



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

Cuaderno de viaje. Cuatro años de experiencias urbanas.

Travel diary. Four years of urban experiences.

Autor/es

Laura González Alastuey

Director/es

Raimundo Bambó Naya

Escuela de Ingeniería y Arquitectura
2019

Cuaderno de viaje. Cuatro años de experiencias urbanas.

Autor: Laura González Alastuey
Director: Raimundo Bambó Naya
Escuela: EINA.
Universidad de Zaragoza Septiembre 2016

Introducción	1
La ciudad y La calle	3
Estambul	5
Basilea	21
Palmas	35
Conclusiones	47
Bibliografía	48

Introducción

“El encandilamiento y la fascinación producen placer pero no conocimiento que pueda ser inmediatamente traducido”.¹

Este Trabajo de Fin de Grado surge de la necesidad de evaluar los conocimientos, las percepciones y las experiencias vividas en tres ciudades de muy diversa índole en las que he tenido la oportunidad de vivir, estudiar y trabajar; surge de mi necesidad personal de poner un punto y final a una etapa iniciada en el año 2015 con un primer intercambio de estudios en el extranjero que se cierra volviendo a la Universidad de Zaragoza donde comencé. Mi intención con el Trabajo no es otra que la de ahondar en cuestiones que fueron surgiendo en mí conforme realizaba ese tránsito, cuestiones relacionadas con el campo de la psicogeografía que trata de responder a cómo los lugares son capaces de modificar conductas y necesidades, sensaciones de seguridad y libertad, mente y corazón. Este trabajo se configura como un diario que toma como principal fuente de información mi propia experiencia personal en cada uno de los casos de estudio: Estambul, Basilea y Palmas. Soy consciente de que, como en todo diario de viaje, quien lo realiza es un importante condicionante en tanto que sus circunstancias, su edad, su género, sus intereses, sus conocimientos etc. son factores que influyen en su toma de decisiones en el progreso del mismo. Así, cada nueva experiencia es el punto de partida de la posterior y tres años han cambiado sin duda mi modo de entender la realidad que me rodea, lo que me lleva al por qué de este Trabajo de Fin de Grado.

He decidido dividir el trabajo entre la voz subjetiva derivada de mi vivencia y la voz objetiva que me ayuda a abstraer conceptos de otro modo perdidos en el relato de este viaje. Utilizo la cronología de mis experiencias urbanas como estrategia de organización en las dos partes desarrolladas: la ciudad y la casa.

En primer lugar, me sumerjo en Estambul, donde en septiembre del año 2015 comenzaba un intercambio de estudios. A continuación, presento Basilea, en la que en octubre del año 2016 iniciaba un año de prácticas en el estudio Herzog & de Meuron. Finalmente, introduzco Palmas, ciudad brasileña en la que estudié uno de los dos semestres del quinto año de la carrera de arquitectura. Durante el progreso de la primera parte del trabajo se utiliza el mismo esquema al introducir la ciudad de la experiencia, pues es un usuario inexperto el que se adentra en una ciudad que le es ajena, donde desentraña el espacio con aquellas referencias que le son propias. En un primer paso de reconocimiento de la ciudad, el extranjero toma el plano que junto con la guía turística sirven de herramientas de orientación, generadoras de las primeras imágenes urbanas. Lo siguiente son pinceladas que se creen pertinentes.

Del mismo modo, el desarrollo del espacio doméstico parte de un primer análisis objetivo más propio de una enumeración que busca ser concreto y sencillo pues la imaginación se activa mediante la simplicidad de la imagen.²

1 Charles-Edouard, Jeanneret, *El viaje de Oriente*, (Murcia, C.O.A.A.T, 1984), p.13.

2 Gaston Bachelard, *Poéticas del Espacio*, (Madrid, Fondo de Cultura Económica de España, S.L., 2018), p.33.

La ciudad y La calle



Febrero del año 2015, tengo 22 años y estoy estudiando el tercer año del Grado de Arquitectura en la Escuela de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad de Zaragoza. Siento que necesito un cambio de perspectiva, una visión diferente, con lo que decido irme de Erasmus. Mis razones van más allá del disfrute y conocimiento de una cultura nueva que sin duda me va a enseñar mucho, se trata de un viaje personal de autoconocimiento y observación.

“Aquel viaje había quedado transformado en una memoria vaga, difusa de la que él extraía tan sólo sus reflejos”.³

En 1911, Charles-Edouard Jeanneret inicia un viaje cuyo recorrido se inicia en Berlín y termina en Lucerna pasando por Viena, Bucarest, Constantinopla y Atenas entre otros. Su diario es testigo del escrutinio de los paisajes y los hombres, de sus impresiones y objetos de atracción. Su publicación, 54 años más tarde, permite entender la relación entre el cuaderno y su obra, reflejo el uno de la otra. El tiempo nos hace entender que la perspectiva del recuerdo queda plasmado, en nuestros movimientos y se transfiere a través de nosotros en todo lo que sucede ulteriormente.

³ Charles-Edouard, Jeanneret. op. cit., p.14.



Antes de ir a Estambul, una compañera de la escuela me había asegurado que no tenía necesidad de usar zapatos de tacón. Se divertía pensando en aquella imagen.

"Las calles de Estambul son algunas inclinadas e infinitas y otras pedregosas por lo que no merece la pena" me indicaba.

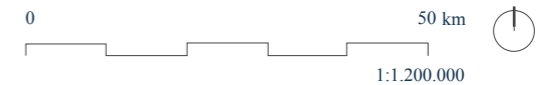
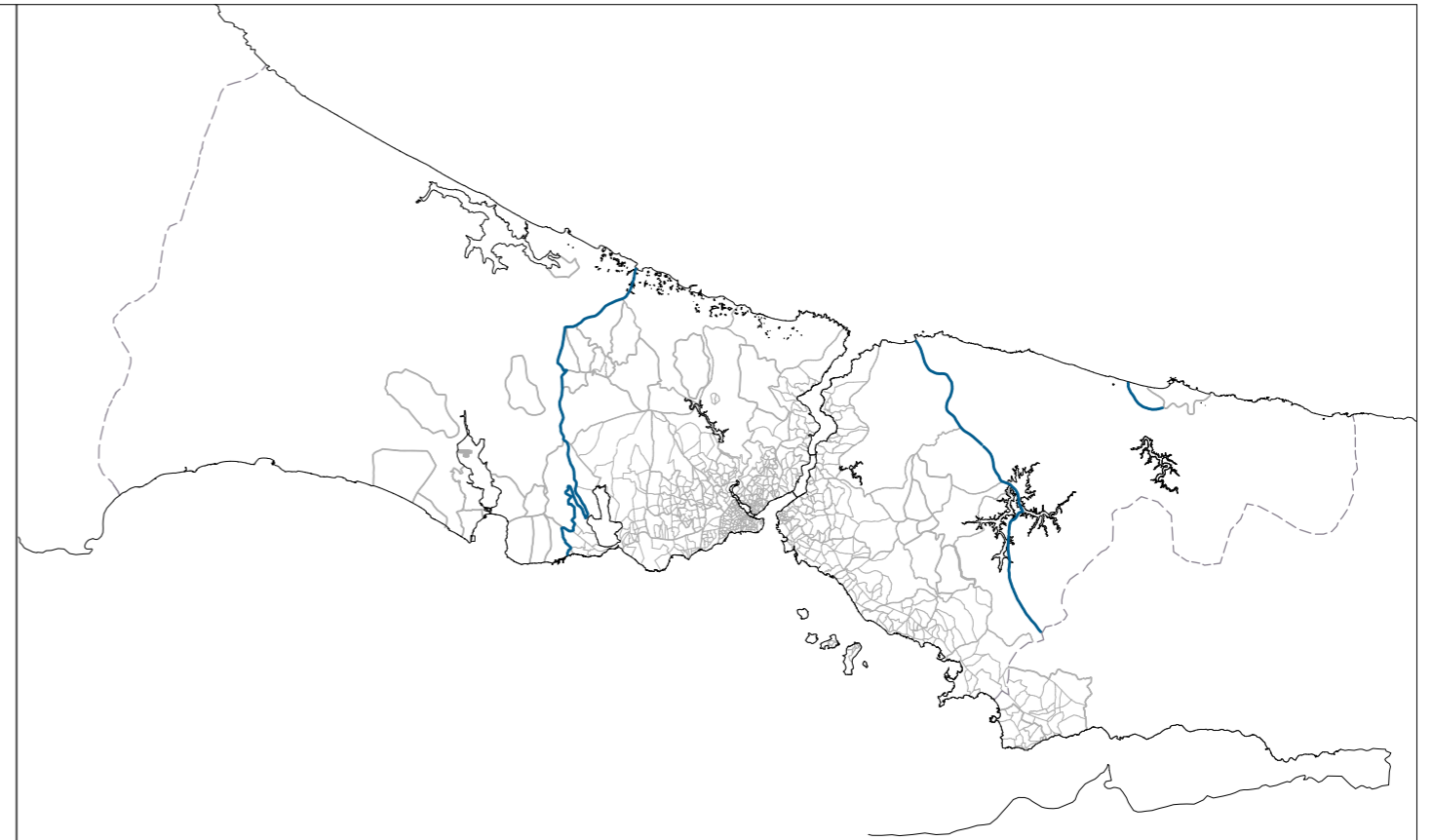
Fotografías tomadas desde la azotea de la universidad.



Un profesor de Zaragoza me alerta de los peligros de las calles y las personas.

#la llegada [I]

Un aeropuerto con viajeros en todas las direcciones. Dos maletas grandes, una maleta de mano, un bolso. Una fila inmensa, varios controles. Un hombre sella el pasaporte y me da paso en turco. Voces incesantes. Voces y gritos, gritos a voces. Palabras sin sentido, confusión. Un taxista se acerca y coge el equipaje. Su taxi. Un taxi sin taxímetro. Calles y más calles, serpenteantes, estrechas, diferentes. Una detrás de otra, aparecen, desaparecen. ¿Dónde empieza una, dónde acaba otra? Mezquitas, una, dos, tres, más. Alzados inestables, un agujero gigante, un brusco cambio de altura. Suciedad, descuido, tiempo, tiempo incontrolado, historia, más de una historia, un conjunto de historias, identidad. Hay un puente que conecta dos lados. Coches, muchos coches, mucho ruido. Calles y más calles, serpeantes, estrechas, diferentes. Son ya casi 20 minutos desde que comenzamos, aún no hemos llegado. ¿Dónde estamos? El taxi sin taxímetro. Dinero, ¿mucho dinero? ¿poco dinero? Confusión, discusión. El taxista algo nos grita pidiendo su dinero. Al frente nadie, a la izquierda casas, atrás nadie, a la derecha un cartel que nos indica haber llegado.



Área: 5,461 km²
Población: 14.97 millones
Mayor densidad de población: 55,800 p/km²
Establecimiento: 1453
Idioma: Turco

"Algunas ciudades antiguas son la suma de sus monumentos. Pero otras como Estambul incluyen más en la ecuación. Aquí, vas a poder visitar iglesias Bizantinas, mezquitas Otomanas por la mañana, comprar en boutiques de lujo durante la tarde y festejar en glamorosos bares por la noche. En el espacio de los pocos minutos podrás oír la llamada a la oración desde los afilados minaretes de la ciudad antigua, la sonora vecina de un ferry cruzando entre Europa y Asia y el estridente grito de un vendedor ambulante que vende producto fresco de temporada. Para simplificar, esta maravillosa metrópolis es un ejercicio de seducción sensorial como ninguna otra. Pregunta a locales que describan lo que les enamora de Estambul y se encogerán, sonreirán y dirán que sencillamente no hay un lugar igual. Pasa unos días aquí, y sabrás exactamente a lo que se refieren".⁴

ESTAMBUL

⁴ James Bainbridge, *Lonely Planet Turkey*, (Lonely Planet, 2013), p.50.

Ruido estresante,
ciudad vibrante,
despierta, emocionante.

Vendedores ambulantes, músicos de la calle, gritos y pitos de conductores, murmullo y voces alzadas en las calles, llamada de los imanes en las 3000 mezquitas, el maullar de los gatos y el ladrido de los perros, la llamada de atención de los camareros de los restaurantes, el anuncio del pescado en el mercado, tus propios pensamientos, tus zapatos al tocar el suelo, todos los zapatos, el tono de llamada de un móvil, la fricción de tu ropa al caminar.



#un malentendido

Fotografías tomadas desde la azotea de la universidad. ¿?

Subiendo las escaleras ancladas a la pared y a través de la trampilla, se accedía a la azotea de la escuela de arquitectura. Desde aquel punto Estambul se rendía a tus pies y te mostraba todas sus caras. El sol caía reflejándose en la fachada de vidrio del hotel de en frente y por un momento encontrabas silencio. La ciudad tiene dos estratos vividos diferenciados: la calle y las azoteas. Las últimas conforman el nivel de espacio público menos expuesto y que no dejaba de sorprender por sus vistas y halo de misterio.

Volviendo a la universidad, estábamos absortos ante la imagen cuando de repente aparecieron dos guardias que gritaban en turco. Ya en el cuarto de seguridad, dos policías nos interrogaban amenazantes a mí y a dos alemanes pues decían podríamos haber sido francotiradores que atentaban contra el político que se alojaba en el Ritz-Sheraton.

“En cada instante hay más de lo que la vista puede ver, más de lo que el oído puede oír”.⁵

En un escenario urbano con tal pluralidad de señales, la capacidad de orientarnos dice, es una combinación de referencias tomadas del exterior que organizadas y filtradas componen nuestra imagen ambiental responsable de guiarnos.

Es evidente que cada ciudad es un caso de estudio particular cuyos componentes facilitan o dificultan la calidad de la imagen mental de sus habitantes y por ende afectan a su experiencia urbana. La facilidad para aprehender la estructura de la ciudad determina su “legibilidad”, cualidad íntimamente relacionada con la “imaginabilidad” que atiende a la probabilidad de que un elemento genere una imagen en el observador.⁶

En el ejercicio de conocer la ciudad de la descripción emotiva y optimista de la guía turística, inicialmente exploramos las calles bajo la influencia de los significados proyectados por el autor de la guía; es la progresiva familiaridad del espacio y la construcción del plano mental la que nos hace sentir cada vez más ciudadanos y ya no sólo turistas. “Descubrimos que la estatua [...] está a sólo tres minutos del hotel [...] mientras que antes empleábamos una larga media hora”⁷. El sistema de referencias con el que nos movemos sufre constantes modificaciones derivadas de la repetición y la observación. Precisamente, encontrar una definición de la ciudad no es tarea fácil e incluso aquellas ciudades ya conocidas piden ser observadas de nuevo para así destapar las particularidades ya olvidadas y descubrir otras nuevas. En nuestra ciudad, nos movemos con automatismo sobre un plano mental desgastado donde han quedado impresos recuerdos y donde la rutina es capaz de esterilizar lo que otrora fue motivo de sorpresa. A este respecto, merece la pena detenernos en “Tentativa de agotamiento de un lugar parisino”⁸, un texto de George Perec que contiene sus anotaciones de todo lo que ve en la plaza Saint-Sulpice, donde se instala durante tres días con el objetivo de traer la atención a aquello que escapa a la obviedad y sucede cuando no sucede nada.

Una de las principales herramientas con las que representar la información recabada de la ciudad es la cartografía. James Corner defiende que el mapeo es un proyecto en sí mismo con el que revelar realidades escondidas o inimaginables. Aquellos mapas que reproducen información ya conocida, son mas bien “calcos”.⁹

El mapa turístico del que nos servimos en los primeros días como extranjeros se limita a mostrar los puntos de interés popular que nos invitan a priorizar, con lo que la construcción de nuestra imagen se ve ya condicionada y restringida a lo que se entiende como “lo esencial”. El resultado es el reduccionismo de la identidad urbana pues es un calco con información filtrada que no suscita la libre interpretación. El proyecto You are not here -de una agencia turística que se autodetermina como dislocative- propone como estrategia para subvertir el recorrido turístico convencional, dejarse llevar por la ciudad haciendo uso de un mapa de una ciudad diferente de la que se conocen realidades desconcertantes¹⁰. Algunos ejemplos de cartografías que responden a la idea de James Corner, son

5 Kevin Lynch, *La imagen de la ciudad*, (Barcelona, Gustavo Gili, 1998), p.9.

6 Ibid, p.9-24

7 Georges Perec, *Especies de Espacios*,(Barcelona, Montesinos,2001), p. ¿?

8 George, Perec, *Tentativa de agotamiento de un lugar parisino*, (Barcelona, Gustavo Gili, 2012).

9 James Corner, *The Agency of Mapping: Speculation, Critique and Invention*, en *Mappings*, Denis Cosgrove (London, Reaktion, 2002), p.10.

10 Plataforma de turismo urbano, <http://youarenotthere.org>

#Blanco y negro



Calle nevada Estambul



Mapa turístico Estambul

Hacia varios días desde que empezó a nevar en Estambul. En los silencios, el rastro del clima quedaba en el color grisáceo de las fachadas humedecidas y la calle helada y resbaladiza. Recuerdo una mañana contemplando desde la ventana de salón, cuando en Nüzhetiye Karakol una furgoneta Renault tomó distancia y con la máxima fuerza del motor salió disparada a superar el desnivel de la calle sin mucho éxito. Parecía que iba llegar a la meta cuando se escurría volviendo al punto de partida. Hubo varios intentos fallidos y finalmente con ayuda de cuatro espontáneos -que empujaban con fuerza intentando anclarse en los retajos secos del asfalto- superó los apenas 2 metros de calle.

La ciudad se congelaba en el invierno y con las fuertes lluvias parecía inundarse en algunos lugares. En una ocasión compré uno de aquellos paraguas negros que vendían en la calle, no obstante no lograba entender cómo era posible seguir mojándose tanto, daba la impresión de que el grado de incidencia era casi perpendicular al cuerpo.

Estambul no había cambiado tanto desde aquella descripción de Orphan Pamuk

" La nieve siempre pillaba tan desprevenidos a los estambulíes como si fuera la primera vez: se cortaban los caminos, rápidamente se formaban colas ante las tahonas."

los Sensory Maps de Kate Maclean¹¹ o las Cartografías Afectivas en la comunidad de Madrid¹². Igualmente, Kevin Lynch en sus estudios acerca de la imagen de la ciudad traduce las impresiones de los entrevistados en una cartografía a base de cinco elementos (nodos, vías, bordes, barrios y hitos), pensados para revelar las disfunciones urbanas de varias ciudades, donde el lenguaje común facilita la posterior comparación.¹³

Gracias a la tecnología, tenemos la posibilidad de acceder en cualquier parte del mundo a la cartografía que veamos necesaria. Google Maps nos ayuda a orientarnos además de asegurarnos el recorrido que con mayor celeridad nos haga llegar a nuestro destino. Esta herramienta, actúa de intermediaria entre la visible relación del tiempo y el espacio. Juhanni Pallasmaa explica que vivimos en el espacio y también en el tiempo, y la arquitectura funciona para dar una medida comprensible a la vasta extensión del tiempo.¹⁴ David Harvey señala que en las últimas décadas se ha producido una compresión del tiempo-espacio, el tiempo experiencial se ha acelerado considerablemente lo que ha supuesto una mayor dificultad para alcanzar la continuidad. El carácter efímero y volátil de la realidad con la que nos encontramos supone una compresión del pasado y el presente lo que nos dificulta ser conscientes del fluir del tiempo cultural.¹⁵ Zygmunt Bauman en su diagnóstico de la sociedad en que vivimos, habla de una sociedad moderna líquida, cuyo constante cambio hace de cualquier elemento desechable en un fragmento reducido de tiempo. En ella, antes de fijar comportamientos, las condiciones en las que actuamos cambian, lo que supone estar en un constante y rápido movimiento. El arraigo y la identidad son significados que se están perdiendo en la ciudad moderna, lo que en cierto modo contribuye a deteriorar la capacidad de orientación natural a partir del aprehensión de información cultural e identitaria, una realidad en la que profundizaremos posteriormente.¹⁶

11 Kate Maclean, <https://sensorymaps.com>

12 Cartografías del trabajo del Seminario Abierto Urbanismo Afectivo desarrollado en Madrid en Febrero 2015. Son una herramienta de observación de la forma en que el urbanismo ciudadano se está desarrollando en la ciudad de Madrid, <http://viveroiniiciativaciudadanas.net/wp-content/uploads/2015/03/VIC-CARTOGRAFIA-AFECTIVAS-A4-150316.pdf>.

13 Lynch, op. cit, p.61-111.

14 Juhani Pallasmaa, *Habitar*, (Barcelona, Gustavo Gili, 2016).

15 David Harvey, *The Condition of Postmodernity: an Enquiry into the Origins of Cultural Change*, (Cambridge, Blackwell, 1990), p.284-307.

16 Zygmunt Bauman, *Vida Líquida*, (Barcelona, Austral, 2006)

#Congestión en las calles



Foto tomada desde la torre Sapphire.

A mitad de tarde me dirigía de vuelta a casa en autobús. El trayecto desde Taskisla, Universidad Técnica de Arquitectura, hasta Beşiktaş, no solía durar más de 30 minutos. Estaba cansada y durante los primeros años de carrera había aprendido a dormir en los transportes públicos para despertarme en la parada adecuada. Una actitud tachada de temeraria por aquellos que veían peligros en los autobuses. Cerré los ojos y pasados veinte minutos los volví a abrir con la esperanza de haber llegado a mi destino. Tarde unos segundos en darme cuenta de que seguíamos en el mismo lugar, a penas nos habíamos movido unos centímetros. El autobús buceaba en un mar de automóviles y conductores frustrados que gritaban ante la exasperante congestión que sufrían diariamente. Para mí tenía una nota cómica, al fin y al cabo esto era Estambul y el tráfico parte de sus encantos.

#Un transporte detrás de otro

Salí a las 12 de trabajar y fui directa a Kadıköy. Un dolmuş, un autobús y más de una hora después llegaba a mi destino. Kadıköy era moderno y a pesar de encontrarse en el lado asiático me trasladaba a un ciudad europea cualquiera. Bares modernos, con muebles de diversas formas y colores, hamburgueserías, un restaurante mexicano y todo ello en armonía con otros establecimientos de comida turca. Era una marea de gente caminando por calles ruidosas, entre mercados callejeros y emocionante arte urbano. Cuando en junio planeaba quedarme, me dediqué a buscar estudios de arquitectura que pudieran ser interesantes. TAK tenía la oficina en Kadıköy y aunque nunca llegué a trabajar con ellos, me informé acerca de los proyectos que tenían en marcha. Recuerdo uno en particular, le conferí el título de salones urbanos. "Hay casas abandonadas" me contaban en un inglés roto con matices turcos, "en grupos sacamos los muebles viejos y desaliñados para componer escenas de intimidad, propias del interior de una casa en el exterior de la calle". ¡Qué sencillo y qué poderosa imagen!

"Una segunda manera de vivir sin que poseyeran la tristeza y el aburrimiento era salir con mi madre a la calle. Como no existía la costumbre de llevar a los niños a parques y jardines para que tomaran el aire, los días en que salíamos a la calle tenían una importancia para mí. "¡Mañana voy a salir a la calle!"¹⁷

Estambul se sitúa como la decimo catorce ciudad más poblada del planeta con un total de 14,97 millones de habitantes censados. Además, según las estadísticas ha sido la octava ciudad más visitada del mundo en el año 2019 lo que incrementa considerablemente la cifra real de habitantes. Es una ciudad intercontinental, con parte de su territorio en el continente Asiático y la otra en el Europeo separados por el estrecho del Bósforo. A su vez, el Cuerno de Oro marca la división entre la ciudad antigua -donde es más habitual el turismo dada la presencia de gran parte del patrimonio histórico y cultural- y la ciudad nueva. Se dice de Estambul que es una ciudad de intersecciones donde conviven al mismo tiempo un buen número de medios de transporte (dolmuş, autobús, metro, tranvía, ferry, taxi, vehículo particular). No obstante, ya sea por la inaccesibilidad a puntos de transporte o la densidad urbana – puede llegar a 68,602 people/km² en algunas zonas– aproximadamente un 45% de la población continúa caminando, lo que hace de sus calles, un espacio de encuentro social y cultural parte importante de la identidad de la ciudad.¹⁸ Cuando se observa la ciudad desde lo alto, es notable la asfixiante densidad urbana que apenas permite vislumbrar algunas fisuras entre la marea de edificios. La falta de regulación en la construcción genera como consecuencia una ausencia visible de zonas libres en las que descansar y así las calles adquieren una mayor importancia como espacio público de paso y no tanto de estar.

La extensión y diversidad de tramas en la ciudad, hace de la calle un elemento difícil de acotar. A grandes rasgos, se caracterizan por ser en su mayoría estrechas, tortuosas y difíciles de andar dada la anchura de las aceras, el escaso mantenimiento de los pavimentos y el tráfico. Las dimensiones de las calles, conllevan asimismo a la dificultad de introducir arbolado y mobiliario urbano y mientras la topografía hace de la ciudad un compendio infinito de skylines -que aportan gran riqueza visual y facilitan la orientación dentro de la misma- también complejizan el trazado urbano y el mero hecho de caminar.



Tramas urbanas

1. Beşiktaş
2. Sisli

¹⁷ Orphan Pamuk, *Estambul: Ciudad y recuerdos*, (Barcelona, Penguin, 2006), p.44.

¹⁸ Richard Burdett, *Istanbul: city of intersections*, (London, Urban Age, 2009), p.30.

Besiktas es emocionante,
vibrante, lleno de vida.



Serie de fotografías caminando. Fotografía
tomada con iPhone 6

Destaca el mercado del pescado y los restaurantes cuyas terrazas invaden la calle, cafeterías algunas modernas y otras tradicionales en las que beber té y jugar a backgammon, además de una zona reservada para el tradicional desayuno turco en la que solíamos disfrutar largas mañanas reunidos. Las calles en su mayoría adoquinadas son escenario de victorias de fútbol, mítines políticos y carros de comida. Los establecimientos son estrechos y concurridos, de modo que son habituales las largas filas en la calle, mesas en su mayoría ocupadas, muebles y otros utensilios que estén a la venta. El peatón convive con el vehículo en un sin cesar de gritos y pitidos que amenizan el ambiente. Entre los usuarios de las calles se encuentran los medios de transporte, los ciudadanos, los músicos ambulantes y los animales. Se conoce que cada barrio y en menor escala, cada calle o esquina estaba dominada por grupos que a modo de mafias no dudaban en arañar o morder si sentían cualquier invasión.

La comida es un componente habitual de las calles de Estambul. Son frecuentes los vendedores de simit en el carrito rojo y las bandejas de media a una lira. En Besiktas, al volver a casa pasada la medianoche, solíamos ir a la esquina del kokoreç y sentados en las cuatro butacas de las que disponía o sin escrúpulos en la calle descuidada, disfrutábamos del bocadillo al tiempo que paraban conductores de taxis y otros trabajadores nocturnos a consumir la misma delicia. Allí en un lugar remoto de la ciudad, una esquina de una calle se convertía todas las noches en un restaurante.

Todavía recuerdo la primera vez que pude ver a mi vecina descolgando una cesta desde su ventana. Al poco tiempo descubrí que era una práctica común para recoger los productos comprados en el mercado local.

Para profundizar en esta cuestión, se toma como referencia la investigación de Xavier Monteys que nos hace entender la calle como lugar en vez de como un infraestructura, como espacio urbano y no como vía. Centramos la atención en elementos protagonistas de la decoración de esta habitación urbana y vemos cómo se relacionan en ella.

la calle y la comida

El centro del barrio Besiktas se caracteriza por disponer de calles pacificadas en las que se reúne una fuerte oferta comercial, de ocio y restauración, donde destaca el mercado del pescado que ha sido recientemente restaurado y la plaza. Los edificios tienen de 3-6 plantas, de las cuales al menos la planta baja se vuelca con su uso a la calle. Los establecimientos colonizan la calle con sus productos y los comensales hacinados en las mesas comen a la vista de todos. A pesar de la estrechez de sus calles que no superan los 6 metros de calzada y los 1,5 metros de acera, parece haber una cierta sensación de intimidad y confort.

En este barrio, se pone en evidencia la relación entre la calle y la comida, que aparece en diversos formatos. La calle Sair Veysi -una calle curva y de corta extensión- concentra cafés donde se sirve el almuerzo turco. Es un escenario donde la comida es el principal protagonista lo que le aporta cierta domesticidad. El acto de comer anteriormente reservado a la casa se concentra en esta calle a la hora del almuerzo, proporcionando libertad a los ciudadanos que pueden comer donde quieran hasta bien entrada la tarde.¹⁹

Los vendedores ambulantes se apropian de algunas esquinas desde las que suministran productos como simit y cocorek de forma intermitente. La calle sirve por lo tanto de abastecimiento para la vivienda a través de los supermercados, pequeños mercados de mayor rango de apertura, restaurantes y vendedores ambulantes, lo que nos hace reflexionar acerca del papel de la calle a la hora de la comida. Mientras la comida impone horarios a los ciudadanos, la calle y sus opciones de suministro alimenticio flexibiliza el acto de comer en Estambul.

19

Xavier Monteys, *La casa y la calle: Urbanismo de interiores*, (Barcelona, Gustavo Gili, 2017), p.88-95



#peligros y otros no tanto

Istiklal Fotografía tomada con cámara lomográfica

Babil sokak -calle en la que estaba mi casa- se situaba a poco más de 10 minutos andando a la universidad. Asistía diariamente a las clases con lo que repetía el mismo recorrido ya de forma automática. Progresivamente fui ampliando mi conocimiento acerca de la calle, sus peligros y entresijos, lo cual me llevó a modificar mi caminata nocturna que difería de la diurna. Por las mañanas, cruzaba la avenida y continuaba por una calle secundaria en la que me topaba con el vendedor de simit, después me adentraba en el parque y seguía hacia una calle escondida que acabé por comprender era lugar de encuentros ilícitos y de disturbios al caer la noche. Con frecuencia se vislumbraban manchas nuevas en el pavimento, preservativos y zapatos sueltos que parecían ser propios de los crímenes en el callejón neoyorquino investigados en la serie estadounidense CSI.

Al salir de la facultad prefería tomar una avenida -que bordeaba el parque antes mencionado- que reflejaba la caótica escena urbana de Estambul. Es aquí donde tuve una experiencia que por lo menos sirvió para revisar mis miedos e ideas preconcebidas. A paso ligero me dirigía a la universidad cuando un señor balbuceaba señalándome al mismo tiempo algo que no comprendía. Le ignoré y acabé por acercarse para indicar que se me había enganchado el vestido con la mochila. Respondí agradecida y pedí perdón por haber confundido sus intenciones.

Un barrio lineal

La calle Istiklal tiene 1,4 km de longitud. Se extiende desde la plaza Taksim hasta Sishane en una línea quebrada que frecuentan aproximadamente 3 millones de personas al día. La concentración de comercio, bares y restaurantes hace de esta calle un barrio lineal, una sección de la ciudad que en esta ocasión se limita a una sola calle que los turistas asocian con el centro de la ciudad. Sirve de referencia exterior e identificable desde el interior. La perspectiva de esta calle marca un claro comienzo y final que resulta alentador a pesar de su extensión.

Azoteas

Si contemplamos la calle como un edificio cuyas fachadas son colectivamente aportadas, se cuestiona si las azoteas podrían ser entendidas como espacio público, miradores desde los que admirar los estratos de la ciudad, un respiro en la densidad urbana y punto de encuentro social y cultural.

La calle y la ropa

“Hay quien dice que existen dos Europas, la que tiende a secar la ropa en casa y la que lo hace en la calle”²⁰

Bello y feo, frío y caliente, norte y sur, este y oeste, Oriente y Occidente. Estambul es una ciudad de contradicciones con visibles diferencias devenidas de su herencia cultural.

Al sur del Cuerno de Oro y al oeste del Bósforo, en las calles del barrio Süleymaniye es habitual colgar la ropa al exterior de la vivienda. La calle se convierte en un escaparate de la intimidad dotado de color y cierto ambiente festivo. Este espacio pone en evidencia cómo la ropa en relación con la calle puede actuar a modo de mobiliario urbano enriqueciendo el aspecto ruinoso de sus construcciones.

3



3. Tarlabasi a la izquierda. Istiklal a la derecha

20 Xavier Monteys, La casa y la calle: Urbanismo de interiores, (Barcelona, Gustavo Gili, 2017), p.84.

#It was a real Istanbul neighbourhood

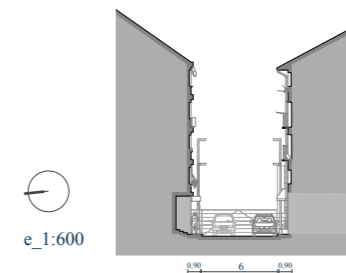
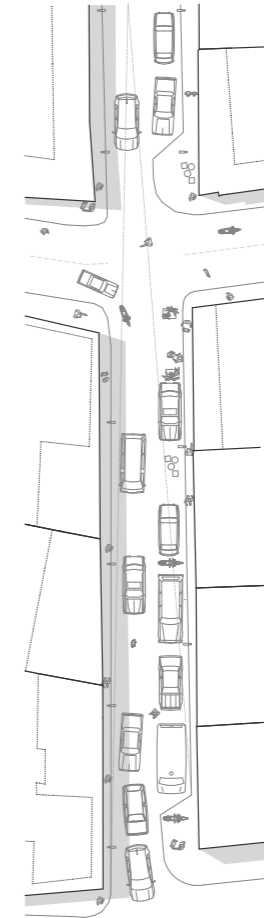
The green grocery guy and the day and night shift guys in the little bakkal were for me the representation of the neighbourhood, and the soul of the neighbourhood represented the soul of Istanbul.

Istanbul is the city of one and zero, black and white, and right and left, and east and west, it is always like this, it is in a way shouting on you.

The green grocery guy, he is in a way really kind and really calm and in a way ihe is pretty rude as well! On top of that, in the neighbourhood, there was a really strange vintage guy selling vintage stuff but I don't know why he was always putting the carpet in the middle of the street just to show he was selling something. This carpet was on the road all the time and cars were passing by. Yeah and it was so funny. When you go inside the store, it is full of stuff you can't even imagine how much, you can't find anything inside, you can't even look for anything inside there, the funny thing is the guy is doing barbecue inside the store all the time and he was drunk all the time drinking rakki.

Another thing is that I never understood what they were doing but they were always sitting on the street pretending to do something, to sell or something but I think they were old and retire, and they had nothing else to do but just to sit there and talk to each other and play backgammon. Also there was this guy who was in love with the really old record players and he was only buying and selling record players and repairing them and he was really proficient on this and super nice guy but if you just look at the guy I mean you wouldn't say that he is doing this. Yeah I don't know, I have a lot of things to tell, for instance my next door neighbour he was a super original guy, he was doing nothing actually but he was always so chill and so comfortable, he was just on internet all the time, buying and selling bitcoins like as stupid as the neighbourhood what he was doing and you can never actually understand, yeah it is a bit strange. It was a really original place if you ask me, really strange.

Ahmet describe el barrio donde ha vivido siempre. Nuestro barrio



La calle Reha Yurdakul

Tiene una extensión de 310 m. La calzada oscila entre 6-7 metros y la acera no supera 1,4 metros de anchura. El peatón camina pegado a la fachada -sin apenas relieve- en íntima relación con los establecimientos. Poco más de 10 metros separan los edificios lo cual pone en entredicho la intimidad de la vivienda, que expone su interior a través de los ventanales volcados a la calle. Interior y exterior se comunican en un lenguaje que difumina la línea que separa la calle de la casa como espacio de privacidad.



Octubre 2016, tengo 23 años y acabo de terminar una experiencia de 13 meses en Estambul que ha dejado un poso que me va a acompañar los pasos que de en adelante. La intensidad de una ciudad de aquellas dimensiones me genera inicialmente una cierta ansiedad que me doy cuenta viene condicionada por la arquitectura y urbanismo de la misma. La capacidad de adaptabilidad del ser humano a las condiciones de un medio son admirables, y hoy en medio de aquel caos consigo llamar Estambul mi casa. Esto da lugar en mí a nuevas definiciones de habitar, hogar, barrio, ciudad y en ellas el ciudadano que vive y se desarrolla en estos condicionantes. En agosto, Estambul sufre un golpe de Estado que matiza mi percepción de seguridad dentro de la ciudad y de los espacios públicos que visten el color de la "democracia". Es ahí, en la que puede ser hasta entonces la máxima expresión de descontrol por mi vida cuando dejo Turquía y me traslado a vivir a Suiza.

Calles largas residenciales
vacías, limpieza, estética,
tranquilidad, estatismo,
predictibilidad, control,
seguridad, desconcierto,
individualidad, inexpresividad,
riqueza, silencio, soledad,
aburrimiento.

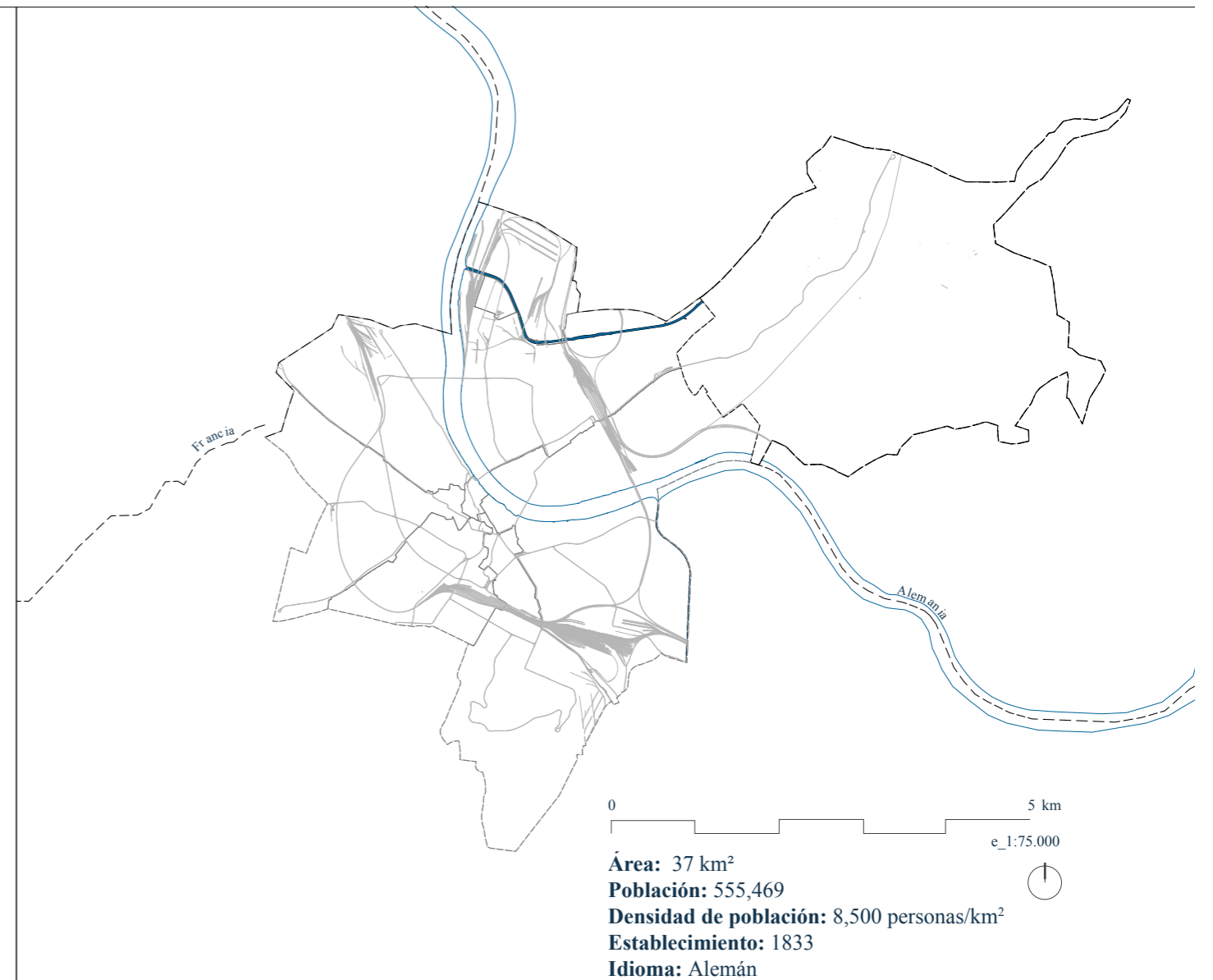
Calles de KleinBasel, Basilea
Fotografía tomada con el
iphone 6



#mi segundo encuentro en Suiza

Un aeropuerto, ¿seguro? ¿Un aeropuerto o dos aeropuertos? Un aeropuerto, dos salidas. Una salida: Mulhouse, Francia. Otra salida: Basel, Suiza. Una mamá con coleta y su niño saludan. 5 minutos de espera. 5, 4, 3, 2, 1. 0 minutos de espera. Calles espaciosas, fachadas tranquilas, limpieza. Son bicis, coches, tranvía, viandantes. Un ciclista cruza las vías del tranvía, detrás un coche espera a la luz verde de paso. Hay movimiento y calma, es una calma en movimiento, un silencio habitado, un control esperado. La mujer y su niño me guían. Hay calma, seguridad, no hay peligro. Un número en la puerta. Un portal de una casa. Un portal sin timbre. Un problema. Ya no hay seguridad, si hay peligro. No hay una casa, es una sinagoga. No hay dueño, no hay casa. Es calma y movimiento, movimiento y calma, un peligro no preconcebido, una intuición equivocada.

Thanks for complete the transfer you
can go ahead and transfer the rest.



“Su ubicación a caballo del majestuoso Rin ha potenciado históricamente su desarrollo como centro clave de comercio y transporte. Hoy es un poco global de la industria farmacéutica y aquí tienen su sede algunos como Roche y Novartis. Pero eso importa poco a los millares de amantes del arte y numerosas galerías, museos y edificios emblemáticos y la ART Basel, feria de fama internacional. El hecho de estar donde se juntan las fronteras francesa, alemana y suiza realza su atractivo multicultural: es quizá el lugar donde mejor se ven la raíces franco-germanas de Suiza, aunque la lengua dominante sea el alemán suizo. Es fácil pasar un día recorrido las empedradas calles de la alta y bella Grossbasel (Gran Basilea), en la orilla sur del Rin, antes de cruzar el Mittlere Brücke a Kleinbasel (Pequeña Basilea), que ofrece un aire más cotidiano y sitios donde comer el aire libre el la ribera.”²¹

BASILEA

21 Williams, N. and Christiani, K. and Pastor, I.P. and Simonis, D. and O'Brien, *Lonely Planet Suiza*, (Lonely Planet, 2012), p.221.

#¡SILENCIO!



Tranquilidad en las calles. Un estudiante descansa

En una ocasión, más allá de la estación asistí a una fiesta con un contador que indicaba el tiempo restante hasta el final del encuentro. Al llegar a cero, la fiesta se disolvió y montados en nuestras bicis volvimos a casa. Me pregunto cómo habría sido la misma fiesta si se hubiera celebrado en España.



Observa el paseo del Rin.

Basilea tenía normas de civismo y circulación cuyo incumplimiento era alertado a menudo por ciudadanos furiosos y yo fui receptora en varias ocasiones de gritos acompañados de dedos incriminatorios por algún mal uso de la bicicleta que estuviera haciendo.

A partir de ciertas horas de la noche, el ruido en la vivienda no estaba permitido y cualquier comportamiento contrario era susceptible de recibir una multa. Mi compañera de trabajo contaba una mañana con crispación "anoche estaba cenando con unos amigos en casa y mi vecina bajó a quejarse de estar escuchando nuestras conversaciones desde su salón".

Aunque la ciudad permaneciera despierta, la calle parecía indicar lo contrario de modo que se intensificaba el significado de las puertas de los bares como umbral entre dos ambientes bien diferenciados. La excepción a la normalidad era la semana de carnavales cuando la ciudad albergaba desfiles con música, confeti y disfraces hasta altas horas de la madrugada y, entre otras actividades, el hotel Les Trois Rois -uno de los más antiguos y admirados del siglo XVII- celebraba fiestas para todos los públicos.

Me invitaron a la celebración de un vecindario, resultó ser la fiesta de una sola calle. Dado el fantasmagórico carácter de la ciudad de noche, el paso de los vehículos no era habitual en las calles residenciales. Aquella noche los vecinos de un inmueble dispusieron mesas y sillas a lo largo de su calle y una barbacoa para celebrar haberse conocido.

"Contemplamos, tocamos, escuchamos y medimos el mundo con toda nuestra existencia corporal y el mundo experiencial pasa a organizarse y articularse alrededor del centro del cuerpo"²²

La experiencia de la ciudad es una experiencia multisensorial en la que participan todos nuestros sentidos. La arquitectura ayuda a enmarcar un entorno que aprehendemos a través de la vista, el olfato, el tacto, la escucha y el gusto que interactúan constantemente. La vista no es capaz de medir la distancia o profundidad espacial sin ayuda del tacto -percepción háptica- del mismo modo que el ojo amplía las sensaciones adquiridas por el resto de nuestros sentidos que se interrelacionan en el cuerpo.²³ La teoría psicoanalítica de Fritz Perls -fundador de la terapia Gestalt- sitúa al cuerpo como el organismo integrador, reflejo de las afecciones sensoriales²⁴. Maurice Merleau-Ponty dice que "somos en el mundo por nuestro cuerpo, en tanto percibimos el mundo con nuestro cuerpo"²⁵. Es a través del movimiento del cuerpo que el espacio -de otra forma irreal y plano- se anima.²⁶ Richard Serra pone este pensamiento en práctica en sus esculturas que invitan al usuario a caminar y examinar las alteraciones del espacio con su presencia. En esta experiencia fenomenológica del movimiento corporal hay autores que ponen en relieve la danza como una herramienta de exploración del habitar en el espacio y el tiempo que nos ayuda a expandir la conciencia perceptiva. Decía Paul Virilio que la notación coreográfica de la danza podría inspirar a la arquitectura para calificar el espacio de movimiento, trascender de la superficie al volumen.²⁷ Destacan los talleres del arquitecto paisajista Lawrence Halprin y la coreógrafa Anna Halprin, *Experiments in Environment*, en los que con la intención de ahondar en la relación de los individuos con el entorno se proponía la inmersión activa en el espacio por medio del movimiento y la percepción. En ellos, un grupo -conformado por bailarines, arquitectos, paisajistas, diseñadores y otras personas de disciplinas artísticas- exploraban técnicas como el bloqueo de un sentido como podía ser el de la vista, para ampliar la conciencia de la percepción del medio. Este proceso les permitió investigar nuevas formas de proyectar o coreografiar y fue el germen de trabajos posteriores como las *notations* de Lawrence Halprin, un tipo de cartografía con la que trabajaba las cualidades sensoriales que deseaba para lugares concretos. Se tenía en cuenta la constante mutación y se entendía el cuerpo como sujeto perceptivo participe de la variación del espacio. Se trataba de una construcción espacial en el tiempo.²⁸ Vemos así, las posibilidades de disciplinas artísticas como la danza en el proceso proyectual -para las ciudades efímeras en las que vivimos- que nos revelan aspectos invisibles del entorno.

22 Juhani Pallasmaa, *Los ojos de la piel: la arquitectura y los sentidos*, (Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2014), p.76.

23 Ibid p.49-57.

24 Fritz Perls, *Sueños y existencia*, (Buenos Aires, Editorial del Nuevo Extremo S.A., 2012)

25 Maurice Merleau-Ponty, *Fenomenología de la percepción*, (Buenos Aires, Fondo de cultura económica, 1961), p.227.

26 Ibid p.223-227.

27 Paul Virilio, *Gravitational Space*, en *Traces of dance. Drawings and notations of choreographers*, Laurence Louppe, (Paris, Editions Dis Voir, 1994), p.35-61.

28 M^a Auxiliadora Gálvez Pérez, "Materia Activa. La danza como campo de experimentación para una arquitectura de raíz fenomenológica" (tesis doctoral, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, 2012), p.200-207. Consultada en octubre de 2019.

#noches de entregas

Espacio luz y danza
Fotografía tomada con el
iphone 6



Perspectiva del Kunstmuseum



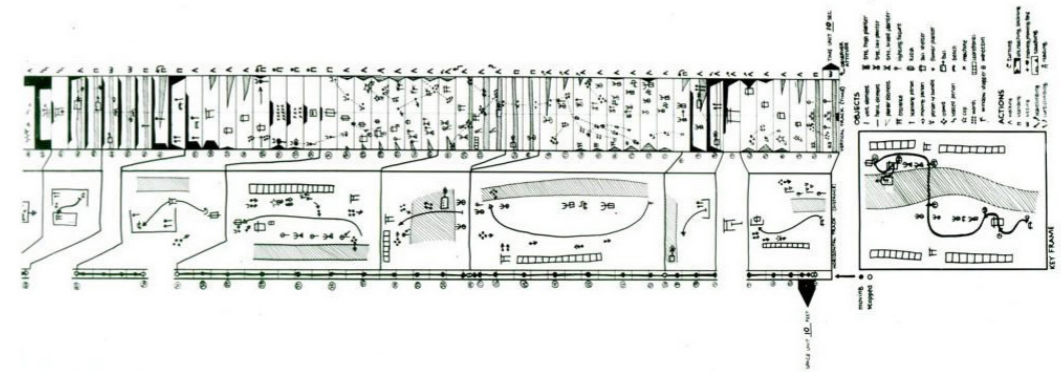
organizaba eventos de presentación y visitas guiadas a diversos edificios de la ciudad y el Kunstmuseum destacaba por su cafetería en el patio central del mismo. Sentía que su relación con la ciudad era permeable pues me permitían como usuario disfrutar de su interior con sus exquisitas exposiciones y de su exterior potenciado por su presencia. El arte cobraba gran importancia en Basilea durante la semana de Art Basel, ya que con motivo de las exposiciones se celebraban fiestas de libre acceso y otras de pago y se podían disfrutar partes exclusivas de la ciudad como la torre de Wartek Werkreum PP.

Tenía cinco años cuando tomé mi primera clase de baile. Bailar es un arte que no se limita a una sala de ensayos o el escenario de un teatro, sino que se adapta al lugar que el/la bailarina tenga al alcance. El baile no entiende de límites sociales, espaciales o culturales y por el contrario conecta, experimenta, subvierte. La ciudad, sus calles, su mobiliario urbano amplían las posibilidades de movimiento, de relación y provocan que el bailarín baile con tan sólo la música de la calle. A altas horas de la madrugada, Estambul seguía despierta mientras Basilea parecía dormida en el sueño al que se rendía a las 19.30 de la tarde. Las noches de entrega que exigía el proyecto del Instituto Berggruen en el que trabajaba intensificaban el significado del tiempo en la ciudad suiza que de noche adquiría la imagen de un set de Hollywood abandonado, escenario en el que dar rienda suelta al instinto de bailar como un ejercicio de apropiación de la calle.

#Arte en Basilea

Fue en Basilea donde mi aprecio por los museos se intensificó. La calidad de las obras de arte expuestas así como del espacio público diseñado a su alrededor hacían del museo un atractivo principal entre mis opciones de ocio. El parque del museo Tingelely fue escenario de entrenamientos de Contact Improvisation, la fundación Beyeler acogía las Sunset parties durante el verano, el museo SAM de arquitectura

El cuerpo y el espacio existen uno dentro del otro, se modifican y complementan. Entonces, si la presencia corporal modifica el espacio, el entorno construido produce igualmente reacciones visibles en nuestro cuerpo. Una vía con un claro principio y final tiende a generar placer, mientras una calle larga de idénticas residencias parece ralentizar el tiempo y ser motivo de aburrimiento. Moldeamos nuestros comportamientos de acuerdo al lugar cuya visibilidad, continuidad, escala, etc. evoca sensaciones y anima al ejercicio de actividades determinadas. Estudios como el que William H. Whyte llevó a cabo acerca de las dinámicas en la ciudad de Nueva York, muestran patrones de comportamiento comunes de manera general a las ciudades. Escogemos lugares abarrotados para entablar una conversación, nos detenemos ante la actividad de una plaza que atrae nuestra atención, evitamos parques en desconexión con las calles que los delimitan, tendemos a la observación y preferimos la variedad de usos y la flexibilidad en el mobiliario urbano. Como una partitura musical, se pueden dibujar los flujos de movimiento en el espacio público conforme transcurre el día y del mismo modo estudiar las características de aquellos con mayor afluencia.²⁹



"Motation" realizada para el diseño de Nicollet Avenue en Minneapolis. Lawrence Halprin, 1962.
"Ritual Group Drawing", Experiments in Environment Workshop. Universidad de Pensilvania, 1968



29

William H., Jr Whyte, *The Social Life of Small Urban Spaces*, (Washington, D.C., Conservation Foundation, 1980).

#Vivir en la frontera

La extensión de la ciudad, los límites, la imaginabilidad.



Paseo acompañando al Rin

El nivel de vida era caro y la compra en el supermercado ascendía a cifras a las que no estaba acostumbrada. Por ello, no tardé en acoplar a mi rutina, eventuales viajes en bicicleta o tranvía a Alemania, al este, o Francia, al oeste, donde en menos de una hora podía disfrutar de los mismos productos casi a la mitad de precio.

La geografía adquiría para mí nuevos matices a tener en cuenta y me llevaba a observar algunos conceptos antes estudiados como la identidad y los límites fronterizos que ya había comenzado a experimentar el año anterior en Turquía. En poco tiempo logré aprehender el esquema general de Basilea que para mí tenía referencias claras e inamovibles como era el Rhein y los países colindantes.

#Contradicciones



Paseo acompañando al Rin se encuentra con la frontera

Era habitual en el día repetir el mismo recorrido de ida y vuelta de casa al trabajo. Tomaba Kohlenberg Strasse y seguía por su prolongación Steinenberg Strasse dejando atrás el Kunstmuseum. Continuaba por St. Alban-Graben donde pasaba por la nueva extensión del mismo museo y cruzaba el puente Wettstein. Al llegar a la plaza Wettstein tomaba la primera salida a la derecha y dos calles más adelante llegaba a Burgweg lugar de la antigua fábrica de cerveza y mi casa. Uno de aquellos días después del trabajo, ya al final de Kohlenberg Strasse me disponía a continuar mi rutina cuando un guardia me indicó que debía girar a la derecha, con mi alemán entrecortado conseguí comprender que algunos días de la semana la normativa de la calle cambiaba y no me era permitido acceder a Steinenberg Strasse a no ser que fuera a pie. Dejé la bici y avancé hasta el siguiente punto caminando aún desorientada por las indicaciones del policia.

“Pasar una frontera es siempre un poco conmovedor [...] es suficiente para cambiarlo todo, incluso hasta el paisaje”³⁰

Basilea se sitúa al norte de Suiza en la triple frontera que separa Alemania y Francia. El Rhein divide la ciudad en dos partes diferenciadas -GrossBasel al oeste y KleinBasel al este- conectadas a través de seis puentes de entre los que cabe nombrar Mittlere Brücke. Lejos de ser un borde fronterizo más, el río se relaciona con la ciudad de un modo tal que se puede hablar de este elemento junto con las vías que lo acompañan en términos de espacio público o como un barrio lineal. La arquitectura se adapta a su forma que sirve de cohesión al conjunto de la ciudad. Allá donde esta conexión se debilita Basilea se fragmenta adquiriendo una nueva definición, separada por una línea invisible, un límite en el que nos sentimos fuera de la ciudad.³¹ Dada su posición geográfica, esta línea imaginaria tiene un perfil variable que absorbe las circunstancias particulares en cada punto del recorrido, protagonizado en buena parte por ser frontera con otros países.

----- Borde
..... Borde menor
- - - - - Frontera internacional
- - - - - Frontera nacional



e 1:75.000



Taxonomía del límite

30 Georges Perec, *Especies de Espacios*.(Barcelona, Montesinos,2001), p.113.

31 Jean-François Chevrier, Élia Pijollet, Jacques Herzog, Pierre de Meuron, Catherine Schelbert, Jonathan Fox, Katharine Wallerstein y George Dupin, *From Basel: Herzog & de Meuron*, (Basel, Birkhäuser,2016), p.124.

#¡Es verano en Basilea!

El Rin



Calle Burgweg



#La calle es la casa de todos

Un armario en la calle de en frente.



Durante el verano, Basilea me mostró su lado más desinhibido y lúdico, perceptible gracias al Rin que se llenaba diariamente de bañistas que bajaban con la inercia de la corriente agarrados a unas mochilas impermeables que les permitían flotar. A lo largo del paseo en KleinBasel, eran frecuentes las barbacoas, fiestas en petit-comité y reuniones de trabajo. Sin ningún pudor, una fuerte afluencia de personas subía río arriba para volver a disfrutar de la bajada recostados en sus mochilas hasta la altura deseada donde encontrarse de nuevo con los amigos. El Rhein se relacionaba con la ciudad incrementando su calidad de vida y mejorando la relación entre sus habitantes.

Celebramos la fiesta de verano de la oficina en el barco atracado en la península del Rin. Bajo el nombre de Nordstern, éste era uno de los clubes más frecuentados. Otros lugares característicos, eran las vías del tren rehabilitadas ahora convertidas en bares y puestos de comida.

El día de la mudanza descargué los muebles frente al portal de mi nueva vivienda. Esperé sentada encima de una caja de madera para recuperar fuerzas cuando Joel con ojos curiosos se acercó sin cruzar palabra. En Basilea cuando querías deshacerte de algo, bastaba con dejarlo en la calle con un cartel de "gratis" encima, que era lo que buscaba mi vecino entre mis cosas mientras evaluaba si algo le interesaba. La calle era un expositor del que rescatar viejos muebles que habían sido desechados y adquirir otros que para tí eran nuevos pues ahora eras su dueño.

El Rin

Orphan Pamuk describía sensaciones de sanación, esplendor, actividad en lo referente al Bósforo de su niñez, que poco a poco se fueron apagando conforme este escenario de vida fue perdiendo aquello que lo hacía único y que permitía a los estambulíes disfrutar de él. La relación que una ciudad establece con el agua determina su experiencia urbana. En Estambul si bien la presencia del Bósforo es constante, no es fácil acercarse a sus orillas y disfrutar de sus aguas a excepción de en puntos concretos de la ciudad.³² Por el contrario, la cultura de baño suiza hacen del Rin un escenario que ayuda a mejorar la vida de sus ciudadanos. Su presencia ha ampliado sin duda la definición de calle, pues establece un vínculo inmediato con la naturaleza. La calle parece tornarse blanda al fundirse con este elemento que le aporta matices propios de un entorno que no ha sido antropizado. El Rin se sube y se baja, se atraviesa, sirve de borde y vía al mismo tiempo. Este bulevar nos hace cuestionar los grados de intimidad y el tipo de actividades propias en la ciudad ya que acoge barbacoas, encuentros amorosos, fiestas con música y paseos con frecuencia en ropa de baño (ya lo digo en la parte subjetiva). En esta misma línea argumental se pueden introducir las fuentes como pequeñas extensiones del Rin en el interior metropolitano, pues se utilizan como piscinas abiertas al público de la calle. Este uso fuera de lo común en otras ciudades, potencia las posibilidades de esta pieza urbana que ablanda la rigidez del espacio público y lo acerca a la domesticidad de la casa. Si como describía Kahn la calle es "una habitación por consenso"³³ se podría hablar del río y sus extensiones como una calle por consenso.

Calle Burgweg

De acuerdo con Alan Jacobs, hay requisitos y elementos que bien organizados son la razón de una buena calle, entre ellos: confort, definición, cualidades que cautivan la mirada, transparencia, complementariedad, conservación y calidad.

La calle Burgweg se extiende desde Grenzacherstrasse hasta Schaffhauser Rheinweg con una longitud de aproximadamente 200 metros. Se encuentra delimitada por edificios de 4 y 5 alturas de diferentes tipologías, entre las que destaca la antigua fábrica de cerveza Wartek, el bloque de viviendas de Rudolf Linder y el proyecto del estudio Jessenvollenweider. La calle tiene una anchura constante de 12 metros con 2,5 metros de acera a ambos lados. Se permite el estacionamiento tanto a izquierda como a derecha con un espacio central para la circulación de vehículos. La perspectiva visual termina en el Rhein, al que se puede acceder sin interrupción a través de las escaleras que comienzan al final de la calle. Una vez nos situamos en el frente del río, se eleva la conexión con la naturaleza, gracias también a la introducción de la vegetación. Si bien se distingue el correr del agua y el paso de los transeúntes y eventuales vehículos, se puede afirmar que se trata de una calle tranquila y en silencio. Como puntualiza Xavier Monteys, las calles a veces se prolongan dando lugar a espacios de ambigüedad, condición visible en este caso concreto.³⁴ La calle se extiende hacia el interior de la viviendas de Rudolf Linder y se eleva a través de la escalera de Wartek que se agranda para volver a estrecharse. Seguidamente, se introduce entre los volúmenes residenciales del estudio Jessenvollenweider cuya disposición deja que la calle fluya sin grandes interrupciones hasta disolverse en el Rin.

³² Orphan Pamuk, *Estambul: Ciudad y recuerdos*, (Barcelona, Penguin, 2006), p.64-80.

³³ Xavier Monteys. *La casa y la calle: Urbanismo de interiores*, (Barcelona, Gustavo Gili, 2017). Referencia a Louis I.Kahn, *The room, the Street and Human Agreement*, a+u, Tokio, enero de 1973.

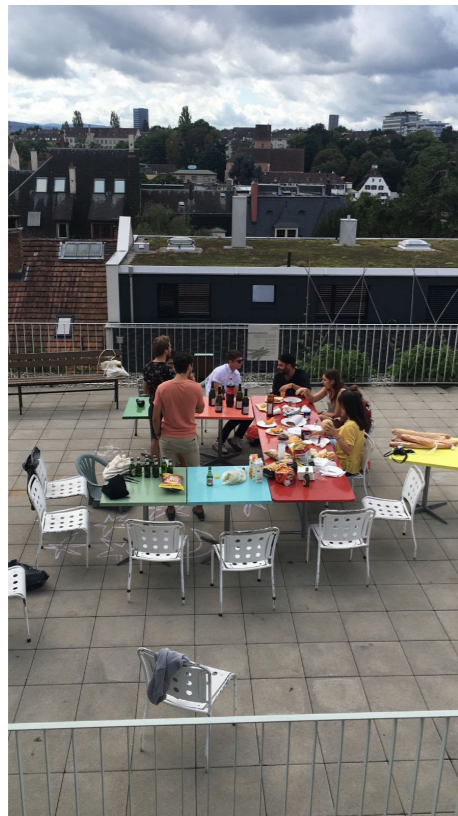
³⁴ Xavier Monteys, *La casa y la calle: Urbanismo de interiores*, (Barcelona, Gustavo Gili, 2017), p.104.

¿Qué es una calle? Tan sólo el espacio exterior delimitado por dos fachadas de edificios o puede ser una calle bajo una estación una galería. ¿Qué aporta este tipo de espacios al subconsciente?

#Viajeros en todas las direcciones

La estación de tren era centro de recorridos, ires y venires, encuentros y conversaciones. Una prolongación de la calle que se introducía en su interior en un movimiento fluido y más que un objeto aislado, era parte del paseo, una galería que conectaba dos calles y una ciudad con otras ciudades. Había puestos de comida, una floristería, oficina de turismo, y un supermercado que servía de último recurso pasadas las ocho de la tarde, horario de cierre habitual de los distribuidores Migros.

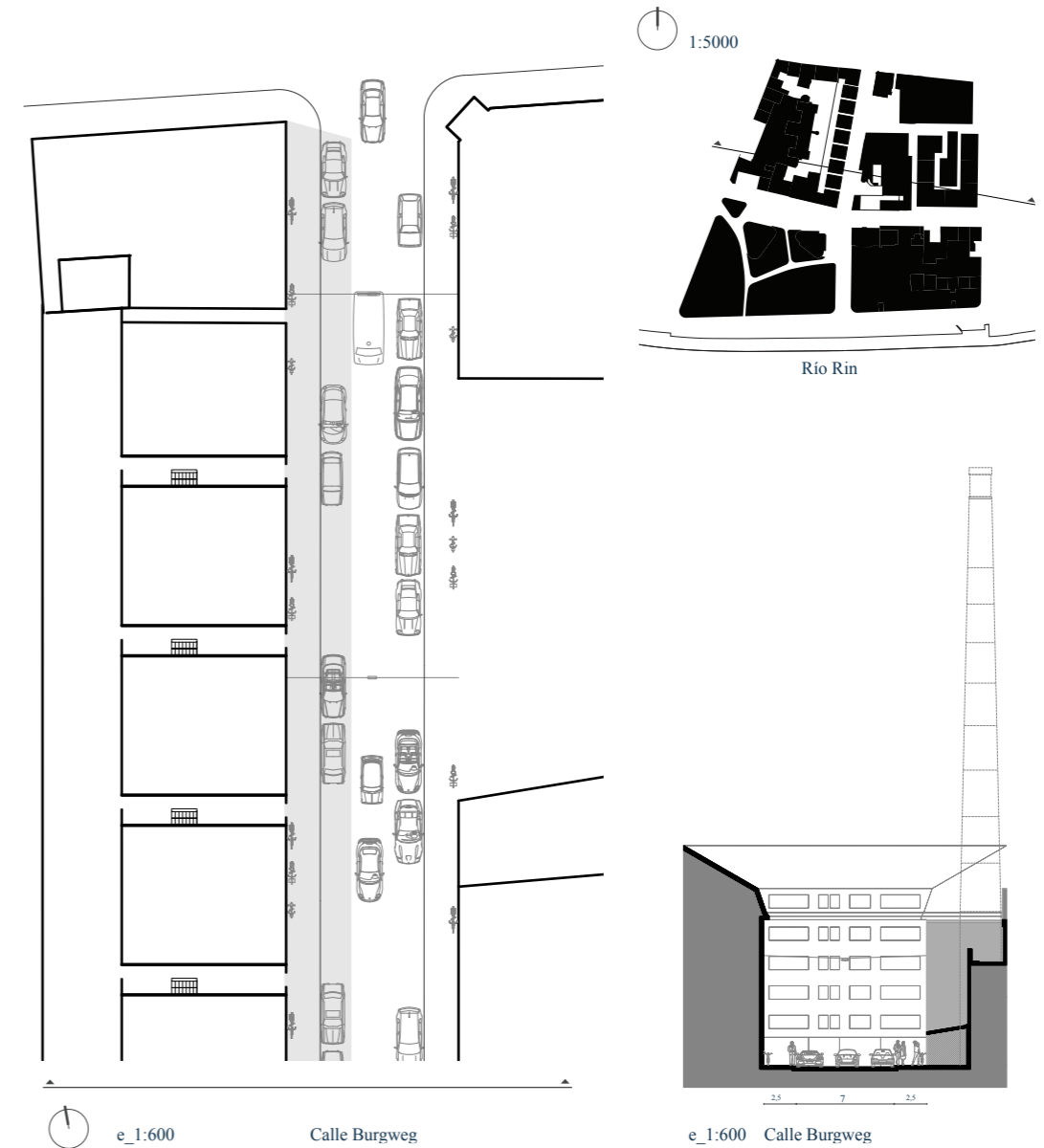
#Fiestas informales en la terraza



Terraza de Warteck

Warteck -una antigua fábrica de cerveza- era en mi opinión, un claro ejemplo de un proyecto de rehabilitación reflejo de una relación arquitectura-ciudad satisfactoria. Con una escalera exterior como principal elemento, recorría cada una de las plantas algunas con acceso a talleres y estudios profesionales y otras a terrazas de uso libre a cualquier hora del día, ideal para las tardes de verano con amigos. Decía Jacques Herzog que durante su infancia el olor al pasar por esta parte de la ciudad -ahora ya desaparecido- era característico, una combinación de las emisiones químicas de las industrias y la producción de cerveza.

La variedad de fachadas que la delimitan esta calle, adjetivan y enriquecen su imagen. La planta baja del edificio de Rudolf Linder funciona como un escaparate en el que la altura y dimensión de las ventanas deja entrever el interior de las casas. La piedra de su superficie, contrasta con el ladrillo de Warteck y la transparencia de las viviendas siguientes. Todo ello da lugar a un juego de luces y sombras resultado de la combinación de acabados y materiales empleados junto con el carácter poroso de las fachadas que delimitan la calle. Se considera que el conjunto de aspectos descritos hacen de Burgweg una buena calle.



En un primer momento calificué a Basilea de estática pero con el tiempo he ido descubriendo sus particularidades, aquellas que la hacen una ciudad de contradicciones con un dinamismo oculto para los ojos desacostumbrados o entrenados bajo una estructura diferente. Tengo la impresión de que las normas estrictas por las que se rige permiten asimismo una flexibilidad controlada donde la ciudad es capaz de sorprender.

Febrero de 2018, he trabajado para Herzog y de Meuron durante un año y, después de una experiencia profesional de gran intensidad e interés, siento la necesidad de continuar los estudios de Arquitectura en una ciudad diferente a la mía del mismo modo que hice con el primer intercambio. La universidad de Estambul en el año 2015 me había dado la posibilidad de indagar en cuestiones relacionadas con países en vías de desarrollo y su crecimiento. Dos compañeros de carrera relatan sus vivencias en Brasil y mi curiosidad y ganas de continuar enriqueciendo mis percepciones acerca de las ciudades y las personas que viven en ellas me lleva a tomar rumbo a Palmas, Brasil

#la llegada [III]



Palmas desde el avión

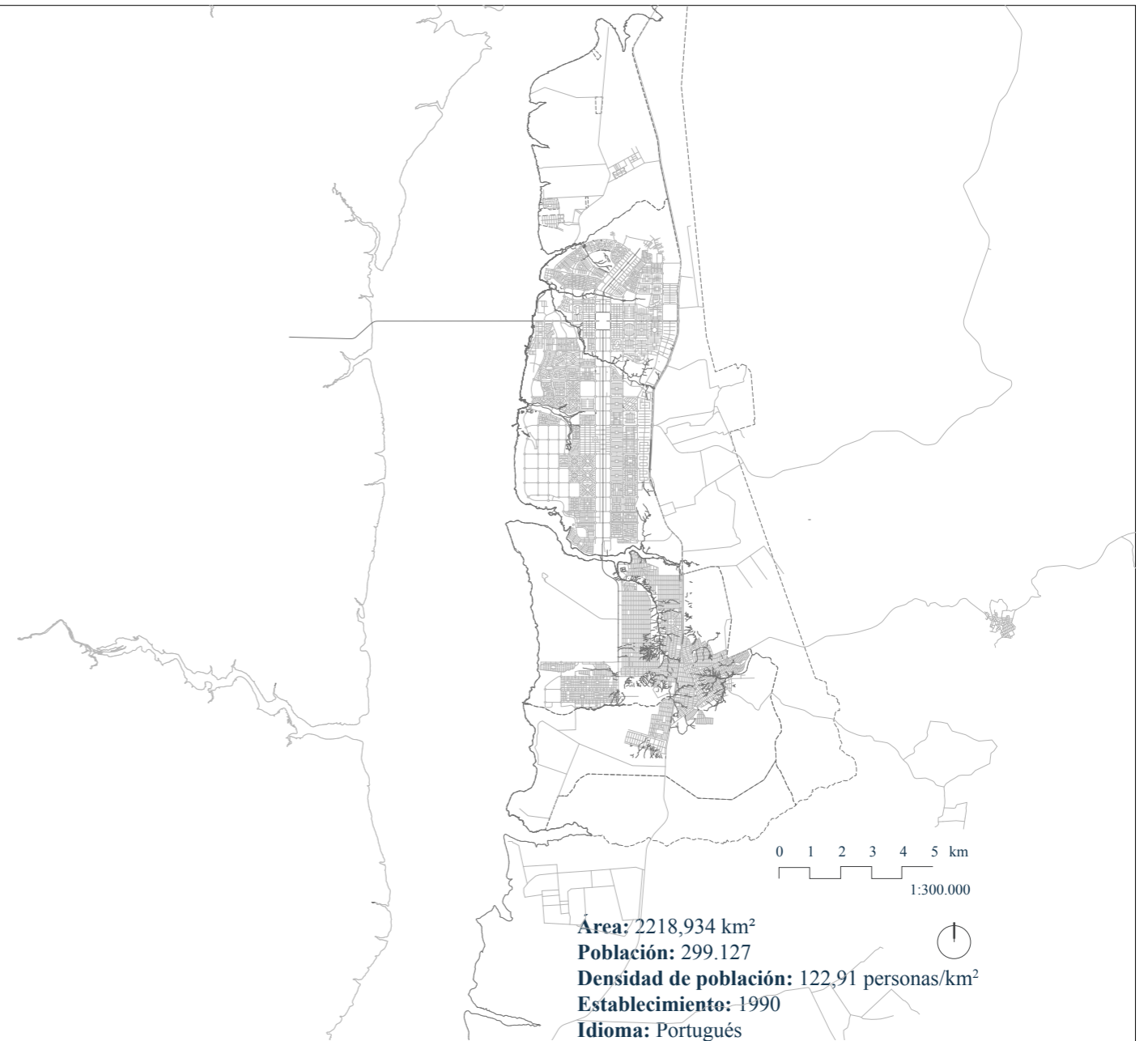


Hotel Graciosa Palace



Palmas desde el avión

Un aeropuerto en un paisaje árido, rojizo, caluroso; Un grupo de personas esperando a un ser querido. Una joven de pelo rizado en su Fiat Uno. Una persona camina por el arcén, el resto son todo coches. Las calles de la ciudad, una malla articulada, calle, rotonda, calle. Los coches circulan en todas las direcciones. Una persona confundida cuando termina la acera. Hay una parrillada en la calle contraria al Hotel Graciosa Palace. En la habitación hay humedad y la luz no consigue abarcar del todo el espacio. Hay coches en las calles, no hay sombra, hay abundante sol. Una sola calle, cinco rotondas seguidas. Al fondo, un lago; a la derecha, la Universidad Federal; a la izquierda, un bloque de viviendas y un esqueleto metálico. Hay coches, hay motos, dos bicicletas. Hay una parada de autobús de hormigón, personas en la parada, un autobús que se atisba a lo lejos. Hay unos porches de color azul, hay edificios bajos, hay cristales sucios y rotos. No hay mucha sombra, hay abundante sol. Hay aire acondicionado a 15 grados. Hay café ardiente, hay agua helada. Hay un lago, unos chicos fumando. Una joven de pelo rizado en su Fiat Uno levanta la mano. Una sola calle, cinco rotondas seguidas. Ya no hay sol, sigue sin haber sombra. Una mujer en la recepción del hotel con la llave, una habitación húmeda y con poca luz. Hay lluvia, lluvia torrencial, lluvia que llega a despertar.



“ Hace tres décadas, apenas se erigían un puñado de fazendas (hacienda) rurales en el ancho valle que atraviesa el río Tocantins. En 1989 se puso en marcha la construcción, desde la nada, de una nueva capital estatal. Gracias al empeño de las autoridades y a los incentivos económicos, miles de brasileños se mudaron a este enclave otrora tan poco plausible como ciudad, 1000 km al norte de Brasilia y 1600 km al sur de Belém. Palmas impacta por ser un lugar estéril y sin sombra, pero de algún modo conquista al viajero gracias a las buenas opciones de actividades al aire libre cercanas”³⁵

PALMAS

Escala, impacto de la ciudad sobre los comportamientos, estrategias para centrar .
¿Cómo se vive en Palmas? Es un sinsentido

#en esta ciudad no nos dejan caminar

Las avenidas de Palmas son de dimensiones desproporcionadas. La vivencia del espacio urbano me hacía cuestionarme la ciudad en relación a la escala, especialmente tras mis experiencias anteriores en ciudades de mayor densidad ¿Podría ser una plaza demasiado grande? ¿Qué suponía para el peatón una ciudad de protagonizada horizontalidad frente a la verticalidad? ¿Era un modelo de ciudad motivo del aumento de la inseguridad o abandono de las calles, del aislamiento o relación social, de la ambición o el conformismo, del apego o el desarraigo?

Caminando al campus de la UFT, un desconocido preocupado insiste en llevarnos en coche bajo la premisa de que estamos locas pues el sol es demasiado intenso. Palmas "el infierno de Brasil". En las clases el aire acondicionado desproporcionado obliga a llevar chaqueta.

#Huelga general

El 21 de mayo comenzaron las huelgas de camioneros por todo Brasil a raíz de la subida del precio de los carburantes. En un país donde la mayoría de recursos viajan por tierra, una paralización de tales dimensiones tuvo consecuencias visibles. En Palmas, los supermercados notaban la falta de reposición, los aeropuertos limitaron el uso de combustible y los autobuses dejaron de dar servicio. Diariamente, largas filas de coches se agolpaban en las gasolineras a rellenar sus depósitos. Esta ciudad había sido pensada para el automóvil y aquellos días desconcertantes paralizaron su actividad. Pasadas las primeras 48 horas, pocos podían llegar a sus puestos de trabajo debido al cierre de las gasolineras y aquellos con reservas tuvieron que organizarse para ayudar a que otros accedieran a las necesidades básicas.



Universidad Federal de Tocantins



“Las calles de las ciudades sirven para muchas cosas aparte de para poder transportar vehículos y las aceras de las ciudades –la parte peatonal de las calles– sirven para muchas cosas aparte de para transportar peatones.”³⁶

El arquitecto italiano Francesco Careri en su obra *Walkscapes*. El andar como práctica estética, subraya el acto de andar como herramienta de transformación del espacio, que permite simultáneamente la lectura y escritura del paisaje. El extravío entendido aquí como un valor permite llenar de significados lugares familiares y descubrir otros que forman parte del inconsciente de la ciudad. En su laboratorio, insta a los alumnos a caminar para reformular ideas preconcebidas y descifrar relaciones ocultas. En su relato, toma como punto de partida el nomadismo y termina en el land-art con una revisión de las vanguardias artísticas de principios del siglo XX como el dadaísmo, surrealismo y la deriva situacionista. En la ciudad nómada, la vida en comunidad se desarrolla en el mismo recorrido, la calle es el espacio de andar, donde el principio y el final no tienen importancia. Los dadaístas caminan en una exploración de lo banal mientras los surrealistas deambulan sin objetivo en un continuo perderse entre la realidad y el inconsciente. Para los situacionistas la deriva -dejarse llevar por los acontecimientos de la ciudad- es la herramienta esencial de la psicogeografía que cuestiona el efecto psíquico que el medio tiene sobre los individuos. El caminar adquiere diferentes significados para cada una de estas prácticas, y de modo general se constituye como un acción natural y primigenia del hombre que le sirve para relacionarse con su entorno.³⁷ En una ciudad como Palmas, la exigüidad de espacios para caminar, sienta unas bases para la relación del habitante con su medio, en las que el andar lento transformador no se concibe y la velocidad del automóvil marca el ritmo de la observación. Caminamos a una media de 5 kilómetros por hora, al correr alcanzamos aproximadamente 12 kilómetros por hora y en bicicleta unos 20 kilómetros por hora. Cuando nos desplazamos a velocidades mayores, la cantidad de detalles que somos capaces de aprehender disminuyen considerablemente y en consecuencia atendiendo a la escala de movimiento la arquitectura se modifica. Frente a la riqueza sensorial de la arquitectura peatonal, nos encontramos con una experiencia pobre en detalles y de dimensiones desproporcionadas a la escala de 60 kilómetros por hora.³⁸

El ser humano tiene una intrínseca necesidad de buscar información y en ello se mide su motivación. Daniel E. Berlyne constata que existe una cantidad adecuada de complejidad visual a la que exponernos, capaz de generar interés y evitar el aburrimiento o la sobrecarga. Psicólogos confirman que la exposición al aburrimiento es motivo de elevados niveles de estrés y en consecuencia de desarrollar conductas de riesgo. En este sentido, Collind Ellard alude a la apremiante necesidad de incluir la complejidad visual como factor a tener en cuenta en el diseño urbano.³⁹

De acuerdo con Jan Gehl, existen tres escalas de diseño urbano. En primer lugar, la escala mayor –observada desde una perspectiva aérea– relacionada con el tratamiento global de la ciudad. En segundo lugar, la escala mediana –vista desde un vuelo bajo– que define los barrios y ordenación de los edificios. Finalmente, la escala pequeña que experimentan las personas a la altura de sus propios

36 Jane Jacobs, *Muerte y vida de las grandes ciudades*, (Madrid, Capitan Swing, 2012), p.55.
37 Francesco Careri, *Walkscapes. El andar como práctica estética*, (Barcelona, Gustavo Gili, 2013).
38 Jan Gehl, *Ciudades para la gente*, (Buenos Aires, Ediciones Infinito, 2015), p.123-143.
39 Colin Ellard, *Psicogeografía: La influencia de los lugares en la mente y en el corazón*, (Barcelona, Ariel, 2015), p.31-55.

#Vamos al centro comercial



Residencial Graciosa al fondo

La vida de una persona es planeada al igual que la ciudad. No vas a experimentar la espontaneidad de la calle. Vas a donde conoces que va a tener algún tipo de evento, todo está dividido en sectores.

Respuesta acerca de Brasilia de un habitante de esta ciudad.

En el periodo de seis meses de intercambio, hubo tiempo de conocer buena parte de Brasil. Cada ciudad ofrecía su cultura, arquitectura y su gente que de norte a sur no tenían parangón.

Aprovechábamos los viajes en Uber para preguntar a diferentes conductores acerca de las maravillas de su ciudad y cada vez recibíamos con mayor normalidad que la respuesta primera fuera: el centro comercial. De Curitiba y de Brasilia fue lo único que consiguieron enumerar y en Palmas, el centro comercial, eventualmente algún bar y Taquaruçu eran los lugares más mencionados. No me habría imaginado indicar a un turista la necesidad de pasar una tarde en Puerto Venecia o en Grancasa.

Con el tiempo comprendí que en una ciudad donde el placer de caminar se veía limitado por la falta de infraestructuras y la separación entre las construcciones, el centro comercial se tornaba una calle de mayor densidad de oferta y seguridad que aquellas del exterior sin mencionar la exposición solar de la que era casi imposible escapar y que los centros comerciales combatían con aire acondicionado intenso.

La experiencia de cruzar el umbral del exterior al interior la vivíamos como una bofetada de aire siberiano que obligaba a llevar una chaqueta en la mano.

Brasilia es una ciudad estética con un buen planeamiento. La cualidad de vida es buena. Es una ciudad planeada para el tráfico, entonces no tiene caos. Para los extranjeros, a veces la ciudad se presenta calurosa y nada amigable. Pero tiene espacios verdes, una buena imagen. En el tiempo libre la gente vamos al supermercado, a las discotecas donde puedes pasar tiempo con otras personas.

ojos. La desconsideración de esta última escala es lo que define como “Síndrome de Brasilia”, cuya consecuencia inmediata es una ciudad con una atractiva imagen aérea pero una pésima calidad para sus ciudadanos, que sin el automóvil adolecen una experiencia sensorial pobre.⁴⁰

En el vocabulario de Marc Augé, se llama “no lugar” a aquel “espacio que no puede definirse como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico”⁴¹. Es un espacio de flujo y circulación, un espacio impersonal y vacío fruto de lo que el etnólogo denomina sobremodernidad. Este término hace referencia a un momento de abundancia espacial y de acontecimientos que frente a la sociedad tradicional se caracteriza por su condición efímera y desarraigada. En la sobremodernidad lo antiguo se torna espectáculo y se desvirtúa.⁴² En esta línea argumental, Rem Koolhaas plantea el concepto de “ciudad genérica”, una ciudad libre del encorsetamiento de la identidad. Una ciudad sin historia, sin necesidad de mantenimiento, en constante construcción y destrucción de acuerdo con las necesidades de cada momento. Una ciudad donde la intensidad de la velocidad contrasta con la anestesia de la homogeneidad. Una ciudad multirracial y multicultural. Una ciudad sin estratos, donde las infraestructuras conectan puntos muertos. Una ciudad que ha transformado las relaciones entre el espacio y el ciudadano que entre otras cosas ha sido privado cosas de sus calles.⁴³

40 Colin Ellard, *Psicogeografía: La influencia de los lugares en la mente y en el corazón*, (Barcelona, Ariel, 2015), p.193-213

41 Marc Augé, *Los no lugares: Espacios del anonimato*, (Barcelona, Gedisa, 2008), p.44

42 Ibid.

43 Rem Koolhaas, *Las ciudades genéricas*, (Barcelona, Gustavo Gili, 2006).

Calle de Palmas



Plaza de la Graciosa y sus monumentos

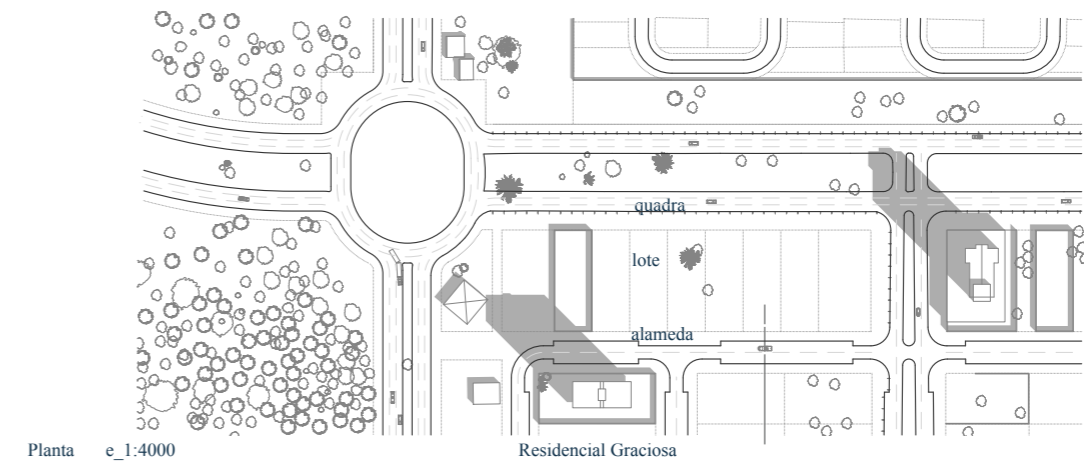


En Planejamento urbano e regional se proponía estudiar el caso de Miracema, que brevemente trataré de explicar. La creación de Palmas como capital del Estado de Tocantins, supuso la aparición de bolsas de empleo público que atrajeron a personas de todos los estados en busca de nuevas oportunidades. En su proceso de expansión y desarrollo, Miracema -al otro lado del río Tocantins- se convirtió como resultado en una ciudad dormitorio en la que residir.

Miracema pertenecía a la ciudad de Porto Nacional, situada al sur de la nueva capital. No obstante, debido a la escasa comunicación entre ambos lados del río, mientras Porto Nacional se encargaba de gestionar Miracema, era Palmas quien se veía fuertemente beneficiada por sus inversiones y servicios, quedando Porto Nacional relegada a un segundo plano hallándose en fuerte detrimento. Se trataba de una cuestión de delimitación regional y urbana cuya correcta gestión reportaría beneficios importantes para ambas ciudades. Por el momento era una cuestión sin resolver que debíamos abordar siguiendo un método de colaboración entre agentes participantes y afectados. Cada grupo de tres se encargaba de desarrollar el tema del que fuera responsable: economía, medio ambiente o administración entre otros. Posteriormente, la puesta en común llevaba a debatir el orden de prioridades y acciones a llevar a cabo. Si bien, la asignatura estuvo falta de impulso y motivación, personalmente me ayudó a plantearme el urbanismo a gran escala con un caso tangible y real que me hacía poner atención en la importancia de las comunicaciones y la gestión en el crecimiento urbano.

Palmas pertenece al estado brasileño de Tocantins que fue creado en 1988 tras la división del estado de Goiás. En el proyecto de la nueva capital, el Grupo 4 partió de la idea de integrar los elementos propios de la naturaleza con los urbanos. Para su construcción se escogió el lugar contenido entre la sierra de Lajeado y el río Tocantins que en un proceso de gran envergadura se transformó abruptamente en un lago, lo cual distanció los límites de la nueva ciudad con respecto a la sierra.

Se configura entorno a un trazado ortogonal que articula la circulación y distribución, muestra de un ideal funcionalista de organización urbana con claras referencias a Brasilia. En los planos originales, las quadras en que se divide la ciudad, estaban pensadas para organizar las funciones -residenciales, comerciales, de servicios, industriales- y recoger el tránsito peatonal, satisfaciendo así las necesidades de los moradores. Las grandes avenidas conformaban la escala monumental de la ciudad y estaban pensadas para la circulación de vehículos. Además, marcaban los límites de consolidación de las unidades residenciales. Si bien el plano seguía un orden lógico de implantación en unas fases ordenadas de norte a sur, la construcción de la ciudad se descontroló desde el principio. Los primeros gestores de la ciudad y el Estado incentivaron la invasión de barrios alejados de la región central y los nuevos trabajadores fueron organizados de manera segregada -de acuerdo a su estatus social- en quadras. Los principales símbolos -las avenidas, palacios y plazas- definidos en el trazado, son hoy representación de esa utopía de sociedad que planteaba el proyecto y que los propios arquitectos se negaron a admitir. Por el contrario, aseguraron las diferencias existentes con respecto a Brasilia y puntualizaron que Palmas iba a ser una ciudad contemporánea. No obstante, el trazado tecnicista como principal articulador era una vez más la base de esta nueva ciudad que se compondría de edificios resultado de una ordenación volumétrica y dispersa. La ciudad era fruto de intereses políticos y no urbanos que hoy como consecuencia sufre de la desconexión entre el espacio y sus habitantes, revelando la falta de integración de los factores productores del espacio.⁴⁴ La ciudad de Palmas se divide en cuatro cuadrantes definidos por las avenidas Joaquim Teotônio Segurado y Juscelino Kubitscheck, cuyo punto de encuentro es la plaza de los Girasoles. Estos ejes norte-sur, este-oeste marcan el punto cero desde el que se organiza la ciudad y por tanto el modo de nombrar sus calles. El sistema de localización en Palmas se compone de varios elementos: cuadrante, quadra, alameda y lote.



44 Glauco de Paula Cocozza, "Paisagem e Urbanidade Os limites do projeto urbano na conformação de lugares em Palmas." (Tese de Doutorado, Universidade de Sao Paulo 2007). Consultada en septiembre 2019.

Palmas 29 años atrás.

Al norte, nada.
Al sur, nada.
Al este nada.
Al oeste un río.
En el centro, nada
Fin del acto uno.

Palmas febrero 2019

Al norte, una gran
avenida.
Al sur, un esqueleto
metálico.
Al este, nada.
Al oeste, un lago.
En el centro un bloque de
viviendas.

#Salimos a caminar

Una rotonda. Dos rotondas. Un kiosko en el que se vende caldo de cana, otros zumos y empanadas. A pocos metros, una chica sentada en una lata de aceite parece esperar. Tercera rotonda. Entre la vegetación sobresale un bloque de apartamentos. A un lado un canal de agua sucia y un olor desagradable que se intensifica con el calor sofocante. Veinte minutos. Una señal indica el camino al restaurante ecológico. Cuarta rotonda. Capim Dourado. Quinta rotonda. Sexta rotonda. Séptima rotonda. Cincuenta minutos. Praça dos Girassois. El centro. La avenida Juscelino Kubitscheck. Una calle repleta de establecimientos bajos con carteles que anuncian precios y productos. Cuantas promesas. Una promesa de centro que hoy caminan unos pocos.

#Buffet libre

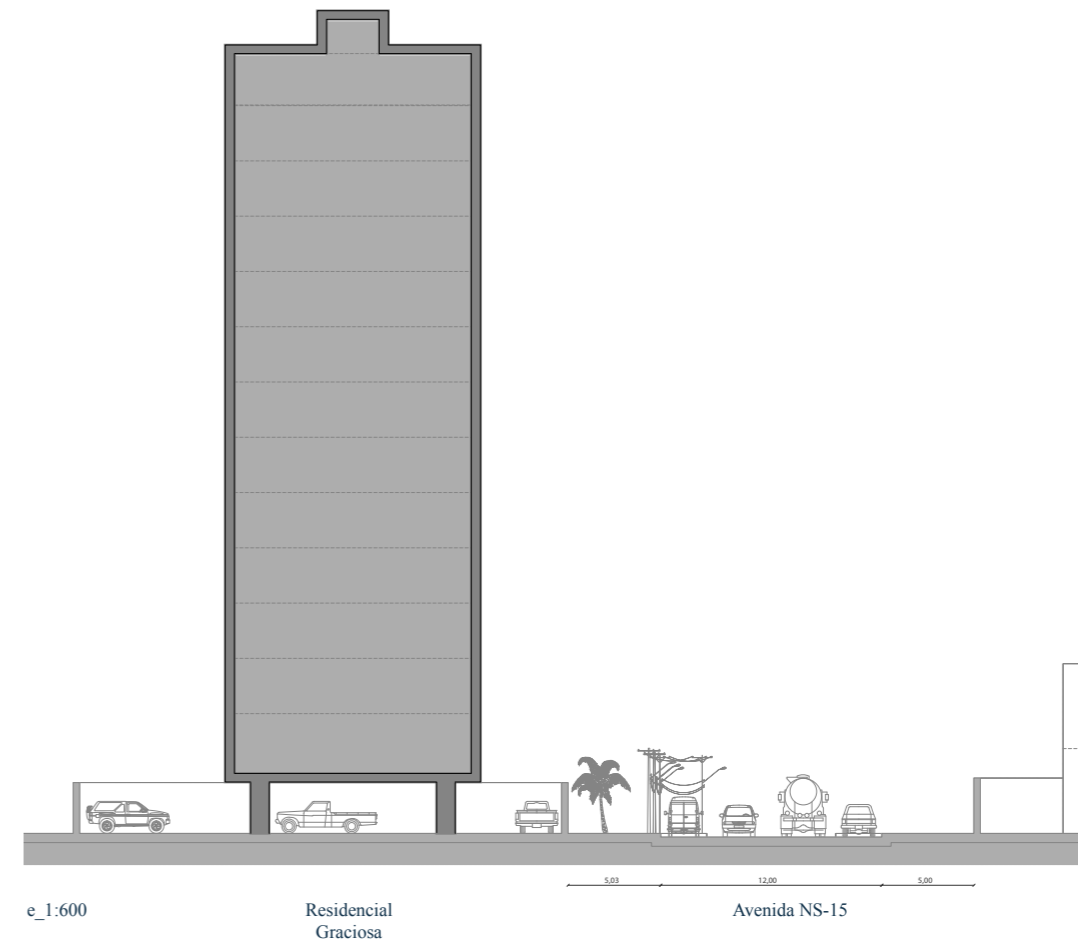
A 25 minutos a pie se encontraba el restaurante ecológico. Caminábamos bajo las atentas miradas de los conductores y eventuales pitidos que con el tiempo aprendimos a ignorar. El sol era intenso y gracias a la naturaleza salvaje que colindaba el sendero encontrábamos algunos momentos de sombra. El verde y el rojo vestían la escena de Palmas y nos acompañaban hasta aquella estructura de madera bajo la que disfrutábamos de comida típica.

Camino al restaurante ecológico



“Los espacios públicos son demasiado grandes y amorfos, las calles son demasiado anchas y las veredas, demasiado largas y rectas”.⁴⁵

El edificio Residencial Graciosa pertenece a la zona sudoeste de la ciudad. Se sitúa en la Orla 14 de la playa de la Graciosa; quadra 06, 11,13 ha; alameda 05; lote 01, 1663 m². La calles que lo delimitan varían de 7-12 metros de ancho. La acera de 5 metros empieza y termina donde lo hace el solar en el que se asienta el inmueble. La avenida Juscelino Kubitscheck conecta el inmueble con el supermercado más cercano, 25 minutos a pie. La calzada tiene un ancho de 26 metros. A un lado, la acera es compartida con el carril bici que todavía en algunos tramos faltan de medio construir. Mientras las calzadas están en su mayoría definidas, una buena parte de la ciudad no goza de tener aceras. La calle no funciona como espacio público salvo en lugares puntuales como en las paradas de autobús y kioskos deambulantes en los que se producen encuentros sociales.



45 Jan Gehl, *Ciudades para la gente*, (Buenos Aires, Ediciones Infinito, 2015), p.197



Skyline Palmas desde el puente del lago

Tocantins

"Brasil ya no es lo que era antes" aseguraban, los niños "ja nao podem jogar na rua".

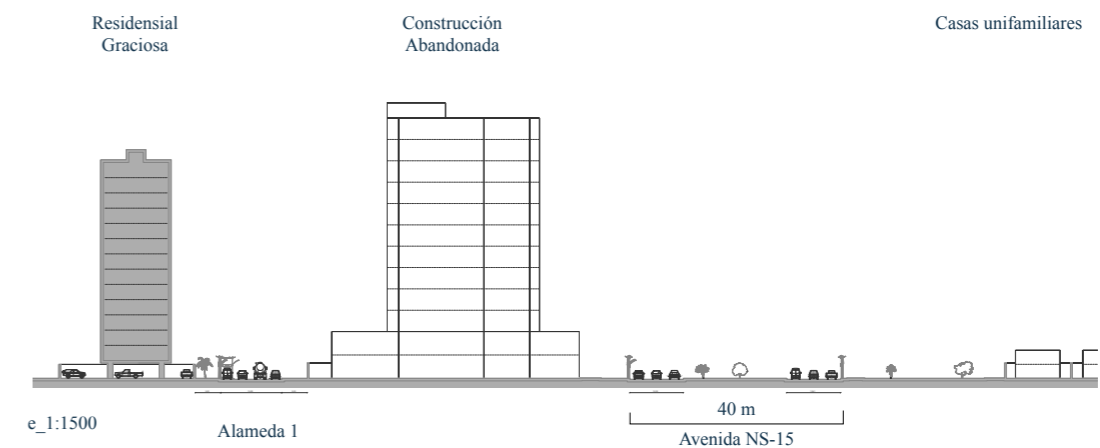
El miedo hacía de las calles lugares insólitos cuando ya no había luz natural de modo que la hora cobraba mayor importancia. Al levantarme contaba con los dedos de la mano las horas restantes hasta acabar el día, que para mi era el momento en el que desaparecía el sol. Un viaje a Salvador reforzó esta reflexión acerca de la seguridad. Cuando una calle se ve abarrotada de gente, la sensación de protección aumenta, mientras que una calle vacía adquiere un nuevo significado de peligrosidad, lo que en una ciudad problemática supone unos límites de actividad cada vez más rígidos y tangibles. Con una idea cada vez más asentada de la alta probabilidad de ser asaltado en las ciudades Brasileñas, las calles de noche eran estremecedoras. "El uber nos ha dado libertad" me comentaba una brasileña en Río de Janeiro.

Una calle en Palmas



Un caballo sin dueño cruzando la calle una tarde al volver a casa.

La ciudad desde este punto de vista, se podría describir como un compendio de puntos iniciales y finales cuyos hilos conectores no llegan a fijarse en la memoria. En la calle los ciudadanos no se sienten identificados, por lo tanto deja de ser calle como lugar y se transforma en un no lugar. El espacio contenido entre las tiendas del Capim Dourado tiene una escala más humana por la que pasear acompañado o en soledad al tiempo que se consiguen satisfacer algunas necesidades. Es un lugar de encuentro donde quedarse. Estas características nos hacen considerar este espacio como una calle -una calle cubierta⁴⁶- y al centro comercial como un "lugar"⁴⁷.



La perspectiva de Juscelino Kubitscheck es constante durante todo el trayecto al centro comercial Capim Dourado. Al fondo, se entrevén volúmenes generales que se alzan verticales entre la vegetación. La línea perfectamente definida es interrumpida únicamente por las rotondas que articulan la malla ortogonal. Hay un cartel de grandes dimensiones que indica el camino hacia el Restaurante Ecológico. El asfalto termina donde la calle se bifurca, de modo que el peatón transita por un sendero de tierra. Éste es un espacio cuyos límites son los bordillos que contienen la tierra -que conserva su naturaleza primitiva- reflejo de un pasado cercano un pasado presente. A 2,5 km la avenida se encuentra con la plaza de los Girasoles- cuyas dimensiones de aproximadamente 800 por 700- la clasifican como la cuarta plaza más grande del mundo. El campo social de la visión, 100 metros, es la distancia máxima a la que un ojo sano puede distinguir movimientos y gestos corporales.⁴⁸ Esto nos lleva a afirmar, que la exacerbada dimensión de esta plaza supera con creces la escala apropiada de un espacio urbano pensado para el ciudadano. Su monumentalidad es una muestra de la fuerza de los poderes del estado y de la ideología con la que se proyectó la ciudad.

46 Xavier Monteys, *La casa y la calle: Urbanismo de interiores*, (Barcelona, Gustavo Gili, 2017), p.48-54.

47 Definición de "lugar" y "no lugar" de acuerdo a las teorías expuestas por el etnólogo Marc Augé. "Lugar" como espacio relacional e identitario. Lugar antropológico en el que se efectúan recorridos y se mantienen conversaciones.

48 Ibid p.38.

#Un último viaje

Los dos meses siguientes a terminar el curso, comencé a viajar por América del Sur. Recorrí gran parte del norte de Brasil hasta llegar a los Lençois Maranhenses. Desde las cataratas de Iguazú, me adentré en Argentina y rocé Paraguay y Chile. La mayor parte de mi viaje se desarrolló en Bolivia. Durante el trascurso de este intenso trayecto, tuve presente que debía volver a Brasil y dados los desorbitados precios del vuelo, el autobús sería mi medio de transporte. Estudié las opciones, pues debía conocer las fronteras y su situación política. Finalmente sería desde Santa Cruz donde comenzaría la vuelta. Fueron 2800 km, dos días de viaje y cuatro autobuses sin parar -ya que andaba algo falta de tiempo- que me dieron la posibilidad de disfrutar como en una película acelerada el paisaje cambiante de un país tan diverso como era Brasil y despedirme.

Conclusiones

Este Trabajo de Fin de Grado, incide sobre la idea del viaje como herramienta para descubrir un territorio desconocido y sobre la figura del viajero que trata de encontrar lo que la ciudad le esconde. Si como decía Pallasmaa, “la memoria de todas las ciudades que hemos visitado, pasa a ser parte de nuestro cuerpo” precisamente mediante el análisis aquí presentado se han logrado extraer parte de esas identidades que habían quedado ya grabadas en el viajero.

El proceso de elaboración ha sido complejo en tanto que traducir lo subjetivo de la experiencia a un discurso objetivo terminaba en ocasiones con ciertas ambigüedades. Se cree igualmente, que ha sido un acierto separar las dos voces, pues ha permitido cuidar el recuerdo a la vez que se desengranaba sin miedo. Las ideas sugeridas a lo largo del trabajo surgían derivadas de la intuición y del recuerdo, que posteriormente la bibliografía escogida terminaba de dar forma.

Se puede extraer de este trabajo, la idea de que cada ciudad como dicen Herzog&de Meuron, es un caso particular y son sus cualidades y enfermedades las que moldean sus paisajes. Como Marco Polo, cuanto más se adentra el viajero en la ciudad que le es desconocida, mejor entiende las otras ciudades experimentadas. Por lo tanto, ha sido tan importante cada ciudad habitada como la transición que se producía de una a otra. Cada una de las tres ciudades conlleva una adaptación a una estructura diferente a la anterior que afecta a las relaciones en las diferentes escalas de la ciudad. La ciudad, la calle y la casa en un movimiento pendular adquieren hegemonía en cada uno de los casos. Se desvela así una ciudad como ecosistema conformado de elementos que juntos son los responsables de la experiencia urbana.

En este sentido, la lectura del entorno es decisiva y las herramientas de las que nos servimos son en cierto modo razón de las conclusiones extraídas. Se quiere poner especial énfasis en el inconsciente de la experiencia que el cambio de ciudad -en periodos relativamente cortos de tiempo- lo hacía más consciente. Aspectos tales como la adaptación de un lugar ruidoso a otro donde prima el silencio, de caminar a conducir o de la historia a la novedad, pueden generar en nosotros respuestas imperceptibles en el momento. Así, se considera que las estructuras de comportamiento a las que nos vemos orientados son derivadas en buena parte de la arquitectura de la ciudad. De este modo, modelos de ciudad como Palmas que para el viajero ajeno puede resultar poco alentadores, lo cierto es que configuran nuevas necesidades sobre sus habitantes.

El objetivo de este trabajo era por tanto reflexionar sobre este tipo de cuestiones las cuales se da pie a seguir explorando. Este cuaderno de viaje es el siguiente paso de un proceso que lejos de haber concluido, acaba de iniciarse.

Bibliografía

Ábalos, Iñaki. 2008. La buena vida: visita guiada a las casas de la modernidad. Barcelona: Gustavo Gili.

Augé, Marc. 2008. Los no lugares: Espacios del anonimato. Barcelona: Gedisa.

Bachelard, Gaston. 2018. Poéticas del Espacio. Madrid: Fondo de Cultura Económica de España, S.L.

Bauman, Zygmunt. 2006. Vida Líquida. Barcelona: Austral.

Burdett, Richard. 2009. Istanbul: city of intersections, 30. London: Urban Age.

Careri, Francesco. 2013. Walkscapes. El andar como práctica estética. Barcelona: Gustavo Gili.

Chevrier, Jean-François, Élia Pijollet, Jacques Herzog, Pierre de Meuron, Catherine Schelbert, Jonathan Fox, Katharine Wallerstein, y George Dupin. 2016. From Basel: Herzog & de Meuron. Basel: Birkhäuser.

Corner, James. 2002. The Agency of Mapping: Speculation, Critique and Invention. En Mappings. Denis Cosgrove, 10. London: Reaktion.

Ellard, Colin. 2015. Psicogeografía: La influencia de los lugares en la mente y en el corazón. Barcelona: Ariel.

Evans, Robin. 2005. Traducciones. Girona: Pre-textos.

Gehl, Jan. 2015. Ciudades para la gente. Buenos Aires: Ediciones Infinito.

Harvey, David. 1990. The Condition of Postmodernity: an Enquiry into the Origins of Cultural Change. Cambridge: Blackwell.

Herzog, Jacques; De Meuron, Pierre. 2016. Treacherous transparencies. ACTAR.

Jacobs, Jane. 2012. Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Capitan Swing.

Jeanneret, Charles-Edouard. 1984. El viaje de Oriente. Valencia: Artes Gráficas Soler, S.A.

Koolhaas, Rem. 2006. La ciudades genéricas. Barcelona: Gustavo Gili.

Lynch, Kevin. 1998. La imagen de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili.

Merleau-Ponty, Maurice. 196. Fenomenología de la percepción. Buenos Aires: Fondo de cultura

económica.

Monteys, Xavier. 2001. La casa collage. Barcelona: Gustavo Gili.

_____. 2014. La habitación: más allá de la sala de estar. Barcelona: Gustavo Gili.

_____. 2017. La casa y la calle: Urbanismo de interiores. Barcelona: Gustavo Gili.

Pallasmaa, Juhani. 2006. The geometry of the feeling. Barcelona: Gustavo Gili.

_____. 2014. La imagen corpórea: imaginación e imaginario en la arquitectura. Barcelona: Gustavo Gili.

_____. 2014. Los ojos de la piel: la arquitectura y los sentidos. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

_____. 2016. Habitar. Barcelona: Gustavo Gili.

Pamuk, Orphan. 2006. Estambul: Ciudad y recuerdos, 44. Barcelona: Penguin.

Perec, Georges. 1988. La vida instrucciones de uso. Barcelona: Anagrama.

_____. 2001. Especies de Espacios. Barcelona: Montesinos.

_____. 2012. Tentativa de agotamiento de um lugar parisino. Barcelona: Gustavo Gili.

Perls, Fritz. 2012. Sueños y existencia. Buenos Aires: Editorial del Nuevo Extremo S.A.

Rybszynski, Witold. 1986. La casa. Historia de una idea. Madrid: Nerea.

St, Louis R. 2017. Brasil. Barcelona: GeoPlaneta.

Tusquets Blanca, Oscar. 2004. Requiem por la escalera. Barcelona: Rquer.

Venturi, Robert. 1974. Complejidad y contradicción en la arquitectura. Barcelona: Gustavo Gili.

Virilio, Paul. 1994. Gravitational Space. En Traces of dance: drawings and notations of choreographers. Louppe, Laurence. Paris: Editions Dis Voir.

Whyte, William H., Jr. 1980. The Social Life of Small Urban Spaces. Washington, D.C. :Conservation Foundation.

Zumthor, Peter. 2006. Atmósferas. Barcelona: Gustavo Gili.

Zygmunt Bauman, Vida Líquida,(Barcelona, Austral, 2006)