

UNA CIUDAD IGUAL PERO TOTALMENTE DISTINTA

TEXTO I (parte I)

Lo que se plantea en este texto es como serán las ciudades a mitad de siglo, teniendo en cuenta las transformaciones que imponen los avances tecnológicos.

Esta cuestión es difícil de adivinar... Se plantean coches voladores, pasos elevados, coches sin conductor, maximizar los espacios públicos...

Es cierto que las ciudades van a aumentar en los próximos años y que irremediablemente habrá que hacer edificios más altos para reubicar a las personas, pero ante la pregunta de ¿Cómo serían las ciudades del futuro? No lo concibo como un cambio drástico respecto a la apariencia de las ciudades, sino a un cambio en el pensamiento y conciencia de los habitantes. Todo esto unido darán la materia prima para crear las ciudades del futuro.

EL URBANISMO Y LAS LÁMPARAS DE LA ARQUITECTURA

TEXTO I (parte II)

El texto nos sitúa en una especie de enfrentamiento entre el urbanismo y la arquitectura, pero... ¿Son realmente profundas estas diferencias?

Lo cierto es que los arquitectos no les gustan o no se sienten cómodos cuando atienden a los nuevos fenómenos que imponen consigo unos criterios de protección del patrimonio, aparición de leyes, reglamentos... Pero, sin embargo, aquello que vincula la arquitectura a su lugar y su tiempo es el urbanismo.

No podemos considerar una arquitectura sin atender a su entorno, sociedad y concepto. Es nuestra responsabilidad equilibrar la balanza para que todo quede en una armonía tanto estética como social.

EL ARTE DE PLANIFICAR EL SITIO

TEXTO II

Como bien expresa el título, nos plantea si el arte puede planificarse o si por el contrario es posible no planificar una obra de arte.

La cuestión principal no es plantear si los sitios deben ser o no planificados, sino en qué grado y medida deben serlo. Cada quién se guía por su pensamiento y en este caso Kevin Lynch justifica su planificación mediante una motivación económica, convirtiéndolo en una decisión tomada por promotores, ingenieros, arquitectos...

Entonces bien, en tiempos anteriores también se ha planificado atendiendo a la defensa, abastecimiento de la ciudad... pero, de una manera personal y directa, no como una producción fría.

Sería bueno posicionarse en un punto intermedio, siendo consciente de la planificación, pero sin perder de vista el arte de lo exclusivo para cada lugar.

LOS EJES EN EL PROYECTO DE LA CIUDAD por Rosa Barba Casanova

TEXTO III

El texto analiza la función de los ejes en el urbanismo y la arquitectura urbana y así mismo, si responden o no, a la necesidad de la ciudad.

La manera de analizar el entorno urbano ha sido hasta hoy, dar el paso entre lo existente y el entorno futuro. Si que es cierto que no hay ninguna manera perfecta de intervenir y actuar sobre la identidad de las ciudades, pero el ser humano impone, ordena y agrupa instintivamente las cosas, obligando a la naturaleza a llevar un orden, para actuar en nuestro propio beneficio, sin tener en cuenta la naturaleza propia del terreno, como el ensanche de Barcelona o el París de Haussmann, pero... ¿Hasta dónde somos capaces de llegar? ¿dónde está la frontera entre lo natural y lo impuesto? ¿lo cuadrulado y lo orgánico?

LA CIUDAD NO ES UN ÁRBOL

TEXTO IV

Este texto no se refiere a un árbol en sí, si no a un esquema mental, nos habla de algo más complejo.

En el texto se distingue entre las ciudades naturales a las que se crearon de manera más espontánea y ciudades artificiales, que fueron creadas deliberadamente.

Como dice el texto, los propios arquitectos admiten que prefieren vivir en los edificios antiguos que en los nuevos y esto se debe a la falta de algo esencial, a las ciudades artificiales.

Podemos decir que las ciudades naturales se conciben de manera cuidadosa y minuciosa, donde se piensa hasta el más mínimo detalle, por el contrario, las ciudades artificiales se limitan a apilar cajas con grandes ventanales.

Esto se debe al concepto de "buena arquitectura", la arquitectura moderna que se puede decir que se basa en crear cubos de cristal. Perdiendo de cierta manera la personalidad de las construcciones pasadas. Creamos de forma automatizada, intentando simplificarlo todo y perdiendo la complejidad del ámbito en el que vivimos.

LOS PRINCIPIOS DEL NUEVO URBANISMO

TEXTO V (parte I)

Para definir y clasificar este neourbanismo desarrollamos y tenemos en cuenta una serie de principios como bien nos indica en el texto.

El neourbanismo es un plan ambicioso que necesita de experiencia y democracia.

Los puntos a tener en cuenta son realizar un urbanismo de dispositivos, es decir, establecer dispositivos que los elaboren y discutan. Que sean reflexivos y precavidos, que sean permanentes y tengan en cuenta los efectos y las exigencias para un desarrollo sostenible. Que sea flexible y heterogéneo, estilísticamente abierto y multisensorial.

Llevando a cabo todos estos principios para obtener una enriquecida urbanidad del lugar.

UNA NUEVA MIRADA AL PROYECTO URBANÍSTICO

TEXTO VI

El texto hace una especie de catálogo de distintas líneas de las cuales intenta enfocarse en el camino a seguir del urbanismo en el futuro. Proponen líneas en el

que se plantean proyectos a distintas escalas, pero en todo momento hace referencia a que, aunque un proyecto se plantee en un principio a una escala muy grande respecto a la ciudad sí que tiene que ver cómo afectaría al mismo tiempo como afectaría también a las escalas más reducidas de la ciudad, por ejemplo, cómo afectaría al barrio a una determinada calle... también haciendo referencia a esto, antes el urbanismo se planteaba como un área del proyecto y captaban un área muy grande y se iban centrando poco a poco en escalas más pequeñas. También se centran mucho en rehabilitar zonas que se encuentran en desuso o que anteriormente habían tenido un determinado uso y que ha mediado en el que la ciudad se ha ido desarrollando han ido perdiendo este carácter.

Los siete principios son: preservar el medio ambiente, la historia y la agricultura, mezclar la sociedad tanto de habitantes como usos, que no todo este pensado para un tipo de sector, nos comenta también como el 30 % de la población utiliza el vehículo y como diseñamos tanto las calles para albergar el 100% de los vehículos y cómo podemos reducir esto al 70% dando más margen a fomentar actividades como caminar, utilizar la bicicleta... otro principio sería el fomentar más el transporte público y por último tenemos la fusión del transporte público con todas las infraestructuras urbanas de la ciudad.

Si extrapolamos esto a nuestra zona de trabajo que es la ventana del Río Monachil, a partir de la realización del vídeo nos dimos cuenta de que todo gira alrededor del transporte público, dejando poco espacio para los peatones. También nos dimos cuenta como al borde del río, los bancos están situados de tal manera que le dan la espalda a este, orientándolo a ver una simple fachada, quitándole importancia al río. Si unimos el transporte, la falta de espacio público y la poca importancia que se le ha dado a el peatón obtenemos unos de los puntos clave a realizar en nuestra propuesta urbanística y que se verá reflejada en el proyecto final.

UNWIN : UN URBANISMO PARTICULAR

TEXTO VII

Este texto nos habla de cómo la forma de parcelación, los perfiles y anchura de las calles, los espacios entre los edificios, la verticalidad de las cornisas... no son elementos aislados, sino que se descubren como un conjunto y como según Unwin lo trata como un tema de arquitectura y le da la atención que antes se le daban a las plantas de los edificios tratados tipológicamente en el siglo XIX.

También nos habla de que "el formalismo" se apoya en la legislación, el tratado y el "informalismo" se apoya en el lugar, la edificación, el contraste.

Unwin se inclina más por un urbanismo que obtiene la belleza de poner orden sobre las dificultades del sitio y de la necesidad. Como dar solución, de forma ordenada al crecimiento espontaneo de las ciudades, de los barrios de viviendas inconsecuentes y a la localización improvisada de las cosas.

TRAZAR EL TERRITORIO

TEXTO IX

Los diferentes trazados definen la ciudad. Estos trazados vienen marcados por diferentes hitos, los edificios importantes, los usos que se centran cerca de estos espacios. No todos los trazados pueden ser iguales, hay que adaptarlos a la singularidad del terreno, a la historia de la ciudad. Por ejemplo, en Granada que es una ciudad medieval y estando situada en el mediterráneo sería un auténtico crimen intentar realizar un trazado como el de EE. UU, no podemos plantear avenidas enormes con calles perpendiculares creando una cuadrícula base, en este caso debemos salirnos de lo predeterminado y darle más libertad, libertad que queda arcada por su topografía e historia, solo así obtendremos belleza y comodidad.

Si omitimos los hitos que dan sentido a cada lugar, lo único que obtendremos será una sección insulsa.

EL URBANISMO DE LOS 800 m

TEXTO X

El texto nos habla de cómo a lo largo del tiempo las medidas han ido cambiando. Estas medidas son en las que se basan para medir superficies dedicadas a la agricultura o edificación.

Una de las medidas que más nos interesan es la media milla o los 800m, esta es una medida interesante para el urbanismo ya que el diámetro de los 400m para Alexander extrapolada a la unidad de tiempo serían 10 minutos de paseo, distancia aceptada para establecer un centro para la vida pública, donde haya un lugar donde ver a gente y ser visto.

También se habla de las comunidades de 7000 y los recintos más amplios que denomina "subcultura"

Estos recintos son amplios y se disponen como un peine, en vez de como malla equivale a 3200m. Esto implica longitudes más largas y por ello el uso del automóvil cosa que Alexander rechaza ya que a partir de 200 veh/horas la calidad del núcleo comienza a deteriorarse, los vehículos imponen retrasos medios a los peatones de 2 segundos. Las calles comienzan a convertirse en arterias y comienzan a destrozar la identidad del barrio.