

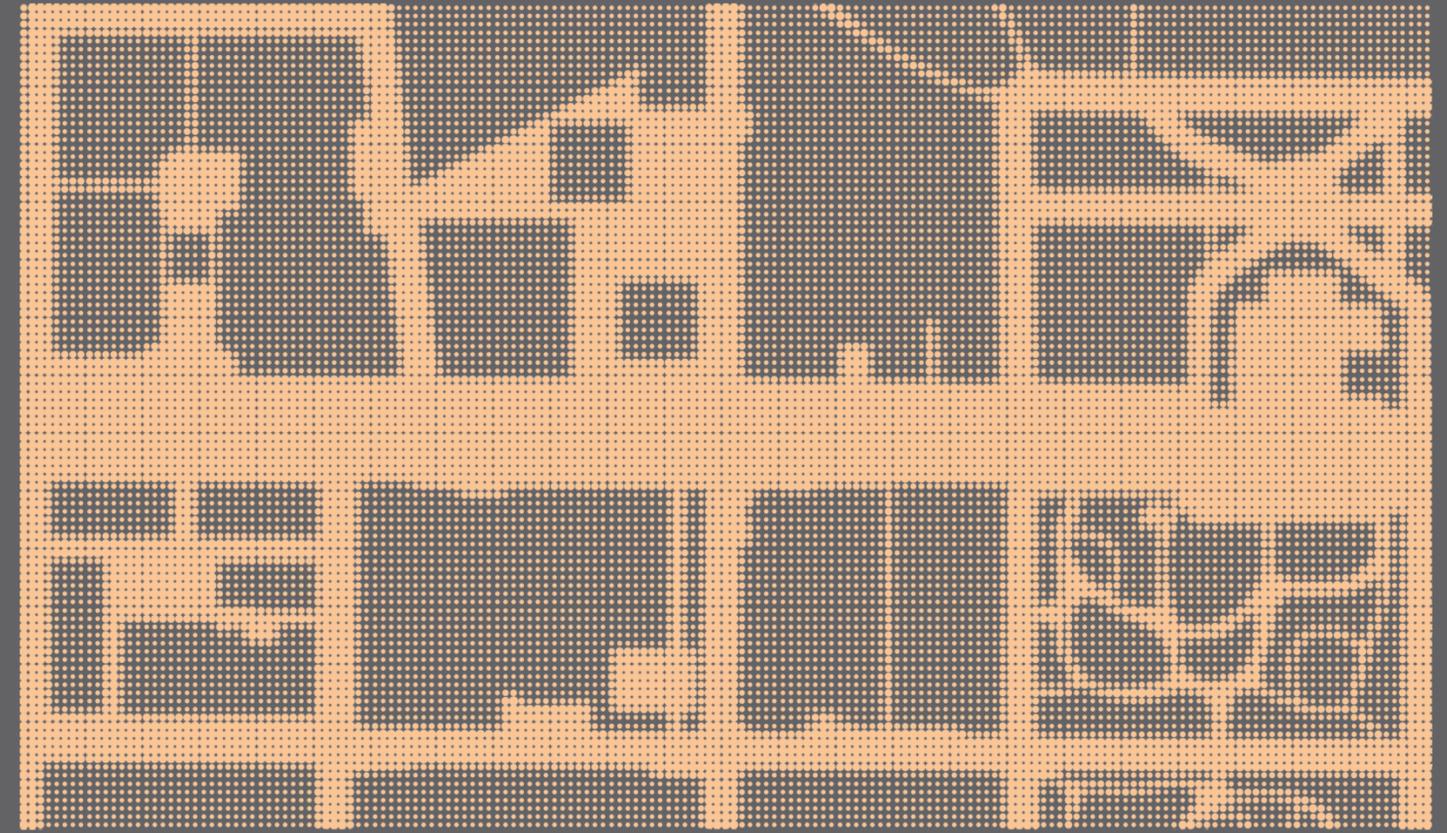
La relación edificio-ciudad, que vincula la dimensión arquitectónica del espacio urbano a la dimensión urbana de la arquitectura, aquí llamada *plugin*, constituye el hilo conductor de las ideas presentadas en esta investigación. También comprende la temática de las centralidades urbanas y de los espacios colectivos en el contexto de la evolución urbana de la Avenida Paulista en São Paulo. La tesis considera que los centros urbanos asumen nuevas formas y dinámicas. Tal es el caso de los centros lineales, organizados por estructuras rectilíneas de crecimiento ilimitado que vertebran tejidos, flujos, actividades, infraestructuras y un conjunto de edificios notables relacionados por una compleja red de espacios colectivos. Como en la Avenida Paulista, estos suelen caracterizarse por el mestizaje y expresan los modos de vida hiperconectados de la sociedad actual.

Estas reflexiones, desarrolladas a lo largo de los diferentes capítulos, se fundamentan en análisis basados en referencias teóricas relevantes de Brasil y Europa, así como en documentos, fotos, normativas, planes, proyectos e informaciones tomadas *in situ* y organizadas en esquemas gráficos a distintas escalas, sin perder de vista en ningún momento una perspectiva histórica. Asimismo, evidencian el valor que la avenida adquirió como *locus* de experimentación de las vanguardias arquitectónica y urbanística internacionales, expresado en su proyecto original de finales del siglo XIX y en sus diferentes etapas hasta consolidarse como epicentro de la metrópoli. Finalmente, se destacan las nuevas formas, estrategias y lógicas de organización de los espacios compartidos contemporáneos, que han creado intensidades y permeabilidades en planta baja más allá de los parámetros de las ciudades funcionalistas y tradicionales.



arquia / tesis 44 (ES)

Renata Priore Lima



LA AVENIDA PAULISTA
COMO CENTRO URBANO LINEAL
Espacios colectivos, *plugins*
e interfaces urbanas

Renata Priore Lima



Renata Priore Lima (São Carlos, São Paulo, Brasil, 1977) es doctora arquitecta por el Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya (DUOT, ETSAB, UPC, 2016); arquitecta urbanista por la Universidad Federal de Santa Catarina (UFSC, Brasil, 2003) y se graduó en el Máster en Teoría e Historia de la Ciudad de la Universidad de São Paulo (IAU-USP, 2007). Trabaja como arquitecta en proyectos de urbanismo y paisajismo, y ha colaborado en el diseño de plazas, parques y urbanizaciones. Desde 2005 es profesora de la Universidad Paulista (UNIP), donde imparte clases de planificación, proyecto urbano y paisajismo. Ha colaborado como docente en la asignatura «Caminar Barcelona» y en *workshops* de proyecto urbano (DUOT, ETSAB, UPC).

Es autora de diversas publicaciones y ha participado en congresos y concursos internacionales, entre ellos el International Student Urban Competition for Shanghai Railway Station Area como miembro del equipo de la UPC Team, en el que obtuvo el segundo premio *ex aequo* con el Massachusetts Institute of Technology (MIT). También ha impartido conferencias en diversas universidades y dirige trabajos de final de carrera. Actualmente investiga temas relacionados con los procesos de desarrollo urbano contemporáneo, la relación edificio-ciudad y las nuevas centralidades en São Paulo y otras metrópolis. Su tesis doctoral resultó ganadora en el Premio Europeo de Urbanismo Manuel de Solà-Morales 2019.

LA AVENIDA PAULISTA
COMO CENTRO URBANO LINEAL
Espacios colectivos, *plugins*
e interfaces urbanas

Renata Priore Lima

arquia/tesis 44 (ES)

EDICIÓN

FQ. FUNDACIÓN ARQUIA

c/ Barquillo, 6, 1º Izq. 28004 Madrid

fundacion@arquia.es

fundacion.arquia.com/ediciones/publicaciones

COORDINACIÓN EDITORIAL

Yolanda Ortega Sanz, FQ

ASESORAMIENTO LINGÜÍSTICO

Virginia Fernández Nadal, correctora de textos

DISEÑO DE LA COLECCIÓN

Folch

DISEÑO GRÁFICO Y MAQUETACIÓN

gráfica futura

FOTOMECÁNICA E IMPRESIÓN

Artes Gráficas Palermo

© de esta edición, Fundación Arquia, 2020

© de los textos, sus autores

© del material gráfico, sus autores

© Cubierta: Espacios colectivos en el tramo central de la Avenida Paulista. © Renata Priore

Impreso en España

ISBN 978-84-121748-2-3

DL M-29338-2020

IBIC AM (Arquitectura)

PATRONATO

FUNDACIÓN ARQUIA

PRESIDENTE

Javier Navarro Martínez

VICEPRESIDENTE 1º

Alberto Alonso Saezmiera

VICEPRESIDENTE 2º

José Antonio Martínez Llabrés

PATRONOS

Carlos Gómez Agustí

Fernando Díaz-Pinés Mateo

Montserrat Nogués Teixidor

María Villar San Pío

Naiara Montero Viar

Daniel Rincón de la Vega

Purificación Pujol Capilla

Javier Ventura González

DIRECTORA

Sol Candela Alcover

La editorial y el patronato de la Fundación Arquia no se hacen responsables de las opiniones, comentarios, juicios y contenidos expuestos por los autores, así como la falta de veracidad, integridad, actualización, rigor y precisión de los datos aportados.

La edición de esta publicación ha sido patrocinada por Arquia Bank.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita reproducir o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

La tesis doctoral *Plugin: interfaces urbanas en los nuevos centros lineales: el caso de la Avenida Paulista*, dirigida por Estanislau Roca Blanch, fue leída en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, ETSAB-UPC, el 19 de diciembre de 2016 ante un tribunal formado por Josep Parcerisa Bundó (ETSAB-UPC, presidente del jurado), João Pedro Teixeira de Abreu Costa (Universidade de Lisboa) y Amílcar Torrao Filho (Pontificia Universidade Católica de São Paulo); y distinguida como tesis ganadora en la 2ª convocatoria del Premio Europeo de Urbanismo Manuel de Solà Morales 2019, organizado por el Laboratorio de Urbanismo de Barcelona, LUB, ETSAB-UPC, cuyo jurado estaba formado por Marcel Smets (presidente), Matthew Carmona, Montserrat Nogués Teixidor (patrona Fundación Arquia) y José González-Cebrián (secretario).

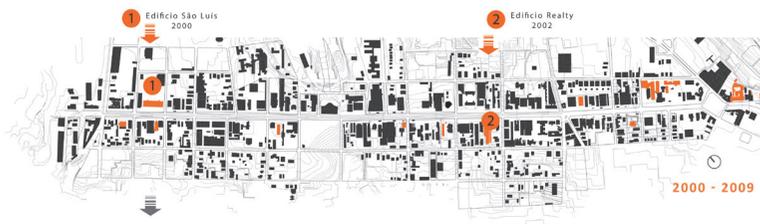
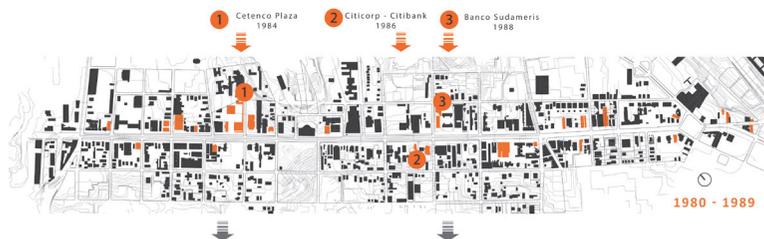
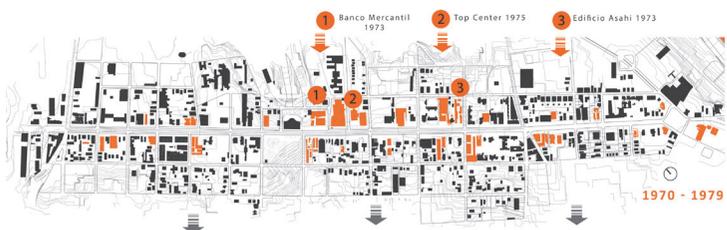
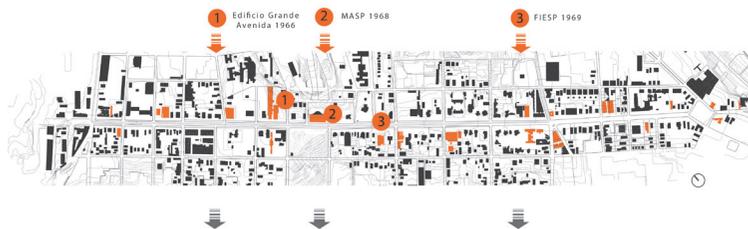
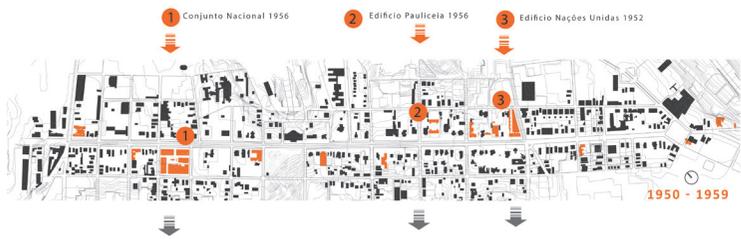
Esta edición se ha impreso en papel Gardamat Ultra 115 gr y compuesto en tipografía Graebenbach y Lyon.



La Fundación Arquia utiliza en esta publicación papel con certificado FSC® (Forest Stewardship Council®) que asegura que los materiales empleados proceden de bosques certificados FSC® bien manejados y de materiales reciclados. Con el consumo de papel FSC® promovemos la conservación de los bosques y una gestión forestal responsable.

ÍNDICE

7	PRÓLOGO
	Estanislau Roca Blanch
11	INTRODUCCIÓN
28	1. LA CONSTRUCCIÓN DE LA CULTURA URBANÍSTICA PAULISTA
58	2. EL PROYECTO URBANO DE LA AVENIDA PAULISTA
76	3. LA CIUDAD DE CRECIMIENTO ILIMITADO Y LA CONFIGURACIÓN MODERNA DE LA AVENIDA
100	4. EL DESARROLLO DE LA CENTRALIDAD LINEAL DEL EJE
134	5. LA RED DE ESPACIOS COLECTIVOS CONTEMPORÁNEOS Y SUS <i>PLUGINS</i>
177	EPÍLOGO
180	APÉNDICES
197	AGRADECIMIENTOS



PRÓLOGO

Estanislau Roca Blanch¹

Los espacios urbanos se fundamentan básicamente por sus cualidades cívicas, por su condición multifuncional y por ser ámbitos depositarios de deseos y ambiciones ciudadanas que los valoran por su oferta de encuentro, relación o transacción.

El ciudadano encuentra en el escenario de la calle su lugar por excelencia. Tiende a salir de casa y a vivir en el espacio público, aunque esta vivencia no ha sido siempre la misma a lo largo de la historia ni tampoco lo ha sido su significación colectiva.

Si en la época premoderna el espacio público refleja una identidad colectiva potente que cohesiona la sociedad, a partir del siglo XIX se desvanece y, con el nacimiento de la opinión pública y la búsqueda de consensos sociales sobre el bien común, cambia el paradigma. A lo largo del siglo XX, la esfera colectiva parece debilitarse aún más y, en este contexto, los significados que sigue vehiculando el espacio público seguramente radican en sus componentes y en la relación de los usos que en él se establecen.

Asimismo, suele considerarse como un buen espacio público aquel altamente apropiado por los ciudadanos, aunque las formas de apropiación contemporáneas pueden ser muy variadas. Por un lado, las que generan actividades sociales son de suma importancia, y se las puede fomentar a través de la planificación y el diseño del espacio público. Por otro lado, el *place-making*, o la implicación del ciudadano en la producción

y gestión del espacio público, adquiere cada vez más relevancia. Igualmente, los procesos de *festivalización* del espacio urbano (en auge en sociedades con una alta demanda de ocio cultural) suponen apropiaciones masivas del espacio público comparables a las grandes manifestaciones políticas o a las celebraciones religiosas de antaño.

Tanto los sociólogos como los antropólogos buscan discernir las especificidades de la vivencia cotidiana que ofrece el espacio público en la actualidad. Un tema central es la pasividad perceptiva y la diferencia frente al otro, acrecentadas por distintos factores en los últimos dos siglos. Con una perspectiva más optimista, el espacio público contemporáneo sigue siendo un lugar de encuentro entre extraños con estilos de vida muy dispares en la ciudad cosmopolita. La reserva, el distanciamiento y la preservación del anonimato rigen estos encuentros. El espacio público ofrece entonces un campo fértil para la subversión social y el conflicto, propios de la vida urbana, enfrentada al deseo de los poderes establecidos de planificarlo y diseñarlo para controlarlo.

Además, son múltiples las tendencias contemporáneas que se oponen a la urbanidad tradicional y a las vivencias cívicas comúnmente relacionadas con el espacio público. Así, la segregación espacial y social fomenta formas de privatización y exclusión, y cada vez adquieren más peso los espacios colectivos que, por sus características funcionales, orientan

1. Catedrático de Urbanismo de la ETSAB-DUOT, UPC.

los comportamientos aceptados (desde *hubs* de transporte hasta centros comerciales). En ocasiones, la comercialización y la tematización del espacio tienden a reducir al ciudadano a mero consumidor, y su influencia se extiende más allá de los recintos comerciales y de ocio para inundar la ciudad, fenómeno que se acrecienta con la presión turística.

Y si en la ciudad histórica la planta baja va asociada a la relación urbana establecida entre el plano horizontal de la calle o espacio público y su contacto a nivel con los edificios, esta adquirirá complejidad a partir de los nuevos formatos propios del movimiento moderno, cuando, en los casos de mayor concentración, en edificios que crecen en altura y también por exigencias técnicas y necesidad de conexión con los sistemas de transporte, ocupan diversos niveles del subsuelo. Como si esto no fuera suficiente, a veces esta concentración pide espacio en las primeras plantas y llegan a establecerse *podiums* con usos relacionados con su proximidad al espacio público. En este nuevo escenario, aparecen los *plugins* y las interfaces como elementos determinantes que conectan los edificios a la ciudad en una diversidad de situaciones que enriquecen la especialidad de la vía, más allá de sus límites convencionales. Esta tendencia de la ciudad contemporánea al desdoblamiento en diversos niveles superpuestos y relacionados entre sí es clave para entender cómo la relación histórica del espacio público en un solo plano geométrico ha dado paso a nuevos paradigmas.

Por otra parte, si la condición urbana de un centro históricamente estaba asociada a un formato nuclear, la centralidad contemporánea supone siempre y cada vez más una geometría variable, según aduce Nuno Portas en «As políticas de reforço das centralidades» (2001), entre otros motivos por la diversidad y los nuevos alcances de las redes de transporte y de las tecnologías de la comunicación, que ramifican y multiplican las condiciones sociales, físicas y virtuales. Así, observamos en la ciudad otros tipos de centros, entre ellos, los lineales, que es el caso de la Avenida Paulista, profusamente estudiada por la profesora Renata Priore Lima, que nos presenta sus resultados en esta publicación.

Renata Priore recoge una miscelánea de situaciones distintas y de buenos ejemplos de conexión y relación entre los edificios y la emblemática avenida. Nos la presenta activa las veinticuatro horas del día, como uno de los pocos lugares de la ciudad donde la urbanidad se desarrolla de forma ininterrumpida, como un eje viario o centro lineal sede de un importante centro financiero, un polo cultural y artístico, un nodo urbano metropolitano y un escaparate de personas e ideas. Pero también como eje articulador de la vida urbana de una gran metrópoli que cuenta con una red de espacios colectivos ramificada y diversificada en la que la avenida extiende la actividad a través de las plantas bajas de los edificios, para dar continuidad y contigüidad al espacio y crear matrices o redes urbanas complejas.

En muchos de los edificios de la avenida, se ponen de manifiesto porosidades o capilaridades urbanas. Parafraseando a Manuel de Solà-Morales, interesa en especial su urbanidad material, pues la urbanidad no se encuentra solo en la actividad económica y social, sino que también está en la materia de la arquitectura. Es decir, la arquitectura, por su materia, es urbana. La urbanidad puede estar en la materia del suelo, en las paredes de los edificios, en la luz y en el color. A veces existe urbanidad implícita tanto si el espacio está lleno de gente como vacío.

Para concluir, quiero manifestar mi orgullo y satisfacción por haber dirigido la tesis doctoral de Renata Priore Lima, Premio Europeo Manuel de Solà-Morales de urbanismo. Se trata de una importante aportación a nuestra área de

conocimiento y tiene su condición seminal en el Máster de Investigación en Urbanismo del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), y más concretamente en la asignatura «El Espacio público: vivencias, proyectos y políticas» que impartí durante años junto al profesor Miquel Martí Casanovas y posteriormente también con los profesores Carles Crosas y Julián Galindo, cuya aportación a la tesis de Renata es de agradecer. Asimismo, resaltar la importancia del seminario que semana tras semana celebrábamos con Renata y sus compañeros Inés Aquilué, Pedro Bento, Víctor Bertrán y Manuel Julià, a quienes también cabe reconocer su aportación crítica a este premiado trabajo de investigación.

INTRODUCCIÓN

Renata Priore

Apropiación colectiva de la acera de la Avenida Paulista.

Los modos de vida contemporáneos han experimentado una verdadera revolución en las últimas décadas. Los cambios en curso afectan a las estructuras espaciales y han ocurrido al compás de los desarrollos económicos, de los avances tecnológicos, de la evolución en los modos de desplazamiento, de la aceleración y yuxtaposición de las actividades cotidianas. Las personas ya no se encuentran en un único lugar, sino que lo hacen en distintos planos, sean materiales o virtuales.

La ciudad contemporánea expresa estas transformaciones y está compuesta por espacios de naturalezas contrastantes: interiores y exteriores, abiertos y cerrados, públicos y privados. Existen también los lugares de límites poco precisos, pero que se establecen como interfaz entre la dimensión arquitectónica del espacio urbano y la dimensión urbana de la arquitectura: los espacios colectivos. Estos componen el ambiente compartido de la ciudad y son esenciales para el desarrollo de la vida urbana.

Otro fenómeno que se distingue en la ciudad actual comprende los centros lineales. Estos suelen aparecer asociados a las infraestructuras de transporte y presentan gran capacidad de dar sentido a las dinámicas urbanas. En Brasil, el más emblemático de estos centros está ubicado en la ciudad de São Paulo, a lo largo de la avenida Paulista.

Activa las veinticuatro horas del día, esta arteria impresiona por su intensidad y complejidad y por ser un lugar donde la urbanidad se desarrolla de forma ininterrumpida. Además, concentra muchas trazas representativas de la cultura urbanística de São Paulo, que se manifiesta en espacios simbólicos, en edificios icónicos y en los flujos financieros.

São Paulo es una ciudad organizada por grandes avenidas que ocupan un territorio de topografía accidentada, recortado por muchos manantiales y torrentes. En su paisaje, destaca una colina alargada que divide las aguas de los dos grandes ríos que drenan su territorio. En la cresta, se ubica la avenida Paulista, en el sitio más preeminente del área urbanizada.

Este bulevar nació de una urbanización lineal en las afueras de la ciudad a finales del siglo XIX. Desde el principio, destacó por la singularidad y la buena calidad de los espacios, y atrajo miradas y esfuerzos de diferentes esferas. En el transcurso de la historia, ha atravesado por cambios formales y funcionales resultantes de un conjunto de planes y proyectos realizados en escalas variadas que la han adaptado a la evolución urbana, mientras se transformaba de una calle residencial de alto *standing* a un centro principal de la metrópoli.

La arquitectura actual de la vía es compleja y diversificada. Hay edificios proyectados por arquitectos modernos, como Lina Bo Bardi, Rino Levi e incluso David Libeskind o Paulo Mendes da Rocha, y contemporáneos como Roberto Loeb, Andrade & Morettin o Ruy Ohtake, que contrastan y conviven con palacetes eclécticos construidos a lo largo de más de cien años. Además de estos edificios diseñados a razón de diferentes ordenanzas sobre una trama ortogonal, la avenida cuenta con un conjunto expresivo de espacios colectivos. Estos se enlazan y se complementan con los edificios y con los espacios públicos para conformar una red a escala del peatón que potencia y activa su urbanidad.

En este contexto, hay elementos constructivos que fortalecen los vínculos espaciales y sociales, y confieren identidad a los espacios compartidos. Rampas, escaleras, voladizos, retranqueos, entre otras piezas, se diferencian por la capacidad de vincular los edificios a la ciudad, enriquecer la espacialidad de la calle y crear situaciones variadas e inesperadas que posibilitan contactos y recorridos más allá de los límites convencionales.

Urbanidad material

Cuando se implanta un edificio en el espacio urbano, la arquitectura define un ambiente no construido al ofrecerle su perímetro y su forma, sin los cuales los lugares son menos comprensibles y de difícil apropiación. Entre estas dos esferas, existe una dialéctica formal y compositiva que hace del edificio parte de la ciudad y de la ciudad parte de la arquitectura.

La ciudad tiene una dimensión material evidente que presupone una geometría definida por intersección y vértice, que establece acuerdos y contrastes entre edificios y personas, actividades y movimiento. Según Solà-Morales (2004), el ángulo es la geometría elemental de la urbanidad entendida como el conjunto de relaciones y contactos que acontecen en el plano material y social de la ciudad y aproximan a las personas a los elementos construidos. A esto Solà-Morales lo denominó «urbanidad material».¹

Para Francis D.K. Ching (2010) los edificios articulan el volumen espacial envolvente y generan un campo de influencia que reivindican como propio, mientras que para José María R.G. Lamas (2000) son el principal aparato definidor de la forma urbana. Según Aldo Rossi (1966), el volumen edificado y su entorno son complementarios, pues la arquitectura se identifica con la ciudad y no puede afirmarse sin ella.

Jan Gehl (1971) afirma que los lugares en los cuales los espacios interiores se integran con zonas exteriores utilizables son los que ofrecen los espacios públicos que mejor funcionan. En estos casos, los edificios dejan de ser simples construcciones para convertirse en arquitectura. De acuerdo con Aldo van Eyck,² esta complementariedad constituye un «fenómeno gemelo» o *twinphenomena* que ajusta el equilibrio entre opuestos. En los lugares donde estas relaciones se encuentran en sintonía, como en la plaza San Marcos de Venecia, el Museo de Arte de São Paulo de Lina Bo Bardi, o el Centro Cívico de Seinäjoki de Alvar Aalto, esta armonía se traduce en urbanidad.

Según Colin Buchanan (1963), el proceso proyectual de la ciudad no se limita al diseño de los edificios o de las calles individualmente, sino de ambas cosas a la vez, dentro de un solo y único planteamiento que se reflejará en la buena calidad de los lugares y de las relaciones que son capaces de generar. En este conjunto, el plano del suelo se presenta como protagonista dentro de la organización del espacio, motivo por el cual su concepción demanda una enorme atención.

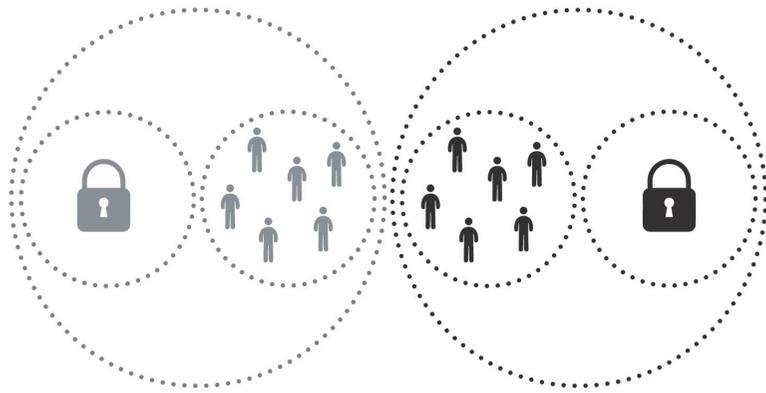
De hecho, los espacios que se crean en los bajos y entre los edificios son urbanísticamente muy potentes.³ Al final, es a ras de suelo donde se vive la ciudad.⁴ Allí, las diferentes esferas se encuentran y provocan tensión o equilibrio. Para explicar esta interfaz, es posible comparar las plantas bajas con las placas base de un ordenador; a través de una plataforma única se distribuyen las demás piezas del sistema. Pero no es solo alrededor de los edificios donde se construye la urbanidad, sino también debajo, arriba, dentro o en las piezas de articulación entre los distintos niveles llamadas *plugins*.

1. Manuel de Solà-Morales: *De cosas urbanas*.

2. Georges Teyssot: «Aldo Van Eyck and the Rise of an Ethnographic Paradigm in the 1960s».

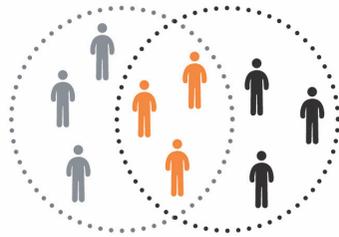
3. Manuel de Solà-Morales: «Espacios públicos y espacios colectivos: un nuevo reto, urbanizar lo privado».

4. Michel de Certeau: *La invención de lo cotidiano*.



espacio público

espacio privado



espacio colectivo



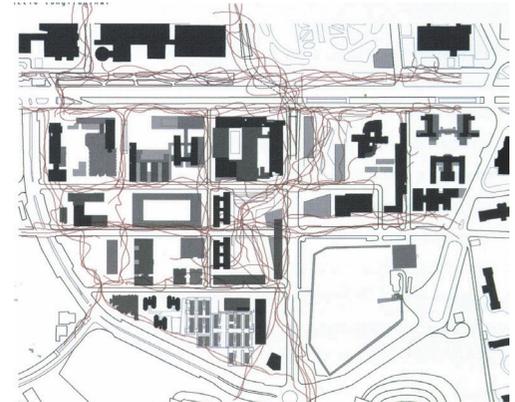
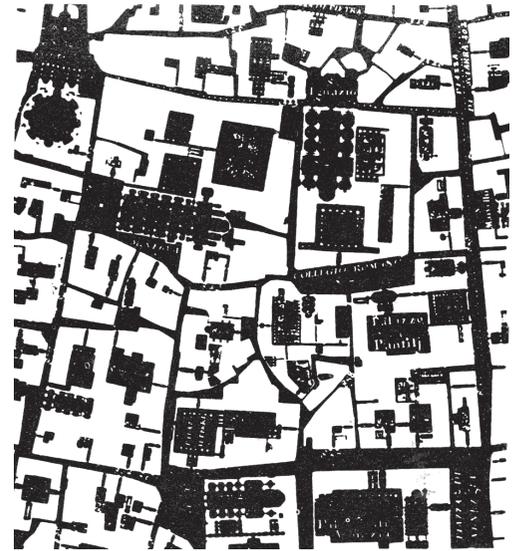
plugin

Diagrama conceptual espacios públicos, privados y colectivos.

Giambattista Nolli.
Representación gráfica del espacio colectivo de Roma, 1748.

Estanislau Roca Blanch. Campus de la Diagonal. Representación del espacio colectivo.

Manuel de Solà-Morales.
Casernes de Sant Andreu.
Urbanidad capilar en los espacios colectivos.



Espacio colectivo

El concepto de espacio colectivo es relativamente nuevo y aborda las cuestiones de la naturaleza de los espacios urbanos que están más allá de la dicotomía público-privado. Estos son los lugares de uso compartido de la ciudad, que permiten el acceso público. Se organizan como microestructuras que vinculan espacios públicos y privados de uso colectivo, y conforman escenarios de comunicación e intercambio.

Los espacios colectivos pueden caracterizarse por la hibridación, la convivencia, la expresión artística y la arquitectura. En muchos casos, soportan las redes de movilidad, los flujos económicos y de mercancías, además de articular actividades y esferas distintas. Por otra parte, pueden aportar cohesión al interferir positivamente en la relación edificio-ciudad.

Los espacios colectivos están muy presentes en la ciudad contemporánea y tienden a multiplicarse en lugares dinámicos y a conformar conjuntos de gran interés urbanístico. La discusión a su respecto aparece en la literatura de diferentes maneras desde hace tiempo. En el plano de Roma que Giambattista Nolli diseñó en 1748, los representó como los lugares accesibles a la gente. En el proyecto de redefinición de un campus universitario en Barcelona,⁵ se los destacó mediante líneas que demuestran el movimiento de las personas a través de ellos. Otra representación semejante aparece en el estudio urbanístico de Solà-Morales sobre la urbanidad capilar en la ciudad de Sant Andreu.

En cuanto a la nomenclatura, los espacios colectivos pueden recibir denominaciones diferentes: «espacios entre los edificios» (Gehl, 1971), «áreas peatonales» (Klaus Uhlig, 1979), «espacios exteriores» (Ashihara, 1982), «espacios semipúblicos y semiprivados» (Ashihara, 1982; Hertzberger, 1991), «espacios *in-between*» (Hertzberger, 1991), «espacios abiertos» (Secchi, 1993), «espacios intersticiales» (Busquets, 2006), «espacios híbridos» (Rossini, 2014), entre otros.

El ágora, epicentro de la vida social de la *polis*, fue un tipo de espacio colectivo propio de las ciudades griegas que se caracterizaba por su composición híbrida. En su organización, coexistían actividades de interés público, como las administrativas, religiosas, sociales y políticas, mezcladas con funciones de mercado y otras actividades privadas. Tiempo después, en la ciudad romana, un cambio significativo modificó esta condición. Junto con el nacimiento del derecho, surgió la noción de propiedad, en la que el espacio público y el privado pasaron a tener límites claros y segregados. El foro romano asumió las funciones sociales, políticas, administrativas y religiosas, mientras que los mercados se colocaron en espacios cerrados, aislados de otros usos. Ello empobreció la diversidad y la espontaneidad del ágora.

El origen etimológico de la palabra *colectivo* es una variante del vocablo *collectio*, de origen latino, que quiere decir «reunión», y es el nombre de acción del verbo *colligere*, que también significa «recoger», «reunir», «agrupar» y «resumir». Su sentido, por tanto, está cuñado a partir de diferentes formas de uso compartido del espacio. Por otra parte, la palabra *público*, que también procede del latín, denota *algo que pertenece a los ciudadanos*, con un sentido de propiedad. Esta es la idea que hasta hoy predomina en la organización de las ciudades occidentales y que en cierta manera dificulta la definición de espacios híbridos.

De todos modos, el sentido contemporáneo de *público* es diferente del que tenía en la Antigüedad, y existen interpretaciones distintas que incluso llegan a ser ambiguas. Tal como sostiene Richard Sennett (1990), la cultura moderna es víctima de una división entre el interior y el exterior que refleja la separación entre la experiencia subjetiva y la experiencia del mundo, entre el yo y la ciudad.

5. Estanislau Roca Blanch: *Campus de la Diagonal. Un projecte urbà: praxis docent i professional*.

Esta separación surge del conflicto resultante del amurallamiento de las diferencias, o sea, de la reacción de las personas de aislarse de sus semejantes, de apartarse de los espacios públicos por miedo de que los contactos puedan ser más amenazadores que estimulantes. A este fenómeno, Jordi Borja (1998) lo llama agorafobia y, entre otros efectos colaterales, resulta en la formación de espacios cada vez más aislados y desarticulados.

Hay autores que tratan los espacios públicos como espacios de propiedad pública, como Philippe Panerai (2006), y otros que los clasifican según su uso público, independientemente de la propiedad, como Borja y Zaida Muxí (2003). Por ello, hablar de espacios públicos o colectivos sin calificarlos puede generar equívoco, ya que uso y propiedad son cosas distintas. Existen instituciones públicas de acceso restrictivo y, en contraste, áreas privadas de acceso público.

Para tratar esa cuestión, Mauricio Cerasi (1990) definió el concepto de espacio colectivo como el conjunto de espacios de uso compartido donde se realiza la experiencia colectiva. Dos años después, Manuel de Solà-Morales escribió el artículo «Espacio público y espacios colectivos», que fue un divisor de aguas en la discusión. Según él, el espacio colectivo limitado a la propiedad administrativa incluye, cada vez más, espacios que no son ni públicos ni privados, sino ambas cosas a la vez: «Espacios públicos absorbidos por usos particulares o espacios privados que adquieren una utilización colectiva».⁶

Más tarde, el tema adquirió transcendencia en el Fórum Universal de las Culturas celebrado en Barcelona en 2004. La sesión «Espacio urbano colectivo», que contó con la presencia de Jean-Louis Cohen, Manuel de Solà-Morales, François Ascher y François Barré, entre otros, concluyó que actualmente los espacios urbanos van adquiriendo otras

formas y funciones, que pasan por admitir nuevas clasificaciones. Además, indicaron que los espacios colectivos son potentes lugares de intercambio pues acogen tanto las interacciones institucionalizadas como las relaciones libres de los ciudadanos.

Al respecto, François Barré (2004) planteó que, en la actualidad, los individuos son plurales, pertenecen a distintos espacios reales y virtuales y se mueven por ellos, de manera que la dicotomía privado-público, individual-colectivo, interior-exterior ha quedado desplazada del debate urbanístico. Son ejemplos interesantes de espacios colectivos el atrio-solar de la Facultad de Física de la Universitat de Barcelona (1997-2004) de Joan Pascual-Ramón Ausió arquitectos, el Mercat dels Encants en Barcelona (2013) de b720 Fermín Vázquez arquitectos y la Livraria Cultura en la avenida Paulista (2012) de Studio MK27.

Criterios CIVITAS

Los espacios colectivos suelen presentar características comunes: **Continuidad, Intensidad, Versatilidad, Identidad, Transversalidad, Accesibilidad y Seguridad**, que componen el acrónimo CIVITAS cuando se junta la primera letra de cada palabra en este orden. *Civitas* es originalmente una palabra latina utilizada para referirse a la ciudad y a los ciudadanos, que aquí permite explicar los espacios colectivos.

La *Continuidad* es una condición esencial de los espacios compartidos y tiene que ver con la forma como estos se enlazan con su entorno o con el modo en que se establece la libertad de los flujos peatonales que se desarrollan a través de ellos. Provoca efectos opuestos a los de las discontinuidades generadas por las barreras que forman las infraestructuras y urbanizaciones cerradas, o los edificios «autistas» que impiden la secuencia espacial de las actividades urbanas.

6. Manuel de Solà-Morales: «Espacios públicos y espacios colectivos: un nuevo reto, urbanizar lo privado», págs. 4-5.

La *Intensidad* se relaciona con la capacidad de los lugares de atraer personas y de conformarse como espacios centrípetos que fomentan las posibilidades de relaciones sociales por la fuerza de cohesión de grupos y comportamientos. También se vincula a su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural. La mezcla de actividades está implícita en el concepto de intensidad y es vital en el funcionamiento de los espacios colectivos.

La *Versatilidad* de los espacios colectivos depende de su capacidad de adaptación a usos y usuarios variados y de las posibilidades de apropiaciones espontáneas, lo que denota flexibilidad. Este atributo puede contribuir a construir bases sólidas para la vida social porque garantiza que se generen encuentros y expresiones artísticas casuales que no se producirían en ambientes cerrados. Los edificios de uso mixto, por ejemplo, tienden a ser versátiles cuando sacan partido de su gran cantidad de usuarios para incorporar espacios polivalentes.

Otra característica de los espacios colectivos es la *Identidad*. Se puede definir como el conjunto de rasgos propios de un individuo o de una colectividad que lo diferencian de los demás. Los espacios de identidad aportan significado simbólico y representan los lugares con los cuales las personas se identifican. Cuando se trata de los espacios de uso público, *Identidad* significa, según Kevin Lynch (1985), el grado en que una persona puede reconocer o recordar un sitio como diferente a otros lugares, es decir, por su carácter propio o excepcional, o al menos particular.

La *Transversalidad* puede entenderse como la permeabilidad en las tres dimensiones espaciales y representa las posibilidades de recorridos e interrelaciones que se forman entre los distintos niveles. Esta cualidad de transitar de una esfera a la otra está amenazada por la agorafobia, que cierra los espacios; pero, cuando está bien desarrollada, se traduce en



dilataciones que amplían la libertad personal en los recorridos y hacen más atractivo el espacio urbano.

Otra condición para que los espacios puedan utilizarse colectivamente es la *Accesibilidad*. Según Lynch (1980), sin la facilidad de entrar, salir o moverse internamente, de recibir y transmitir información o exigencias, el espacio no tiene valor. En la ciudad contemporánea, la *Accesibilidad* está relacionada con el factor de centralidad.

Por último, la *seguridad* es la característica que afianza la tranquilidad ciudadana frente a un conjunto de posibles molestias y peligros. Entre las amenazas que desmotivan a las personas a permanecer en ciertos lugares, se encuentran las derivadas de la circulación de los vehículos y de comportamientos antisociales o criminales. La seguridad frente a la circulación rodada se vincula con la anchura de las aceras y de otros elementos de separación y protección del tráfico. La seguridad social se relaciona con la capacidad del lugar de garantizar la presencia humana mediante el incremento de la autovigilancia social. Tiendas, bares y restaurantes generan diversidad y aumentan la seguridad en las aceras, pues incrementan el control social del espacio urbano, tal como observó Jacobs (1961). Al atraer a las personas, estas se vuelven un factor más para cautivar otras. Tal como afirma Gehl (1971), en la ciudad, $1 + 1 = 3$, por lo menos.

Atributos de los espacios colectivos que componen el acrónimo CIVITAS.

Estos atributos, que componen el acrónimo CIVITAS, además de facilitar la comprensión y el análisis de los espacios colectivos, se pueden utilizar en su reflexión proyectual.

Conformación en red

Los espacios colectivos suelen estar organizados en red y se potencian cuando están unidos unos a otros. Se pueden entender las redes como un conjunto de puntos de concentración de actividades (nodos) interconectados por caminos (conectores). En esta organización, un nodo se forma cuando una curva o filamento del sistema se intercepta con otro. Asimismo, se distinguen por poseer algún tipo de jerarquía que permite que estos conjuntos se autoorganicen, y normalmente se desarrollan más en las áreas centrales.

Las redes de espacios colectivos asumen formas variadas: lineal, radial, de estrella, de espina de pez, ortogonal, de anillo, de árbol, etc. Estas tramas pueden ser continuas o discontinuas, o bien estar organizadas por un conjunto de microrredes que forman composiciones mixtas, según el tamaño de la urbanización o su ubicación en la ciudad. Además, suelen ser flexibles, altamente mutables, y se transforman cuando se ensancha una acera, se crea un parque o se conecta un nuevo edificio.

Las organizaciones en red han sido objeto de estudio de diferentes autores que han investigado los impactos en las relaciones sociales y de los modos de vida en la transformación del espacio. A la sociedad actual, Manuel Castells (1997) la llama «sociedad red» por ser propia de la era de la información, que atraviesa la revolución tecnológica, basada en la digitalización de datos, la comunicación a distancia y la ingeniería genética. En esta misma línea, François Ascher (2010) plantea que la sociedad contemporánea, o «sociedad del hipertexto», está

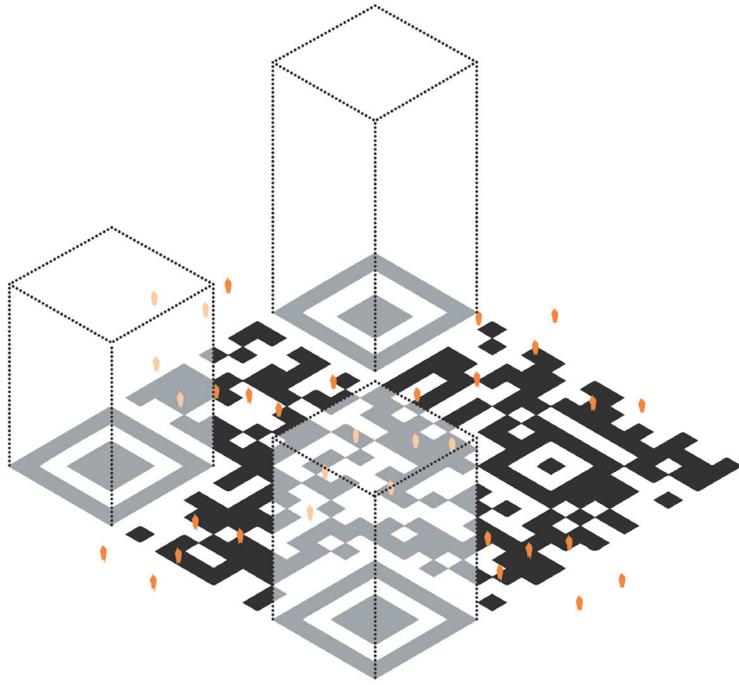
estructurada y funciona como una red, de tal forma que estar conectado ya no es opcional, sino que se ha convertido en una necesidad. Por ello, los vínculos sociales se han multiplicado extraordinariamente y, a pesar de ser más débiles, son cada vez más numerosos y flexibles.

De hecho, la tecnología está modificando la manera de relacionarse de las personas. Según Martijn de Waal (2014), que estudia cómo los nuevos medios interfieren en el ambiente urbano, cuando se *bloguea* o *tuitea*, se busca informaciones acerca del entorno en el *smartphone* o se envía mensajes de texto por Whatsapp o SMS a alguien que no está físicamente presente, esa persona se incorpora a la red de espacios de uso público y no público, que es parcialmente física y parcialmente virtual. Con ello, se amplía la cantidad de conexiones entre las personas y aumentan las posibilidades de encuentros e interacciones, las cuales tienden a ser más intensas en espacios físicos donde hay un gran número de personas en línea.

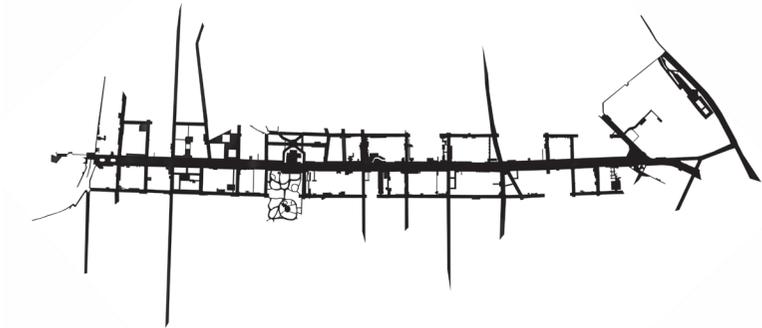
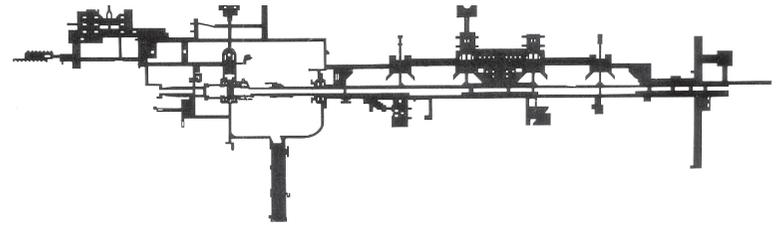
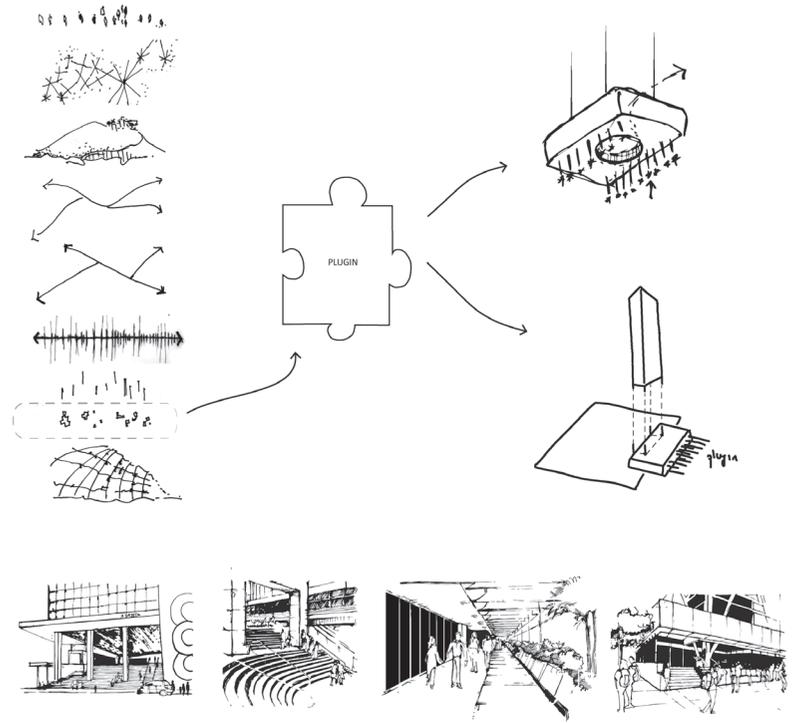
Este debate abre el camino para nuevas interpretaciones. Las redes de espacios colectivos se pueden comparar, por ejemplo, al ADN, o código genético de la ciudad, que funciona como su documento de identidad.⁷ Una vez decodificados, es posible usarlos en tejidos urbanos disfuncionales para regenerarlos, tal como las células madre se emplean para recuperar tejidos del cuerpo humano.

Otra metáfora posible es pensar que las redes de espacios colectivos son como los códigos QR (*quick response code*), que, dentro del lenguaje informático, son un tipo de código cuya lectura óptica permite el acceso instantáneo a los datos de una plataforma específica. Estos son formal y funcionalmente parecidos, ya que la lectura de los espacios colectivos permite adentrarse en lugares poco evidentes y hasta ocultos de una ciudad y su comprensión puede explicar aspectos relevantes de su cultura urbanística.

7. Edmund N. Bacon: *Design of Cities*.



Código QR como metáfora de la estructura de los espacios colectivos.



Plugins urbanos.
Red de espacios colectivos en Filadelfia.
Red de espacios colectivos de la Avenida Paulista, 2016.

Plugins

La forma de las redes de espacios colectivos está condicionada por el contorno de los edificios, pero también por su emplazamiento, la proporción entre los espacios construidos y los espacios libres, el diseño de los accesos, la escala y la organización de los ambientes de permanencia, las visuales disponibles, las actividades en planta baja y el diseño de los *plugins*.

En informática, la palabra *plugin* se utiliza para designar un complemento de un programa que permite que aplicaciones secundarias colaboren con la principal, al extender sus funciones. Otro sentido del término fue adoptado por el grupo de arquitectos de origen inglés Archigram, que desarrolló el proyecto *Plugin City*, o Ciudad Interconectada, combinando hipertecnología con nomadismo y realidad con ficción científica. En esta propuesta, la forma urbana se parece a la de un ordenador y se organiza según un esquema en el que los *softwares* están representados por edificios muebles e intercambiables. Estos se conectan a los *hardwares*, que serían los elementos fijos de la ciudad.

Sin embargo, el concepto de *plugin* desarrollado en esta publicación es diferente del utilizado por el grupo Archigram. Aquí *plugin* se utiliza en el sentido de enchufe y se refiere a las piezas que permiten que el edificio se integre al espacio urbano, así como un ordenador se conecta a una fuente de energía, creando adherencia y puntos de tensión.

Los *plugins* son elementos arquitectónicos que dan forma a los espacios de transición, entre el interior y el exterior, entre lo público y lo privado. Son piezas de un puzle que se establecen como interfaces entre los distintos niveles de urbanidad, con formas muy variables, según la capacidad creativa de los arquitectos. Por ejemplo, pueden materializarse como forjados, pilares y vigas, así como rampas, escaleras, marquesinas, mesas y bancos.

Ejes territoriales como soporte de las centralidades lineales

Otro tema en discusión que se refleja en el funcionamiento de la ciudad actual es el de los ejes urbanos o estructuras geométricas tensionadas desde los dos extremos que conectan o relacionan dos puntos y poseen una gran capacidad centrípeta. Son líneas maestras de crecimiento ilimitado que indican organización y dirección y que destacan de lo genérico de la trama básica. Suelen ser esquemas viarios de fuerte identidad, donde la unidad formal de la ciudad aparece no como forma global o diseño homogéneo, sino como secuencias de secciones encadenadas, estableciendo relaciones de contigüidad entre partes heterogéneas.⁸ Por sus particularidades, presentan grandes posibilidades de convertirse en un lugar central.⁹

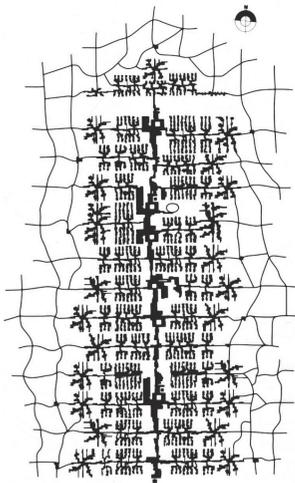
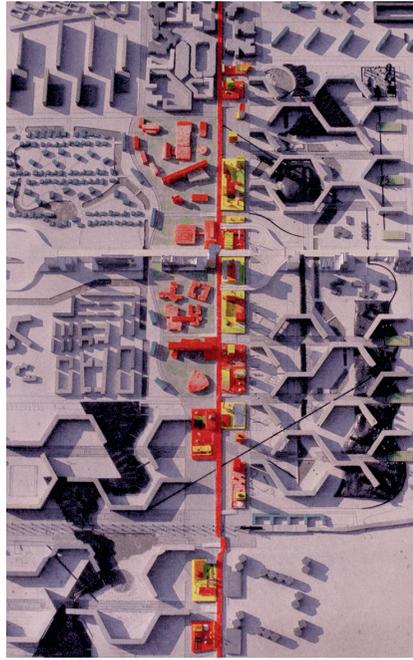
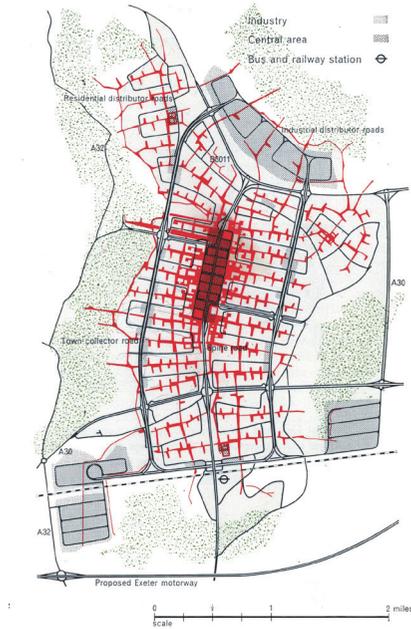
En el contexto territorial, constituyen canales de movimiento que se forman a partir del enlace de sendas y calles que, dentro de un sistema único de largo alcance, recorren el área urbana y rural, aproximándolas y posibilitando su ocupación. Su notable presencia, su buena comunicación, alta disponibilidad de infraestructura y fuerza de atracción hacen que nadie ni ningún objeto arquitectónico colocado en el margen de estas líneas pueda ser indiferente. Así, suelen atraer equipamientos importantes, actividades cotidianas y personas de orígenes diversos. Cohesionan y absorben los grandes flujos, enlazan y vertebran los tejidos, el parcelario, las fachadas, los barrios, los sistemas de movilidad, las redes de servicios, las edificaciones construidas en épocas distintas, los espacios públicos y otros espacios colectivos.

Se los puede ver como un corte anatómico que descubre la organización interna del tejido, y su presencia no solo enriquece la forma global de la ciudad, sino que resume una forma específica

8. Manuel de Solà-Morales: *De cosas urbanas*.

9. Rosa Barba Casanovas: «Los ejes en el proyecto de la ciudad».

10. Edmund N. Bacon: *Design of Cities*.



Colin Buchanan. Estructura lineal del proyecto de Hook New Town, 1963.

Klaus Uhlig. Viápolis.

Rem Koolhaas. Bijlmer Strip, proyecto, 1986.

11. Kevin Lynch y otros: *The View from the Road*.

de comprensión de la totalidad, a semejanza a la estructura de una hoja, o de la anatomía humana, claramente definida por un eje que organiza la constitución corporal simétrica por fuera y asimétrica en su interior.

También tienen una gran capacidad de organización funcional al articular movimientos simultáneos, como ilustra el diagrama desarrollado por Paul Klee, en el que las líneas centrales son comparadas según la característica de los elementos ubicados en sus bordes. En uno, compuesto por elementos muy variados, hay más libertad formal que en el otro, donde las piezas articuladas se parecen entre sí. Sin embargo, en ninguno de los dos se pierde la unidad formal garantizada por el potente efecto cohesionador del eje.¹⁰

Su simplicidad formal facilita su legibilidad y comprensión a los usuarios, lo que le confiere sentido.¹¹ Suelen destacarse como lugares de encuentro y por estar definidos por elementos simbólicos. Probablemente por este motivo, las avenidas que integran los ejes territoriales se utilizan como centros de grandes manifestaciones públicas.

Las oportunidades proyectuales ofrecidas por los ejes urbanos han desafiado a arquitectos y urbanistas, que han expresado sus reflexiones en un gran número de proyectos a lo largo de la historia, desde las diagonales de la Roma de Sixto V y los bulevares de Haussmann hasta el eje Monumental de Brasilia. La estructura lineal también orientó el diseño de proyectos paradigmáticos como el de Ostia Antica, en Italia; la primera *new town*, en Edimburgo; el *mall* de Washington y las avenidas Diagonal, Paralelo, Meridiana y Gran Vía del Plan Cerdà en Barcelona. También fue la base de los modelos de ciudades lineales, tales como las de Arturo Soria y Mata (1882), Miliutin (1930) y Le Corbusier (1947), y del proyecto de la Avenida Paulista.

El Market East en Filadelfia de Edmund Bacon (1952), el Hauptstadt de Berlín de Alison y Peter Smithson (1957), la ciudad de Hook de Buchanan (1963), la Viápolis de Uhlig (1979), el Bijlmer Strip de Rem Koolhaas (1986) son otros ejemplos de proyectos que utilizan ejes en su organización espacial y que se asocian a áreas de centralidad. Tal como sostiene Miguel Mayorga (2013), un gran reto para el urbanismo de hoy consiste en volver a hacer ejes para volver a hacer centros.

Centralidad urbana contemporánea y organización lineal

«Centralidad contemporánea» es una expresión elástica interpretada de maneras distintas en la literatura urbanística. Así como las ciudades, los centros son ordenaciones que se transforman cotidianamente al asumir formas y significados múltiples. Por definición, *centralidad* es algo que está en el centro; sin embargo, en el ámbito urbano, expresa las buenas ubicaciones y se refiere a la «capacidad de un lugar de ser centro».¹²

Los centros son lugares de gran personalidad y pueden ser potentes condensadores de urbanidad al reunir actividades y personas, promover intercambio y confluencia social. Según Serra (1996), los centros son lugares de permanencia y de memoria de valores simbólicos que pertenecen al conjunto de la ciudad. Se caracterizan por la superposición y la coexistencia de actividades variadas: comercio, servicios, instituciones, equipamientos culturales, de ocio y empresas TIC, entre otras, y se distinguen, según Portas (2001), por la cohesión de los usos dominantes y por la diferencia de las formas construidas, que expresan la singularidad y el contraste con el resto.

La morfología de los centros comprende distintas ordenaciones y la intersección de diversas escalas: la pequeña, más humana, y la grande o monumental,

que los relaciona con el resto de la ciudad.¹³ En la actualidad, las centralidades se han ido construyendo en prácticamente cualquier lugar del territorio y, a pesar de ser cada vez más dispersas y especializadas, no han dejado de concentrarse, multiplicarse y diversificarse. Y aunque la palabra *centro* remita al formato nuclear, «la centralidad supone siempre y cada vez más una geometría variable».¹⁴ Ello se observa en la ciudad actual, donde surgen otras formas, como la centralidad lineal.

La centralidad lineal es un tipo de concentración reconocible que se desarrolla a lo largo de calles o grandes ejes. Está organizada por una sucesión de puntos encadenados que definen el trazado de los caminos formados por el movimiento secuencial de los puntos. En la composición artística, tal como explica Kandinsky (1926), la línea representa el movimiento del punto que ha roto su reposo absoluto y ha pasado del estado estático al dinámico. Las imágenes nocturnas de satélite de la provincia de São Paulo muestran estructuras alargadas iluminadas formadas por puntos (urbanizaciones), agrupados a lo largo de las carreteras que conforman líneas estructurantes.

Para Mayorga (2013), es imposible hablar de lugares de centralidad sin hablar de redes y espacios de infraestructuras, dado que el proceso de urbanización pasa por estas redes, produciendo nuevos espacios y sistemas de centros. En São Paulo, tal como explica Campos Filho (2003), la conformación de centralidades barriales a lo largo del recorrido de los autobuses es muy evidente en tejidos sin restricciones de uso.

En los centros lineales, los valores del suelo suelen ser más altos. Los flujos de personas, mercancías, capital, etc., condicionan y están condicionados por una arquitectura permeable que tiende a ser diáfana, mientras los edificios se inclinan a la alta densidad.

12. François Ascher: *Los nuevos principios del urbanismo*, pág. 63.

13. Enric Serra, Joaquim Español y Marius Quintana: *El centre reinventat*.

14. Nuno Portas: «As políticas de reforço das centralidades», pág. 122



Generan capilaridades en los bordes, aumentan las actividades y contribuyen a crear una red diversificada a la cota cero, que llega a alcanzar las plantas inferiores y superiores de la construcción, y así amplían la permeabilidad peatonal.

Algunos de estos centros se diferencian de las demás centralidades lineales, como calles comerciales y centros especializados, por sus proporciones y jerarquía espacial, mientras atraen actividades propias de los centros tradicionales y llegan a convertirse en el centro principal. Este es el caso de la Avenida Paulista. Así como los Campos Elíseos de París, la Quinta Avenida en Nueva York y el Paseo del Prado en Madrid.

Estos casos se caracterizan por reunir: uso del suelo mixto, gran concentración de oficinas, centros comerciales, vivienda, áreas verdes e instituciones a escala de ciudad o metrópoli; oferta de buenas condiciones de acceso y transporte por comportar rutas de diferentes modales, incluidas las rutas de bici y del transporte de masas; elevada densidad edificada; alto flujo de peatones, de mercancía y del capital financiero y presencia de edificios distribuidos en una organización lineal con una arquitectura permeable y bien integrada al entorno.

Estas centralidades suelen estar presentes en la mayoría de las ciudades y pueden ser estudiadas según los siguientes aspectos: dinámicas sociales y herencias

culturales; uso del suelo; características físicas del territorio; flujos; infraestructuras; arquitectura de los edificios, y arquitectura de los espacios colectivos. Los análisis cruzados de estos factores son capaces de revelar las lógicas de organización de los ambientes compartidos y se utilizaron en el estudio de la Avenida Paulista que resultó en esta publicación, dividida en cinco partes principales.

El capítulo inicial reflexiona acerca de la construcción de la cultura urbanística en São Paulo, con énfasis en la contribución de la cultura portuguesa y la influencia en este proceso de las nuevas teorías surgidas en el inicio de la República. El segundo capítulo explica el proyecto de la Avenida Paulista y las características de su primera ocupación, cuyo modelo significó una importante ruptura con la ciudad preexistente. El tercero abarca el proceso de expansión de São Paulo y su crecimiento vertical, y analiza la influencia del movimiento moderno en la transformación del eje, coincidiendo con la conformación de la metrópoli. El cuarto capítulo aborda en detalle la transformación de la Avenida Paulista en una centralidad lineal bajo la óptica de la arquitectura de los edificios y de los espacios colectivos. Para concluir, el quinto y último capítulo estudia la configuración actual de esta vía principal, su red de espacios colectivos y los *plugins* que articulan su organización espacial.

Características principales de los centros lineales.