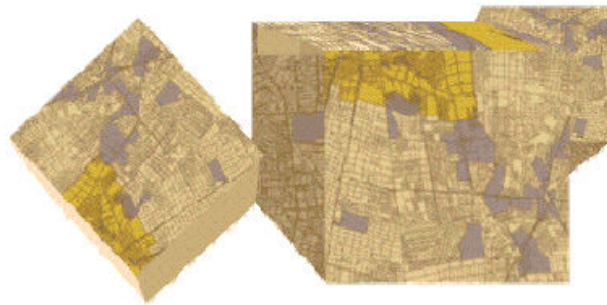


UNIVERSIDAD CENTRAL
FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y PAISAJE
CENTRO DE ESTUDIOS ARQUITECTÓNICOS, URBANÍSTICOS Y DEL PAISAJE



DU&P

DISEÑO URBANO Y PAISAJE

Francisco Azagra Parodi

**Repensar el paisaje urbano:
Desde la infraestructura en obsolescencia al corredor verde.¹**

Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen X N°25

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje.

Universidad Central de Chile

Santiago, Chile. Mayo 2013

¹ Este artículo forma parte del proyecto de investigación del Master de Arquitectura en Diseño Urbano en la escuela de Bartlett, University College London. Londres, Reino Unido.

Artículo_Repensar el paisaje urbano
Francisco Azagra Parodi

**Repensar el paisaje urbano:
Desde la infraestructura en obsolescencia al corredor verde.**
FRANCISCO AZAGRA PARODI

RESUMEN

El presente artículo, aborda las tendencias proyectuales en el área del diseño urbano, a partir de la recuperación de las infraestructuras urbanas en obsolescencia y su capacidad de reinventarse como nuevos espacios de uso. Estas infraestructuras, usualmente asociadas a fajas ferroviarias, autopistas, canales de agua u otras condiciones geográficas; tienen la virtud de conectar la ciudad a gran escala; sin embargo, también son responsables de aislar y fragmentar diversos territorios que finalmente llegan al desuso y al deterioro. Es desde ahí que se han levantado diversos casos como el *High Line* de Nueva York, el río *Cheong Gye Cheon* de Seúl, o la reconversión del Muro de Berlín. Casos que componen una nueva red de corredores verdes que están cambiando la cara de las ciudades.

Palabras claves: Diseño urbano, conectividad, infraestructura urbana, regeneración urbana.

ABSTRACT

The present article is about projective tendencies in urban design areas, starting from the recovery of urban infrastructure in obsolescence and its ability to reinvent itself as new areas of use. These infrastructures usually are associated with railway systems, highways, water or other geographical situations. They are able to connect the city in a large scale, but they are also responsible for the isolating and fragmentation of several territories which finally come to disuse and deterioration. In this scenario have emerged several cases as the High Lines of New York, the Cheong Gye Cheon River in Seoul, or the conversion of the Berlin Wall. These are cases that make up a new network of green corridors which are changing the face of the cities.

Key Words: Urban design, connectivity, urban infrastructure, urban renewal

Hace ocho años atrás, visitando por primera vez el Museo de Arte Moderno de Nueva York, recuerdo una atractiva maqueta colgada en medio de una impecable sala blanca. Era el proyecto ganador del concurso High Line de Nueva York, un parque elevado sobre una vieja línea ferroviaria en la isla de Manhattan. Por entonces, mi primera mirada hacia una nueva forma de pensar el espacio público...

INTRODUCCIÓN

El crecimiento de las ciudades alrededor del mundo, ha estado siempre ligada al desarrollo de su infraestructura. Ello ha significado levantar edificaciones de gran envergadura e impacto para una mayor eficiencia y conectividad. Sin embargo, ello también ha producido obsolescencia y fragmentación territorial en diversas zonas que conforman su contexto inmediato, donde abunda la inseguridad, el deterioro y la carencia de un medio ambiente apto para la habitabilidad de los ciudadanos.

En este escenario, ha aparecido un cúmulo de proyectos asociados a fajas ferroviarias, autopistas, bordes fluviales e incluso muros y acueductos de ciudades amuralladas. Proyectos donde se ha visualizado la oportunidad de recuperación y reinserción de territorios que han permanecido como barreras urbanas localizadas en ejes claves de la ciudad. Así, las nuevas propuestas buscan transformar estas barreras, incorporando nuevos programas de uso, como plazas, parques, promenades y en general, corredores verdes y espacios públicos que guardan el sello de haber sido parte de otra historia.

Esta tendencia, ejemplificada en distintos casos de estudio, es la que abordará este artículo, desde el concepto de límite de ciudad y el reconocimiento de las distintas infraestructuras, hasta la definición de corredor verde y su importancia en la ciudad contemporánea. Los casos emblemáticos, se han escogido dentro del ámbito de la infraestructura ferroviaria, como el proyecto Promenade Plantée de París o el High Lines de Nueva York; la infraestructura vial como el Cheonggyecheon de Seúl; la transformación de bordes costeros como el Manhattan o el Brooklyn Waterfront Greenway; y la infraestructura defensiva y simbólica como es el caso de los Muros de Teodosio en Estambul o el Muro de Berlín.

Son indagaciones que nos harán reflexionar sobre las nuevas formas de producción del espacio público, o mejor dicho, la nueva forma de transformar el espacio público desde la obsolescencia. Considerando la escasez de suelo urbano y falta de voluntades de orden político-económico para aumentar un espacio público muy demandado por los ciudadanos en las diferentes urbes del planeta.

DESDE LOS LÍMITES DE LA CIUDAD A LAS GRANDES BARRERAS URBANAS

A través de la historia, diversos asentamientos han intentado poner límite a su territorio, con fines defensivos como las ciudades amuralladas o de ordenamiento territorial ilustrado en las ciudades post industriales. El desarrollo del Urbanismo, como disciplina, estableció la planificación de muchos territorios que vieron como límites, anillos o corredores industriales apoyados por las barreras de la infraestructura ferroviaria que por un tiempo representó el borde infranqueable de la ciudad.

No obstante, la lógica de expansión urbana ha significado traspasar estas barreras para alcanzar nuevos territorios. De ese modo, fueron apareciendo nuevos barrios residenciales, centros comerciales y nuevos subcentros que han desplazado la atención de los antiguos centros hacia el exterior. Pero con ello también fueron quedando los obstáculos que hoy configuran los vacíos urbanos caracterizados por la inseguridad, bajo uso y deterioro, bajo el concepto que Ignasi de Sola-Morales ha definido como los "Terrain Vagues"².

Para identificar estos terrain vagues en la ciudad contemporánea, es necesario comprender el significado de las viejas periferias que representan un número de situaciones evidentemente reconocibles en diversas partes del territorio. Ejemplos claros se aprecian en núcleos industriales en desuso asociada a la infraestructura del ferrocarril y posterior arribo de las

² Sola-Morales, I. 2003. *Territorios*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili
Artículo_Repensar el paisaje urbano
Francisco Azagra Parodi

autopistas; en canales, ríos y bordes costeros que por muchos años permanecieron sin un rol claro en la ciudad; o en construcciones simbólico-defensivas como muros o acueductos de ciudades amuralladas que aún se conservan en la memoria urbana. Son líneas trazadas al interior de ciudad que han creado diversas barreras fragmentando territorios claves de las crecientes urbes.

LA INFRAESTRUCTURA DEFENSIVA Y SIMBOLICA

Desde tiempos muy pretéritos, los muros, torres y otros paramentos han sido construidos como sistemas defensivos de diversos asentamientos humanos alrededor del mundo. El periodo que reconoce el mayor desarrollo de estas edificaciones, es la Edad Media donde aparecieron castillos, aldeas y feudos que hasta el día de hoy se pueden apreciar en alguno s ejemplos que han conservado parte de su estructura en las ciudades. Otros ejemplos más contemporáneos, se han levantado como paramentos que han dividido territorios aparentemente consolidados. Estos casos se han dado luego de conflictos y guerras internas que han hecho insostenible la cohesión política bajo una sola administración y que han encontrado en el concepto del muro, una drástica y aparente solución.

Más allá del simbolismo o atractivo turístico de muchas de estas construcciones, también ha habido un costo para el desarrollo territorial, asociado a la dificultad de intervención patrimonial por parte de los planificadores urbanos y la autoridad. El caso de los viejos muros defensivos, puentes o acueductos que en otra época fueron los límites urbanos, hoy se convierten en un obstáculo por la falta de una visión prospectiva hacia nuevas soluciones entre el rescate patrimonial y el desarrollo sostenible.

Ciertamente, esta infraestructura tuvo tal impacto en el pasado que en la mayoría de los casos se definieron grandes áreas a su alrededor, con usos de suelo transitorios o muy susceptibles al cambio. Muchos de ellos, pasaron de ser áreas netamente rurales y agrícolas, a convivir con paños industriales, comerciales o de servicios de muy baja densidad que fueron definiendo los llamados cinturones verdes. La necesidad de extender los límites urbanos, dio lugar a nuevos barrios y al traspaso de estos cinturones verdes que quedaron intactamente sumergidos en medio de la ciudad; situación que hoy se valora como una excelente oportunidad para reinventar esos territorios e integrarlos a las nuevas demandas urbanas.

LA INFRAESTRUCTURA ASOCIADA A LOS CAUCES DE AGUA

Un segundo grupo, está íntimamente ligado con las fajas y bordes fluviales o marítimos, entendiendo la importancia del agua en el desarrollo de los asentamientos humanos a través de la historia. La lógica de instalarse alrededor de ríos, canales, arroyos, o bordes costeros, no solo generaba las condiciones

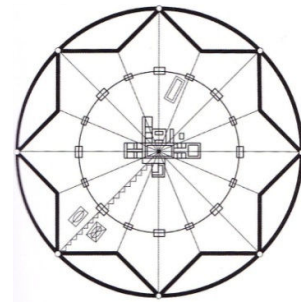


Imagen 1. Sforzinda. Esquema de ciudad de la edad media. 1464.
Fuente: Wall, E. and Waterman, T. 2010. *Urban Design*. Lausanne: AVA publishing SA. P. 27.



Imagen 2. Ciudad amurallada de Ávila, España.
Fuente:
<http://www.periodismoindependiente.es/sabiasque/las-murallas-de-avila/>

básicas de subsistencia, sino que también generaba el concepto de límite urbano y espacio de conectividad hacia nuevos territorios. Aprovechando este recurso, los bordes comenzaron un desarrollo progresivo hacia el intercambio, la productividad y finalmente, la instalación de puertos e industrias. Ello produjo un distanciamiento entre el ciudadano y su borde natural, generada por la constante degradación del medioambiente acuático.

En las últimas décadas, sin embargo, se ha generado una visión contraria a la que se venía dando hasta entonces. El desplazamiento de la industria hacia nuevos centros productivos, la diversificación del transporte, la introducción de nuevas tecnologías y la reducción del espacio necesario para las obras portuarias; produjo la liberación de muchos terrenos que estuvieron reservados a labores productivas. Estos territorios hoy entran en diversos concursos de diseño que promueven su redefinición como corredores de servicios, de recreación y cultura, pensando en el atractivo turístico que el agua genera en el contexto urbano.

LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA Y LA AUTOPISTA

El tercer grupo, podríamos reconocerlo sin dificultad desde el incipiente crecimiento del sector industrial. La aparición del tren como medio de transporte generó grandes beneficios a la actividad productiva de las urbes en expansión, moviendo las mercancías entre ciudades, zonas mineras, agrícolas, a puertos de desembarque. No obstante su implementación represento una de las barreras más evidentes que atravesaron las ciudades. Su puesta en marcha del tren a nivel de superficie, generó un fuerte impacto en la trama urbana, lo que impulso una búsqueda constante por introducir estructuras urbanas³ más eficientes y menos invasivas. Es así como aparecen los tramos a tajo abierto, las fajas elevadas y los trayectos subterráneos en las nuevas líneas trazadas que comienzan a desarrollarse especialmente al interior de las grandes ciudades asociadas al crecimiento de los trenes metropolitanos.

Por su parte, las autopistas van apareciendo lentamente en la primera mitad del siglo XX, reutilizando calles tradicionales de la ciudad o estructuras periféricas que comienzan a dar forma a una nueva vialidad estructurante. En la segunda mitad del siglo, el explosivo crecimiento del automóvil y la necesidad de interconectar las ciudades en expansión, derivó en enormes tramos de concreto a través de la ciudad y el campo; dejando bordes sin claro destino a su alrededor.

Bajo distintas perspectivas, la ciudad se ha visto fragmentada por diversas líneas de infraestructura que han quedado insertas en territorios claves de la ciudad. No obstante, pensar en la recuperación y transformación de estos territorios que han

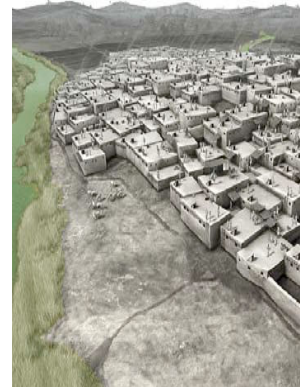


Imagen 3. La ciudad neolítica de Catalhöyük. Anatolia, Turquía. Año 7000 AC.
Fuente: <http://www.foodandwine.hu/2009/09/22/etyeki-kezeslabosfesztival-2009/>



Imagen 4. Nudo vial en Seattle, Washington, US.
Fuente: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c4/I-90_and_I-5_cloverleaf_seattle_washington.jpg

³ Munizaga Vigil, Gustavo. (2000). *Macroarquitectura. Tipologías y estrategias de desarrollo urbano*. México. Editorial Alfaomega.

mutado en el tiempo, parece enfocarnos hacia otras dimensiones urbanas, donde la obsolescencia es reemplazada por un espacio público de carácter verde. Según apunta Benton & Rennie⁴:

"El declive de la industria, especialmente en las áreas al interior de la ciudad está creando zonas en desuso bajo el legado industrial que ha traído consigo contaminación y degradación del suelo. La trayectoria desde las fábricas abandonadas a sitios eriazos, que luego pasan a ser áreas verdes, no es solo un proceso social, sino también una transformación ecológica "

¿POR QUÉ INCORPORAR CORREDORES VERDES AL INTERIOR DE LA CIUDAD?

La percepción de que hoy muchas familias elijan vivir en las afueras de la ciudad no es casualidad. Es sabido que el límite urbano-rural ofrece algunos territorios atractivos para el concepto de familia, con más espacios recreativos, áreas verdes y menor densidad. También es sabido, que la vegetación influencia positivamente las condiciones climáticas de un territorio determinado, no solo en el aspecto físico o estético sino también en el entorno psicológico que genera el aire limpio y su microclima.

En el lado opuesto, están los centros históricos de las ciudades, caracterizados por la densidad edilicia y la sobre congestión vehicular que día a día padecen. A ello se suma el bajo porcentaje de áreas verdes en una ecuación difícil de resolver, ya que el suelo es escaso y está al servicio de los intereses del mercado en edificaciones que poco o nada otorgan al medioambiente.

Bajo estas premisas, se nos presenta un gran desafío: **¿cómo introducir este medioambiente verde en el núcleo de las ciudades?**

Frente a la incapacidad de tener ciudades jardines por doquier, tal vez como habría imaginado el visionario Ebenezer Howard⁵ en la ciudad jardín, solo queda actuar sobre el espacio público, activo y estructural, a través de un conjunto de corredores verdes que reconfiguren el territorio urbano para brindar un medioambiente apto para la ciudadanía.

Aparece aquí, el concepto de corredor verde⁶ que tiene distintas acepciones en el campo biológico y territorial. Sin embargo, para efectos de este artículo, lo definiremos como: *"una estrecha franja de tierra que sirve de hábitat suficiente para mantener la vida silvestre, a menudo dentro de un entorno*

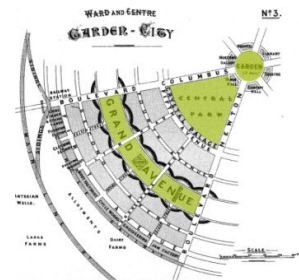


Imagen 5. Garden City Scheme, Ward and Centre by Ebenezer Howard.

Fuente: Howard, E. 2003. *To-Morrow, a peaceful path to real reform*. Oxon: Routledge.

⁴ Benton-Short, L.; Rennie, J. (2008). *Cities and Nature*. Abingdon: Routledge. p.151.

⁵ Howard, E. 2003. *To-Morrow, a peaceful path to real reform*. Oxon:Routledge

⁶ Planning Portal. UK Government's online planning and building regulations resource for England and Wales.

urbano. Corredores verdes comunes incluyen fajas ferroviarias, bordes ríos y bordes de carreteras”.

Esta definición, si bien simplifica un concepto bastante más amplio y variable, es capaz de generar un mapa mental de las diversas situaciones que se dan en las ciudades. A continuación, se presentan casos de estudio desde las líneas de infraestructura en desuso u obsolescencia, casos que han sido capaces de reinventarse como nuevos espacios ciudadanos alrededor del mundo.

LOS CASOS EMBLEMÁTICOS

Una de las tendencias que se ha estado dando en ciudades con mayor trayectoria ferroviaria, es el reciclaje de la infraestructura del tren para transformarlos en parques lineales.

El primer caso reconocible en esta materia, se encuentra en el *PROMENADE PLANTÉE* de París, un parque elevado de 4.7 km de largo, construido sobre la antigua línea Vincennes. Esta línea, que operó por más de un siglo en la capital francesa, cesó sus funciones a fines de los años 60. Veinte años más tarde, se plantea el proyecto de renovación urbana que propone la transformación de la vieja estructura ferroviaria en parque lineal, recorriendo un tramo que va desde la *Opera Bastille* hasta el *Boulevard Peripherique*. El parque se inaugura en el año 1993.

El segundo caso, es el del renombrado *HIGH LINES* de Nueva York. Otra antigua estructura elevada de 2.3 km sobre el lado oeste de Manhattan. Durante medio siglo, esta línea operó entre las calles 34 y Spring street, atravesando bloques y edificios industriales en el histórico barrio de Chelsea. A partir de los años 80 la línea quedó abandonada y pronta a ser demolida, lo que motivó a un grupo de vecinos y autoridades a rescatarla bajo la convocatoria de un concurso de diseño donde se proyectase como un nuevo espacio público para la ciudad.

Hoy, el parque opera casi en su totalidad, a través de una organización donde participan vecinos, inversionistas privados y gobiernos locales (*Friends of the High Line*), quienes están a cargo de la *administración, el manejo de costos de mantención y la proyección a futuro. El impacto que esto ha traído, ubica al High Lines*, como uno de grandes atractivos de Manhattan, y fuente de inspiración para nuevos proyectos que están en desarrollo en ciudades como Boston o Ciudad de México.



Imagen 6. Promende Plantée, París, Francia.
Fuente: Fotografía personal de Francisco Azagra.



Imagen 7. High Lines New York. Fuente:
<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/06/24/high-line-new-york-se-inaugura-un-proyectociudadano/>

Un caso particular es el del CHEONG GYE CHEON, un río de 5.6 km de extensión, ubicado en el centro de la ciudad de Seúl. Este caudal, que dividió la ciudad en dos partes, fue canalizado durante el siglo pasado, para construir sobre él, una carretera elevada con gran capacidad vehicular. Décadas más tarde, se demuele la autopista recuperando el río y dando paso a un nuevo parque fluvial de uso público.

Esta transformación, más allá del atractivo turístico, produjo un evidente proceso de regeneración urbana en el entorno inmediato al parque, tras lo cual, se construyeron nuevos edificios de vivienda, comercio y servicios.



Imagen 8. Parque Cheonggyecheon
Fuente:
<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/11/01/la-corriente-que-revitalizo-seul/>

Otra tendencia, que se ha venido desarrollando desde hace varias décadas, es el reciclaje del borde río y otros cauces de agua. Allí, se han creado zonas peatonales vinculadas con cultura, deportes, recreación y servicio. Pero también se ha levantado el sector financiero, bajo la creación de nuevos distritos de negocios, como los *London Docklands* en Londres, *Puerto Madero* en Buenos Aires, o *Docklands Victoria* en Melbourne.

El caso de Nueva York, una ciudad atravesada por ríos y cauces, tiene bastante experiencia a su haber. El *BATTERY PARK*, un polo verde ubicado junto al centro de negocios más importante de Manhattan, fue uno de los primeros ejemplos de transformación del borde río que fue devuelto a la ciudad en forma de parque urbano. Ello propició un largo camino de erradicación de la industria molesta para impulsar proyectos como el *Hudson River Park* y el *East River* en un sistema de ciclovías, paseos y zonas verdes que pretenden conectar todo el borde de la isla bajo el plan maestro denominado *MANHATTAN WATERFRONT GREENWAY*.

Paralelamente, justo al otro lado del *East River* de Nueva York, se encuentra otro ambicioso proyecto de recuperación de borde. Se trata del *BROOKLYN WATERFRONT GREENWAY*, un corredor verde de 9 kms a lo largo del río, que también busca cambiar la vieja cara de la industria, transformando sus muelles en plataformas de plaza, áreas deportivas o superficies de esparcimiento y entretenimiento. Tal como fue el caso del High Lines, estos proyectos se han desarrollado de la mano de la comunidad y otros actores que han creado una organización sin fines de lucro para su preservación y fomento.



Imagen 9. Battery Park en Manhattan. Nueva York. EE.UU.
Fuente:
http://en.wikipedia.org/wiki/Battery_Park

Imagen 10. Parque de Brooklyn Bridge en construcción. Fuente:
http://en.wikipedia.org/wiki/File:Brooklyn_Bridge_Park_day_finished_jeh.jpg



Otra experiencia destacable es el *OLYMPIC SCULPTURE PARK* en el borde costero de Seattle. Una zona industrial de 3.6 Hectáreas que operó hasta 1970 quedando desierta por décadas, hasta que el Museo de Artes de Seattle propuso un nuevo pulmón verde en el borde de la ciudad.

El resultado, fue un parque de esculturas al aire libre donde se entremezcla la infraestructura vial y ferroviaria con edificios culturales, anfiteatros y pabellones de exhibición. Todo esto sumergido entre las plataformas de áreas verdes que se conectan a través de puentes y corredores a lo largo del borde mar.

Este proyecto, que comenzó a operar en 2007, hoy ha consolidado gran parte de los terrenos baldíos alrededor del parque. Terrenos donde se han levantado edificios residenciales y de oficinas generando un nuevo polo de atracción para la ciudad.

Una última tendencia, si así la quisiéramos llamar, está asociada a la infraestructura defensiva y simbólica. El primer ejemplo es el de los *Muros de Estambul*.

El caso de Estambul, ciudad que fue capital de tres imperios, es la evidencia empírica de un antiguo asentamiento contenido bajo los muros medievales. Su construcción se remonta hacia el siglo V d.C., cuando el territorio abarcaba lo que hoy se conoce como la antigua península de Constantinopla. El crecimiento de la ciudad y la necesidad de conexión con otros territorios, produjo el abandono de esta barrera de 3.5 km de longitud, quedando inserta en medio de la ciudad. Hoy el muro es una fuente de inspiración para el desarrollo de proyectos tanto académicos como profesionales, sin embargo, las dificultades de intervención sobre el patrimonio, sumado a la falta de voluntad política y los costos asociados para su puesta en marcha; mantienen aún estas perspectivas en el papel.



Imagen 11. Olympic Sculpture Park, Borde costero de Seattle. Fuente: http://www.gsd.harvard.edu/news/weiss_manfredi_green_prize_4_07.html

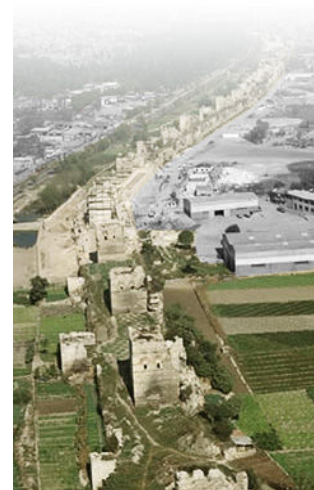


Imagen 12. Muros de Teodosio en Estambul, Turquía. Construido en el siglo V dC. Fuente: <http://www.whereist.com/?p=501>

Imagen 13. Proyecto Reutilización de los Muros de Teodosio en Estambul, Turquía. Fuente: http://issuu.com/pensarciudad/docs/plug_in_theodosian_wall



Por su parte, el *MURO DE BERLIN* es uno de los iconos más reconocidos en el contexto de la post guerra. Una franja que llegó a alcanzar una longitud de 140 kilómetros, desde su construcción en el año 1961. Durante casi 30 años el muro sufrió distintas modificaciones y ensanches para resguardar la división de las dos repúblicas alemanas. Hasta que en 1989, se derriba el muro luego de la proclamación de Alemania unificada.

El derribe del muro (o del complejo de muros), significó la liberación de terrenos localizados tanto al interior de la franja como en los terrenos adyacentes al muro. Estos eran en su mayoría sitios eriazos y áreas de protección que permitían distanciarse de los barrios residenciales.

Uno de los territorios que mejor da cuenta de ello es el barrio *Potsdamer Platz*, un conjunto de predios de 50 hectáreas que fue recuperado y transformado en uno de los centros financieros más importantes de Europa.

El resto de los territorios fue conformando nuevos parques, plazas y corredores verdes, en el marco de la creación de espacios públicos simbólicos. Asimismo, se conservaron algunos vestigios del antiguo muro donde quedaron grabados los murales con grafitis y mensajes, como testimonio vivo de la ciudad que marcó la historia.

REPENSAR NUESTRAS CIUDADES

Ya sabemos que las ciudades seguirán creciendo de forma exponencial en distintos puntos del globo. También sabemos que las plazas, parques y espacio público en general, tienen una larga tarea por conquistar el territorio urbano, debido a los altos costos de suelo, su construcción y consecuente mantención. Es por ello, que hoy debemos incentivar nuevas formas de producción del espacio público bajo conceptos como el del reciclaje urbano.

En ese sentido, la elección de los casos presentados, no sólo plantean recuperar infraestructuras obsoletas por un tema netamente medioambiental, sino que en ellos se refleja la participación ciudadana y la relación intersectorial (Comunidad Vecina – Sector Privado - Autoridades) como un tema clave en el desarrollo de las nuevas propuestas urbanas. Asimismo, se generan nuevos incentivos económicos tanto dentro de los nuevos proyectos que integran espacios de arriendo comercial y otros servicios, como en su entorno que inmediatamente se hace parte del proceso de regeneración.

De ese modo, la ciudad se encuentra una vez más con la posibilidad de recuperar un espacio perdido para los ciudadanos, un espacio en el que se pueda recorrer a pie o en bicicleta, un espacio demandado al interior de los centros urbanos y su creciente densificación, un espacio que unido a otros espacios verdes (naturales o reconvertidos), sean capaces de generar una red de corredores verdes que nos hablen de una nueva forma de vivir la ciudad.

Artículo_Repensar el paisaje urbano
Francisco Azagra Parodi



Imagen 14. El muro de Berlín
Fuente: http://www.slate.com/articles/news_and_politics/war_stories/2009/11/why_berlin_mattered.html



Imagen 15. Propuesta de ciudad ecológica en Hamburgo, Alemania.
Fuente: Ritchie, A., Thomas, R. 2009. Sustainable Urban Design an environmental approach. Oxon: Taylor & Francis edition.

BIBLIOGRAFÍA

- AZAGRA, F. 2011. ***Plug-in Theodosian Wall, transformation of structural barriers into sustainable corridors***. Memoria, March Urban Design 2010_11. University College London.
- BENTON, L. AND RENNIE, J. 2008. ***Cities and Nature***. Oxon. Routledge
- HOWARD, E. 2003. ***To-Morrow, a peaceful path to real reform***. Oxon. Routledge
- JACOBS, J. AND KEIL, R. 2003. ***Urban Political Ecology in Urban Geography***. Bellwether Publishing, Ltd.
- KRYSTALLIA, K. 2006. ***Vague parks: the politics of late twentieth century urban landscapes***. In Architectural Research Quarterly, 10 (3-4). pp. 255-262. Cambridge: Cambridge University Press.
- MOSTAFAVI, M. AND NAJLE, C. 2003. ***Landscape Urbanism: A Manual for the Machinic Landscape***. Londres. AA publications.
- MOSTAFAVI, M. AND DOHERTY, G. 2011. ***Ecological Urbanism***. Baden. Lars Müller Publishers.
- MUNIZAGA, G. 2000. ***Macroarquitectura. Tipologías y estrategias de desarrollo urbano***. México. Editorial Alfaomega.
- RITCHIE, A., THOMAS, R. 2009. ***Sustainable Urban Design an environmental approach***. Oxon: Taylor & Francis edition.
- SOLA-MORALES, I. 2003. ***Territorios***. Barcelona. Editorial Gustavo Gili.
- WALL, E. AND WATERMAN, T. 2010. ***Urban Design***. Lausanne: AVA publishing SA.