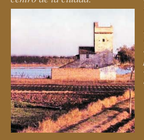
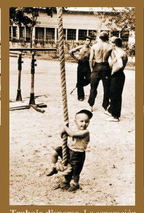
urbe02.FH11 Mon Nov 17 18:21:28 2008 Página 1

Interpenetración campo ciudad. La urbanización desordenada y continua destruye la vida y hace insoportables las ciudades. Cuando el campo está muy lejos la ciudad se convierte en una prisión.

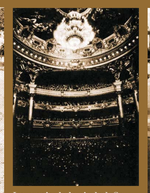
Se deben entrelazar suelo urbano y rural incluso en el centro de la ciudad.





Trabajo disperso. La separación artificial entre casas y trabajo crea fisuras intolerables en las vidas interiores de las personas.

El planeamiento debe facilitar la dispersión por toda la ciudad de los lugares de trabajo y prohibir las grandes concentraciones de vida familiar sin lugares de trbajo alrededor.

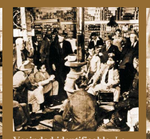


La magia de la ciudad. Son pocas las personas que no gustan de la magia de una ciudad. Pero el crecimiento urbano desordenado la pone fuera del alcance de todos, salvo unos pocos que son lo bastante afortunados, o lo bastante ricos, para vivir cerca de esos grandes centros.

Ningún centro urbano debe contener más de 300.000personas a una distancia de entre 4 y 15km, uno de otro.

Áreas de transporte local. Los coches confieren una maravillosa libertad y ensanchan las oportunidades de las personas. Pero también destruyen el entorno y en un grado tan drástico que matan toda vida social.

Áreas circunvaladas de entre 1.5 y 3km. y entre ellas senderos peatonales y locales con desplazamientos lentos



Vecindad identificable. La gente necesita pertenecer a una unidad espacial identificable.

No más de 500habitantes por vecindad. Las arterias principales de tráfico fuera de esas vecindades.

Enlace. Los enlaces juegan un papel básico en el transporte público. A menos que funcionen adecuadamente, el sistema de transporte público no podrá sostenerse.

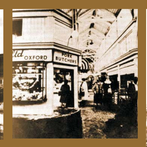
Viejos por doquier. Los viejos necesitan a los viejos, pero necesitan también a los jóvenes, y los jóvenes necesitan el contacto con los viejos.

Viviendas asistidas para unos 50 ancianos por cada vecindad.

Comunidad de trabajo. Si usted pasa ocho horas al día en el trabajo y ocho horas en casa, no hay razón para que su lugar de trabajo tenga un carácter menos comunitario que su propio hogar.

Cinturón industrial. Las leyes de zonificación extremadas separan por completo la industria de la vida urbana, y contribuyen así al irrealismo plástico de los protegidos barrios residenciales.

Industrias y cinturones que formen fronteras entre comunidades. Bordes de cada cinturón en contacto con los habitantes de la comunidad.



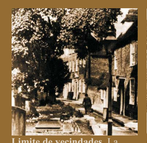
Mercado al pormenor. Es natural y conveniente descar un mercado donde se puedan comprar bajo un solo techo los diferentes alimentos y bienes domésticos que se necesitan. Pero cuando el mercado tiene una gerencia única, como ocurre en los supermercados, los alimentos son insultos y no resulta atractivo ir allí.

La vivienda intercalada. Siempre que se produce una separación tajante entre las partes residenciales y las no residenciales de la ciudad, estas últimas se convierten rápidamente en barrios bajos.

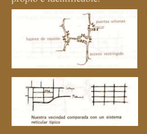
Casas dentro del tejido de las tiendas, pequeñas industrias, escuelas, servicios públicos…

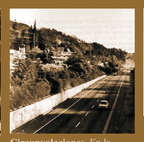
Vías locales en lazo. Nadie quiere un tráfico rápido delante de sus casas.

Banco de jardín. En algún lugar de todo jardín habrá al menos un punto, un tranquilo banco, donde una persona o dos puedan reunirse consigo misma sin otro contacto que el de la naturaleza.



Límite de vecindades. La fuerza de la frontera es esencial par una vecindad. Si es demasiado débil, la vecindad no podrá conservar su carácter propio e identificable.





Circunvalaciones. En la sociedad moderna no es posible eludir la necesidad de vías rápidas. Es esencial colocarlas y construirlas de modo que no destruyan ni las comunidades ni el paisaje.

Vías rápidas tangentes a cada área local, hundidas o separadas de las viviendas por terraplenes, jardines o edificios industriales.

Red comercial. Las tiendas rara vez se sitúan en las posiciones más adecuadas para servir mejor las necesidades de la gente y garantizar su propia estabilidad.

Dentro de la red de tiendas similares, y donde coexista el menor número de ellas, ubicar el comercio junto a la mayor aglomeración de tiendas de otras clases.

Límite de cuatro plantas. Hay abundantes pruebas de que los edificios altos enloquecen a las personas.

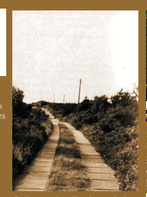
Mayoría de edificios de aproximadamente cuatro plantas en cualquier área urbana por densa que sea. Algunos pueden sobrepasar este límite, pero no deben destinarse a vivienda.

Aparcamiento al nueve por ciento. Cuando la superficie dedicada a aparcamiento es demasiado grande, destruye la tierra.

Impedir el amontonamiento de aparcamientos en grandes áreas olvidadas, creando zonas no superiores a las 5 Ha.en las que el 9% del suelo sea parking.

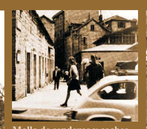
Empalmes en T. Los accidentes de tráfico son mucho más frecuentes en las intersecciones perpendiculares que en los empalmes en T.

Trazar el sistema viario de modo que los cruces a nivel sean en T y a 90° aprox.

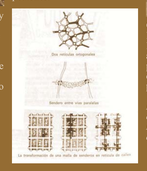


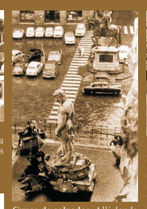
Calles verdes. En el mundo hay demasiado asfalto duro y caliente. Un camino local que sólo de acceso a edificios, necesita como mucho unas cuantas losas para las ruedas de los coches; y nada más. La mayor parte puede seguir siendo verde.

En las vías sin tráfico de tránsito, hierba por todos los caminos y zonas de rodadura donde realmente haga falta.



Malla de senderos y coches. Los coches son peligrosos para los peatones; pero las actividades se producen justamente allí donde se encuentran coches y peatones.





Cruce de calzadas. Allí donde los senderos cruzan las calzadas, los coches tienen el poder de atemorizar y subyugar a los peatones, incluso cuando estos cuentan con el derecho legal de paso.

Estrechar la calzada y ensanchar la parte peatonal. Isletas entre las calles. Marcas con toldos o cubiertas visibles.

Andenes elevados. En las ciudades, cuando se encuentran los peatones y los coches que se desplazan velozmente, estos abruman siempre aquellos. El coche es el rey, las personas se sienten pequeñas.

Vías y perchas para bicicletas. Las bicicletas son baratas, saludables y buenas para el entorno; pero el entorno no está pensado para ellas. Los coches amenazan en las carreteras; y en los senderos, las bicicletas amenazan a los peatones.

Sistema de carriles-bici a menos de 30m. de los edificios. En cada edificio una percha para bicicletas cerca de la entrada principal.

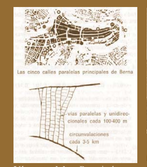
Vegetación accesible. La gente necesita lugares abiertos y verdes a donde ir; cuando están cerca las usan. Pero si están a más de tres minutos de distancia, esa lejanía acaba prevaleciendo sobre la necesidad.

Una zona verde pública a menos de 3min. a pie de cada casa y de cada lugar de trabajo.

Escaleras exteriores. Las escaleras interiores metidas en cajas reducen la conexión entre las plantas superiores y la vida de la calle hasta tal punto que pueden provocar graves daños sociales.

Escaleras abiertas que accedan directamente desde la calle, cubiertas o no según el clima.

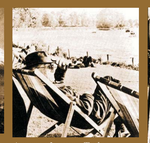
Sendero con pérgolas. Los senderos con pérgolas tienen una belleza propia. Son tan específicos, tan diferentes de otras clases de caminos que casi constituyen un arquetipo.



Vías paralelas. Prescinda totalmente del cruce de calles principales dentro de cada área de transporte local; en su lugar, trace un sistema de vías paralelas y unidireccionales alternadas que lleven el tráfico a las circunvalaciones. En las ciudades existentes cree esta estructura poco a poco convirtiendo gradualmente las calles mayores en unidireccionales y cerrando las travesías. Mantenga las vías paralelas separadas al menos 100m (para dejar sitio entre ellas a las vecindades) y no más de 300 o 400m.

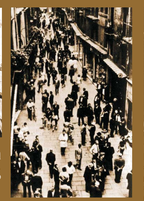
Lugares sagrados. La gente no puede mantener sus raíces espirituales y sus conexiones con el pasado si el mundo físico en que vive no hace algo por sostener esas raíces.

Establecer ordenanzas que protejan absolutamente los lugares sagrados, sean grandes o pequeños, estén donde estén.

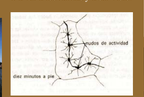


Acceso al agua. Todos sentimos un anhelo fundamental por las grandes masas de agua. Pero nuestro propio movimiento hacia el agua puede destruirla.

Reservar siempre un cinturón de terrenos públicos junto al agua. Permitir sólo intervalos aislados, asentamientos densos que lleguen hasta el agua.



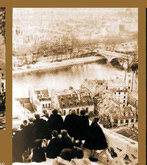
Paseo. Cada subcultura necesita un centro para su vida pública: un lugar donde cada uno pueda ir a ver a los demás y a ser visto.



Vida nocturna. La mayoría de las actividades de la ciudad cierran de noche; las que permanecen abiertas no contribuye gran cosa a la vida nocturna a menos que estén juntas.

Pequeñas plazas públicas. Una ciudad necesita plazas públicas, que son sus espacios públicos de mayor tamaño. Pero cuando son demasiado grandes, parecen desiertos y se perciben como tales.

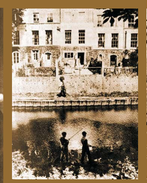
Plazas públicas mucho más pequeñas de lo que pensamos a primera vista. No más de 20m. de anchura. La longitud puede ser mayor.



Lugares elevados. El instinto de trepar a algún lugar alto desde el que mirar hacia abajo para inspeccionar nuestro mundo parece un rasgo fundamental de la naturaleza humana.

Elementos naturales, torres, o cubiertas de edificios hasta los que se pueda trepar fisicamente.

Baile en la calle. *Levante, a lo largo de los paseos, en las plazas y en los centros nocturnos, una plataforma ligeramente elevada que haga las veces de kiosco de la música, donde toquen las bandas locales o los músicos callejeros. Cúbrala e incluso construya a ras de suelo pequeños puestos de refresco. Rodee el kiosco con una superficie pavimentada para el baile y no cobre nada por estar allí.*



Estanques y arroyos. Necesitamos un acceso constante al agua, alrededor de nosotros; y no lo podemos tener sin respetar el agua en todas sus formas. Pero en las ciudades el agua está fuera de nuestro alcance siempre.

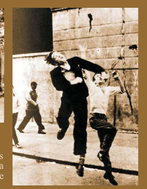
Arroyos y estanques con senderos y puentes, que recojan el agua de lluvia. Fuentes en las calles.

Terrenos comunes. Ningún sistema social puede sobrevivir sin terrenos comunes.

Reservar el 25% de la superficie edificada a terrenos comunes que no puedan ser dominados por el automóvil

Locales públicos exteriores. Hay muy pocos puntos en las calles de las ciudades y barrios modernos donde la gente pueda vagar confortablemente durante horas.

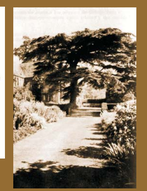
Terrenos comunes convertidos en locales al aire libre, parcialmente cerrados, con alguna cubierta, columnas, sin muros; junto a senderos importante y a la vista de muchos hogares y tiendas.



Deportes locales. El cuerpo humano no se desgasta con el uso. Al contrario, se desgasta con el desuso.

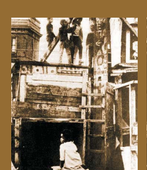
Pistas deportivas diseminadas por todas las vecindades, visibles a la gente, como una invitación a participar.

Algo brusco en medio. Un espacio público sin centro seguramente estará vacío.



Lugares-árbol. Cuando los árboles se plantan o podan sin consideración a los lugares especiales que pueden crear, son objetos tan beneficiosos como muertos para personas que los necesitan.

Configurar los edificios próximos en respuesta a los árboles de modo que el conjunto forme lugares utilizables para las personas.



Sitios para las aventuras. Un castillo que los niños han hecho ellos mismos con cartones, piedras y ramas viejas, vale por mil castillos perfectamente detallados, y exactamente acabados, fabricados para ellos por una industria.

Café terraza. El café terraza ofrece un marco único y específico de las ciudades: un lugar en el que relajarse legítimamente, estar a la vista y contemplar a la gente que pasa.

Parada de autobús. Es preciso que las paradas sean fáciles de reconocer, agradables y rodeadas de la suficiente actividad como para que nos sintamos seguros y a gusto.

Paradas que actuen conjuntamente conotras actividades: kioscos, marquesinas, asientos, bares…

Dominios de circulación. En muchos complejos modernos el problema de la circulación es realmente grave. La gente no tiene idea de dónde está, y el resultado es una considerable tensión mental.

Acceso a cualquier edificio marcado por una entrada identificable.

Calle peatonal. El simple intercambio que se establece cuando unas personas se codean en público con otros es una de las clases más importantes de "goma" social.

Edificos formando calles peatonales con numerosas entradas y escaleras abiertas que conduzcan directamente a las plantas superiores.

Pasaje interior. Cuando es imposible servir totalmente un complejo público de edificios mediante calles peatonales, se necesita una nueva forma de calle interior, muy diferente del corredor convencional.

Pasajes que funcionen como atajos, con lugares donde estar, entradas anchas, techos altos y acristalados. Actividades a lo largo del borde.

Aparcamientos pequeños. Los aparcamientos muy extensos arruinan el terreno para las personas.

Pequeños aparcamientos de hasta siete coches, rodeados de setos, jardines…de modo que los coches caú no se vean desde fuera.

Espacio exterior positivo. Los espacios exteriores que son meras "sobras" entre edificios no suelen usarse.

Primero crear el espacio exterior. Después rodearlo de edificios.

Edificios conectados. Los edificios aislados son sintoma de una sociedad enferma y descoyuntada.

No dejar pequeños espacios intermedios. Que los nuevos edificios sean prolongaciones de los antiguos.

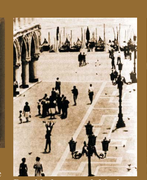
Jerarquía de espacios abiertos. En el exterior, la gente procura siempre encontrar un sitio donde, con las espaldas cubiertas, mirar hacia una panorámica más amplia, más allá del espacio inmediato.

Patios con vida. Frecuentemente los patios de los edificios modernos están muertos. Diseñados para ser espacios abiertos y privados que la gente use, acaban sin embargo sin que los utilice nadie, llenos de grava y esculturas abstractas.

Jardín en la azotea. Una gran parte de la superficie de una ciudad consiste en tejados. A esto se añade el hecho de que el área total de la ciudad que puede exponerse al sol es finita, por lo que resulta perfectamente comprensible que es natural, de hecho esencial.

Construir cubiertas que puedan aprovechar el sol y el aire.

Soportales. Los solportales, -paseos cubiertos a lo largo de los edificios, parcialmente interiores y parcialmente exteriores- juegan un papel vital en la interacción entre las personas y las casas.



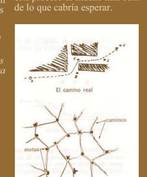
Densidad peatonal. Muchas modernas plazas, aunque pensadas como lugares vivos, están en la práctica desiertas y muertas.

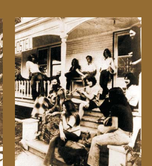
Con 15m² por persona un área está viva. Si hay más de 50m² el área comienza a estar muerta.

La forma del camino. Las calles deben servir para estar en ellas y no sólo para recorrerlas al modo actual.

Caminos más anchos hacia el centro y estrechos en los extremos para formar recintos aptos para estar y no sólo para pasar.

Caminos y metas. El trazado de los caminos sólo adquirirá un aspecto adecuado y confortable con el proceso de caminar. Y este proceso es mucho más sutil de lo que cabría esperar.





Asientos-escalera. En todo lugar donde hay actividad, los puntos más activos son aquellos que están lo bastante altos para ofrecer una visión panorámica y lo bastante bajos para impulsar a la acción.

Cualquier lugar público debe incorporar unos cuantos escalones en el borde, donde la gente pueda congregarse y sentarse a ver lo que pasa.

CIUDADES CON ALMA

CIUDADES CON ALMA

Para que la ciudad viva necesitamos comprender su lenguaje, para después ser capaces de crear espacios y lugares con alma. Proponemos, para conseguir estos objetivos el uso del lenguaje de patrones de C. Alexander, del que aportamos unos significativos ejemplos.

PATRONES DE ACONTECIMIENTOS

Con el propósito de definir ese alma en los edificios y ciudades, debemos comenzar por comprender que todo lugar adquiere su carácter a partir de ciertos patrones de acontecimientos que allí ocurren.

PATRONES DE ESPACIOS

Los patrones de acontecimientos siempre están relacionados con determinados patrones geométricos de espacio. Cada edificio y cada ciudad surgen, en ultima estancia, de estos patrones de espacio: son los átomos y las moléculas con los que levantan un edificio o una ciudad.

PATRONES QUE ESTÁN VIVOS

Los patrones específicos con los que se construye un edificio o una ciudad pueden estar vivos o muertos. En la medida en que están vivos dan rienda suelta a nuestras fuerzas internas y nos liberan; si estarán muertos no encadenan al conflicto interior.

EL PODER CREATIVO DEL LENGUAJE

Y más aún, no sólo la forma de ciudades y edificios proviene de lenguajes de patrones, sino también su cualidad. Incluso la vida y la belleza de los más impresionantes edificios religiosos surgen de los lenguajes que emplearon sus constructores.

EL USO DE LOS PATRONES

Estableciendo un lenguaje de patrones previo al proceso de diseño urbanístico, compartido por usuarios y agentes sociales, se hace posible dar vida a un edificio o un barrio. Se puede dar alma a la ciudad.

C I U D A D E S C O N A L M A

Composición