



01 links José María Montaner

LINKS
José María Montaner

The city is an existing reality and, at the same time, in constant transformation. The beginning of this twenty first century demands a necessary renovation of the instruments of the urban and territorial project emphasizing integration, multi-functionality, sustainability, high technology infrastructures and also the urban, civic and public character of the cities and the new relations between the urban and the landscape.

Public spaces, acting as collective spaces of public domain, are the key for the consolidation of urban culture. In the future they should be understood not only as open and multi-functional space, but also as a place for electronic connections, for the reception of information, for learning, for interaction and movement at some times. For resting and relaxing some other times.

The city should evolve towards morphologies which are as fluid and interconnected as possible, which will facilitate human relations, implemented by the diversification of transport systems and by multiple pedestrian itineraries, making it more accessible, open and free, apt for strolling, gentle walking. Mobility systems should be based on diversity, multiplying them, superimposing all types of axis such as cycling lanes, trams and bus lanes. It is for these reasons that the new inter-connectors between systems of transportation will become key pieces in the contemporary city. It is true that transport feeds the city, but the city cannot be the exclusive place for only one system of mobility -the car-, but it should be reorganised for the pacification and diversification of the traffic systems. Metropolis is synonymous of connections. Cities and territories cannot be exclusively made of isolated objects, of autonomous products like skyscrapers, shopping centres or closed neighbourhoods. However, the dismembered inheritances as well as the urban products that conform the present leave a trail of scars and fragments. The metropolitan project must emphasise links, connections, relations, and empty spaces between the full. Towers and platforms will put together diverse systems of mobility: bridges and footbridges, escalators and tunnels, inter-connectors and roundabouts.

There are more and more connections in three dimensions through stairs and ramps (Castle of Castelfelfels), escalators (Toledo), or urban lifts (Lisbon or Salvador de Bahia).

The links, after all, are knots of great density that are used for knitting together bordering areas and lines of flow. In the fusion of flows and links, in old areas with long shape and extruded by the negative of consolidated urban masses, mega-structural forms can now appear, which as high technology fabrics, knots or lianas knit together and relate different bordering urban areas.

It is in this context where we can interpret the projects of Manuel de Solà-Morales i Rubió that are always applied to urban fabrics in which the action should be relating and connecting, something that is missing in most cities. In some, like Rio de Janeiro, the problem is urgent and emblematic: needing to re-articulate the urban areas between each other and it has been necessary to re-equip the areas of favelas and redo public space.

These interventions by Solà-Morales can be grouped according to four types:

Public space / collective space. Interventions like the Winschotenkarden

02 La ciudad es una realidad existente y, al mismo tiempo, en continua transformación. Este inicio del siglo XXI exige una necesaria renovación de los instrumentos del proyecto urbano y territorial: poniendo énfasis en la integración, la plurifuncionalidad, la sostenibilidad, las infraestructuras de alta tecnología, el carácter urbano, cívico y público de las ciudades, las nuevas relaciones entre lo urbano y el paisaje.

Los espacios públicos, actuando como espacios colectivos de dominio público, son la clave para la consolidación de la cultura urbana. En el futuro no sólo se deberán entender como espacio abierto y plurifuncional, sino también como lugar para las conexiones electrónicas, para la recepción de información, para el aprendizaje, para la interacción y el movimiento unas veces, para el descanso y el relax, en otras.

La ciudad debería evolucionar hacia morfologías lo más fluidas e interconectadas posibles que facilitaran las relaciones humanas, implementadas por la diversificación de los sistemas de transporte y por los múltiples itinerarios peatonales, convirtiéndola en lo más libre, accesible y abierta posible, apta para la deriva, para pasear cómodamente. Los sistemas de movilidad se han de basar en la diversidad, multiplicándolos, superponiendo todo tipo de ejes, como carriles bici, tranvías y carriles bus. Es por estas razones que los nuevos intercambiadores entre sistemas de transporte se irán convirtiendo en las piezas clave de la ciudad contemporánea. Es cierto que el transporte nutre la ciudad, pero la ciudad no puede ser el lugar exclusivo para un único sistema de movilidad -el coche-, sino que se ha de reorganizar según la pacificación y diversificación de los sistemas de tráfico.

Metrópolis es sinónimo de conexiones. Las ciudades y los territorios no pueden estar hechos exclusivamente de objetos aislados, de productos autónomos como rascacielos, shoppings o barrios cerrados. Sin embargo, tanto las herencias desmembradas como los productos urbanos que conforman el presente dejan un rastro de cicatrices y fragmentos. El proyecto metropolitano debe poner énfasis en los *links*, conexiones, relaciones, espacios vacíos entre los llenos, las torres y las plataformas que van a relacionar diversos sistemas de movilidad: puentes y pasarelas, escaleras mecánicas y túneles, intercambiadores y rotondas.

Cada vez existen más conexiones en tres dimensiones, ya sea mediante escaleras y rampas (castillo de Castelfelfels), escaleras mecánicas (Toledo), o ascensores urbanos (Lisboa o Salvador de Bahia).

03 Los *links*, en definitiva, son nudos de gran densidad que sirven para coser tejidos limítrofes y líneas de flujos. En la fusión de los flujos y de los *links*, en antiguas áreas de formas alargadas y extrusionadas por el negativo de las masas urbanas consolidadas, pueden aparecer ahora formas megaestructurales que como tejidos, nudos o lianas de alta tecnología cosan y relacionen diversas áreas urbanas limítrofes.

Y es en este contexto donde podemos interpretar los proyectos de Manuel de Solà-Morales i Rubió, que se aplican siempre en tejidos urbanos en los que se ha de actuar relacionando y conectando, algo que falta en la mayoría de ciudades. En algunas, como Río de Janeiro, el problema es acuciante y emblemático: falta rearticular las áreas urbanas entre sí y ha sido necesario re equipar los barrios de favelas y rehacer el espacio público.

Estas intervenciones de Solà - Morales se pueden agrupar según cuatro tipos:

Espacio público / espacio colectivo. Intervenciones como el Winschotenkarden en Groningen, el Passeio Atlántico de Oporto o el Moll de la Fusta en Barcelona, que se resuelven por la sección, por la definición de distintos niveles urbanos, por la voluntad de interrelacionar la ciudad con el paisaje.

in Groningen, the Passeio Atlântico in Porto or the Moll de la Fusta in Barcelona, which are solved by the section, by the definition of different urban levels, by the will to interrelate the city with the scenery. Urban projects of suture (generally on sea fronts) like Porto Vecchio in Trieste or Saint Nazaire. Projects that start from urban pre-existences that are redesigned and articulated from previously built volumes and free spaces. Interventions basically in vertical and volumetric scale. Inter-connectors of flows that because of their situation become urban buildings. The multimodal in Lovaina rises as a traditional building in a historical urban surrounding. Buildings that are placed in big empty urban spaces with the mission of connecting like the Illa Diagonal and the complex of La Maquinista in Barcelona or the houses in Alcoi (Alicante). The projects in Saint Nazaire and in Trieste show that the metropolitan matter on which all urban action starts must be memory. Every urban and territorial project must be related to the analytical methods of archaeology and with the creative mechanisms of art. It has to be capable of making the different strata of memory come out creatively. It is about designing with new techniques to give life to a critical memory. The urban projects by Manuel de Solà-Morales surge from this dialectic bet-

ween the position of a new realism, which accepts the city as a given system of morphologies and activities, and the intervention that sutures, refills and empties, that interchanges volumes, that creates urban filaments of connections. In the city-port of Saint Nazaire, an immense military construction made of reinforced concrete, an old submarine base, in the periphery before, is made into a central space, redone as car park, supermarkets, leisure centres and urban walk that connects to other areas of the city, recuperating the contact with water. The old war machine becomes an attractive urban place. The Illa Diagonal in Barcelona, designed with Rafael Moneo, is a magnificent example of resolution of a big scale and complex building parting from a hermeneutic position that explains the city itself. Passing from the traditional fabric of almost closed blocks and streets-corridors to the modern city with isolated objects on green areas. Projects like the Illa Diagonal in Barcelona or the French Library in Paris, by Dominique Perrault, interpret in an abstract way the logic of the place: the new forms are based on a synthesis of the existing urban morphologies. They are projects which are clearly influenced by Collin Rowe's theoretical contribution in his Collage City and by the figure / background analysis

system and design of the city. The Intermodal in Lovaina is an example of resolution of the urban from architecture, in a line of thought close to Aldo Rossi and Rob Krier and that brings with it its anachronistic architectural formalisation. It emphasises that collective life in the metropolis mostly happens in public transport places: underground stations, inter-connectors, stops and vehicles that are authentic places of experience. In the Passeio Atlântico different peripheral axis of traffic and pedestrian flows are articulated with the sea front, where Porto extends on Matosinhos, from a roundabout with different levels that serve as connection and car parking, through the new promenades and buildings that try to agglutinate the critical scenery and active mass of the place. They are all public assignments designed with the will to enrich the collective space. New versatile elements -footbridges, bridges, miradors, underground paths and walks- that stimulate the multi-form urban fabric, systems of objects that interweave an existent urban reality that is always taken as a positive, nutritive information, as concentration of flows and fields of energy. It is there where the urban project begins: in the capacity of making the historical and human logic of the place come out, virtuously transforming it.

Proyectos urbanos de sutura (generalmente en frentes marítimos), como Porto Vecchio en Trieste o Saint Nazaire, proyectos que parten de preexistencias urbanas que son remodeladas y articuladas a partir de volúmenes contruidos y espacios libres. Intervenciones esencialmente en la escala vertical y volumétrica. Intercambiadores de flujos que por su situación se convierten en edificios urbanos. El multimodal de Lovaina aflora como un edificio tradicional en un entorno urbano histórico. Edificios que se sitúan en grandes vacíos urbanos con la misión de conectar, como la Illa Diagonal y el conjunto de la Maquinista en Barcelona o como las viviendas en Alcoi. Los proyectos en Saint Nazaire y en Trieste demuestran que la materia metropolitana sobre la que parte toda acción urbana ha de ser la memoria. Todo proyecto urbano y territorial ha de tener relación con los métodos analíticos de la arqueología y con los mecanismos creativos del arte; ha de ser capaz de hacer aflorar creativamente los distintos estratos de la memoria. Se trata de proyectar con las nuevas técnicas para dar vida a una memoria crítica. Los proyectos urbanos de Manuel de Solà-Morales surgen de esta dialéctica entre la posición de un nuevo realismo, que acepta la ciudad como sistema dado de morfologías y actividades y, al mismo tiempo, la intervención que sutura, que conecta, que rellena y vacía, que intercambia volúmenes, que crea filamentos urbanos de conexión.

04

En la ciudad-puerto de Saint Nazaire, una inmensa construcción militar de hormigón armado, una antigua base de submarinos, antes en la periferia, es convertida en espacio central, remodelado como aparcamiento, supermercados, centros de ocio y paseo urbano que conecta con otras áreas de la ciudad, recuperando el contacto con el agua. Una antigua máquina de guerra se convierte en un lugar urbano atractivo.

La Illa Diagonal en Barcelona, proyectada con Rafael Moneo, es un magnífico ejemplo de resolución de un edificio de gran escala y complejidad partiendo de una posición hermenéutica que explica la misma ciudad: el paso de la trama tradicional de manzanas casi cerradas y calles corredores a la ciudad moderna de objetos aislados sobre áreas verdes. Proyectos como la Illa Diagonal en Barcelona o la Biblioteca de Francia en París, de Dominique Perrault, interpretan de manera abstracta la lógica del lugar: las formas nuevas se basan en una síntesis de las morfologías urbanas existentes. Son proyectos claramente influidos por la aportación teórica de Collin Rowe en su Ciudad Collage y por el sistema figura/fondo de análisis y proyecto de la ciudad.

El Intermodal en Lovaina es un ejemplo de resolución de lo urbano desde la arquitectura, en una línea de pensamiento próxima a Aldo Rossi y Rob Krier y que arrastra su formalización arquitectónica anacrónica. Pone énfasis en que la vida colectiva en la metrópolis se realiza en gran parte en los lugares de los transportes públicos: estaciones de metro, intercambiadores, paradas y vehículos que son auténticos lugares de la experiencia.

En el Passeio Atlântico se articulan distintos ejes periféricos de tráfico rodado y peatonal con el frente marítimo, ahí donde Oporto se prolonga en Matosinhos, a partir de una rotonda a distintos niveles que sirve de conexión y aparcamiento, a través de nuevos paseos marítimos y de edificios que intentan aglutinar la masa crítica, paisajista y activa del lugar.

Son todos encargos públicos proyectados con la voluntad de enriquecer el espacio colectivo; nuevos elementos versátiles -pasarelas, puentes, miradores, pasos subterráneos, paseos- que estimulan el tejido urbano multiforme; sistemas de objetos que entrelazan una realidad urbana existente que siempre se toma como un dato positivo, nutritivo, como concentración de flujos y campo de energías. Y ahí es donde empieza el proyecto urbano: en la capacidad de hacer aflorar virtuosamente la lógica histórica y humana del lugar, transformándola.

