera de la moda o las corrientes de la corrección, pues se trata de algo más ambicioso que resultar convincente: se trata de ligar la técnica con la construcción de la sensibilidad de nuestro tiempo y asumir los cambios y renunciaciones que demande, no solo como una necesidad – paliar el efecto invernadero, producir energías renovables, reducir emisiones de CO₂, etc.–, sino como un ideal de vida colectiva, de cultura urbana liberada de la tiranía de los modelos obsoletos.

Los tiempos difíciles que atravesamos tendrán a medio plazo una lectura positiva si al menos aprovechamos el parón para arrancar en otra dirección, sin miedo a la novedad, sin nostalgias por los brillos fatuos del pasado. Son muchos los que lo han enunciado de una u otra forma, por lo que creo que la conversación necesaria está servida.

MONTEVIDEO Y LA RAMBLA

Montevideo no gravita, como tantas ciudades, en torno a una serie de centros puntuales sino que vive activada por esa rambla lineal que todo lo enlaza en una secuencia que es patrimonio activo de su vitalidad funcional, paisajística, social e histórica. Sin embargo, sus potencias están sin desarrollar. Mientras tanto, la ciudad ha depositado en sus accidentes más atractivos (Punta Carretas y el tramo de costa entre el puerto del Buceo y Pocitos) sus infraestructuras de supervivencia, convirtiéndolos en lugares residuales en primera línea que interrumpen la deseable continuidad del litoral.

AGENDA

El llamado de 2007 atrajo nuestra atención pues parecía convocar una agenda *urbana* –fabricar la fachada de la ciudad futura–, *social* –activar y consolidar una potencia latente a lo largo de la costa porque los ciudadanos ya están allí haciendo de ella un uso colectivo y democrático–, *programática* –solicitando una forma abierta e intensa de usar la ciudad que demanda equipamientos contemporáneos de alta capacidad transformadora–, *natural* –referida a la propia condición del litoral como lugar de encuentro entre la ciudad artificial y esa fuerza natural que es el río–. Nuestro proyecto asume estos adjetivos y con ellos quiere construir una serie de *parques equipados* que asocian a cada uno de los enclaves del llamado un *fragmento completo de naturaleza artificial*; estos *parques equipados* se entienden como gigantescos *livings* urbanos capaces de construir una nueva identidad para toda la ciudad y sus habitantes.

PROGRAMA

Atendiendo al llamado se prevé: 1. En Punta Brava: un puerto de *ferries* con aparcamiento, servicios, estación marítima, intercambiador de transporte, centro comercial y de ocio, enriquecido con otros programas que consideramos de interés tales como planetario (tecnología IMAX, sustituyendo al del zoológico), acuario (no hay ninguno

MONTEVIDEO AND THE RAMBLA

Montevideo does not gravitate, like many other cities, around a number of specific spots but rather lives driven by that linear promenade that connects everything in a sequence that is active heritage of its functional, social and historical vitality, and vibrant landscape. Nevertheless, its potential is underdeveloped. Meanwhile, the city has placed its survival infrastructure along its most attractive geographical features (Punta Carretas and the coastal stretch between the Buceo port and Pocitos), turning them into waterfront residual places that interrupt the desirable continuity of the coastline.

AGENDA

The 2007 call caught our attention since it seemed to have announced a multiple component agenda comprising urban (creating the facade of the future city), social (activating and consolidating a latent potential that lies along the coast since citizens are already there making a collective and democratic use out of it), programmatic (seeking an open and intense way of using the city, which demands contemporary equipment of high transforming capacity) and natural items (referring to the distinctive condition of the coastline as a meeting point in between the artificial city and that natural force embodied

in the river). Our proposal includes these adjectives and with them wants to build a series of equipped parks that combine each of the enclaves of the call *a complete fragment of artificial nature*; these equipped parks are seen as gigantic urban lounges, capable of building a new identity for the entire city and its inhabitants.

PROGRAM

In view of the request we propose: 1. In Punta Brava: a ferry port featuring berths, services, passenger terminal, transport hub, shopping and entertainment center, enhanced by other offerings that we consider of interest such as a planetarium (IMAX technology, replacing the one at the zoo), an aquarium (the city does not have one), a river and sea museum (an interpretation center to enhance the understanding of the city's infrastructures, which is more than necessary to grasp Montevideo) and 2. In Buceo: a conference center with facilities for 30 to 300 people supplemented with a small fairground, hotel and business center, additionally, provisions are made for certain urban culture activation uses like an alternative therapy center, a sailing school, fishing clubs and stalls, a seafood market, and the restoring and enhancement of unique architectural works such as the Yatch club, the Kibón, the Punta Carretas lighthouse and even the Panamericano building.

ENERGY AND SUSTAINABILITY

The main point of the project is the understanding of the city as a whole. To speak here of energy and sustainability enables us to use a terminology and a philosophy that are not limited to issues associated with taking care of the planet or energy saving but rather speak of new sensitivities and integrative exercises. Therefore, the project aims to: create the city through the exercise of recycling enclaves, of occupying or urbanizing them by means of a different process, reducing energy consumption, greenhouse gas emissions and all types of environmental impacts as part of the agenda for the minimization of architectural pressure on support, increase wealth and natural programmatic and social diversity in order to achieve resistant natural and social ecosystems, design parallel programs for water, energy and waste collection, accumulation, distribution, consumption and recycling.

The city model that underlies this project is none other than the celebration of the ancient *polis*, the political meeting place of the people that makes of the harmonious coincidence of their diversity raw material that is essential for the advancement of a strong civil society.

en la ciudad), museo del río y el mar (un centro de interpretación de las infraestructuras de la ciudad, algo más que necesario para entender Montevideo) y 2. En Buceo: un centro de congresos con salas de 30 a 3000 personas completado con un pequeño ferial, hotel y centro de negocios; además, se prevén ciertos usos de activación de la cultura urbana como un centro de terapias alternativas, una escuela de vela, puestos y clubes de pesca, un mercado de productos del mar, y la recuperación y puesta en valor de piezas arquitectónicas singulares como el Yatch Club, el parador Kibón, el faro de Punta Carretas e incluso el edificio Panamericano.

ENERGÍA Y SOSTENIBILIDAD

El principal argumento del proyecto es el entendimiento de la ciudad como un todo. Hablar aquí de energía y sostenibilidad nos permite usar un léxico y una filosofía que no se circunscriben a las cuestiones asociadas al cuidado del planeta o al ahorro energético sino que hablan de nuevas sensibilidades y de ejercicios integradores. Por ello, el proyecto pretende: crear ciudad a través del ejercicio de reciclar enclaves, de ocuparlos o urbanizarlos mediante un proceso diferente, reducir los consumos energéticos, las emisiones de gases de efecto invernadero y todo tipo de impacto ambiental como agenda de minimización de la presión de la arquitectura sobre el soporte, aumentar la riqueza y la diversidad tanto natural como programática y social para lograr ecosistemas naturales y sociales resistentes, diseñar programas paralelos de captación, acumulación, distribución, consumo y reciclaje de agua, energía y residuos.

El modelo de ciudad que subyace bajo este proyecto no es otro que la celebración de la antigua *polis*, el lugar de encuentro político de las personas que hace de la coincidencia armoniosa de su diversidad materia prima fundamental del avance de una sociedad civil fuerte.

JUAN HERREROS es catedrático de Proyectos y director del Aula Fin de Carrera de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid y profesor de la Universidad de Columbia de Nueva York. Ha enseñado además en universidades como EPF, Lausana, Architectural Association, Londres, IIT, Chicago o SOA, Princeton. En 1984 fundó con Iñaki Ábalos el estudio Ábalos & Herreros. Desde 2006, Herreros opera como Herreros Arquitectos, una estructura colaborativa que reúne sus actividades profesionales, docentes e investigadoras. Su obra ha sido premiada, publicada y expuesta numerosas veces tanto a nivel nacional como internacional. Actualmente Herreros desarrolla proyectos en España, Noruega, Panamá, Marruecos y Colombia. Su trabajo teórico se centra en la construcción de un archivo de Métodos de Trabajo, Enseñanza e Investigación en Arquitectura que estudia la relación entre los tres mundos. Por todo ello, ha recibido, entre otras distinciones, el International Fellowship Award del Royal Institute of British Architects, el premio AD de Arquitectura y la nominación para la medalla de la American Academy of Arts and Letters.

JUAN HERREROS is Chair Professor of Projects and Director of the Thesis Program at the Madrid Superior Technical School of Architecture, as well as professor at Columbia University in New York. He has also taught at EPF in Lausanne, at the Architectural Association in London, IIT in Chicago and SOA at Princeton. In 1984, he founded the Ábalos & Herreros firm together with Iñaki Ábalos. Since 2006, Herreros has been operating as Herreros Arquitectos, a collaborative structure that brings together his professional, teaching and research activities. His work has been awarded, published and displayed numerous times, both nationally and internationally. Herreros is currently undertaking projects in Spain, Norway, Panama, Morocco and Colombia. His theoretical work focuses on the creation of an archive of Architecture Work Methods, Teaching and Research that studies the relationship between the three worlds. For all these reasons, Juan Herreros has received, among other awards, the International Fellowship Award of the Royal Institute of British Architects, the AD Architecture Award and has been nominated for the Medal of Fine Arts from the American Academy of Arts and Letters.