

SEPT 2015

LETICIA ROSILLO PORTALATÍN

PASARELAS URBANAS

LAS CALLES EN ALTURA COMO
ESTRATEGIA DE REGENERACIÓN DE CIUDAD



LETICIA ROSILLO PORTALATÍN

UNIVERSIDAD FRANCISCO DE VITORIA _ MADRID

SEPT 2015

PASARELAS URBANAS



LETICIA ROSILLO PORTALATÍN
PFC SEPTIEMBRE 2015
UNIVERSIDAD FRANCISCO DE VITORIA _ MADRID

ÍNDICE

I_LA PASARELA URBANA.....	3
II_LA PASARELA COMO RECURSO ARQUITECTÓNICO.....	7
III_LA PASARELA CONSTRUIDA EN LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.....	15
IV_LA INVESTIGACIÓN EN EL PROYECTO.....	21
IV.i_Contexto urbano.....	22
IV.ii_Programa.....	24
IV.iii_La terminal como espacio social de relación.....	26
V_CONCLUSIONES.....	27
VI_BIBLIOGRAFÍA	31

PASARELAS URBANAS

LAS CALLES EN ALTURA COMO
ESTRATEGIA DE REGENERACIÓN DE
CIUDAD



INTRODUCCIÓN

—|

I_LA PASARELA URBANA



Corredor de Vasari,
Florence, Italia, S. XVI

Ante el peligro de atentados a su familia, el Gran Duque de Florencia en 1565, mandó construir un pasaje que, partiendo desde su residencia en el Palacio Vecchio, entraba en los Uffizi, cruzaba el Puente Vecchio y se introducía en el Palazzo Pitti. Además de acercar su hogar y su lugar de trabajo, el Duque podía espiar a los florentinos y a sus enemigos desde arriba. Sin ser consciente de ello, Cosme I había ideado la primera pasarela urbana.

Las pasarelas urbanas son caminos peatonales contruidos en altura cuya misión fundamental es salvaguardar al peatón frente al clima, la orografía o la circulación rodada, pero que tienen un segundo objetivo esencial como es la comunicación directa de espacios diversos. Los recorridos resultantes pueden llegar a modificar la ciudad no sólo en cuanto a su morfología, sino también en cuanto a su funcionamiento. Por esta razón, es necesario entender bien estos corredores para que la modificación se traduzca en una mejora que repercuta positivamente en las sociedades urbanas.



Dibujo de "La Ciudad del Futuro", W. H. Corbett, 1913

Uno de los primeros ejemplos de estas pasarelas lo encontramos en los falansterios de Fourier y sus calles-galería. Estos primeros prototipos se hayan anexos al edificio al que sirven pero comienzan a separarse del suelo para crear estratos de circulación diferentes.

Más tarde, en el contexto del Movimiento Moderno, Le Corbusier introducirá en sus unidades de habitación las calles en altura que, a pesar de no ser

exentas todavía, comienzan a albergar programa.

Posteriormente, y fruto de las dudas originadas por las teorías modernas, surge el conocido como TEAM X, un grupo de arquitectos y teóricos que analizan los resultados de la puesta en práctica de los principios de la Carta de Atenas. La reflexión sobre la falta de escala humana de las propuestas de la arquitectura moderna provoca que las vías elevadas pasen a convertirse en espacios de relación social y comunicación como extensión de las actividades cotidianas. El TEAM X idea un nuevo papel para las pasarelas en las que lo práctico se deja a un lado en favor de lo humano.

Durante la segunda mitad del siglo XX, las rutas peatonales suspendidas sobre las grandes vías se convirtieron en un recurso muy utilizado por urbanistas en todo el mundo. Las pasarelas urbanas han ayudado a conformar los grandes desarrollos y a dotar de identidad propia a las nuevas extensiones habitadas. Sin embargo, en los últimos años, el éxito de estos caminos del cielo “skywalks” se ha puesto en entredicho.

La investigación tiene como objetivo prioritario encontrar las pautas básicas para lograr la adecuada inserción de las pasarelas en la trama urbana de las ciudades. Buscar las razones que nos hacen mirar con recelo estos conectores urbanos y las maneras de reinterpretar su uso para evitar su desaparición, se presentan como requerimientos fundamentales para entender su funcionamiento.

Además del aspecto temporal, los diferentes resultados del uso de las pasarelas responden a diversas razones fruto del contexto en el que se implantan. Una de ellas es la cultura, que influye fuertemente

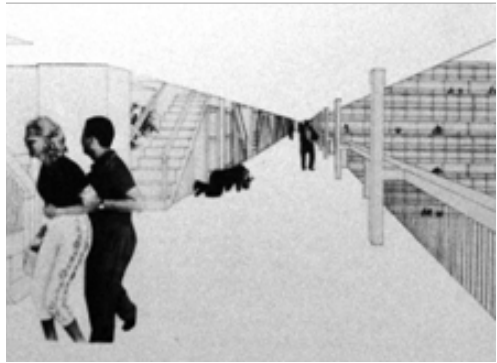
en el desarrollo de las vías en las distintas sociedades urbanas. Otro tema es el clima, que ayuda a conformar la morfología de los recorridos y los motivos de su uso o no uso. Y, por último, podemos mencionar el programa, que ayudará a la generación de actividad y al éxito de la propuesta.

La creación de pasarelas urbanas debe ser socialmente eficaz y no limitarse al interés personal del planificador de conectar diferentes espacios. Además, la excesiva focalización en elemento arquitectónico puede guiarnos hacia la pérdida de contexto y a un empeoramiento de la vida a pie de calle y, en consecuencia, a un perjuicio hacia el desarrollo económico del pequeño comercio. La falta de un modelo claro acerca de lo que se debe o no hacer con respecto a estas calles en altura puede conducir al fracaso del proyecto.

¿Cuáles son los beneficios de este sistema? ¿Qué puntos conflictivos debemos tener en cuenta? ¿Cuáles son las premisas a la hora de diseñar las pasarelas generando ciudad?

PASARELAS URBANAS

LAS CALLES EN ALTURA COMO ESTRATEGIA
DE REGENERACIÓN DE CIUDAD



**LA PASARELA
COMO RECURSO
ARQUITECTÓNICO**
_II

II_LA PASARELA COMO RECURSO ARQUITECTÓNICO

En el siglo XVII, el rey francés Enrique IV quiso crear un enlace entre el Palacio de las Tullerías y el Viejo Louvre. Para ello, los arquitectos Jacques Androuet de Cerceau y Louis Métezeau idearon la Grande Galerie. En realidad, no era una calle elevada del suelo completamente, sino un edificio longitudinal conector que sirvió de inspiración para la calle-galería de los falansterios del siglo XIX.

Fourier, imaginaba esta calle elevada como una galería porticada a la altura del primer piso a la cual le llegaba la luz tan sólo por uno de sus lados. Su misión principal era la comunicación de las diferentes estancias alejada de las inclemencias del tiempo.

"[...] facilitan en todas las partes y dependencias del palacio una comunicación cubierta, elegante y templada en todas las estaciones, por medio de estufas y ventiladores. Por este medio se pueden recorrer en invierno los talleres, establos, almacenes, salas de baile, de refectorio, de junta... sin saber si llueve o hace viento, si hace calor o frío." Fourier, *Tratado de Asociación Doméstica y Agrícola*, citado por Carlos Ecurier, *Fourier, ó sea explicación del sistema societario*, Barcelona, 1841, p. 121-122

Fourier justificaba la cota elevada de la calle para permitir el paso de los coches en la planta baja y no interrumpir así la circulación de las personas.

En Europa tan sólo se construyó un falansterio en Francia pero fracasó estrepitosamente. No así en Norteamérica que llegaron a construirse unos cincuenta. Eso sí, tan sólo tres sobrevivieron más de dos años.

Sin embargo, el concepto de calle-galería perduró en el tiempo llegando hasta el Movimiento Moderno y, en concreto, hasta la figura de Le Corbusier máximo exponente de este movimiento.

La extensión del uso del automóvil trae consigo la necesidad de nuevas planificaciones urbanas. Así, la Carta de Atenas recoge como uno de sus principios básicos la segregación total del tráfico rodado y el peatonal. La jerarquización del viario responde a las distintas velocidades a las que éste debe servir. Este hecho, ligado a la demanda de una mayor proximidad entre la vivienda y el trabajo, convierte a las vías elevadas en una solución recurrente en los nuevos desarrollos.

No obstante, no podemos considerar a éstas como pasarelas, puesto que se destinan al tránsito de los vehículos liberando así la planta baja para el uso y disfrute del peatón a través de los espacios libres. Podemos hablar, por ejemplo, de los viaductos que propone para Montevideo o Río de Janeiro (1929) o el Plan Obús de Argel (1931).

"Para vencer las sinuosidades de las lomas de São Paulo, se pueden construir unas autopistas de nivel, soportadas por unos grattes-terre, ¡Qué magnífico aspecto tendría este lugar! ¡Qué gran acueducto de Segovia, en mayores proporciones! ¡Qué gigantescos Pont du Gard!" Le Corbusier, *Precisiones. Respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Pag. 266. Ediciones Apóstrofe. Barcelona, 1999

A pesar de esto, Le Corbusier recoge la herencia de la calle-galería de Fourier en el interior de sus Unidades de Habitación. La calle elevada de Le Corbusier es una calle de doble altura que se materializa en el fachada y en la cual, introduce un programa comer-



Le Corbusier, "Maneras de pensar el Urbanismo", 1946, p.74: ruta de vehículos-ruta de peatones.

PASARELAS URBANAS

Las calles en altura como estrategia de regeneración de ciudad

cial para el uso de los residentes.

En la Unidad de Habitación de Marsella, proyectada en 1945 y construida entre 1947 y 1952, esta calle en altura contiene tiendas, un restaurante, un salón de té, un lavandería y 8 habitaciones de hotel.



Calle de servicios, Unidad de Habitación de Marsella, Le Corbusier, 1952



Fachada Unidad de Habitación de Marsella, Le Corbusier, 1952

Sin embargo, la calle en altura de Le Corbusier no tiene intención de conectar, sino que se trata de una estancia más dentro del propio edificio que no forma parte de un sistema. Intenta resolver una función específica dentro del bloque de viviendas, fruto del racionalismo puro del Movimiento Moderno.

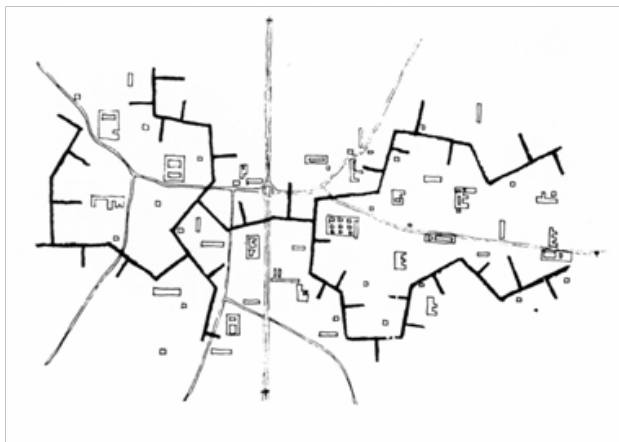
Al fin y al cabo, las Unidades de Habitación son prototipos con posibilidad de construirse en cualquier emplazamiento, siempre y cuando se inserten en una superficie libre atendiendo al soleamiento. Esto hace que no se tenga en cuenta el contexto físico pero tampoco el contexto social, hecho que fue criticado posteriormente por el conocido como Tema X.

En 1953, durante el IX CIAM, tiene lugar la primera reunión de este grupo de arquitectos que establecerían una crítica profunda de las doctrinas funcionalistas del Movimiento Moderno.

“Ellos se reúnen en primer lugar, por el convencimiento mutuo de las deficiencias en los procesos de pensamiento arquitectónico heredados del Movimiento Moderno en su conjunto, pero aún más importante, por la sensación de que el otro ha encontrado ya el camino hacia un nuevo comienzo”. Smithson, Alison, ed., *Team 10 Primer*, MIT Press, Boston, 1968

Alyson y Peter Smithson formaron parte de este conjunto de arquitectos que reflexionan sobre un urbanismo que ha dejado de lado al hombre frente a la

máquina, olvidándose del sentido de pertenencia de la persona a la ciudad que habita.



Planta del proyecto para el Golden Lane, A&P Smithson, 1952

En 1952, realizan su propuesta para el Golden Lane. Ésta se centra en las relaciones sociales de las personas, dejando a un lado el objetivo funcional de las New Towns o las unidades de habitación de Le Corbusier. Partiendo de los cuatro elementos que según ellos conformaban lo urbano (la casa, la calle, el distrito y la ciudad), se focalizarán en la calle por ser la máxima expresión de las relaciones humanas y por su capacidad de generar un fuerte sentido de pertenencia.

“La calle no es solamente un medio de acceso, sino también un escenario para la expresión social” SMITHSON, Alyson y SMITHSON, Peter; *Urban Structuring*. Studio Vista, Londres, 1967, p. 15

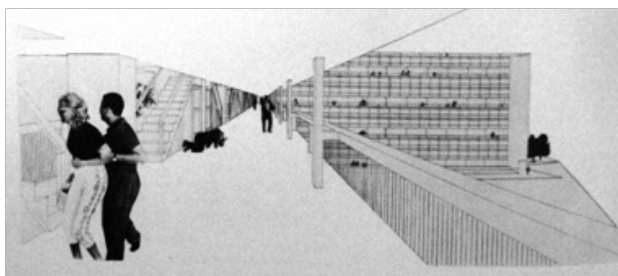
De este modo, idean el concepto de “las calles en el aire” que tratan de resolver el problema del aislamiento de los bloques de viviendas en altura, pero que no tienen exclusivamente un carácter funcional o formal sino que van más allá.

PASARELAS URBANAS

Las calles en altura como estrategia de regeneración de ciudad

"Las calles deberían ser lugares y no corredores y galerías (...)
Las calles principales pueden alojar tiendas, buzones, cabinas telefónicas, kioscos, etc" SMITHSON, Alyson y SMITHSON, Peter; *The Charged Void: Architecture*. The Monacelli Press, Nueva York, 2001, p.86

Fotomontaje del proyecto
para el Golden Lane, A&P
Smithson, 1952



Los Smithson proponían vincular el espacio de la casa al de la calle, siendo ésta una extensión de la vida familiar y no un mero recorrido transitorio. No es la conexión de los espacios el aspecto central, sino la conexión entre las personas que los habitan.

No obstante, "las calles en el aire" de los Smithson son desarrolladas posteriormente para otros programas y escalas. En el proyecto para la Universidad de Sheffield, por ejemplo, proponen una serie de pasarelas que vinculan los distintos edificios y que responden a los patrones del movimiento peatonal.

A nivel urbanístico, merece la pena destacar el proyecto Berlín Hauptstadt (1957), que contaba con una plataforma peatonal que se extendía como una red irregular sobre la ciudad existente. Esta plataforma era perforada por algunos edificios y entendida como un espacio de colonización de los propios habitantes.

Las propuestas de los Smithson no se construyen debido a lo arriesgado de sus ideas. No obstante, influirán de manera importante en la arquitectura posterior, complejizándola y alejándola de los restrictivos principios de la Carta de Atenas.



Croquis del proyecto Berlín
Hauptstadt, A&P Smithson,
1957



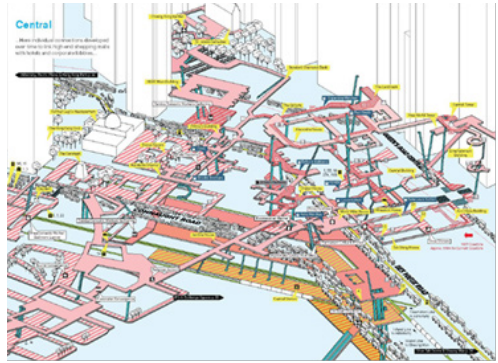
Universidad de Sheffield,
A&P Smithson



Planta del proyecto Berlín
Hauptstadt, A&P Smithson,
1957

PASARELAS URBANAS

LAS CALLES EN ALTURA COMO ESTRATEGIA
DE REGENERACIÓN DE CIUDAD



**LA PASARELA
CONSTRUIDA
EN LA CIUDAD
CONTEMPORÁNEA**

— III

III_LA PASARELA CONSTRUIDA EN LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA

Además de Le Corbusier y Alyson y Peter Smithson, otros muchos arquitectos y urbanistas han ideado sistemas de pasarelas y recorridos en altura para el desarrollo de las ciudades, aunque éstos han sido rara vez implementados.

En la segunda mitad del siglo XX, los casos prácticos de vías elevadas se hicieron más frecuentes. Las teorías europeas se extendieron por el globo llegando a generar verdaderos sistemas de pasarelas peatonales, conformando un nuevo plano de actividad.

Uno de los primeros ejemplos lo encontramos en la ciudad de Londres. Tras la Segunda Guerra Mundial, la capital británica se enfrenta a la tarea de reconstruir gran parte de su estructura urbana. En 1947, William Holford y Charles Holden elaboran el Plan de la Ciudad de Londres, donde contemplan la posibilidad de establecer una serie de pasillos elevados al nivel del primer piso de los edificios.

Festival of Britain, Londres, 1951



Sin embargo, será con el Festival Británico de 1951, una exposición de arte, ciencia y tecnología a nivel estatal, cuando la idea cobre fuerza. Éste tuvo lugar en la ribera sur del Tamésis y se organizaba mediante una serie de edificios con distintos niveles y pasarelas.

A partir de entonces, la propuesta fue recogida en el planeamiento, el cual obligaba a los arquitectos a reservar parte del área de la primera planta de los edificios para recoger estas pasarelas. A pesar de esto, muchas de ellas nunca fueron construidas

dejando inservibles estos espacios e inutilizando el sistema ideado.

El espíritu conservador y el deseo de proteger la arquitectura histórica, debido a que ya habían perdido gran parte de ella con la guerra, hicieron que muchas de estas vías elevadas no llegaran a construirse. Además, el boom económico provocó que el planeamiento se centrara en el desarrollo de la zona de London Docklands, dejando de lado el sistema de pasarelas propuesto.

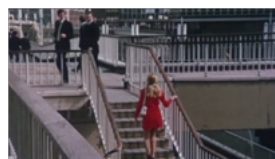
El área donde existe más desarrollo del sistema peatonal es el barrio de Barbican, donde las vías fueron empleadas para comunicar los altos edificios de oficinas que se construyeron en la época. No obstante, a pesar de que algunas de ellas siguen usándose pues constituyen el acceso principal a ciertos edificios como el Museo de Londres, la mayoría han quedado abandonadas.

La falta de mantenimiento que acaba convirtiéndose en un coste inasequible y lo curioso del sistema que, de hecho, no es sistema pues está constituido por fragmentos inconexos; son dos de las razones principales de su falta de uso.

Sin embargo, la idea de crear un sistema de pasos elevados tuvo mejor acogida al otro lado del Atlántico. Varias ciudades americanas adaptaron el proyecto a sus tramas urbanas. Minneapolis, por ejemplo, construye su primera pasarela en 1962 y se constituye como la red más larga con 18 km de longitud. El clima extremo de inviernos muy fríos y veranos cálidos fomenta el uso de la red que vincula un programa de centros comerciales y bloques de oficinas.



Pasarela en el barrio de Barbican, Londres



Fotograma del documental "The Pedway. Elevating London", Chris Bevan Lee, 2013



Skyway Map, Minneapolis, EEUU

PASARELAS URBANAS

Las calles en altura como estrategia de regeneración de ciudad

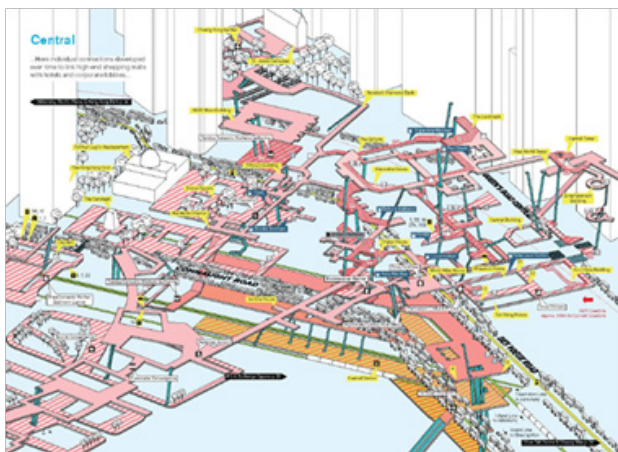


Plus 15, Calgary, Alberta, Canadá

Calgary, en Canadá, que inaugura su trama en 1970, cuenta con un sistema muy bien constituido. El clima es también un elemento a favor pues los gélidos inviernos canadienses hacen que el uso de estas pasarelas se haya hecho imprescindible. Recibe el nombre de Plus 15, por situarse a 15 pies (4,5 m) por encima del nivel del suelo, y se ha convertido en un reclamo turístico más de la ciudad.

No obstante, en ambos casos la problemática se repite. El nivel de la calle durante el día queda desierto, transitado únicamente por los vehículos y haciendo que los pequeños comercios se vean obligados al cierre. Por otro lado, durante la noche, muchas de estas pasarelas quedan inutilizadas debido a que la gran parte de los edificios son privados lo que hace que el acceso no se permita.

Por otro lado, nos encontramos con los ejemplos de Asia. Ciudades como Tokio, Bangkok o Bombay han hecho de las pasarelas su seña de identidad. Pero, sin duda, es en Hong Kong donde este segundo nivel adquiere otra dimensión.



Representación del sistema de pasarelas en Hong Kong, "Cities without ground: A Hong Kong Guidebook", J. Solomon, C. Wong, A. Frampton, 2012

La falta de espacio en planta baja, la topografía y la elevada densidad de población hacen que el sistema de calles elevadas funcione perfectamente. Conecta oficinas con viviendas, espacios públicos, estaciones de transporte, centros comerciales... creando una auténtica ciudad sin suelo a la que se accede a través de escaleras, ascensores y rampas. La variedad de actividades hace que las pasarelas nunca queden desocupadas.

No obstante, lo que realmente hace que funcionen es que la gente que las ocupa experimente cierto sentido de pertenencia a ellas. A imagen y semejanza de los Smithson, los espacios deben fomentar las relaciones sociales de sus habitantes. Así, en estas calles elevadas de la ciudad de Hong Kong, uno puede observar un grupo de niños celebrando un cumpleaños o un grupo de mujeres practicando Tai Chi.

En definitiva, podemos observar que el éxito del funcionamiento de las pasarelas en las grandes ciudades reside en que éstas se entiendan como parte de una red. En el momento en que esta red se interrumpe, la pasarela deja de funcionar como sucede en el ejemplo londinense.

Además, la repetición de una calle a mayor altura no tiene sentido si el uso que se le da es el mismo que el del recorrido en planta baja. En los casos de Calgary y Minneapolis, este aspecto trata de resolverse aplicando un carácter diferente a las calles elevadas, dotándolas de protección frente al clima. Esto, sin embargo, no conduce al uso indistinto de las vías, sino que hace que aquellas desprotegidas se vean infrutilizadas con la consecuencia inevitable del cierre de sus comercios.

PASARELAS URBANAS

Las calles en altura como estrategia de regeneración de ciudad

Frente a esto, Hong Kong establece un equilibrio entre ambos niveles pues cualifica cada uno de ellos de forma diferente, asignando al plano del suelo el tráfico rodado y al plano elevado, el tráfico peatonal. No obstante, esto es posible debido a la densidad de población de la ciudad que hace necesaria esta segregación, por lo que en ciudades más pequeñas el reto se encuentra en la búsqueda de una solución para combinar ambos tráficos y evitar el desuso de alguno de los recorridos.

PASARELAS URBANAS

LAS CALLES EN ALTURA COMO ESTRATEGIA
DE REGENERACIÓN DE CIUDAD



LA INVESTIGACIÓN EN
EL PROYECTO
_IV

III_LA INVESTIGACIÓN EN EL PROYECTO

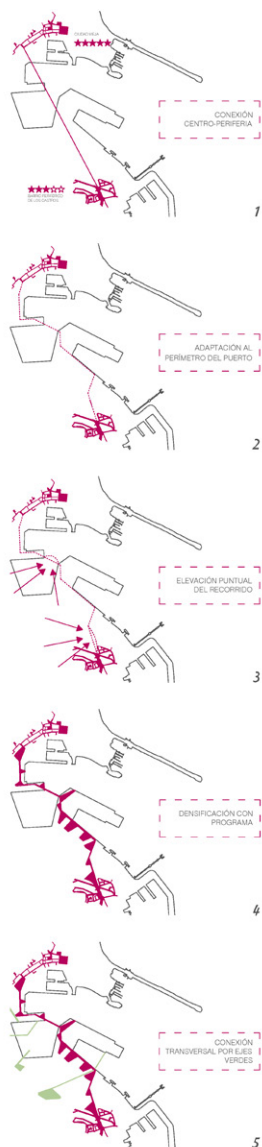
IV.i_Contexto urbano

Durante las últimas décadas, la ciudad de Coruña ha vivido fuertemente vinculada a la actividad industrial generada frente a su ría. Sin embargo, ahora, todo ese pasado industrial quedará reducido a la memoria y a los elementos que permanecen en el puerto, como hitos de una historia que observan ahora expectantes ante una nueva actividad.

La industria será trasladada al Puerto de Punta Langosteira dejando espacio libre a la imaginación de urbanistas y arquitectos. El área portuaria se presenta como oportunidad no sólo para aparición de nuevos programas y espacios de relación social, sino también para la mejora de lo existente.

Los extremos del puerto actual los conforman dos barrios completamente distintos. En el extremo norte se localiza la Ciudad Vieja, formada por edificios históricos, calles peatonales y actividad comercial. En el sur se sitúa el Barrio de los Castros, una zona elevada topográficamente con respecto al resto de la ciudad y principalmente residencial. Esto describe sus componentes físicas. En cuanto a lo social, el 100% de los habitantes de la Ciudad Vieja se encuentran satisfechos con el barrio en el que viven, frente al 80 % de los habitantes del Barrio de los Castros. (*Fuente. A cidade dos barrios. Reflexionando sobre el urbanismo desde A Coruña).

La estrategia se plantea como un proceso de acercamiento entre estas dos zonas, mediante un eje de conexión de cota variable que además trata de



salvar la diferencia de altura del barrio exterior con respecto al puerto y atravesar la infraestructura viaria que actúa de barrera.

Así pues, el recorrido se convierte en pasarela en los puntos en los que tiene que superar una frontera espacial. Al sur, como hemos explicado por motivo topográficos, y en la zona central para acercar las dos orillas más próximas. Esta pasarela/recorrido está dotado de programa que lo vincula con los espacios circundantes. Del mismo modo, los ejes procedentes de los espacios libres existentes en la ciudad llegan a estas piezas y al nuevo espacio libre generado: el puerto.

La pasarela se eleva únicamente en los puntos en los que se ve obligada a hacerlo, conectando directamente con la cota de la calle e introduciéndose en los edificios para crear espacios de relación. Está pasarela cuenta con espacio para el peatón y el ciclista y en algunos puntos exteriores a los edificios se ensancha para dejar espacio a la espontaneidad de las actividades sociales (charlar, leer, bailar, mirar, jugar...) Además se protege en las zonas en las que el viento se hace más intenso.

ii. Programa

Existen dos niveles de programa a nivel urbanístico. El primero es el que es tratado más a nivel general y que organiza el puerto de forma global. En este podemos hablar de cinco grupos: el Parque de la Memoria Industrial, el Campus Universitario de Estudios Marinos, un área residencial, un área productivo-empresarial y el área de transporte.

El segundo es el programa propio de la pasarela

PASARELAS URBANAS

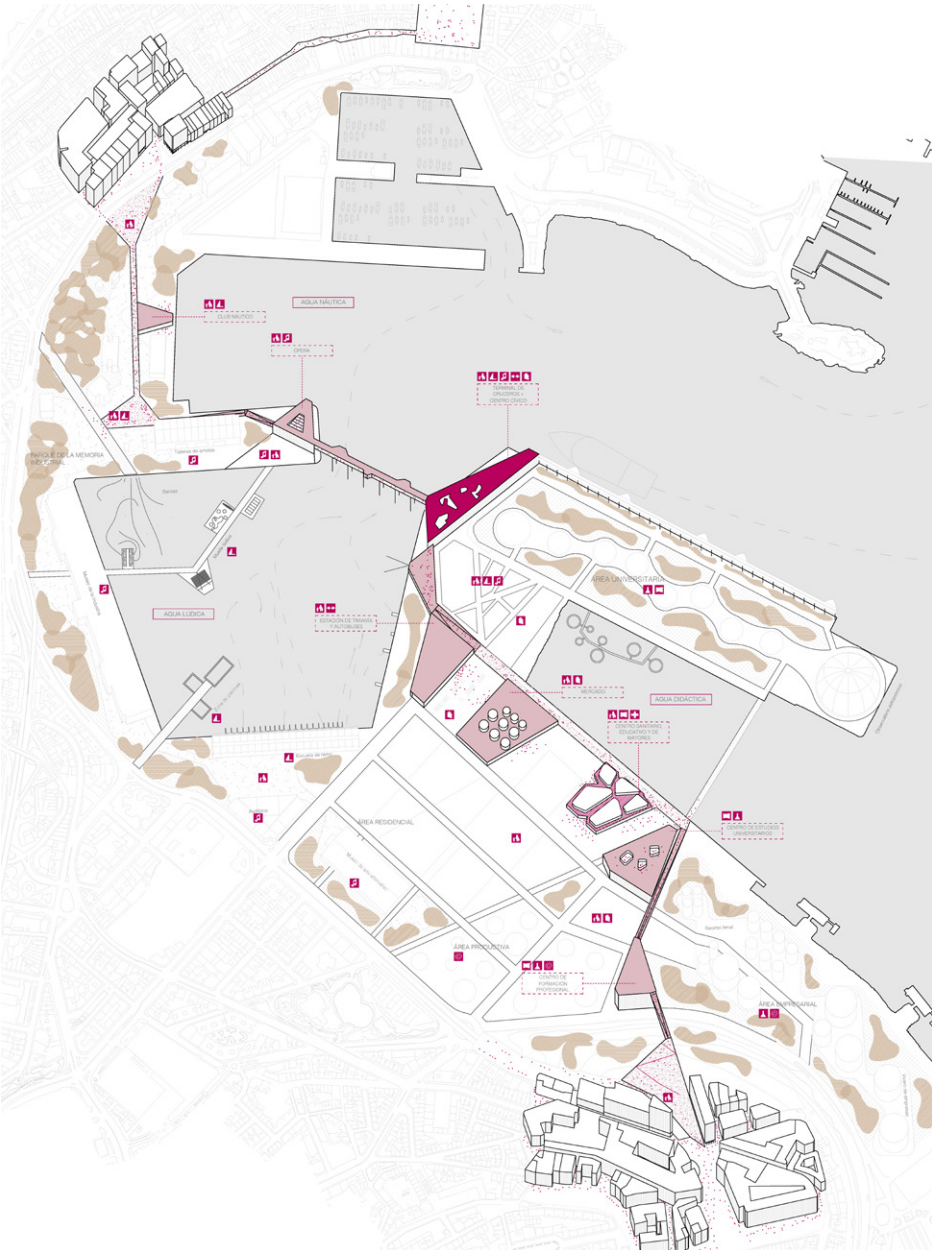
Las calles en altura como estrategia de regeneración de ciudad



que se constituye en una serie de piezas que responden al entorno circundante y a las necesidades de la ciudad. Éste es de norte a sur: un club náutico; una ópera; una terminal de cruceros y centro cívico; una terminal de autobuses; un mercado; un centro educativo, sanitario y de mayores; un centro de servicios universitarios; y un centro de formación empresarial.

Más allá de estos programas planificados existen otros que surgen fruto de la espontaneidad de los habitantes y que encuentran cobijo en diversas áreas del sistema (lugares intersticiales, ensanchamientos en el recorrido, zonas de acceso a los programas principales...).

Cada una de las piezas del programa principal se desarrollan independientemente y atendiendo a las circunstancias que las rodean o las limitan. La pasarela cobra fuerza en dichos puntos a través de los cuales conecta con la ciudad y el espacio del puerto. El elemento clave de todos ellos es la terminal de cruceros, elemento central, que actúa como charnela entre el mar y la ciudad, entre el centro y la periferia, entre lo viejo y lo nuevo, entre el habitante y el turista.



PASARELAS URBANAS

Las calles en altura como estrategia de regeneración de ciudad



iii. La terminal como espacio social de relación

De este modo, la terminal se convierte, como el resto de piezas de la pasarela, en espacio de relación social, donde los tránsitos, como en la ciudad se diferencian en el espacio. El vehículo habita la parte baja en contacto con el hormigón del puerto, el ciudadano vive en la primera planta y el viajero recorre la segunda.

Los niveles primero y segundo se mezclan en ciertos puntos en el espacio haciendo que ambos estratos se relacionen buscando nuevo tipos de interacciones entre ellos. La pasarela se convierte en rampa y esta a su vez en plataforma a través de la cual puede recorrerse el edificio sin mezclarse con sus habitantes.

En definitiva, el objetivo es construir una arquitectura a distintos niveles, mediante una serie de capas, entre las cuales como diría Alyson Smithson, hay espacio para la ilusión y la actividad.



PASARELAS URBANAS

LAS CALLES EN ALTURA COMO ESTRATEGIA
DE REGENERACIÓN DE CIUDAD



CONCLUSIÓN
_V

V_CONCLUSIÓN

En los últimos cien años, las pasarelas urbanas se han convertido en elementos recurrentes a la hora de crear un lugar seguro y cómodo para los habitantes de una ciudad.

No obstante, como hemos podido observar, su implantación trae consigo un grupo de riesgos que debemos de tener en cuenta en su diseño:

- La pérdida del uso de la calle tradicional.
- La falta de integración con los elementos existentes.
- La restricción de su uso por los accesos privados de los edificios a los que sirven.
- La rigidez en su diseño que las convierte exclusivamente en pasillos de conexión.

Atendiendo a estas debilidades, podemos establecer una serie de premisas para evitar caer en los mismos errores.

- Las pasarelas han de quedar integradas en el tránsito público, fomentando las relaciones entre el plano del suelo y el plano en altura.
- Deben, así mismo, tener en cuenta el contexto físico en el que se implantan, evitando bloquear las vistas de los edificios existentes y adquirir más protagonismo que estos.
- Los edificios a los que sirven deben disponer de un acceso abierto que permita el uso continuo de la red.

-Las pasarelas deben ser elementos flexibles con espacios abiertos a la espontaneidad, caldo de cultivo para el desarrollo de las relaciones sociales.

En el proyecto “Amarrado a cidade”, consecuencia final de esta investigación, la pasarela propuesta alterna el plano del suelo con el recorrido en altura. Este último tan sólo se localiza en las zonas donde se presentan obstáculos para el peatón como son el agua o la topografía. En estas zonas se disponen los programas con menor relación con el plano de suelo como son la zona empresarial en altura y la terminal de cruceros diseñada en referencia a la altura de las embarcaciones. Por otro lado, el recorrido en cota 0 establece un diálogo directo con la zona comercial, los espacios libres y los programas sociales.

Por otro lado, este hecho hace que el recorrido se eleve únicamente en las zonas donde no puede bloquear las vistas existentes, en un punto por la propia topografía y en el otro punto por la gran distancia con la zona edificada más cercana.

Además, los edificios atravesados por el recorrido/pasarela son de gestión pública, lo que permite un acceso libre a los usuarios.

Por otra parte, en los propios edificios que sirven a la pasarela se proponen lugares flexibles entre el programa que permitan el desarrollo de relaciones sociales espontáneas. En el edificio desarrollado de la terminal se plantean una serie de patios cubiertos donde las actividades encerradas en las piezas proyectadas se esparcen, dejando hueco a la creatividad humana.

Para concluir, es necesario mencionar que ,en los últimos años, la concienciación acerca de temas medioambientales ha hecho que la tendencia sea hacia recuperación de la calle y la convivencia de los diferentes tránsitos en un mismo plano, fiel reflejo del modelo holandés. El vehículo queda a un lado en pro del transporte público, la bicicleta y el peatón, que comparten un espacio común de interacción.

Lo que está claro es que, a diferencia de las teorías del Movimiento Moderno, donde la segregación era consecuencia de la importancia que el vehículo adquiría en el planeamiento, ahora es el peatón el que se entiende como elemento central de la planificación.

Este punto es, en realidad, la premisa principal a tener en cuenta al diseñar los nuevos desarrollos urbanos. La pasarela puede ser una estrategia más dentro de ellos, sin olvidar que no es ella la protagonista, sino la persona que va a habitarla.

PASARELAS URBANAS

LAS CALLES EN ALTURA COMO ESTRATEGIA
DE REGENERACIÓN DE CIUDAD



BIBLIOGRAFÍA
_VI

VI_BIBLIOGRAFÍA

*Le Corbusier, *Manière de penser l'urbanisme*, éditions l'Architecture d'Aujourd'hui, Collection ASCORAL, Boulogne-sur-Seine, 1946

*Le Corbusier, *Precisiones. Respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*, Ediciones Apóstrofe, Barcelona, 1999

*Alyson Smithson ed., *Team 10 Primer*, MIT Press, Boston, 1968

*Alyson & Peter Smithson, *Urban Structuring*, Studio Vista, Londres, 1968

*Alyson & Peter Smithson, *The Charged Void: Architecture*, The Monacelli Press, Nueva York, 2001

*Alyson & Peter Smithson, "An Urban Project: Golden Lane Housing. An Application of the Principles of Urban-re-identification", en *Architects' Year Book* 5, 1953

*Angela Rodríguez Fernández, "Las Calles en el Aire. Paralelismos entre la vida y la arquitectura", en *Cuaderno de Notas n.14*, Departamento de Composición Arquitectónica (ETSAM), Madrid, 2013. Disponible en: http://oa.upm.es/23377/1/INVE_MEM_2013_159134.pdf

*Chris Bevan Lee, *The Pedway. Elevating London* (documental), 2013

*Jonathan Solomon, Clara Wong & Adam Frampton, *Cities Without Ground. A Hong Kong Guidebook*, Oro Editions, 2012