

# Aproximación disciplinar al proyecto urbano

Enrique Bardají Álvarez

Es Arquitecto y Profesor Asociado de la Escuela T. S. de Madrid. De 1982 a 1987 fue Gerente Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid. Desde 1987 trabaja como arquitecto en el libre ejercicio de la profesión. Es Premio de Planeamiento Local Europeo, 1999, por el Plan Especial de Protección del Casco Histórico de Santiago de Compostela y Premio "Arturo Soria y Mata" al Planeamiento Local de la Comunidad Autónoma de Madrid, 2000.

Consolidado el proyecto urbano como un instrumento para la intervención en la ciudad que no desprecia la planificación estratégica ni condiciona el estilo arquitectónico, parece oportuno adentrarse (aunque superficialmente en este breve artículo) en su propia especificidad.

El proyecto urbano persigue el control de la forma de la ciudad efectivamente construida, para intentar alcanzar su buen funcionamiento y la belleza en la percepción de sus espacios. Objetivos tan ambiciosos (y, por lo demás, tan comunes) generan una diversidad de enfoques que hace su tipificación casi inabarcable. Sin embargo, conviene a nuestra disciplina arquitectónica (y a la consecución de los objetivos señalados) que volvamos a discutir sobre la forma de la ciudad en nuestro momento histórico, sin reiterarnos en exceso en la apología o el desprecio a Sitte o a Mies, a Heggemann o a Le Corbusier, a Unwin o a Gropius, a Archigram o al Team X, sino consolidando y reposando el duro aprendizaje de la construcción de la ciudad en el siglo XX.

Para cumplir lo argumentado, intentaré en las próximas líneas señalar algunas de las posiciones que a mi entender se presentan en el panorama del proyecto urbano en la actualidad.

## LA IGNORANCIA ILUSTRADA

Esta posición se basa en su convicción de que el control democrático sobre la forma de la ciudad no es viable. La construcción de la ciudad en el siglo XXI responde a la lógica del proceso económico inmobiliario y a las nuevas formas de consumo y, en consecuencia, son los agentes económicos los que determinan la forma de la ciudad. En correspondencia con la enorme movilidad y aleatoriedad social de la inversión de capitales, la ciudad resultante es caótica, informe y provisional. En ello reside su interés, pues permite elucubraciones sobre el planeamiento y la arquitectura igualmente caóticos y mutantes, pero atractivos para la disciplina y eventualmente brillantes en sus resultados físicos. Sólo en este contexto podrían entenderse conceptos como arquitecturas *brotos*, arquitecturas *maclas*, arquitecturas *mallas* y arquitecturas *circuítos*, arquitecturas *suelos* y arquitecturas *enclaves*, u opiniones sobre las arquitecturas *reactivas* que "provocan contaminaciones y mutaciones entre sistemas y escenarios; convocando lo genérico y lo singular, lo determinado y lo indeterminado, lo mineral y lo vegetal, en nuevas operaciones de esqueje e hibridación; desarrollando nuevas estructuras de definición topológica; comprimiendo, en definitiva, la propia naturaleza –local y global– de la ciudad en nuevos 'paisajes' multicapa: nuevos entornos para nuevas naturalezas: matrices animadas, pliegues comprensivos, geometrías sintéticas de brotes, vetas y reversas, pero también forrajes y tatuajes conformarán, así, un nuevo repertorio 'naturartificial' referido más a configuraciones 'irregulares', de orden diferencial, que a viejas volumetrías edilicias, compactas de orden reticular".<sup>1</sup>

Podría titularse esta orientación teórica como de *ignorancia ilustrada*, es decir, reconfortada y anestesiada por el lustre de sus propias luces.<sup>2</sup> El apelativo no pretende ser despectivo sino descriptivo, puesto que esta posición no persigue un conocimiento esforzado, sólido, profundo y, en consecuencia, largo y pesado sobre la realidad sino que, en la mejor tradición de la vanguardia moderna, hace énfasis en la espuma alegre de la ola de la Historia, en la esperanza de la transformación lineal y "progresiva" de la sociedad que la propia historia conllevaría. En términos de presencia objetiva sobre la ciudad, esta ignorancia ilustrada no es aún importante pero sí lo es en términos de influencia cultural, pues se adapta magníficamente tanto a similar confusión en el mundo del arte como a su equiparación al mundo de la moda y del espectáculo (caótico y efímero como corresponde a la velocidad y superficialidad de la información), véase figura 1.

1 Gausa, Manuel: *Arquitectura es (ahora) geografía. (Otras "naturalezas" urbanas)*, libro colectivo, catálogo de la exposición de igual nombre, Espai d'art contemporani de Castelló, Barcelona, 2001, pp. 25 y 29.

2 Expresión de Xavier Rubert de Ventós en *Dios, entre otros inconvenientes*, Anagrama, Barcelona, 2000, p. 171.

## LOS ANTIMODERNOS

Hoy más que nunca existe una distancia enorme entre cánones estéticos de la cultura arquitectónica y la efectiva producción de la ciudad. El Movimiento Moderno supuso, no sólo en el mundo de la cultura arquitectónica sino en la realidad construida de la postguerra europea, una extensión indiscriminada de la abstracción, de la uniformización constructiva, de la colectivización de los significados arquitectónicos, que fueron más allá de la pretensión de los padres fundadores.

Las resistencias coetáneas de los movimientos de las Siedlungen o posteriores del Team X y finalmente del pensamiento italiano de los años sesenta y setenta y del éxito de *Complejidad y contradicción* de Venturi y Scott-Brown, no han podido cambiar radicalmente la percepción de que la arquitectura contemporánea hasta final de siglo ha sido sustancialmente fría, uniforme para cualquier emplazamiento (descontextualizada) y orgullosamente pontificadora de lo bueno y lo malo al margen de la opinión de los usuarios.

Las resistencias a los resultados de la aplicación (posiblemente espuria) de los principios del Movimiento Moderno sobre la ciudad de la segunda mitad del siglo XX, han generado un clamor antimoderno; no sólo un éxito de la postmodernidad, sino una decidida recuperación de principios antiguos de formación de la ciudad de origen medieval, renacentista, barroco o de los ensanches decimonónicos. La particularidad de este movimiento es doble. Por un lado, su posicionamiento al margen de aquellos intentos anglosajones (el diseño urbano del London Country Council), alemanes (recuperación de centros de unidades devastadas con criterios de preponderancia proyectual del espacio público) o incluso españoles (poblados de colonización, unidades vecinales de absorción, etc.), que pretendieron introducir la arquitectura contemporánea en estructuras urbanas en donde la escala y la forma del espacio público eran un valor contrapuesto a la interpretación del Movimiento Moderno del espacio público como sustrato informe sobre el que ubicar las arquitecturas. Los antimodernos reniegan de Le Corbusier y sus consecuencias pero también de Hilbersheimer y las suyas.

Por otro lado, los antimodernos basan su posicionamiento en una clara concordancia con su entendimiento del “gusto colectivo” mayoritario. Y esta apreciación no es baladí porque, constatada la separación entre arquitectura culta y deseos de los ciudadanos, la respuesta de los antimodernos tiene un indudable éxito comercial, bien sea en sus formas más radicales (véanse figuras 2 y 3), bien sea en sus formas adaptadas en los ejemplos del nuevo urbanismo americano (véanse figuras 4 y 5) o en el traslado del mundo del ocio y del espectáculo a la configuración de nuevas ciudades cuyo ejemplo paradigmático es la nueva orientación inmobiliaria de la Disney. Sin embargo, no debe resolverse el análisis de esta posición antimoderna con una mera acusación de reaccionarismo o de nostalgia romántica, puesto que existen elementos de indudable valor para la superación de esa distancia insana entre cultura y producción de la ciudad. Y esos elementos



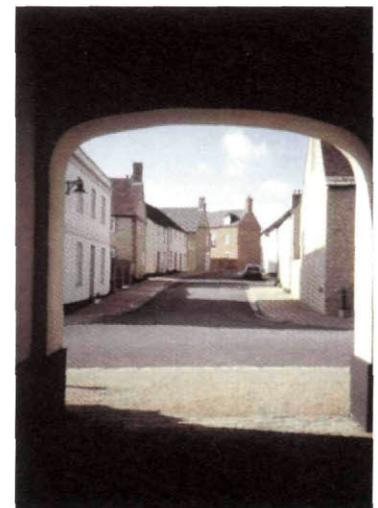
1. Nuevo Centro de Almere.  
Maqueta del proyecto de O. M. A.,  
Rem Koolhaas *et al*, 1998.

2. Planta general de la ampliación de  
Poundburg en Dorchester, Middle  
Farm, Leon Krier, 1988-1996.

3. Visión pintoresca de una calle en  
Middle Farm, Leon Krier.



2



3



4. Planta general de Seaside, Walton County, Florida, Andres Duany y Elisabeth Plater-Zyberk, 1981.

5. Espacios urbanos de Seaside.

3 Frampton, K.: "Producción, lugar y realidad" en *Arquitectura bis*, núm. 16, p. 22.

4 Gracia, F. de: *Construir en lo Construido. La Arquitectura como modificación*, Nerea, 3ª edición, 2001, p. 300. "En una primera acepción, la denominación de folclórico alude a una sensibilidad de pautas antropológicas ligadas a ámbitos culturales preindustriales y, por tanto, en franco proceso crepuscular. Estas culturas populares más o menos ancestrales difícilmente mantienen su vigor al confrontarse con la cultura de masas, de ahí que sólo puedan sobrevivir merced al subterfugio de la adulteración, expresándose mediante estereotipos de viejos modelos formales o de comportamiento rituales. En realidad lo popular deviene en populista y –no necesariamente, pero sí a menudo– acaba por resolverse en la adopción de formas kitsch".

5 Ruano, M.: *Ecurbanismo. Entornos humanos sostenibles*, Gustavo Gili, Barcelona, 1999.

6 Véase el artículo de Damian Quero "Andalucía. Después del Tropicalismo" en *Urban*, núm. 5: "El recurso ahora más extendido para procurarse legitimación cultural de la actividad que uno va a emprender es concitar el reconocimiento de su condición ecológica. En qué ha de consistir tal condición no se suele explicar, porque resulta de más eficacia declarativa un sólo vocablo bien elegido a cualquier reclamo publicitario. La sostenibilidad y otras rarezas lingüísticas, nunca epistemológicamente construidas, siguen incorporadas al elenco publicitario de más éxito; con ellas se trata de homologar cualquier política territorial como culta y actual." (pag. 113).

son, en mi opinión, los referidos a la relación entre espacio público y espacio construido en la ciudad, campo en el que se desarrolla la verdadera batalla de la forma de las ciudades en nuestro inmediato futuro y que exigirá una profundización para la que no hay espacio en estas notas.

### LOS FOLCLÓRICOS

La cultura del ocio tiene hoy una extensión planetaria y una importancia económica indudable. Los asentamientos turísticos no son ya pequeños reductos para el solaz de reducidas capas de la población. Su impacto sobre la costa mediterránea o del Caribe es tal que conforman metrópolis enteras y constituyen ejemplos no suficientemente analizados de estructuras urbanas complejas.

En una vocación claramente encaminada a dar satisfacción circunstancial y recreo a las poblaciones, los asentamientos turísticos no sólo buscan la superación de la distancia entre arquitectura culta y gusto popular que caracterizaba a los antimodernos, sino que conforman el gusto popular alentando vernacularismos completamente alejados de cualquier idea de ciudad, puesto que el objeto de su interés no es la residencia normal sino la esporádica.

Esta despreocupación por la ciudad es extremadamente peligrosa por la ocupación y destrucción de parajes geográficamente relevantes y porque con la "gratificación superficial de un gusto hipotéticamente popular"<sup>3</sup> se alientan falsos estilos castizos y vernáculos (véase figura 6) que por su éxito indudable para poblaciones eventuales y viajeras, concitan la creencia de que estas formas de residencia despreocupadas y vacacionales pueden configurar también los asentamientos residenciales más ortodoxos ligados a las ciudades "normales", sin tener en cuenta el conjunto de servicios complejos que caracterizan a una ciudad adulta.

Distingo pues, entre antimodernos y folclóricos, en su diferente preocupación por la ciudad y utilizo esta última expresión en la acepción primera que le da Francisco de Gracia.<sup>4</sup> Las fórmulas folclóricas como remedos de pequeños paraísos (recuperando la iconografía vegetal del Paraíso) se extienden ya no sólo por las zonas turísticas sino también por las periferias ricas de nuestras ciudades y en ambos sentidos son un fenómeno a considerar.

### LOS ECOURBANISTAS

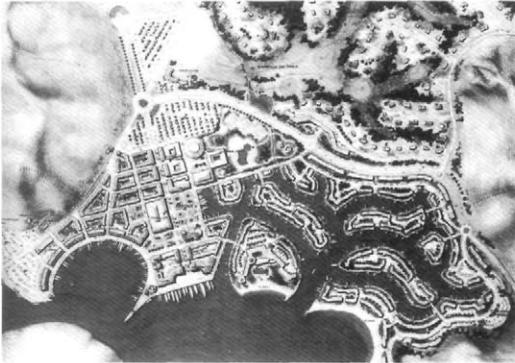
En el meritorio libro de Miguel Ruano sobre el ecurbanismo<sup>5</sup> se presentan sesenta ejemplos de proyectos urbanos orientados por el principio de sostenibilidad, definido en la Cumbre Mundial del Medio Ambiente de Río de Janeiro en 1992.

La influencia del difuso concepto de sostenibilidad<sup>6</sup> sobre la forma de las ciudades que inspira es diverso. Puede, sin embargo, reconocerse su dependencia del movimiento de la ciudad –jardín con incorporaciones ligadas a nuevas tecnologías, tales como la energía solar o eólica, el control, selección y reciclaje de los residuos urbanos, la reutilización mediante sistemas de depuración terciaria de las aguas o la utilización de materiales de construcción degradables o reutilizables–.

En este sentido, me parece que las aportaciones que el ecurbanismo hace a la forma de la ciudad no tienen que ver con la preocupación por la orientación solar de las edificaciones, por su permeabilidad a vientos dominantes que limpien la atmósfera o por su apuesta por los tráfico peatonales (temas todos ellos decisivos en cualquier posición formal sobre el proyecto urbano) sino, contradictoriamente, con la incorporación de nuevas y sofisticadas tecnologías.

Parece existir, sin embargo, una equiparación entre rusticismo, vernacularismo y proyecto ecológico. De ahí que Ruano incluya entre sus ejemplos numerosos proyectos que, en mi apreciación, corresponden más a posiciones antimodernas o folclóricas que a objetivas posiciones de cuidado del ambiente (véase figura 7).

El urbanismo ecológico precisa de la compleja tecnología del reciclaje y de la generación de energías alternativas para configurarse como una verdadera orientación sobre la forma de la



7. Planta general del Puerto Escondido, Baja California, México.  
© Francois Spoerry.



6. Visita aérea de Puerto Banús, Marbella, Málaga.

ciudad. De otra manera su consideración de antimoderna o folclórica resulta insoslayable. El ecurbanismo depende de la ingeniería de las redes infraestructurales básicas y no sólo del sentido común en la adecuación a las condiciones geográficas que debe inspirar cualquier proyecto urbano (véase figura 8).

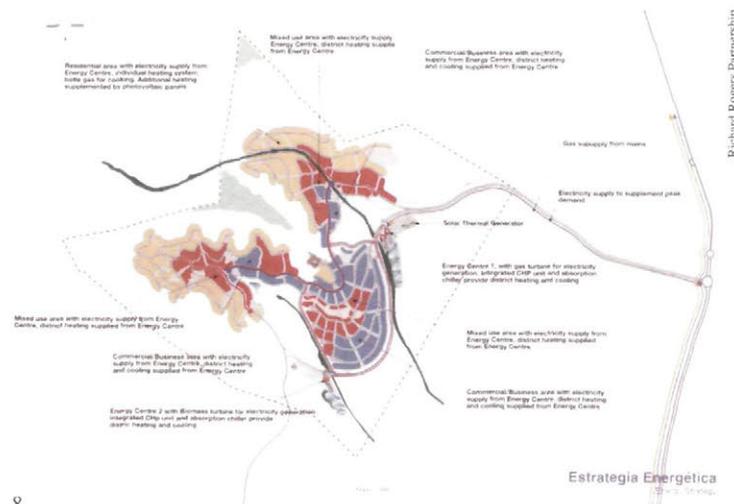
### LOS POSTANTIGUOS

Según relata Francisco de Gracia en la obra ya citada, “a propósito de la ampliación del teatro de la ópera de Roma, Ludovico Quaroni acuñó el término *post-antica* para referirse a su proyecto, reconociendo explícitamente su contenido historicista y renunciando a aceptar cualquier controversia sobre la noción de postmodernidad”.<sup>7</sup> El término postantiguo sitúa al proyecto urbano en aquel posicionamiento teórico que pretende ubicarse como un eslabón más en la cadena del devenir histórico, intentando comprender el pasado en su diversidad, la ciudad en sus componentes estructurales –y no estilísticos– y utilizando la analogía y no el mimetismo.

Ello supone un campo amplio en las manifestaciones formales de los proyectos urbanos que pudieran adscribirse a este posicionamiento. Aún así, metodológicamente pueden encontrarse puntos comunes, entre ellos:

- la preocupación del espacio no construido como elemento positivo en el momento proyectual;
- el reconocimiento del contexto y de la memoria como valores condicionantes del proyecto;
- el alejamiento escéptico de la adscripción rígida a confrontaciones como heterotopía-homotopía<sup>8</sup> ciudad trágica-ciudad cómica.<sup>9</sup>

Los postantiguos analizan críticamente la historia y tienden a la consecución de equilibrios eclécticos (en función de los ámbitos de intervención) entre tradición y modernidad (véase figura 9). Los postantiguos pueden adscribirse a la tradición del *Städtebau* –entendido este concepto más allá del contenido de su traducción literal, “construcción de la ciudad”–.



8. Planta general de la estrategia energética de la nueva ciudad de Parc Bit, Mallorca. Richard Rogers.

7 Gracia, F. de: *op. cit.*: p. 296.

8 *Ibidem*: p. 152.

9 Rowe, C.; Koetter, F.: *Ciudad Collage*, referencias de Sebastiano Serbio, Gustavo Gili, Barcelona, 1985.

9. Planta general de la ordenación al norte de Spreebogen en la zona de la estación ferroviaria de Lendert, Joseph Paul Kleihues, Berlín.



El *Städtebau* es aún, en la práctica profesional y académica centroeuropea, una búsqueda por la presencia de nuestra época (con su esquizofrénica multiplicidad y su globalizada uniformidad) en la construcción de la ciudad, desde la investigación de sus propios elementos: residencia, calles, plazas, monumentos, permanencias, lugares y “no lugares”. Entendiendo el Movimiento Moderno como una parte de nuestra historia, los postantiguos elaboran conceptos como el *racionalismo poético* o la *reconstrucción crítica* de la ciudad (véase figura 10).

Cada una de estas posiciones sobre el proyecto urbano tiene elementos notables y obviedades negativas. Cada una de ellas da lugar a un tipo de ciudad perceptualmente diferente y las arquitecturas que las complementan se adecúan con coherencia a sus presupuestos teóricos o no. Con todo ello, la forma de la ciudad europea contemporánea es, en la realidad construida, diversa y compleja y, sin embargo, siendo deseable la complejidad y la variación, no todo debe valer. A profundizar en qué formas urbanas nos aproximan a la ciudad cómoda, solidaria y bella, alientan estas notas. Éste ha sido y debe seguir siendo el campo específico de los arquitectos en su aportación a la construcción de la ciudad.

Recibido: noviembre 2001

10. Planta parcial del sector Leipziger Strasse/Spittelmarkt dentro del Plan para el centro histórico de Berlín, Bernd Albers y Dieter Hoffmann-Axthelm.



Profesor: Enrique Bardají

CHAMARTÍN

La asignatura Urbanismo: Bases y Proyecto planteaba una actuación sobre un tejido urbano concreto: un fragmento devenido en espacio residual de la ciudad, descontextualizado y en el que se apreciaban numerosas carencias y problemas. En un primer acercamiento, se analizó el área de intervención (entorno de la estación de Chamartín) con vistas a obtener los puntos de conflicto a los que debía enfrentarse el proyecto: la toma de contacto se realizó mediante trabajo de campo –visita guiada por los propios profesores– y estudios planimétricos para un pleno entendimiento del lugar. Esta fase se prolongó, a nuestro parecer, excesivamente, en comparación con el tiempo dedicado al desarrollo del proyecto y dado el escaso tiempo con el que contaba la asignatura. Con los datos obtenidos del análisis se encontraban referentes para el desarrollo del proyecto, que se dividía en dos fases: la gran escala, en la que se abordaba la resolución de los problemas generales, y el entorno particular, donde se llegaba al estudio pormenorizado de un sector de la actuación anterior y se daba respuesta a problemas más concretos. Ello llevaría a una generación urbana de carácter unitario que atendería a una amplia gama de valoraciones, hilándose a lo preexistente y dando sentido al todo.

La ejecución del proyecto a gran escala no supuso grandes dificultades, gracias a conocimientos previos adquiridos en la asignatura Introducción al Urbanismo y a un seguimiento exhaustivo por parte del profesorado en esta etapa. Sin embargo, a pequeña escala, no disponíamos de las herramientas suficientes para conseguir el grado de detalle exigido. Por ejemplo, cuestiones referentes a la elección de materiales, encuentros entre los mismos (detalles constructivos) y correcta utilización del arbolado fueron temas de difícil manejo.

Por otro lado, a pesar de que buscábamos alternativas reales, en la fase de creación se nos permitieron las “licencias” necesarias para que el proyecto mantuviese frescura y generara formas urbanas interesantes, sin renunciar por ello a cierto rigor. En este aspecto, las circunstancias legales fueron abordadas someramente; algo que se vio complementado en la asignatura de Planeamiento Urbano, perteneciente al siguiente curso. Es por esto que los temas referentes a alineaciones, edificabilidad, linderos, ocupación y servidumbres y demás asuntos de la misma índole pudieron llevarse a cabo mediante imitación de ejemplos similares buscados por nosotros mismos. Pensamos, por tanto, que las clases teóricas deberían haber hecho mayor hincapié en estos aspectos legales y en un tratamiento igual de intensivo en ambas escalas de trabajo.

De la misma manera, estas clases teóricas de apoyo podrían haber incluido más debates sobre casos del urbanismo actual, así como del contexto en el que surgen dichas actuaciones (como sí se trató, por ejemplo, con el concurso de ordenación de la Berliner Leipziger Potsdammerplatz, que resultó muy instructivo). El contar con aportaciones de profesores ajenos a la dinámica del grupo y especializados en temas concretos enriqueció las clases. Cada cierto tiempo los alumnos exponían en público el resultado de sus trabajos. Estas correcciones nos permitían ver tanto la diversidad de respuestas posibles ante un mismo punto de partida, como la asimilación de instrumentos de análisis y creación empleados por otros compañeros. La actitud de los profesores propició en todo momento un buen ambiente de discusión y debate. El hecho de trabajar en grupo durante todo el cuatrimestre fue algo muy positivo para el desarrollo del proyecto y el contar con tres opiniones contrastadas le aportó consistencia. Así pues, esta asignatura, a pesar de lo ya citado, supuso una ruptura con la idea que teníamos del urbanismo como mero “recorta, pinta y colorea”, para acabar asumiendo la tremenda importancia que se merece en la labor del arquitecto. Urbanismo: Bases y Proyecto nos acerca a un mejor entendimiento de la ciudad y sus mecanismos de funcionamiento.

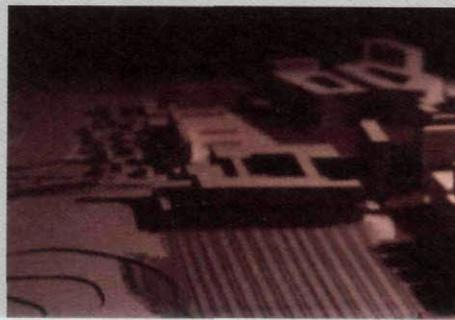
DELGADO / GARRIDO / MARTÍN

6661-1999  
CURSO 1998-1999

La céntrica ubicación de las estaciones de ferrocarril en las ciudades europeas, conjugada con las posibilidades tecnológicas actuales para el enterramiento de vías y la racionalización de espacios de servicio al ferrocarril, han permitido en numerosas ciudades la utilización de terrenos ferroviarios para su ocupación por usos residenciales o terciarios. Este es el caso de la estación de Chamartín, al norte de Madrid. En el curso 1998-99, se propuso a los alumnos el desarrollo de un proyecto urbano que resolviera los problemas que el propio planeamiento en redacción por el Consorcio Público creado para el desarrollo del Sector, había detectado. La ubicación de la estación de Chamartín en un área muy próxima a la plaza de Castilla y a la prolongación del eje de la Castellana y la fragmentación de unidades inmobiliarias desarrolladas entre los años sesenta y ochenta alrededor de la propia estación (con la excepción del barrio de empleados de la Empresa Municipal de Transporte proyectado por S. Zuazo con anterioridad) debían condicionar el proyecto no sólo en su vocación de ubicar un nuevo fragmento urbano sino en la voluntad de estructurar su entorno (atar, coser, suturar el *terrain vague* con la ciudad existente, diríamos con lenguaje muy utilizado en nuestra profesión).

El proyecto urbano desarrollado por los alumnos aborda diferentes niveles proyectuales obteniendo un resultado brillante y coherente en sus diferentes escalas de aproximación a la construcción de la ciudad y a su viabilidad en la gestión. Identificando como problemas urbanos la falta de presencia de la estación en la ciudad, la necesidad de conectar la plaza de Castilla (punto neurálgico del nuevo centro de Madrid) con la estación, y la desestructuración morfológica del entorno, abordan su proyecto tomando algunas decisiones conceptuales de gran atractivo. El conjunto del área de trabajo se organiza con un parque lineal que, paralelo al haz de vías, une la estación con la plaza de Castilla y con la calle Mateo Inurria, penetrando como un río verde desde el espacio ferroviario en el centro de la ciudad consolidada. Este parque articula sectores que han de ser construidos al norte y al sur de la propia estación y ubica a la propia estación en el centro de la operación urbana, permitiéndole disponer de una nueva fachada, ahora sí adecuada a su importante valor estratégico en las comunicaciones de la ciudad. En un ejercicio de responsabilidad práctica y económica (en mi opinión muy superior al proyecto oficial conocido redactado por Ricardo Bofill), decide no cubrir el haz de vías al norte de la estación, sino disponer el parque lineal paralelo a ellas como un paseo fluvial desde el que contemplar el tráfico de trenes como un factor más de atractivo de la ciudad contemporánea. Esta visión romántica del tren se conjuga con la separación de la edificación residencial, ubicada al este del parque, del ruido (menos romántico) del tráfico ferroviario y ubicando entre residencia y parque la edificación terciaria. El trazado de las vías de tráfico rodado paralelas, a su vez, al parque que se adapta a las suaves curvas de la funcionalidad circulatoria de los trenes, permite, por sus quiebros en la linealidad deseable para los coches, desarrollar la edificación en tres zonas ortogonales unidas entre sí por la presencia de cuerpos de edificación terciaria de mayor altura que actúan como rótulas visuales. La ortogonalidad de estas áreas permite un óptimo desarrollo de tipologías edificatorias contemporáneas y una sencilla articulación de los procesos reparcelatorios.

Estos conceptos generales se desarrollan con gran coherencia en el ejercicio del diseño urbano de un espacio libre que constituyó el segundo ejercicio del curso. La dualidad entre parque sinuoso (como las vías del tren) y zonas edificadas ortogonales se lleva hasta sus últimas consecuencias diseñando en detalle el parque en su zona más próxima a la estación y la nueva plaza al sur de la estación. El parque vegetal y blando adopta formas curvas y orgánicas. La plaza dura, entendida como podio de la nueva fachada de la estación, mantiene su ortogonalidad hasta el minucioso y cuidado despiece de su pavimento. La determinación de las especies vegetales y del mobiliario urbano en uno y otro ámbito completan un proyecto urbano inteligente y coherente y me proporcionaron la satisfacción, como arquitecto y profesor, de saber que podemos alentar esperanzas en que los temas tratados y resueltos por Delgado, Garrido y Martín serán alguna vez de interés para los responsables urbanísticos de nuestra ciudad.



Vista de la maqueta desde el norte hacia la estación de Chamartín y la plaza de Castilla, Madrid.

EB