



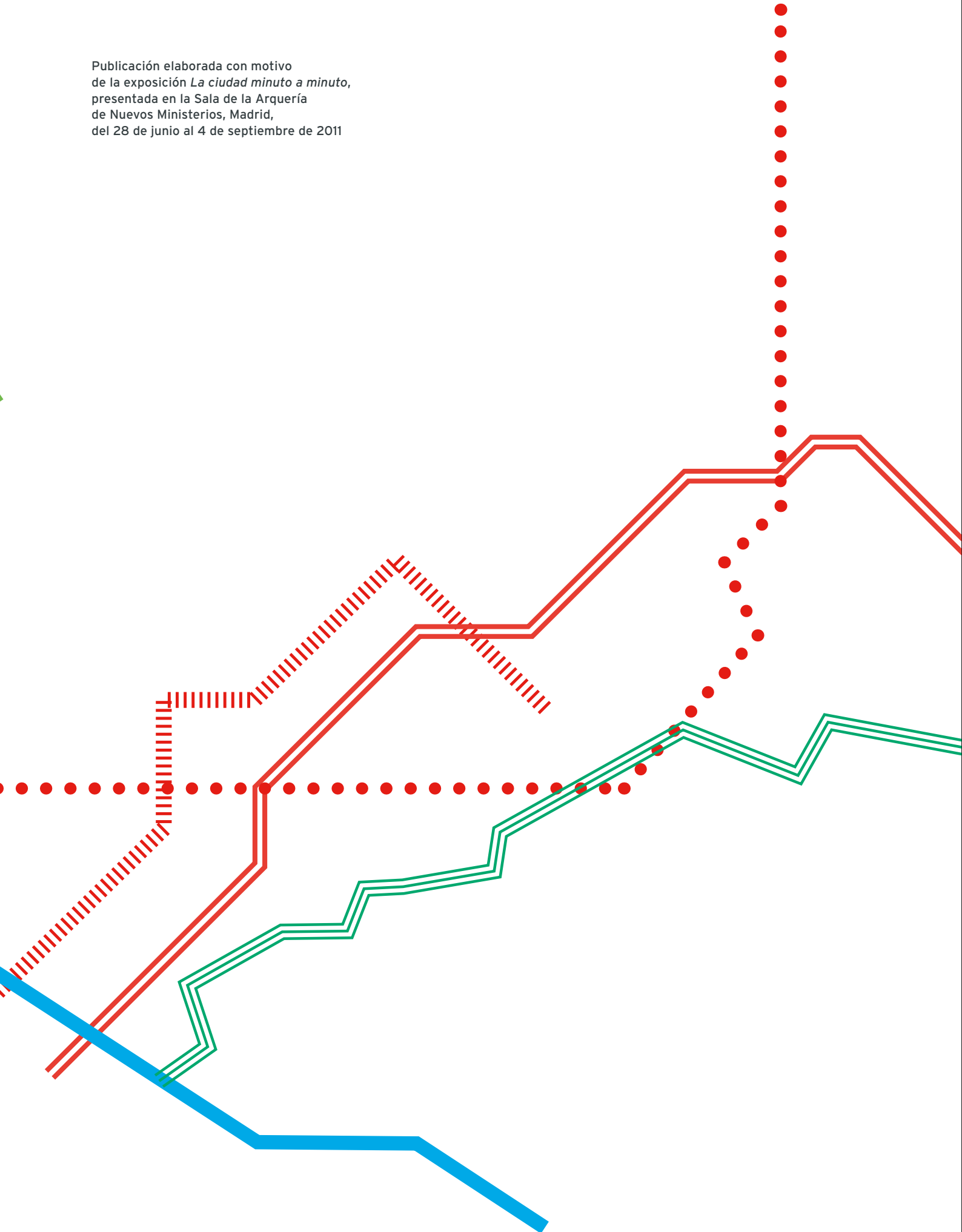
La ciudad minuto a minuto

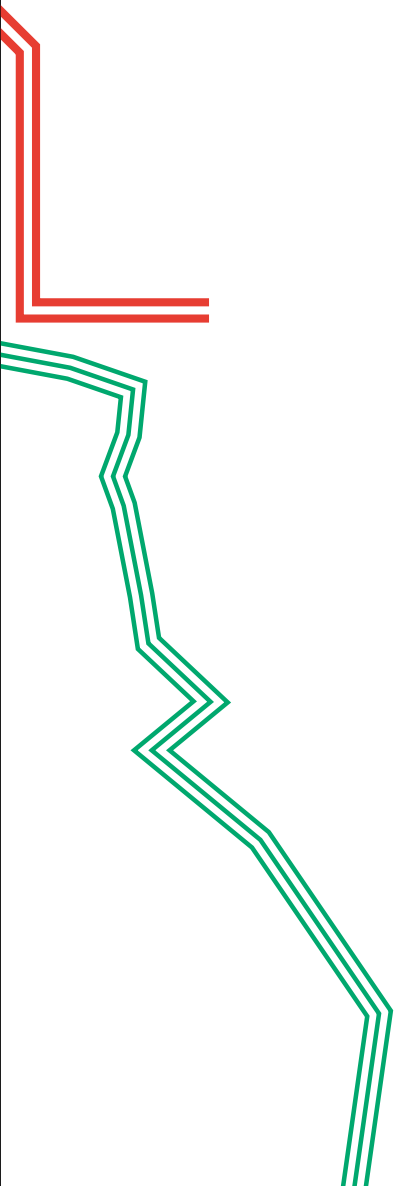


GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Publicación elaborada con motivo
de la exposición *La ciudad minuto a minuto*,
presentada en la Sala de la Arquería
de Nuevos Ministerios, Madrid,
del 28 de junio al 4 de septiembre de 2011





La ciudad minuto a minuto

FERNANDO MARZÀ

Catálogo de publicaciones
de la Administración General del Estado:
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

Tienda virtual de publicaciones
del Ministerio de Fomento:
www.fomento.es

Edita: Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento©

NIPO: 161-11-098-5



EXPOSICIÓN ***La ciudad minuto a minuto***

Comisario
Fernando Marzá

Coordinación
Marta Balaña
Mariana Echeverría

Fotografías
Barcelona: Rosa Feliu
Bilbao: Xabier Urtasun
Madrid: Juan Rodríguez
Sevilla: Rafael Vargas
Valencia: Rafael Vargas

Textos
Oriol Clos
José María Ezquiaga
Francesc Magrinyà
Xavier Monteys
Juan Requejo
Manuel de Solà

Diseño gráfico
Salon de Thé

Corrección de textos
Traduaction

**Impresión digital
y positivado de fotografías**
Reproducciones Sabaté

Montaje
Manubens i Associats

Audiovisual
CODI-AV

Se agradece la colaboración
de Gestió d'Infraestructures
S.A.U. (GISA) y del Museo
de la Ciudad de Madrid
por la cesión de las maquetas
para esta exposición.

La ciudad minuto a minuto

FERNANDO MARZÀ

La muestra parte de la idea de hacer un ejercicio de observación de la ciudad al nivel de la persona que se desplaza y la usa a pie.

Se pensó en utilizar las paradas de metro con la finalidad de percibir los cambios que se dan en la ciudad minuto a minuto, tiempo que tarda el metro en desplazarse de una parada a la siguiente. El recorrido que realiza el metro por el subsuelo no se identifica con la topografía superficial y, por tanto, como en el cine o en la caverna de Platón, cuando entramos en una estación la oscuridad y la falta de referencias nos predisponen a la recepción del paisaje exterior que nos vamos a encontrar cuando volvamos a salir. En cada nueva imagen persiste todavía en la retina el recuerdo de la imagen anterior pero, al contrario que en el cine, se superpone la siguiente sin continuidad. El efecto sorpresa es absoluto.

La propuesta consiste en la comparación sucesiva de fotografías panorámicas que representan una mirada circular sobre la ciudad. Las fotografías son realizadas con el centro en cada una de las estaciones de aquellas líneas de metro que seccionan la ciudad de forma más representativa, como si emergiéramos de debajo de la tierra con un periscopio.

Las líneas de metro están trazadas como un arquitecto haría una sección de la ciudad. Une uno a uno los puntos de concentración urbana en los que se colocan, lógicamente, las estaciones para dar mejor servicio a los usuarios.

En cuanto reúnen esas características de centralidad y de concentración de ciudadanos, estos puntos de observación son los que más nos interesan.

Las ciudades se hacen a partir de la adición de capas que han depositado sus ciudadanos de a pie, que las han habitado y, por tanto, el corte que practica la escalera mecánica de una estación disecciona realmente aquel contexto, registrando todos los cambios que se han sucedido, los acontecimientos, los accidentes, las agrupaciones sociales. El resultado es un escáner espacio temporal de la ciudad española.

El estudio se ha realizado en las ciudades que cuentan con el metro entre sus medios de transporte: Barcelona, Bilbao, Madrid, Sevilla y Valencia.

Se ha contado con el objetivo de cuatro fotógrafos: Rosa Feliu en Barcelona, Xabier Urtasun en Bilbao, Juan Rodríguez en Madrid y Rafael Vargas en Sevilla y Valencia. El ejercicio consistía en emerger en cada estación y fotografiar a la altura de peatón, el entorno de cada una de las estaciones de metro de las líneas seleccionadas, captando así la estampa en la que se encuentra contenida la estación de metro. A partir de lo que estas fotografías sugieren, se han desarrollado los textos escritos por los urbanistas, arquitectos, ingenieros e historiadores, Oriol Clos, José María Ezquiaga, Francesc Magrinyà, Xavier Monteys, Juan Requejo y Manuel de Solà-Morales, que acompañan y complementan las fotografías aportando nuevos conceptos al objetivo de la exposición.

Cuando lo subterráneo aflora

MANUEL DE SOLÀ

13.12.06 / 18.05.11

El espacio público de la ciudad no se encuentra solamente a ras de tierra. En ocasiones asciende al primer piso, a las plateas de los teatros, a las salas de los parlamentos y a las aulas de las universidades. Sin embargo, cada día debemos fijarnos más en los subterráneos colectivos, espacios públicos enterrados que nacen de las nuevas posibilidades de acondicionamiento y de las exigencias funcionales más recientes. Espacios comerciales, aparcamientos, salas de cine o consultorios clínicos crean bajo tierra lugares donde se multiplica el contacto masivo de personas inconexas, y donde el sentido cuantitativo de la sociedad urbana se presenta en su imagen más real. Los andenes y estaciones del metro se configuran, de esta forma, como el espacio colectivo subterráneo por excelencia.

El metro reúne a miles de personas con total autonomía de objetivos y destinos, coincidentes, en cambio, en el uso de unos mismos espacios limitados. Independencia personal, diversidad social y coincidencia funcional convergen en la propia definición de ciudad. Los espacios del metro (estaciones, andenes y vagones) son como las plazas y las calles de la superficie, los lugares donde la calidad de vida colectiva se materializa. En la ciudad contemporánea, el metro puede ser el espacio cívico por excelencia, y debería caber en la mente de los gobernantes y de los urbanistas que su diseño y mantenimiento es tan importante –o incluso más– como el de los exteriores emblemáticos, convencionalmente recono-

cidos como imagen urbana. Visitar el metro debería aparecer en la primera página de una guía turística de toda gran ciudad.

No obstante, lo subterráneo busca la luz de vez en cuando. Este contacto con el exterior es la condición de su continuidad mental con la superficie, como lo es la presencia de sus logotipos y señales, repetidos por toda la geografía ciudadana. La buena arquitectura del metro como espacio colectivo y como sistema urbano es garantía de un posible urbanismo de las necesidades colectivas.

Sin embargo, los itinerarios del metro no siempre siguen la lógica de los trazados urbanos. Su construcción responde a circunstancias geográficas, de infraestructura y, sobre todo, de población y actividad. El metro busca la densidad y, al mismo tiempo, la provoca. Barrios ricos o pobres, zonas comerciales, centros históricos y administrativos, áreas neutras, hospitales o universidades son atravesados por unas líneas que, aparentemente erráticas, buscan una dirección aguijoneando la ciudad en estaciones estratégicas. Porque, por sus diferencias, todas las estaciones resultan estratégicas. La condición fija de una distancia y de un tiempo (un minuto) marca las estaciones, como un rosario de cuentas equidistantes. Pero sus diferencias son fantásticas. La serie de visiones esporádicas se convierte en un escáner ambiental que tiene la complejidad de un corte anatómico, de una sección longitudinal que muestra el carácter fragmentario de toda ciudad.

¿De qué línea es esta ciudad?

XAVIER MONTEYS

Barcelona, junio del 2011

En el plano del metro las distintas líneas aparecen dibujadas como algo perfecto, con tramos regulares y curvas bien trazadas con radios iguales. Sin embargo, en realidad las líneas no son así; son irregulares y discurren por el subsuelo como pueden. Lo único cierto de los planos son las conexiones y el orden en que se suceden las estaciones. Las líneas de metro son líneas poligonales que unen puntos, como aquellas de los juegos que trazan figuras uniendo unos puntos numerados. El que ha diseñado el entretenimiento sabe de antemano qué figura es, y trata de sorprender al que une los puntos hasta que este, en un momento dado, «ve» aparecer una figura, una jirafa, por ejemplo. En el caso que nos ocupa, los tramos de las líneas son el resultado de unir los lugares que se han elegido para construir la estación. Pero en una línea de metro la sorpresa no está en la figura que une los puntos, sino en los puntos en sí. Jugar a que la unión de puntos dé figuras es antiguo, como las constelaciones, por ejemplo. En cambio, desplazar el interés hacia los puntos en detrimento de la figura es propiamente moderno.

Cuando viajamos en metro vamos a un sitio. Cogemos el metro en un punto y vamos a otro, y estos puntos están unidos por una línea de metro. Sin embargo, si por un momento no fuéramos con un objetivo determinado sino que lo hiciéramos sólo por descubrir lugares, nos daríamos cuenta de que las partes de la ciudad son tan distintas entre sí que el metro parece un juego de azar. Lo cogemos aquí, entre edifi-

cios alineados con sus calles y con un arbolado centenario, y aparecemos en un polígono de bloques de viviendas con un arbolado «democrático». Entramos en un lugar encajado entre las fachadas de los edificios y aparecemos en otro de horizonte despejado. Vamos de la ciudad moderna a la ciudad antigua, de la mezcla a la especialización, de lo urbano al descampado. Tal es la «incoherencia» del metro, y es esa incoherencia la que permite darse cuenta del fenómeno más interesante de la ciudad: su amalgama de cosas interesantes y banales. La ciudad es el predominio del conjunto sobre el detalle.

Las fotografías, aun aceptando la trampa que supone ver congelado en el papel un instante de la ciudad y que el encuadre esté escogido, nos permiten «ver» cosas que aunque habitualmente las tenemos ante los ojos no las vemos. La ciudad es un fondo, un telón, como estas fotografías se encargan de demostrar. Si este fondo se altera y se interviene sobre él para convertirlo en una figura, entonces se estropea. Su papel es ese; hacerse casi invisible y sólo presentarse a través de su presencia táctil. La ciudad es el imperio del realismo. La ciudad es bonita porque es fea y es hermosa porque es discontinua y no es armónica. En ella parece poder ensayarse, más que en ningún otro lugar, aquello que proponía Robert Louis Stevenson en *Sobre cómo disfrutar de los lugares desagradables*.

Las fotografías de esta exposición nos dicen «esta ciudad es así y también así, tan variada».

El metro nos permite viajar sin estar avisado de los cambios. Estos se producen súbitamente al emerger a la superficie. Si no fuera porque sabemos que no lo es, pensaríamos que el metro es un invento situacionista y que sus trayectos son la expresión de ir a la deriva, a la vista de lo diferentes que son entre sí los puntos que une. Son tan distintos que uno tiene la impresión de que podría coger el metro en Sevilla y aparecer en Bilbao, o cogerlo allí y emerger en Madrid o Barcelona. Las fotografías adquieren todo su sentido si se consideran como una invitación a mirar la ciudad así. La calle, como el camino o la carretera, representa el espíritu de la anticipación, avisa sobre lo que se avecina; más bien lo inventa. Cuántas veces nos hemos lamentado al no coincidir lo que la perspectiva prometía a lo lejos con la realidad una vez hemos llegado al sitio concreto. Pues bien, el metro evita esto de forma radical; el trayecto en metro no anticipa nada, de ahí que al emerger la sorpresa sea absoluta y, al no existir el nexo visual entre los puntos, estos se desconecten y aparezcan como algo autónomo, tanto que parecen no pertenecer a la misma ciudad.

El metro, una vez nos sumergimos en él, nos desorienta. Cuando lo usamos y cambiamos de estación en un trasbordo, caminamos siguiendo trayectos subterráneos de forma automática que consiguen desorientarnos, lo cual es decisivo para que, al salir a la superficie, nos sorprenda el espectáculo. Podríamos decir que el metro nos regala la calle cada vez que lo usamos.



Madrid L1 ▶ Sol y Tetuán

Fotos: Juan Rodríguez



>>>> **Madrid L1**





➤ Pinar de Chamartín



➤ Bambú



➤ Chamartín



➤ Plaza de Castilla



➤ Valdeacederas



➤ Tetuán



➤ Estrecho



➤ Alvarado



➤ Cuatro Caminos





➤ Ríos Rosas



➤ Iglesia



➤ Bilbao



➤ Tribunal



➤ Gran Vía



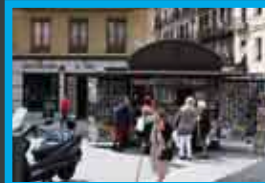
➤ Sol



➤ Tirso de Molina



➤ Antón Martín



➤ Atocha





➤ Atocha Renfe



➤ Menéndez Pelayo



➤ Pacífico



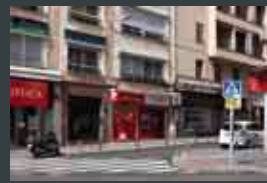
➤ Puente de Vallecas



➤ Nueva Numancia



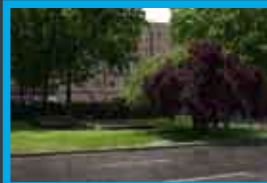
➤ Portazgo



➤ Buenos Aires



➤ Alto del Arenal





► Miguel Hernández



► Sierra de Guadalupe



► Villa de Vallecas



► Congosto



► La Gavia



► Las Suertes



► Valdecarros



Fotos: Juan Rodríguez



Madrid L5 ▶ Chueca y La Latina

Fotos: Juan Rodríguez



>>>> **Madrid L5**



La forma del tiempo

JOSÉ MARÍA EZQUIAGA

La representación de la ciudad tradicional se basaba en la idea de límite, fuera este la demarcación física entre la ciudad y la no ciudad materializada en puertas, murallas o bulevares, o bien la demarcación más ideal entre el universo artificial ordenado y el mundo de lo orgánico y natural. La metrópolis contemporánea, al superar toda la idea de límite, inaugura la era de la *desterritorialización*. La experiencia del ambiente sólo puede ser aprehendida fragmentariamente, a través de los espacios segmentados en que se desenvuelve la secuencia de gestos cotidiana, o mediante la figuración abstracta, el *mapping*.

Quizás lo que mejor caracteriza la condición posmoderna en la que hoy nos desenvolvemos sea la multiplicidad de realidades y la sobrecundancia de acontecimientos. La ciudad no es fruto de una narrativa coherente, sino resultado de bifurcaciones y paradojas. Melvin Weber fue pionero en formular las consecuencias espaciales del creciente desarrollo de dominios de relación no referidos a lugares determinados. Las nociones actuales de comunidad virtual o ciberespacio han llevado esta idea a sus últimas consecuencias, pero ha sido el sociólogo británico Anthony Giddens quien ha identificado la escisión espaciotemporal como condición del dinamismo extremo que caracteriza a la modernidad.

La historia de la representación de las redes urbanas de metro, brillantemente sintetizada en la serie de planos del metro londinense, evidencia el proceso de disociación de la red respecto a la morfología superficial de la ciudad en la que se inserta. La representación cobra, de esta forma, un estatuto inverso a la fábula de Borges de un mapa que cubre a escala real la totalidad del territorio del imperio. Más bien, como evocara Jean Baudrillard, hoy el mapa precede, en cierto modo, al territorio. La geometría ideal de la red de metro no sólo propone una narrativa autónoma de la ciudad, sino que opera a modo de profecía autorrealizada desplegando un evidente efecto proyectual, al establecer las opciones sobre la futura configuración de lo representado. No obstante, la realidad se resiste a la analogía geométrica bidimensional y crecientemente se nos manifiesta como escenario de estrategias adaptadas a un tablero de juego en movimiento, en el que no sólo es importante el qué y el cuánto, sino también el tiempo.

En el ámbito espacial, todo ello se traduce en la obsolescencia de las expresiones cívicas convencionales de lo público: avenidas, parques, plazas, equipamientos e infraestructuras, y su sustitución por ámbitos privados capaces de activar y congregar de manera flexible las distintas formas de vida colectiva, particularmente en torno a la movilidad, el consumo, el entretenimiento y los

acontecimientos deportivos y culturales. La experiencia de la visión evanescente («todo lo sólido se desvanece en el aire») de los hechos sociales prepara a los sujetos contemporáneos para asimilar sin dificultad ni riesgos un espacio sin calidad, carente de densidad significativa y, por ello, apto para un consumo efímero.

Un gesto sencillo: la contraposición de la secuencia de visiones urbanas en los nodos en que la red subterránea de metro emerge a la superficie evidencia mejor que un tratado de urbanismo las consecuencias que sobre los conceptos contemporáneos de tiempo y espacio tiene esta realidad paradójica. La mirada ingenuamente objetiva del fotógrafo ofrece una disección subversiva del espacio urbano al deconstruir empíricamente la racionalización sobre la que frágilmente se asienta nuestra lectura de la ciudad. Richard Sennett sugería el concepto de *tiempo horizontal* para distinguir la pluralidad de usos sociales que se solapan tras la apariencia de simultaneidad del espacio urbano, a lo largo de las distintas horas del día, días de la semana y estaciones del año. La dialéctica en el hiperespacio de la red subterránea y su relación dialéctica con la geografía urbana cuestionan la expresión arquitectónica del tiempo de la modernidad: abstracto, plano y fragmentable, y, por ello, carente de la capacidad de incidencia transversal sobre los estratos y pliegues en que se expresa la construcción social de la ciudad.



➤ Alameda de Osuna



➤ El Capricho



➤ Canillejas



➤ Torre Arias



➤ Suanzes



➤ Ciudad Lineal



➤ Pueblo Nuevo



➤ Quintana





► El Carmen



► Ventas



► Diego de León



► Núñez de Balboa



► Rubén Darío



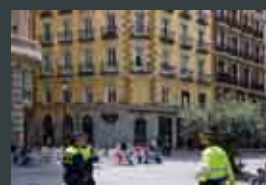
► Alonso Martínez



► Chueca



► Gran Vía





Gran Vía ➤ Callao



➤ Ópera



➤ La Latina



➤ Puerta de Toledo



➤ Acacias



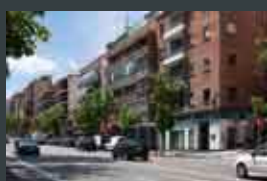
➤ Pirámides



➤ Marqués de Vadillo



➤ Urgel





► Oporto



► Vista Alegre



► Carabanchel



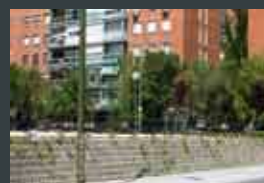
► Eugenia de Montija



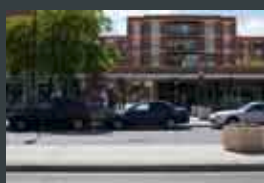
► Aluche



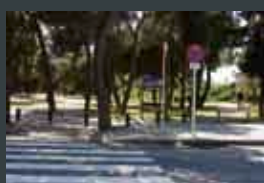
► Empalme



► Campamento



► Casa de campo





Barcelona L1 ▶ Rambla Just Oliveras y Urgell

Fotos: Rosa Feliu



>>>> **Barcelona L1**



Transversal

ORIOI CLOS

Junio del 2011

La línea 1 del metro de Barcelona

Nació como *Transversal*, enlazando pueblos y cruces de caminos, plazas y estaciones, para acompañar el despliegue de la ciudad por el llano. En algún momento saltó riera y río dibujando una incipiente metrópolis entre las fábricas de Santa Eulàlia y los dormitorios de Santa Coloma.

Hoy, desde cada estación, en las oportunas fotos de Rosa Feliu, el paisaje urbano se asoma, colectivo y singular. A ras de suelo, pavimentos, desniveles y plantas bajas en las miradas próximas, cargadas de actividad. A lo lejos, cuando edificios y muros lo permiten, el paisaje se abre recortado por fachadas y árboles, contra el cielo. Ver así Barcelona, desde las bocas de metro, no supone realizar una observación científica sobre una muestra aleatoria, sino entender como, con el tiempo, la ciudad se afianza, distinta y particular, en cada uno de estos lugares de flujo y encuentro.

El inventario de episodios que se suceden a lo largo de las veintiocho estaciones fotografiadas, con independencia de su posición en la secuencia, describe una ciudad acelerada, compleja y cambiante, de espacios estables mezclados con territorios en transformación y con rincones expectantes, promesa de futuro. Cada mirada que emerge desde el subsuelo se proyecta en un mundo de distinta identidad.

Desde el sur, en L'Hospitalet, las estaciones pinchan en barrios y parajes que les prestan el nombre:

Bellvitge, ritmo de cuerpos de escalera y bloques, sorprendentemente acentuado por los alcorques azules sobreelevados; Avinguda del Carrilet, confluencia de tejidos en cuatro esquinas dispares; Rambla Just Oliveras, paseo cívico y amable que anticipa, tras la estación, pendientes difíciles y vivienda masiva en Can Serra, rigor de pavimentos entre parque y volúmenes dispersos; Florida, lamiéndose las heridas del tendido eléctrico retirado, en un escenario de coches aparcados, hasta Torrassa, en construcción, bajo el paso cotidiano de los trenes.

En Santa Eulàlia la heterogeneidad parece estabilizarse, tras múltiples avatares, en sosiego resignado a la imperfección crónica, mientras que en Mercat Nou estructuras y estación anticipan las novedades que el nombre sugiere y que ya no pueden tardar.

A partir de Sants, larga perspectiva y bocacalles estrechas, el metro sigue carreteras y avenidas, buscando las plazas, camino de «Barcelona». Pasa por Hostafrancs, mercado de abastos frente al ayuntamiento, y Espanya, plaza y fuente monumental que focaliza grandes calles de incierta embocadura. En Rocafort y Urgell, chaflanes con toldos y terrazas señalan que estamos en el Ensanche, en la Gran Vía que ayudó a tenderlo sobre el llano. Tres plazas de geometrías complejas y grandes edificios,

Universitat, Catalunya y Urquinaona, señoriales y representativas, establecen el contacto con la ciudad antigua.

Más allá de este centro, Arc de Triomf, campo de Marte pequeñoburgués en el límite del casco histórico. Después, Marina y Glòries, tan densas de referencias como abiertas a transformaciones y nuevas imágenes. Siguiendo las avenidas, por la Meridiana, hacia el norte, Clot, con casas modestas y tiendas cercanas, Navas, vista despejada y densidad material, y Sagrera, centro neurálgico de trazas recientes, anticipan Fabra i Puig, aparente punto de cierre sobre la estación de cercanías. Aquí, superficie y subterráneo toman derroteros distintos.

En Sant Andreu el metro surge en la plaza, entre el modesto ayuntamiento y la iglesia pétrea, y sigue hacia Torras i Bages, donde se levantan casas y servicios sobre los antiguos cuarteles, hasta el parque arbolado de Trinitat Vella, tangente al popular barrio, *la Trini*. Bajando al río, en Baró de Viver una robinia da sombra y cobijo a la fotógrafa, ante la misma escalera de la estación, en un erial que espera su oportunidad a la vera del gran transatlántico residencial que asoma tras los viales entrelazados. Al otro lado del Besòs, Santa Coloma, centro urbano bien asentado sobre las suaves laderas de la sierra de Marina. Hasta llegar a Fondo, sin fotos.



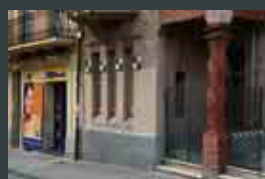
► Bellvitge



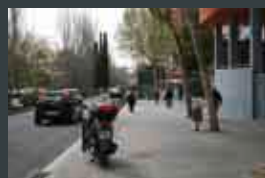
► Avinguda Carrilet



► Rambla Just Oliveras



► Can Serra



► Florida



► Torrassa



► Santa Eulàlia





► Mercat Nou



► Plaça de Sants



► Hostafrancs



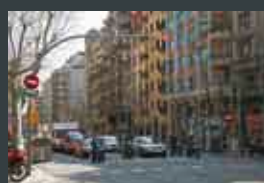
► Espanya



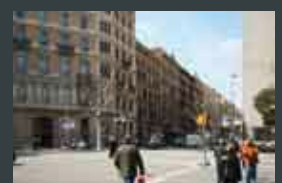
► Rocafort



► Urgell



► Universitat





Universitat > Catalunya



> Urquinaona



> Arc del Triomf



> Marina



> Glòries



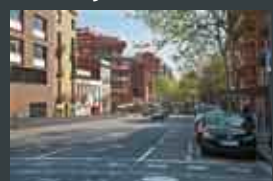
> Clot



> Navas



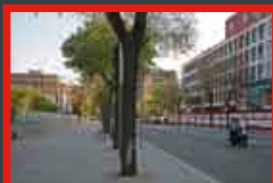
► La Sagrera



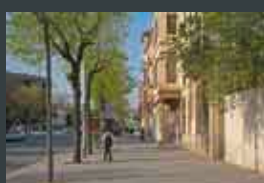
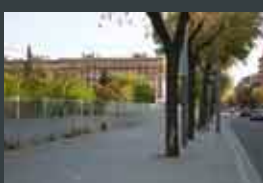
► Fabra i Puig



► Sant Andreu



► Torras i Bages



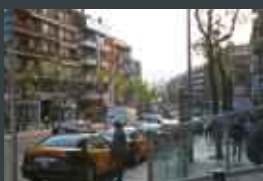
► Trinitat Vella



► Baró de Viver



► Santa Coloma



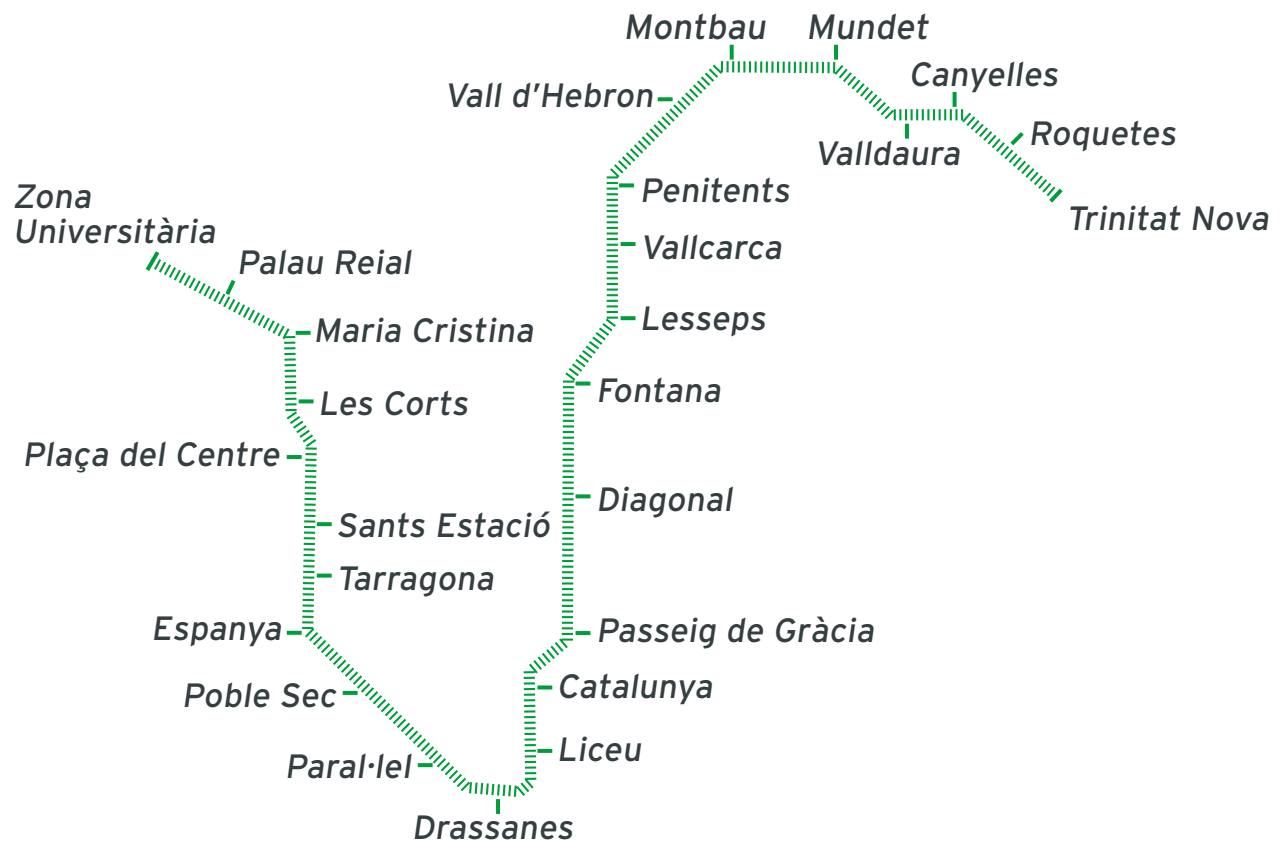


Barcelona L3 ▶ Catalunya y Fontana

Fotos: Rosa Feliu



>>>> **Barcelona L3**



La necesidad de un urbanismo de las redes

FRANCESC MAGRINYÀ

El origen de las ciudades se encuentra en una encrucijada de caminos. Uno se puede preguntar: ¿qué sucede en una ciudad cuando se le superpone una red de metro como suma de una multitud de estaciones? ¿Cómo afecta la estación de metro a los espacios urbanos próximos?

La mirada que se propone en esta exposición es sugerente y novedosa. Cuando se trata de una infraestructura como el metro y de su relación con la ciudad, se hace hincapié en el artefacto construido, pero no en las actividades y relaciones que rodean a las estaciones de metro. Debe recordarse que, más allá de lo construido, los espacios urbanos son una concentración de actividades generada por los beneficios asociados a los intercambios económicos y sociales de sus habitantes. En este sentido, las estaciones de metro representan puntos del territorio con una accesibilidad potencialmente privilegiada para la atracción de actividades. Además, las estaciones de metro confieren un valor simbólico a estos nodos de la ciudad, ya que existen en el imaginario urbano de sus habitantes.

Una mirada fotográfica del espacio situado en torno a las bocas de metro nos reafirma en la convicción de estar necesitados de una mirada urbanística desde las redes, que vaya más allá de la práctica tradicional que diseña la ciudad a trozos y no desde las relaciones. Es imprescindible aproximarnos a la ciudad desde una mirada focalizada en los espacios urbanos con una mejor accesibilidad en transporte público.

La ciudad, con la introducción de la red de metro y sus estaciones, adquiere una nueva topología, o relación entre puntos. Al modelo clásico de centro y periferia se le superponen los nodos de red o, en este caso, estaciones de metro. A ello se une una nueva relación cinética: los puntos cercanos a una estación de metro están más próximos al resto de puntos de la ciudad. Vivir a menos de 200 m de una estación de metro es una ventaja, tal y como han captado perfectamente los promotores inmobiliarios. Y como las redes van creciendo, la ciudad cambia en función de una mayor accesibilidad; la ciudad tiene un carácter más adaptativo, se transforma más rápidamente gracias a las redes de transporte que se van construyendo día a día.

La ciudad desde el metro: una mirada revolucionaria

Aunque parezca extraño, focalizar la mirada en los puntos de acceso al metro se nos presenta como una mirada revolucionaria. La primera constatación es que la mayor parte de los espacios situados en torno a una estación son anónimos. Aunque sean puntos privilegiados de la ciudad, los técnicos proyectistas no los han mirado ni diseñado desde la perspectiva del trabajo con espacios centrales.

¿Quién no recuerda la ciudad de París y sus estaciones de metro con un mismo diseño *art déco*, obra de Hector Guimard, con elementos

que dignificaban estos espacios? La mayoría de los habitantes de París añaden en su tarjeta de visita la estación de metro más cercana a su vivienda, reforzando así el carácter de *conectividad*: la ciudad está conectada al metro. En Tokio, los lugares de la ciudad que tienen una mayor carga simbólica adquieren su identidad a partir de la estación de metro. Además de los templos y parques, las estaciones de metro son las que asumen el rol de la centralidad simbólica en los tejidos habitados. Los ejemplos de Shibuya, Ueno o Shinjuku son paradigmáticos en este sentido. Es lo que se denomina *nodalidad*. Las estaciones se erigen como espacios centrales de acuerdo con las actividades planeadas, proyectadas y articuladas en torno a la estación.

La observación de las estaciones de metro de Barcelona nos confirma la impresión de un diseño del espacio público al margen del metro. Constatamos la urgencia de renovar los tejidos urbanos de los alrededores de las estaciones de metro como centros irradiadores de actividades y servicios. Es necesario superar una visión compartimentada del espacio como suma de tejidos yuxtapuestos, donde las estaciones son tratadas como meros espacios frontera o espacios periféricos. La tendencia sería introducir una visión relacional en la que las estaciones de metro asumieran el rol de espacios centrales.

Una de las imágenes que uno desearía encontrar al salir del metro es un espacio con identidad, en el que predominasen el peatón y la bicicleta, y donde el automóvil estuviese en los límites de un espacio urbano de calidad y con entidad. Pero esto no es así. El peatón sólo es protagonista en las estaciones de metro que conectan barrios tradicionales peatonalizados. Las estaciones de Catalunya, Liceu o Drassanes dan acceso a Las Ramblas, el espacio público por excelencia de la ciudad de Barcelona. A su lado sólo encontramos los ejemplos de las estaciones de Fontana, en el barrio de Gracia, o la estación de Roquetes, en Nou Barris, con un espacio peatonal acogedor.

Siguiendo el ejemplo de Tokio, sería fundamental aglutinar equipamientos y centros de relaciones sociales y comerciales en torno a las estaciones de metro. La estación de Maria Cristina, con el centro comercial de El Corte Inglés como

referente; la estación de Zona Universitària, que como indica su nombre acoge la mayor concentración de centros universitarios de la ciudad, o la estación de Vall d'Hebron, reconocida por distintos centros hospitalarios, deberían tener un diseño que imbricase íntimamente la estación y las distintas actividades. En cambio, constatamos que estos espacios están dominados por el automóvil, que lo invade todo. Acercarse al Hospital de la Vall d'Hebron requiere pasar por un espacio desangelado; la zona universitaria está segregada entre el Campus Nord y el Campus Sud por el coche, con la avenida Diagonal.

No obstante, es necesario señalar que recientemente se ha operado un cambio de tendencia al aproximarse, de forma focalizada, el proyecto urbano a estos puntos del territorio. El primer paso ha sido diseñar el interior de las estaciones de metro, como en el caso de las estaciones del metro de Bilbao diseñadas por Foster, o de algunas de las estaciones de la línea 9 en Barcelona. El siguiente paso debería ser planear y proyectar el espacio que uno observa al salir de la escalera mecánica de la estación de metro. En general, la ciudad da la espalda al metro. La estación de Vall d'Hebron es un claro ejemplo de ello. Pero el caso más paradigmático es el de la estación de metro Sants-Estació, en la línea 3. Esta es una de las estaciones de la ciudad con una mejor centralidad por su mayor índice de *nodalidad* y de conectividad. Pero a la vez es uno de los espacios urbanos más inhóspitos de la ciudad, precisamente cuando debería ser uno de los espacios con mayor calidad, gracias a un diseño de actividades y relaciones que le confiriesen densidad urbana.

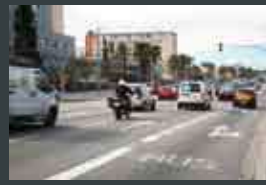
No hemos sido capaces hasta ahora de generar identidad y calidad en los espacios urbanos de las redes. El carácter metropolitano surgió precisamente con los *metropolitanos*, los metros de principios del siglo xx. Estamos convencidos de que las centralidades metropolitanas del siglo xxi serán aquellas estaciones ferroviarias que incorporen equipamientos y espacios públicos de calidad y se conviertan en verdaderos puntos de encuentro de la ciudad. Las estaciones de metro serán las esquinas de las metrópolis del futuro, si todavía creemos en el espacio público como forma de hacer ciudad.



► Zona Universitària



► Palau Reial



► Maria Cristina



► Les Corts



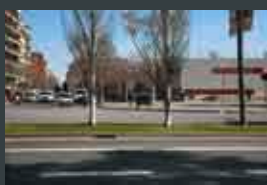
► Plaça del Centre



► Sants Estació



► Tarragona





► Espanya



► Poble Sec



► Paral·lel



► Drassanes



► Liceu



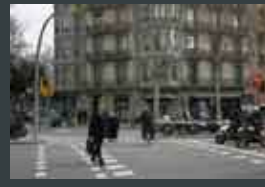
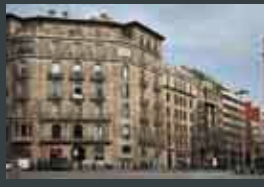
► Catalunya



Catalunya ► Passeig de Gràcia



► Diagonal



► Fontana



► Lesseps



► Vallcarca



► Penitents



► Vall d'Hebron





► Montbau



► Mundet



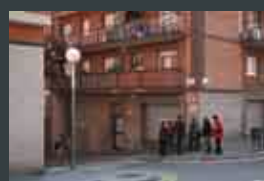
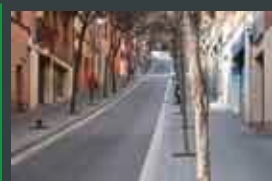
► Valldaura



► Canyelles



► Roquetes



► Trinitat Nova



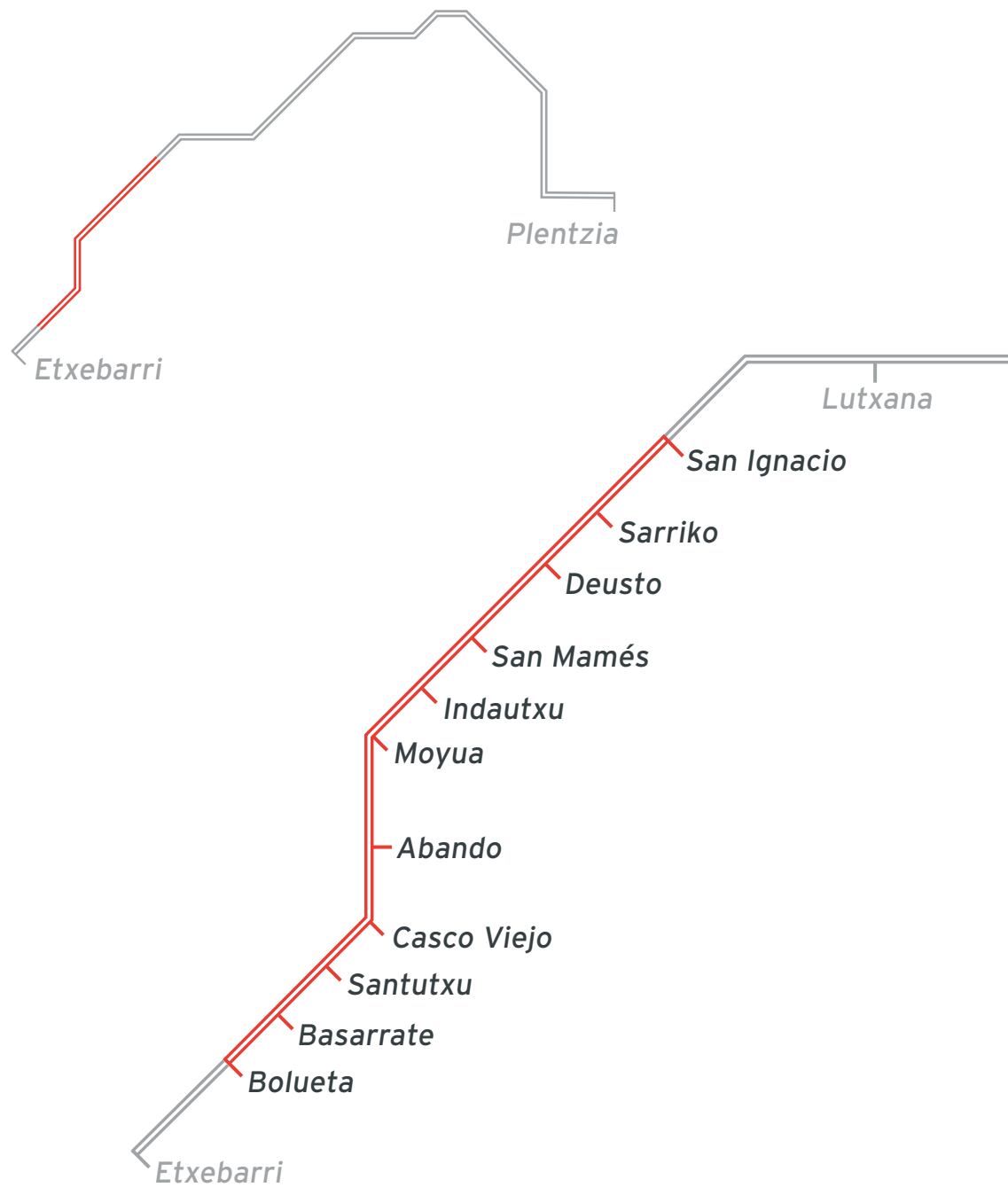


Bilbao L1 ➤ Casco Viejo y San Ignacio

Fotos: Xabier Urtasun



>>> **Bilbao L1**





➤ Bolueta



➤ Basarrate



➤ Santutxu



➤ Casco Viejo



➤ Abando



➤ Moyua





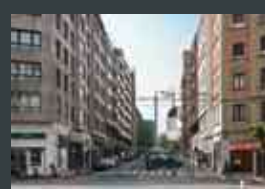
► Indautxu



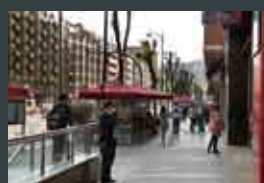
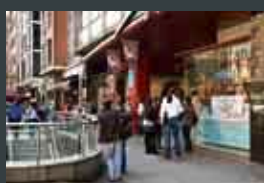
► Sant Mamés



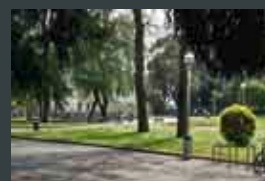
► Sant Mamés / avda. Sabino Arana



► Deusto



► Sarriko



► San Ignacio



Fotos: Xabier Urtasun

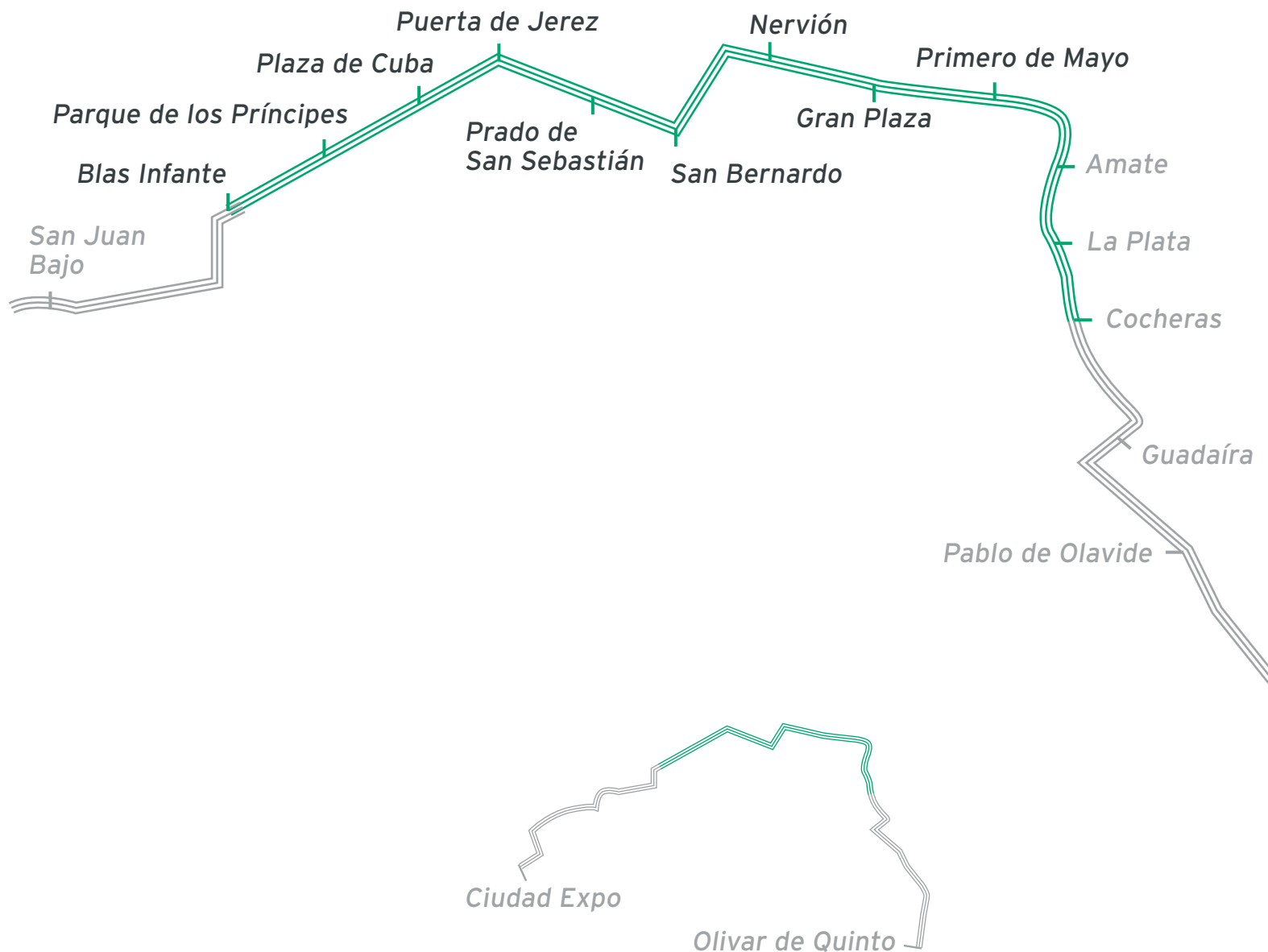


Sevilla L1 ▶ Puerta de Jerez y Primero de Mayo

Fotos: Rafael Vargas



>>> Sevilla L1



Metro de Sevilla

JUAN REQUEJO

Sevilla organizó su implantación urbana en torno al río Guadalquivir, cuyos meandros delimitan su parte oeste, forzando una disposición predominante norte-sur regida por el eje del río. La ciudad histórica, recostada sobre la orilla izquierda del gran río, muestra una polaridad de usos y funciones entre el casco norte y sus arrabales, por un lado, y la parte sur del casco, por el otro. En su organización espacial, previa a la gran expansión urbana contemporánea, se ubican al norte, fuera del casco, el cementerio y el hospital, y, dentro del casco, los barrios más humildes. Al sur se encuentran los edificios nobles y representativos: los Reales Alcázares, la catedral y, más tarde, las mansiones aristocráticas de la avenida de la Palmera. Sevilla, capital del sur, invierte así la polaridad de Madrid y de otras ciudades situadas en el centro y norte de la península, que localizan sus elementos más nobles en el norte de su espacio urbano.

Frente a esta organización, el metabolismo de la ciudad histórica se estructuraba de este a oeste. Del este procedía el agua y el pan. Al oeste, en el río, se vertían los residuos generados por el funcionamiento orgánico urbano.

La sección de la ciudad que plantea la línea 1 del metro tiene esta orientación este-oeste, la del metabolismo histórico desaparecido.

La estación de Blas Infante, el padre de la patria andaluza, está ubicada en el oeste, escenario de la lucha de la ciudad con el río y sus dominios

inundables. Estas explanadas, sin uso aparente, se llenan de vida y algarabía durante algunas semanas de la primavera. El resto del año este espacio solitario ofrece la expresión turbada de una ciudad inconclusa.

Siguiendo la sección de la línea 1 del metro nos adentramos en el barrio de Los Remedios, en la otra orilla del Guadalquivir, junto a Triana, el arrabal histórico alternativo. La avenida de la República Argentina es la arteria principal de esta estructura compacta, configurada en la segunda mitad del siglo xx para acoger las nacientes clases medias y también a alguna familia noble sevillana que renunciaba a sus casas-palacio del obsoleto centro histórico. En las calles secundarias se ubican las viviendas modestas de otras clases sociales que acompañaron la expansión por el oeste.

Las imágenes de la plaza de Cuba muestran el espacio público semicircular a través del cual este barrio se asoma al río y contempla el perfil donde destacan la Giralda y la Torre del Oro.

Al otro lado del río percibimos con qué suavidad pasa la línea 1 de metro subterráneo por las inmediaciones del casco histórico de Sevilla. La Puerta de Jerez, el punto más noble de las relaciones que se abrían con cuidado en la ciudad amurallada, protegida, logra integrar la apertura atractiva y magnífica del río y sus fachadas míticas de Triana y la Maestranza con la trama angosta de su casco medieval. La esce-

nografía de esta plaza consigue captar el interés y los desplazamientos hacia el espacio sagrado, iconográfico, que preside la Giralda y que protagoniza la avenida de la Constitución, gozosamente recuperada para los peatones, las bicicletas y el paso del tranvía.

El centro histórico de Sevilla adquiere amplitud, sin dejar de ser acogedor, en el Prado de San Sebastián. La vida universitaria se apoderó hace años del gran edificio de la Real Fábrica de Tabacos e impregna la zona de bullicio y juventud, compensando la seriedad formal de los juzgados y la estación de autobuses. El gran espacio público y abierto en el que participan, además, el Prado de Sebastián y el Parque de María Luisa es capaz de diluir los efectos congestivos del intenso tráfico que discurre por estos viales.

La estación de San Bernardo marca un nuevo espacio urbano. De una composición original de piezas no articuladas surge un lugar significativo configurado como suma de las funciones centrales y las funciones nodales en las relaciones urbanas y metropolitanas. La estación de cercanías, los autobuses urbanos, el metro y el tranvía generan un entramado de relaciones visibles en los andares apresurados y en las entradas y salidas de los distintos modos de transporte público.

Ubicada en la calle de Eduardo Dato, la estación de Nervión ha elegido un emplazamiento discreto en un espacio constituido para la exhibición, el comercio y la concentración de grandes cantidades de personas. Este es el nuevo centro de Sevilla, que no ha sustituido al histórico, sino que convive con él y con él se reparte la centralidad. Las trazas ortogonales, sobradamente probadas en otras ciudades desde hace más de cien años, se abrieron finalmente camino para acoger las nuevas fórmulas comerciales, el deporte de masas y los hoteles de viajeros que trabajan y disfrutan de sus viajes.

Hacia el este, la ciudad va mostrando las estructuras que caracterizan la expansión de la segunda mitad del siglo xx. En la zona de Primero de Mayo es visible la reducción de la diversidad

de usos y de formas que caracteriza el centro. Los edificios repiten modelos y proyectos; son producciones seriadas para acoger usos residenciales. Las diferencias sólo se perciben en los equipamientos públicos.

Los barrios de Amate y Cerro del Águila han adquirido una rápida identidad en la gran estructura urbana residencial del este de Sevilla. Aquí se van mezclando conjuntos de viviendas en edificios de varias alturas con conjuntos de viviendas familiares de resonancia rural. Pareciera que la estructura urbana quisiera encarnar una metáfora de su origen: la gran emigración del campo a la ciudad registrada entre los años cincuenta y setenta. Los primeros asentamientos iniciados en el Cerro en los años treinta, de pobladores que escapaban de la infravivienda para disfrutar de una vivienda digna, contemplaron la frenética actividad constructiva posterior, que ha dado lugar a una de las zonas más populosas y populares de Sevilla.

Lo más llamativo de las calles de La Plata es su vitalidad y las proporciones de sus edificios. Aquí prevalece la vivienda familiar de una o dos alturas y se diluye la frontera entre lo público y lo privado. Las calles dan la impresión de haber sido trazadas por el surgimiento espontáneo o por el trabajo negligente y precipitado de una administración desbordada por el crecimiento incontrolado. Donde debiera haber redes y tramas hay estructuras cerradas que dan lugar a barrios ensimismados, que suman escasas dotaciones, con una insuficiente integración en la complejidad urbana.

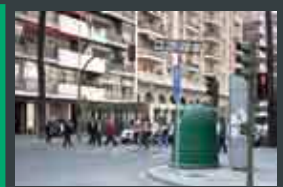
En Cocheras, la sección este-oeste pone de manifiesto la ciudad en construcción. El abrazo hormigonado de la circunvalación de Sevilla, la SE-30, crea zonas amoratadas que antes permanecían agazapadas en los bordes ocultos de Sevilla, algo así como la vida que se destapa al levantar una piedra. Aquí el urbanismo y la edificación es cosa de cada uno. Sin embargo, las imágenes ya nos muestran como poco a poco la ciudad va extendiendo su bálsamo reparador sobre la expansión espontánea y autogestionada.



► Blas Infante



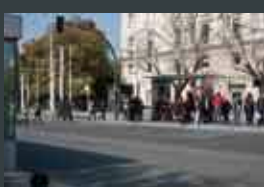
► Parque de los Príncipes



► Plaza de Cuba



► Puerta de Jerez



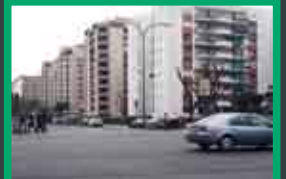
► Prado de San Sebastián



► San Bernardo



► Nervión



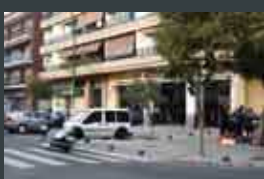
► Gran Plaza



► Primero de Mayo



► Amate



► La Plata



► Cocheras

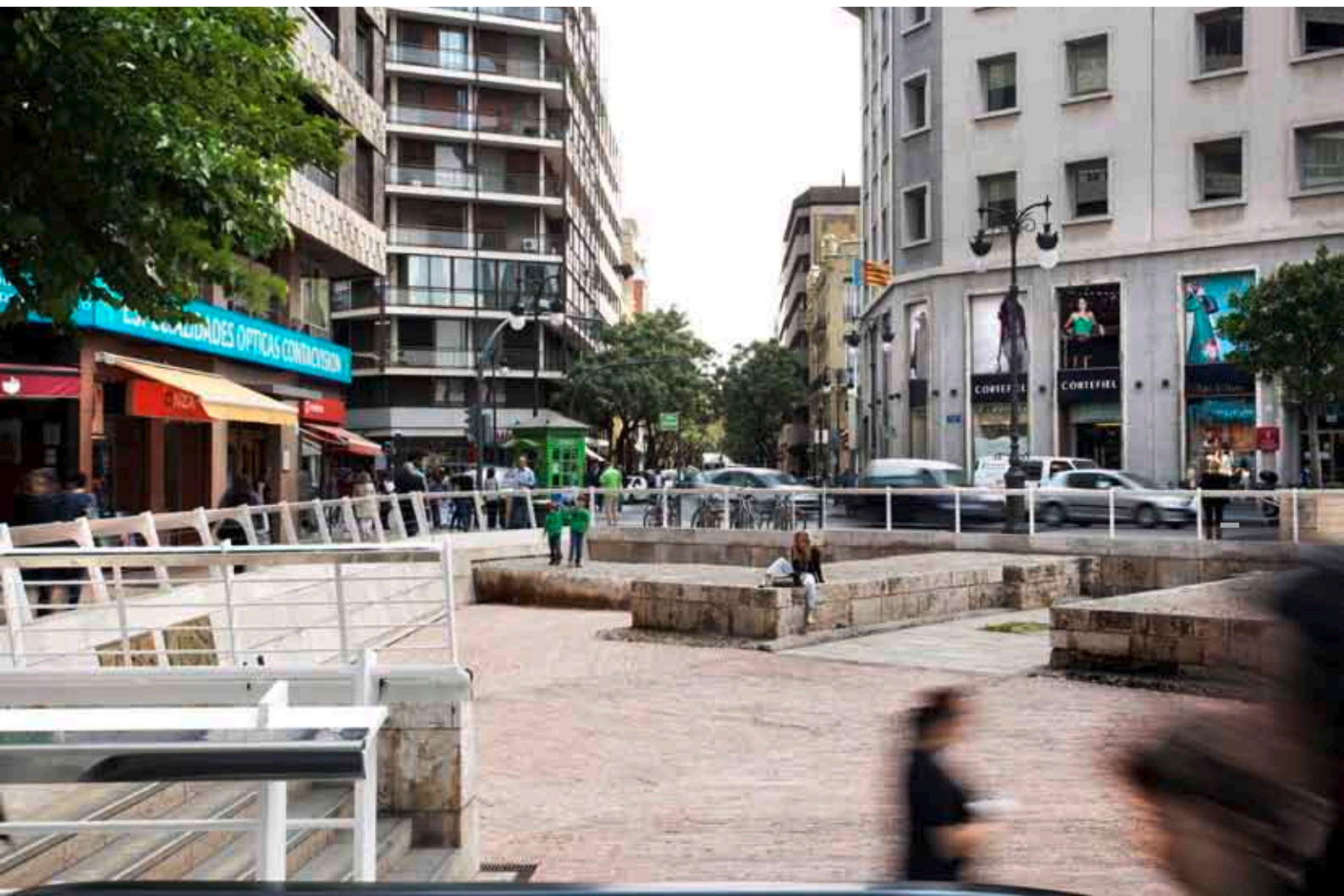


Fotos: Rafael Vargas

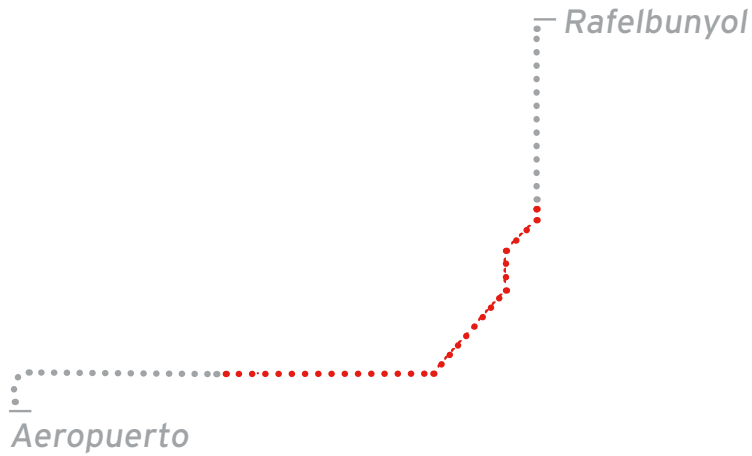


Valencia L3 ➤ Facultats y Colón

Fotos: Rafael Vargas



>>> Valencia L3



Rafelbunyol
La Pobla de Farnals
Massamagrell
Museros
Albalat dels Sorells
Foios
Meliana
Almàssera
Alboraya - Peris Aragó
Alboraya - Palmaret
Machado

Benimaclet

Facultats

Alameda

Manises
Salt de l'Aigua
Quart de Poblet
Faitanar
Mislata - Almassil
Mislata
Nou d'Octubre
Av. del Cid
Àngel Guimerà
Xàtiva
Colón



► Machado



► Benimaclet



► Facultat



► Alameda



► Colón





➤ Xàtiva



➤ Àngel Guimerà



➤ Av. del Cid



➤ Nou d'Octubre



➤ Mislata



Fotos: Rafael Vargas