

Territorios liminares. Los márgenes de la ciudad en el centro de un terreno común de la arquitectura.

Liminal territories. City's margins at the center of a common ground of the architecture.

Giuseppe PARITÁ.

**Arquitecto, PhD. Universidad de Nápoles "Federico II".
Departamento de Arquitectura.**

parita.gi@gmail.com



Resumen

A pesar de las transformaciones en la manera de vivir y pensar nuestro "hábitat", el ambiente físico, en cuanto plataforma modificable por la arquitectura, no deja de ser una de las primeras entradas en el proceso de diseño. Aunque la ciudad haya ido cambiando su propia gramática, siguen existiendo una serie de lugares fértiles para el proyecto contemporáneo y que aún quedan inexplorados, sin nombres y ni siquiera reconocidos como partes de la ciudad. La investigación que aquí se propone se enmarca en el ámbito del diseño urbano, tratando de llevar sobre un terreno común un determinado tipo de territorios físicos, a través de una nueva mirada: el artículo se propone llegara a comprender en qué idea de ciudad y en qué tipo de espacialidad se pueden identificar y reconocer las áreas de margen. A través de una revisión de algunas zonas marginales de grandes ciudades, se intentará elevar a la categoría de "fundamentos" algunos elementos que han tenido hasta ahora un significado negativo. Reconfigurar límites, dar dignidad a los confines, dar espesor a los bordes, son todos ellos modos de proyectar una distancia que se advierte entre partes distintas de la ciudad, una condición hasta ahora entendida como ambigua y que desorienta.

Palabras Clave.

Territorios liminares, diseño urbano, áreas de margen, límite.

Abstract

Despite the changes in the way we think and we live our "habitat", the physical environment continues to be intended as a platform that can be modified by the architecture and one of the first entries in the design process. Although the city has been changing its own grammar, there are a number of fertile places for the contemporary project that are still unexplored, that are nameless and not even recognized as parts of the city. The proposed research is framed in the field of urban design, trying to bring a particular type of physical territories on a common ground: the article aims to identify margin areas, recognizing their spatiality and the idea of city they potentially hold. Reviewing some marginal areas of big cities, the last part of the article focuses on some elements that have had a negative meaning for a long time, attempting to promote them to the rank of "fundamentals". Redesigning limits, rethinking boundaries, thickening the edges; these are all ways of projecting that distance between different parts of the city, a condition understood as ambiguous and disorienting until now.

Keywords

Liminal territories, urban design, margin areas, boundaries.

1. EL TERRITORIO DE LA ARQUITECTURA: UNA CUESTIÓN ABIERTA.

En 1966 Gregotti escribió "el territorio de la arquitectura", abriendo muchas preguntas acerca de los posibles campos de la realidad que podían ser objeto de la disciplina arquitectónica en aquellos años. La necesidad de incluir la investigación en diseño en las filas de la especificidad disciplinaria, llevó al autor a decir que este territorio debía ser reconocido en el mismo "hábitat", refiriéndose a toda forma habitable y de transformación del ambiente físico que es proyectado y construido de acuerdo a un objetivo. En la aparición de nuevos experimentos en la metodología y de las nuevas fronteras que se abrían con las tecnologías informáticas, Gregotti advirtió que el conocimiento de la realidad debe ser alcanzado por los arquitectos a través del diseño, mediante el cual los datos ofrecidos por otras disciplinas se ponen en orden en cuanto tienen para nosotros significados diferentes como materiales que se ofrecen al plan del lenguaje arquitectónico (Gregotti, 1966). Geografía, paisaje y topografía de la ciudad constituyen para el autor el objeto de la "modificación" de la arquitectura (Gregotti, 1984).

La complejidad de la realidad en la que vivimos hoy en día y el avance de - ¿nuevas? - cuestiones, llevan a reflexionar continuamente sobre el posible territorio de la arquitectura, a menudo ampliando considerablemente su campo y abriéndolo a otras áreas que están fuera de la competencia puramente arquitectónica o urbana. Se hibridan así técnicas, modos de representación y productos de la arquitectura; a los arquitectos se les pide cada vez más respuestas multidisciplinarias, participativas y sostenibles, a veces con la pretensión de que éstas sean decisivas para abordar cuestiones mucho más amplias y complejas. A la vista de las nuevas preguntas que se van planteando, el debate sobre la ciudad ha visto, durante los últimos años, el cambio de sus términos a una gran velocidad que ha llevado muy lejos la visión de una ciudad compuesta sólo por arquitecturas y hechos urbanos de memoria rossiana, lo que implica nuevas ideas de ciudad. Metrópolis, megalópolis, ciudad infinita, ciudad difusa, ciudad líquida e incluso no-ciudad, sólo por nombrar algunas.

Dentro de estas visiones se ha ido perdiendo no sólo la idea de una arquitectura de la ciudad, en el sentido tradicional, sino que también ha ido evolucionando el papel y la especificidad de la propia arquitectura, dejando espacio para numerosas tendencias profesionales y culturales que a menudo han dado protagonismo a acciones individuales y aisladas. La redefinición del campo de la arquitectura parece, por tanto, cada vez más necesario y urgente debido a la crisis social y económica que estamos viviendo. Hoy día los arquitectos empiezan a plantearse otra vez la notoria pregunta con la que hemos empezado ¿Cuál es el territorio de la arquitectura? ¹ Y más: ¿Desde dónde empezamos a configurar la arquitectura, intentando salir de la multidisciplinariedad hasta ahora imperante? A pesar de las transformaciones en la manera de vivir y pensar nuestro hábitat -transformaciones que, sin embargo, tienen que ser tomadas en cuenta en el proyecto de arquitectura- el ambiente físico no deja de ser una de las primeras entradas en el proceso de diseño.

Aunque la ciudad haya ido cambiando su propia gramática, siguen existiendo una serie de lugares fértiles para el proyecto contemporáneo y que aún quedan inexplorados, sin nombres y ni siquiera reconocidos como partes de ciudades. De

hecho, dentro de la ciudad contemporánea, la proximidad casual de sus partes produce fricciones a menudo violentas que dejan como producto espacios indefinidos. Este trabajo ve como un posible campo de estudio esos espacios, interpretándolos como áreas de margen. En esas áreas, cuya gramática arquitectónica está todavía por investigar, se puede encontrar una oportunidad para superar las relaciones que se probaron como ciudad/suburbios, ciudad continua/expansión urbana, encontrando en ellas un nuevo territorio de la arquitectura y los materiales para una propuesta urbana.

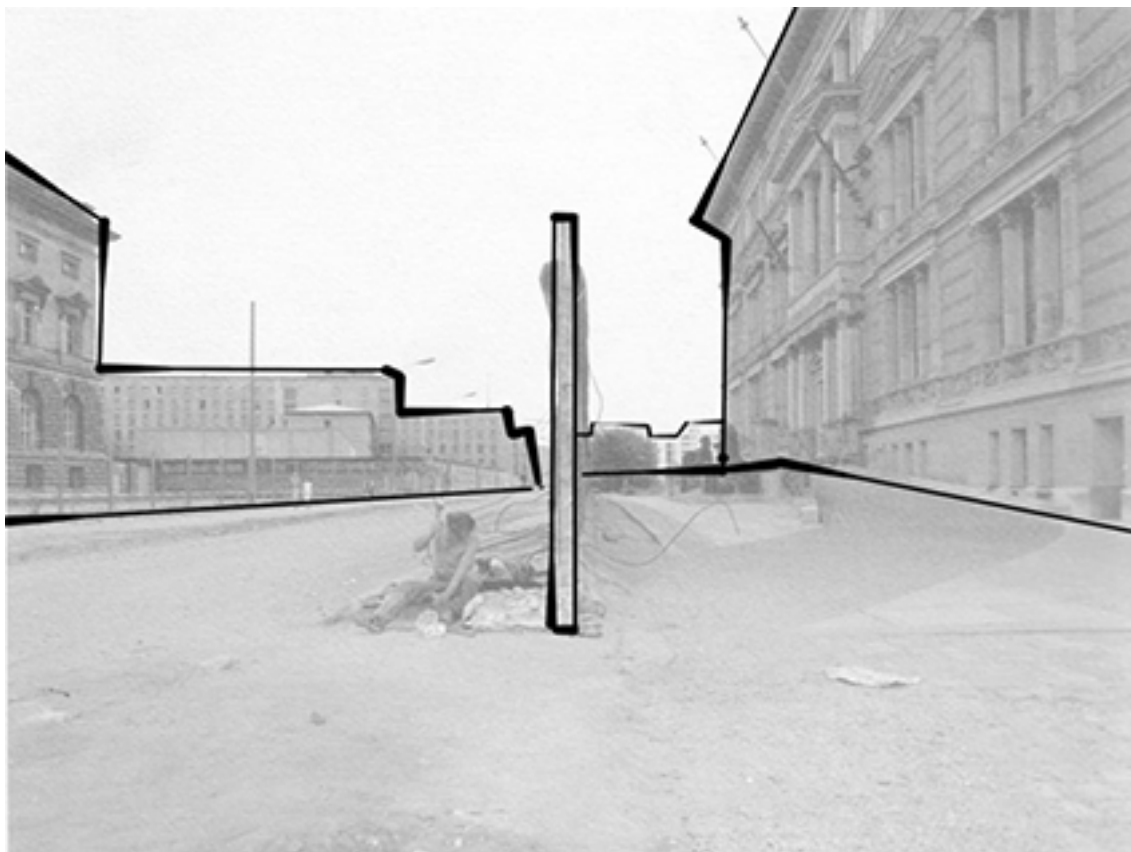


Fig. 1. Mas allá del confín: Berlín después de la caída del muro. Reelaboración del autor de la imagen de cubierta del n. 595 del 1992 de la revista Casabella.

2. LA PRÁCTICA DESCRIPTIVA COMO METODOLOGÍA PARA LEER EL TERRITORIO DESDE UNA PERSPECTIVA ARQUITECTÓNICA.

La investigación que aquí se propone se enmarca en el ámbito del diseño urbano, campo de definición de una arquitectura de escala intermedia, que sí da importancia al dato físico y da forma a cuestiones conceptuales pero al mismo tiempo no deja de ser abierta a otros estímulos y posibles experimentaciones a una escala más detallada. Se tratará de llevar sobre un terreno común un determinado tipo de territorios físicos, a través de una metodología que tiene sus raíces en los estudios urbanos de marco italiano.

Con ese objeto, resulta central la cuestión de la que se fue definiendo práctica descriptiva: el soporte teórico se basa en presupuestos culturales propios del diseño urbano italiano de los años 60 y 70, cuando se comenzaron a poner en discusión las que hasta entonces habían sido reconocidas como reglas exactas, análisis científicos y valores justos. Comienza así a desarrollarse en Italia un enfoque distinto que busca demoler las reglas del análisis urbano². La descripción comienza a convertirse en un problema de lenguaje y de expresión arquitectónica, en una primera actividad proyectual: la estructura formal del territorio se hace campo de estudio y de intervención específica de la disciplina arquitectónica y urbana y, como tal, explorada con la eficacia de un saber ver arquitectónico (Zevi, 1964).

La escuela italiana da comienzo a una serie de investigaciones que buscan un nuevo método de análisis, representación y proyecto del territorio centrado en la posibilidad de fundar una tecnología formal del paisaje antropogeográfico, para estructurar como arquitectos el espacio habitado por el hombre. La lección de la escuela rossiana lleva la atención del dato cuantitativo de los análisis urbanos, al cualitativo; afirma la imposibilidad de una teoría científica para la arquitectura, subrayando que el modelo funcional es suficiente para otras disciplinas pero no suficiente para leer la ciudad a través de una mirada arquitectónica.

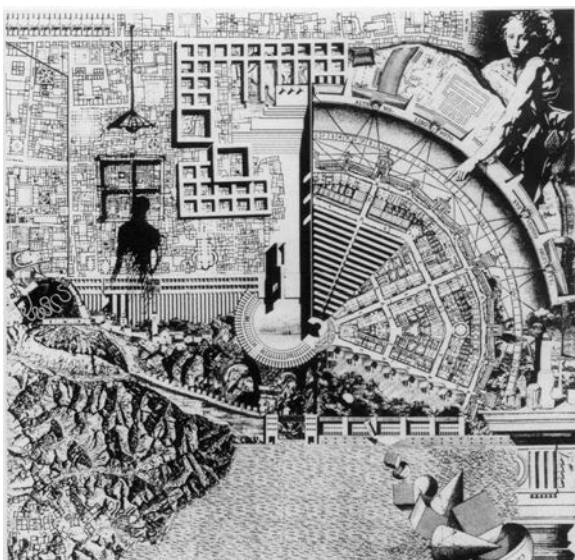


Fig.2. Aldo Rossi, la "Ciudad Análoga", 1978.



Colin Rowe, la "Ciudad Collage", 1983.

Relacionada con esa manera de pensar, aparece una idea de ciudad como lugar del conocimiento, que lleva a la teorización no solo de la ciudad análoga de Rossi, sino también a la de ciudad collage de Colin Rowe - dos ejemplos de una investigación teórica que ven en la descripción de hechos urbanos y en su comparación paralela el fundamento de una práctica proyectual. A través de este nuevo enfoque del territorio, se nos proponía superar la dicotomía entre las fases analítica y proyectual en el intento de despojar los clásicos análisis urbanos de aquella objetividad que no permitía que la descripción representase aquel nuevo punto de vista capaz de poner en acto el proceso de modificación de un área. La atención a las situaciones locales y la fuerte necesidad de echar por tierra las certezas que los criterios del análisis urbano

presentaban como verdades científicas, hacen que el diseño urbano haya tendido y tienda a considerar cada vez más la práctica descriptiva como parte integrante del proceso proyectual.

A partir de la escuela italiana, esa práctica ha evolucionado con el tiempo, cambiando representaciones y nombres; el debate arquitectónico y urbano toma conciencia que es la diferente interpretación de lo que ya está en la ciudad a tener en sí mismo el potencial para la transformación y la identificación de nuevos temas de diseño. Maestro contemporáneo de esos ejercicios, enriquecidos por el tono provocador de su arte periodístico, es el arquitecto holandés Rem Koolhaas, capaz de captar y utilizar, dentro de las reglas de los lugares, las contradicciones de la ciudad contemporánea como una característica de la ciudad contemporánea: debemos a él los primeros argumentos más avanzados hacia esos lugares aislados del tejido urbano consolidado, que plantean una pregunta urgente: "¿Qué hacer con estos nuevos territorios?" (Koolhaas, 1995, p.1115)

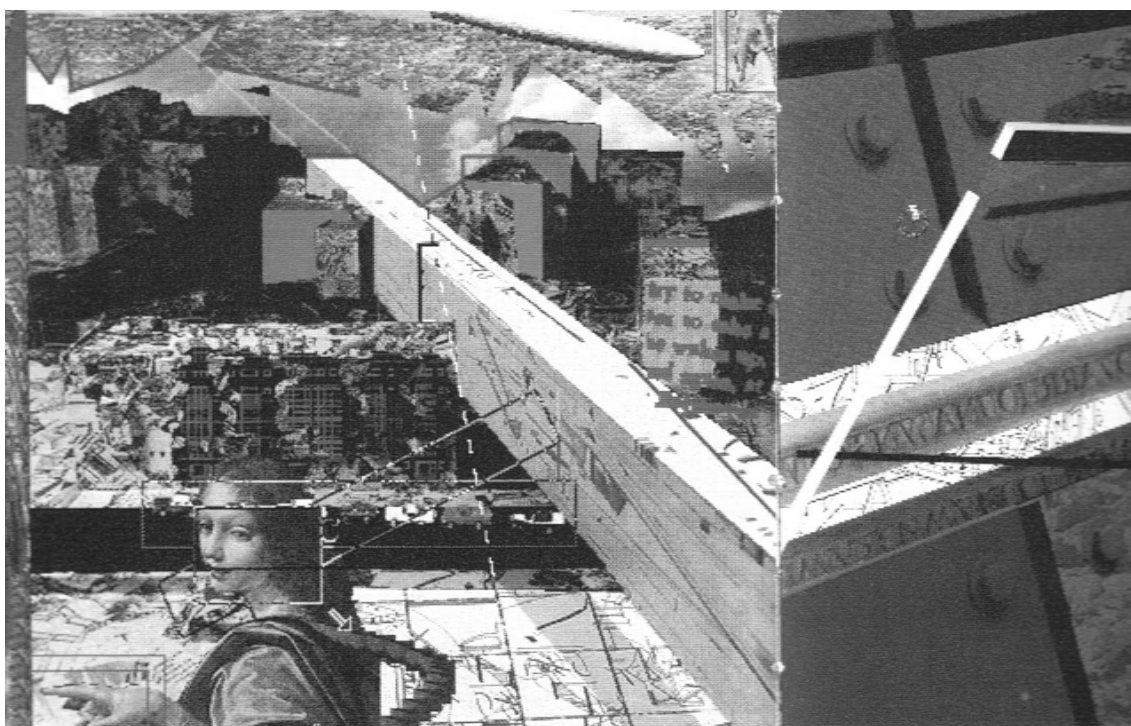


Fig. 3. Daniel Libeskind. Berlin, "City Edge", 1987. Fuente: Broadbent, Geoffrey. 1991. Deconstruction, A Student Guide , International Union of Architects, Journal of Architectural Theory and Criticism. London: Academy Editions, p. 16

Ese trabajo se propone comprender en qué idea de ciudad y en qué tipo de espacialidad se pueden identificar y reconocer una clase específica de nuevos territorios, los definimos como áreas de margen. Se efectuará la revisión de algunas zonas marginales de grandes ciudades, intentando elevar a la categoría de "fundamentos" algunos elementos que han tenido hasta ahora un significado negativo. A través de la práctica descriptiva, los ejemplos propuestos interpretan de manera muy eficaz los lugares que van a modificar. Los tres ejemplos escogidos recuperan, a

través del proyecto, tres elementos diferentes y paradigmáticos de esos territorios. Nos ayudarán a definir que un límite que se muestra como barrera puede ser diseñado como un elemento urbano, una frontera puede ser entendida como una arquitectura y un área de margen como una plataforma en la cual encontrar nuevas relaciones para las diferentes notas al margen, que existen ya dentro de nuestras propias ciudades.

3. TERRITORIOS EN FORMACIÓN: DEFINICIÓN DE NUEVOS LUGARES EN LA CIUDAD CONTEMPORANEA.

Distintas formas de organización espacial han ido dando forma a las ciudades que habitamos. De aquellas *formas urbis*, sabemos hoy nombrar las distintas partes, reconocer las lógicas que han estado en la base de su transformación e identificar las relaciones que dan forma a sus figuras. De la ciudad contemporánea, a menudo sólo logramos hablar en términos negativos: ya no es una ciudad histórica, ya no es una metrópolis, ya no está basada en las tradicionales lógicas de oposición centro/periferia, ambiente natural/construido, ya no es, a veces, una ciudad sólida, ya no es para algunos ni siquiera ciudad. Partiendo de la consideración de que, por contra, la ciudad es todavía, y es, sobre todo, un hecho físico, se ha afrontado la cuestión de la existencia de una tercera especie, saliéndose de los límites de sus partes ya consolidadas, en espera de ser devueltos al interior de un atlas de formas de ciudades como lugares de nuestro tiempo. Se intenta elaborar una narración que revele la formación de esas partes de ciudad que todavía no tienen ni forma ni nombre, zonas que se definirán como áreas de margen.

What to do with this new territory?



Fig.4. Fuente: KOOLHAAS, R.; MAU B., "S, M, L, XL". New York: The Monacelli Press, 1995, p. 1115

Allí donde Italo Calvino terminaba su atlas de "las ciudades invisibles", poniendo el acento sobre la innumerable cantidad de elementos internos del repertorio morfológico

e identificando en la ausencia de formas, el indicio de una disolución de la ciudad clásica, Perulli, en su ensayo "*Visioni di città*" da comienzo a una investigación sobre la nueva manera de producción de formas dentro de la ciudad contemporánea. Se reafirma así la naturaleza distintiva de la ciudad contemporánea y su capacidad de adoptar formas - a veces en todo singulares - de algunos espacios de más reciente formación y menos fáciles de clasificar, como pueden definirse las áreas objeto de esta investigación. La ciudad no se dispersa, entonces, según las lógicas de una ciudad infinita, pero pese a ello sigue creciendo, reafirmando la necesidad de una identidad y morfología específicas de algunas de sus partes. Partiendo del argumento de que la ciudad tenga como carácter propio el de la expansión, Massimo Cacciari afirma que la ciudad siempre tiende a "des-lirar"³.

Son numerosos los límites de la ciudad contemporánea, ciudad que, tras superar el recinto de las antiguas murallas, crece continuamente. La consciencia de que existen algunos márgenes de la ciudad que se redescubren como espacios y lugares posibles del proyecto es, además, el punto de llegada de un proceso de transformación de la forma urbana: la transformación del signo de delimitación de las ciudades. Con el delinearse de la caída de los límites físicos que en el pasado separaban las ciudades de su entorno, poco a poco subsigue su expansión a través de nuevas construcciones o agregación de burgos "extra-moenia" preexistentes. En la lógica de la ampliación de las murallas, allí donde el límite asumía un carácter de "frontera" que avanzaba de la mano del crecimiento de la ciudad, las áreas que antes estaban fuera de las murallas se readaptaban en la lógica de reabsorción. En cambio, allí donde el derribo de las viejas murallas no presupone la construcción de un nuevo trazado de las mismas, esa ausencia de rediseño del espacio en contacto con las murallas y con sus fortificaciones, hace que surjan algunos espacios que se encontraban entre la parte de ciudad que más tarde se definirá como antigua o histórica y las posteriores anexiones.

El momento histórico del derribo de las murallas hace que las ciudades se abran al territorio y se dé comienzo al progresivo y gradual paso del concepto más definido de límite, al más impreciso de margen urbano. Durante un largo período ha prevalecido la opinión de que hablar de márgenes significase referirse a los valores perceptivos de la definición lynchiana según la cual estos se identificaban con elementos lineales (K. Lynch, 1960). La cuestión del margen ha abandonado la idea de que hablar de márgenes signifique hacerlos equivaler a "confines", por el contrario es precisamente desde el momento en que las ciudades han eliminado sus propios confines construidos, cuando comienza a nacer dicho concepto, con la idea de un espacio que pueda existir entre dos sistemas diferentes. Si bien no es tan evidente como en el caso de las antiguas murallas, hoy en día se configuran nuevos límites que dejan estos nuevos tipos de espacios que ya no pueden confundirse con elementos lineales, sino que se identifican y distinguen como superficies, fuera de las partes de ciudad ya conformadas.

Con referencia a la formación de esas áreas en relación con los fenómenos evolutivos de las ciudades, encontramos en Bernardo Secchi una lúcida observación. "Quisiera describir el cambio": ahora la cuestión del cambio de las ciudades se relaciona con el de la sociedad contemporánea, más genérico, pero conservando un sólido vínculo con la realidad física del ambiente urbano que ayuda a identificar los posibles espacios del

proyecto. Entre algunos de estos cambios que identificaba, capta la disolución de la oposición entre ciudad y campo, entre centro y suburbio, la formación de las llamadas “periferias internas” (Aymonino, 1978), la más compleja heterogeneidad del paisaje urbano, constituido entonces como ahora por suburbios metropolitanos y campos urbanizados. Y es precisamente dentro de esa enorme complejidad donde el urbanista selecciona una relación que define como simple, pero en cuyo interior reconoce una primera aproximación al carácter de las áreas que tratamos: “distinguir en modo realista lo que en la ciudad y en el territorio es “duro”, de lo que es “maleable”, modificable en sus propiedades, en su constitución física, en sus funciones, en las relaciones con los demás objetos, en su sentido conjunto” (Secchi, 1984, p.11). Por este motivo, a nivel urbano, su investigación apunta al reconocimiento de las áreas intermedias y de los intersticios como espacios de la modificación posible, y localiza en las comisuras entre las partes duras, en la reinterpretación de las partes maleables y en las nuevas ligaduras —“coágulos físicos, funcionales y sociales” entre unas y otras— la estrategia de intervención de un método distinto de elaboración de proyectos.

Por muy arraigada que esté a una idea vinculada a la ciudad constituida por partes, esta reflexión ayuda no sólo a reafirmar la idea de una ciudad construida para hechos materiales, sino también la idea de que puedan existir componentes urbanos de una naturaleza distinta con respeto a las tradicionales partes duras, a las que preferimos referirnos como áreas de la ciudad consolidada y susceptibles de modificación distintos de aquellos que aquí se tratan. Son en cambio las áreas que se definen como maleables las que pueden representar, en nuestro caso, el tejido conectivo de la ciudad y al mismo tiempo proponerse expresamente como márgenes de partes urbanas ya definidas.

Su maleabilidad es tal vez consecuencia directa de su diferente naturaleza espacial, una espacialidad líquida que, en su existencia física, se reconoce como un estado distinto presente en los bordes de la ciudad compacta. Si, en efecto, la misma megalópolis mantenía unos rasgos jerárquicos y un conjunto de trazados y tejidos urbanos, la diferencia entre las partes desaparece en la actual configuración de los agregados urbanos para disolverse en una “espacialidad líquida, que tiende a homologar “las partes” y a hacer de ellas “objetos” que flotan en un fluido continuo”. (Anselmi, 1996, p.54). Se reconoce un estado del espacio urbano muy apropiado para el razonamiento sobre las áreas de margen como espacios singulares de la ciudad contemporánea: si bien reconociendo, de hecho, la existencia de una lógica de una ciudad hecha por partes, así como afirma la generación italiana de los años 60, estas partes tienden actualmente a diluirse a causa de una espacialidad manifestada que penetra dentro de la estructura urbana preexistente, modificando en parte su morfología sin, sin embargo, encontrar una propia. La ciudad en expansión resulta un organismo líquido en este sentido, en que los márgenes y los bordes son parte integrante de la estructura urbana (Treu, 2006).

Los márgenes son amnesias urbanas que hay que llenar de significados, y más que una no-ciudad son una ciudad paralela con dinámicas y estructuras propias que es necesario comprender todavía (Careri, 2006). Aparte de la particular condición espacial de estas zonas, que dan lugar a la identidad de muchos de esos espacios, es

la presencia de una multiplicidad de caracteres que nace de los numerosos objetos y de la variedad de situaciones, la que se puede encontrar dentro de los mismos. Eso hace pensar en las diferencias como una nueva riqueza para el proyecto: no sólo porque diferencian estas superficies de las partes de la ciudad inmediatamente limítrofes, sino también porque nos evitan el pensamiento de que estén hechas sustancialmente de vacíos. Al contrario, es la propia heterogeneidad que las forman la que, si por un lado nos permite reconocer sus ausencia de composición urbana, por otro lado abre espacio a una configuración más compleja de la misma: las cosas ya están en su interior, sólo se trata de re-significarlas. Manuel de Solá Morales vuelve al concepto de riqueza de las diferencias para la reinención de un nuevo catálogo de espacios a partir de las formas urbanas que la arquitectura actual produce frenéticamente "si bien sin nombre", pero donde las diferencias puedan constituir los ingredientes en la base de la calidad de una propuesta urbana. (M. de Solá Morales, 2006). Dentro de nuestras ciudades, son muchos los elementos arquitectónicos y urbanos todavía sin nombre, y son también muchas las áreas que todavía no han tenido modo de ser nombradas.

A continuación, se examinan tres ejemplos que nos ayudarán a definir esas áreas y a reconocer algunos de sus elementos en la tentativa de sustraer sus significados negativos y entenderlos como nuevos materiales de diseño urbano.

4. MARGENES DE CIUDADES: UN PEQUEÑO ATLAS.

4.1. Berlín. Dentro del confín.

Berlín es la ciudad desde la que empieza esta breve reseña de lugares. Es la ciudad que construyó la frontera física más terrible en territorio europeo y, tras su caída, ha sido capaz de reconstruir nuevos centros. Mediante el muro, hay quien ha sido capaz de percibir y mostrar algo diferente, no sólo con la lectura de su carácter urbano y arquitectónico, incluso entender su escala como una forma de belleza. Se trata una vez más de Rem Koolhaas, quien en "*The Berlin Wall as Architecture*"⁴ explica los motivos por los que el muro de Berlín puede ser considerado una auténtica construcción arquitectónica, recogiendo en el texto las impresiones de una visita presencial en 1971 cuando, todavía estudiante, había visitado la ciudad. Algunas intuiciones nos ayudan a comprender cómo también un confín tan duro y pesado, cede protagonismo a la espontaneidad de las situaciones y al carácter de los lugares, incluso en una situación tan marcadamente dramática. Y, en efecto, la primera observación es que el muro no atraviesa simplemente la ciudad como un separador en sentido norte-sur, sino que rodea Berlín Oeste y, en sus 165 km de desarrollo, entra en contacto con toda una variedad de situaciones y con distintas partes de ciudad.

Una vez delineado el perfil esquemático de la arquitectura del muro, una arquitectura compuesta por un doble muro se separa para acoger otros elementos en su interior: Koolhaas observa que el muro no se ha impuesto a la ciudad con una fórmula coherente ya que, en más de la mitad de su longitud, renuncia a su propia regularidad para adaptarse a las condiciones del lugar. Y es precisamente esta interdependencia entre arquitectura y lugar la que permite a Koolhaas leer el más brutal confín

contemporáneo como un elemento de valor arquitectónico y urbano de una "belleza asombrosa en su persistente duplicidad", un elemento cuyo valor puede parangonarse con la ruinas de Pompeya y Herculano, o con el Foro Romano. Y es más, del muro, Koolhaas aprende una lección de diseño y, después de haber leído una frontera como una arquitectura, plantea una arquitectura con formas y significado de frontera para su fin de carrera en la Architectural Association de Londres. *Exodus* es el nombre de ese proyecto que borra una banda central de Londres para establecer una zona de intensa vida metropolitana, en la cual utiliza los muros para definir una especie de prisión voluntaria para los habitantes de Londres que allí quieran vivir de forma diferente, generando así los máximos contrastes y diversidades posibles. Demuestra así que un confín puede adoptar un valor arquitectónico, de-limitando un espacio para generar relaciones de inclusión/exclusión. Koolhaas acude por tanto en nuestra ayuda para demostrar que ese elemento puede ser uno de los fundamentos del diseño urbano, superando la acepción negativa que se tiene del término.

Más de treinta años después de aquel estudio, diferentes análisis contemporáneos han comenzado a observar el confín como un espacio, dotado de su propia medida y su propia dimensión (Zanini, 2000), en cuya modificación se interviene para crear un espacio uniforme y continuo a partir de un elemento de fractura generador de discontinuidad (Perulli, 2009). También la disciplina urbanística parece haber tomado en préstamo de la socio-antropológica la idea de que el confín lleve consigo el sentido de un espacio inmediato a algo, del "espacio del entre", entre situaciones distintas, capaz de identificar el "dónde del comienzo de otra forma de antropización" (Treu, 2006). Lo que ese estudio define, por contra, es que el confín, así como cualquier límite, sigue siendo un elemento lineal a la escala arquitectónica y urbana, mientras que el margen, en cuanto distancia, constituye una superficie que lleva consigo los presupuestos de la transformación urbana.

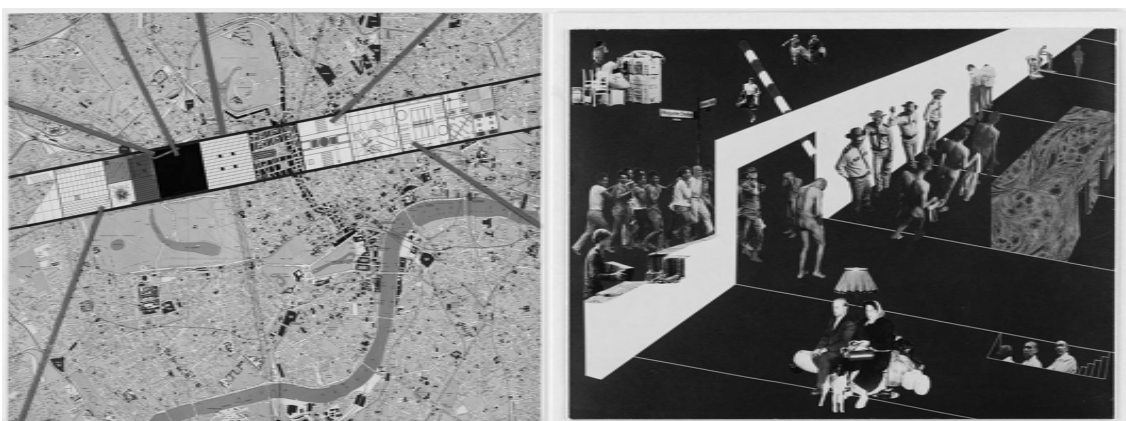


Fig. 5. Rem Koolhaas. El muro de Berlín en una imagen de "Field Trip". En KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. "S, M, L, XL". New York: The Monacelli Press, 1995. p.223

Así ocurrió en la ciudad de Berlín, tras la caída del muro. Sí, es verdad que el muro fue interpretado como un arquitectura de confín en si mismo, pero también debemos reconocer que había un más allá de esta línea de demarcación que de repente se encuentra al lado de lo que estaba "más acá" del elemento fronterizo. La permanencia en la ciudad de Berlín del muro ha hecho que, en torno a él, se hayan creado condiciones urbanas periféricas donde muchos elementos terminaban indefinidamente antes de adosarse al muro. La eliminación de este último ha generado improvisaciones de estos elementos y del vacío en que flotaban, ya no los márgenes hacia el muro de dos partes de ciudad, sino un área improvisadamente central en la que un doble margen cercano necesitaba recuperar urgentemente un papel dentro de la ciudad. Es conocido el caso de las áreas inmediatas a la Postdamer Platz, que el muro atravesaba separando el área del Tiergarten y de la ciudad decimonónica al Oeste, de la barroca Friedrichstadt al Este. Durante los casi treinta años de presencia del muro, en efecto, el barrio de la Friedrichstadt había ido perdiendo sus elementos de cabecera más allá de la Wilhelmstrasse, los grandes bloques del burgo del siglo XVII y la propia Leipzigerplatz, la plaza que bloqueaba hacia occidente la malla estrictamente ortogonal del barrio, pasando así a configurar los elementos del margen interno de la ciudad al Este. Al mismo tiempo, de la estructura decimonónica que iba más allá de la Spree, ya sólo quedaban algunos fragmentos, esta vez márgenes orientales de la ciudad al Oeste, más allá de los cuales surge el área del Kulturforum.

Con la caída del muro, los márgenes de las dos ciudades, que ahora quedaban en posición nuevamente central, tomaban su sitio en torno a un gran vacío, que había aparecido rodeando la Pariser Platz y la puerta de Brandeburgo, que habría constituido la superficie sobre la cual trabajar para su redefinición. La finalidad del proyecto para la reconfiguración de esa área de margen habría sido, por tanto, el poner en comunicación dos partes de ciudad profundamente distintas, casi hostiles entre sí: los distintos proyectos de los años 90 optan por soluciones que prefieren la anexión del vacío central a una o a otra parte, mientras sólo en algunos de ellos se puede leer una tercera vía que deje a la parte su propia autonomía y resuelva en figura el contenido del margen.

Fig.6. Rem Koolhaas. "Exodus, or the Voluntary Prisoners of Architecture". En KOOLHAAS,



Rem; MAU, Bruce. "S, M, L, XL". New York: The Monacelli Press, 1995. p.223

4.2. Nueva York. O sobre el límite.

La cuadrícula de 60x250 metros diseñada en 1811 para la isla de Manhattan preveía un primer diseño donde sus líneas llegaban hasta el borde de la tierra firme, e incluso algunas de ellas se convertían en los muelles del puerto. En la práctica, se vio la imposibilidad de su cumplimiento, dejando estrechas franjas marginales fuera del plan de desarrollo, donde ahora hay algunos parques lineales y se está planteando un plan más general de vías verdes para la remodelación de sus frentes de agua. Pero Nueva York no deja de sorprender y, casi al final de la cuadrícula en el lado oeste, se propone un proyecto donde se intenta precisamente cambiar el significado por un signo que, de lo contrario, se percibiría en el sentido negativo de barrera, elemento incómodo que hay que superar o eliminar.



Fig. 7. La Avenida 10 en Nueva York, conocida como "Avenida de la muerte", antes de la construcción del High Line. Fuente: <http://www.thehighline.org/galleries/images/high-line>

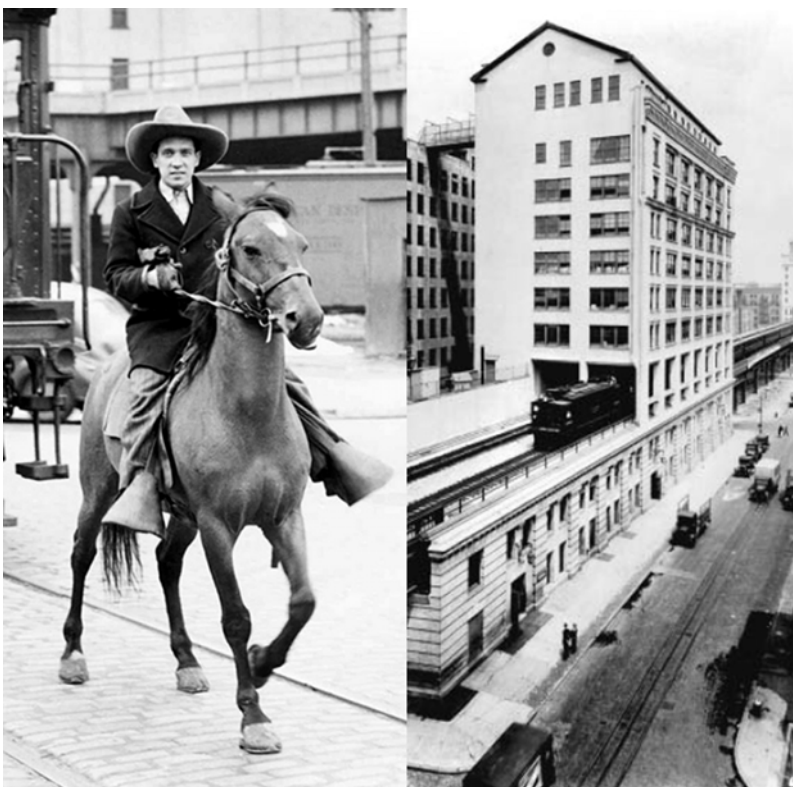


Fig. 8. Izquierda: para evitar accidentes los vaqueros empezaron a anunciar los trenes en la Avenida 10. Derecha: en 1934, Los trenes empiezan a correr sobre el High Line. Fuente: <http://www.thehighline.org/galleries/images/high-line>

Se trata de la compleja operación llevada a cabo por la High Line de Nueva York, la antigua vía de tren elevada abandonada y re proyectada por James Corner Field Operation con Diller&Scofidio+Renfro como parque lineal ¹. La historia de este elemento de límite empieza a principios del siglo pasado, cuando los primeros trenes comienzan a pisar una de las calles comerciales más atestada de la ciudad, la Avenida 10, también conocida como "Death Avenue" (la "Avenida de la muerte"), debido a los muchos accidentes que causaron los medios de locomoción.

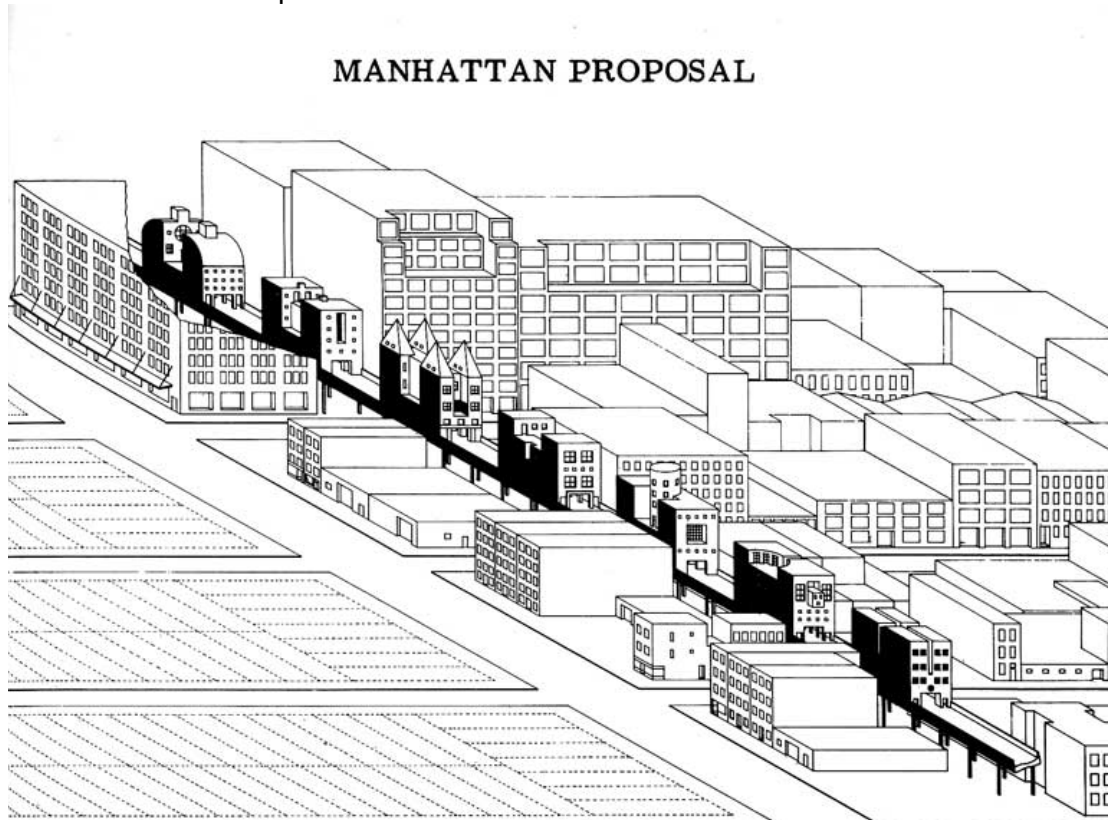


Fig. 9. Steven Holl. Puente de casas. Manhattan, 1979-82. Fuente: Revista "El Croquis" n.78 "Steven Holl. 1986 1996". Editorial El croquis, Madrid, Enero 1996, p. 8

Frente a esto, en un intento de superar esta limitación, la línea de carga se eleva y se construye una línea alta a diez metros por encima del nivel de la calle, permaneciendo en funcionamiento desde el 1934 hasta 1980. Ya desde mediados de los años 80, los propietarios de los solares sobre los que pasaba el High Line soñaban con su demolición, viendo en ella la oportunidad de completar la construcción de la franja entre la calle décima y undécima.

¹ Entre las muchas publicaciones de este proyecto, se aconseja: GASPARRINI, Carlo; SASSANELLI, Valeria - "New York Manhattan. The High Line Linear Park" en "Monograph.it" n.2, Mayo 2010, LIST Lab - Laboratorio Internacional Editorial, Barcelona 2010.

En 1982, Steven Holl propone colonizar la infraestructura como si fuera un puente de casas, pero la propuesta pasará inadvertida, quizás demasiado visionaria para aquel tiempo. La oposición a la demolición de todos aquellos que lo consideraban un límite, no sólo a la hora de atravesar grandes áreas, sino también a la adicional edificación de grandes sectores de la rejilla de la Gran Manzana, se llevó a cabo con éxito solo tras una fuerte batalla por parte de muchos residentes del barrio que se habían reunido en la asociación "Amigos de la High Line".

La operación de participación ciudadana, llamada "Recuperar el High Line", ha permitido que actualmente podamos reconsiderar las categorías y los materiales del diseño urbano, capaz de reabrir la discusión sobre los modos de recomponer la fragmentación de la ciudad contemporánea, superando rigideces y jerarquías de antigua naturaleza. Y, en efecto, el signo de la línea de ferrocarril atraviesa los distritos de Meatpacking, West Chelsea y Hell's Kitchen, a caballo de la calle diez, y segregando el barrio de la parte de ciudad situada hacia el río Hudson, también dotada de muelles para el atraque de las naves. En este caso, no es su carácter insuperable lo que representa su naturaleza esencial de límite, aunque se trate de una estructura que se eleva a unos diez metros, sino la sensación de que este signo hace de freno a la habitual posibilidad de sacar partido perceptivo de las transversales de la rejilla urbana e impide fenómenos de modificación y evolución del barrio. En su desarrollo, el límite se hace proyecto urbano y arquitectónico, conectándose de vez en cuando a las distintas situaciones que encuentra y volviendo así a hacerse infraestructura, esta vez con un nuevo significado. La enorme cinta ferroviaria configura actualmente el espacio público de West Chelsea, permitiendo la continuidad del recorrido norte-sur del barrio con un aprovechamiento mejor que el ofrecido por los grandes ejes viales paralelos al mismo, permitiendo al mismo tiempo una lógica de unión transversal entre los distintos elementos puntuales que salpican los distritos que atraviesa.

Ese proyecto incita a una reflexión sobre el límite, que está en la base del hacer arquitectónico y puede interpretarse siempre como un elemento de naturaleza ambivalente. Ya los Romanos distinguían entre los conceptos de *limes* y *limen*, no tanto buscando especificar una acepción limitativa frente a una propositiva, sino más bien subrayando las diversas modalidades de uso y morfológicas del límite. En efecto, mientras el *limes* se considera una línea de separación entre distintas situaciones y puede adoptar la forma de un sendero, de una calle, así como de un confín, una frontera o incluso un baluarte defensivo; el *limen* se hace umbral y entrada, la línea que circunda y contiene una forma, un perímetro que puede llegar a identificarse con el recinto de una casa. Ese proyecto para el *High Line* de Nueva York trata de sustraerlo a su función de barrera y transformarlo en una conexión que pusiera en relación las dos identidades con respecto a las cuales se constituía, precisamente, en límite, intentando así el paso, a través de la arquitectura, de *limes* a *limen*⁵.

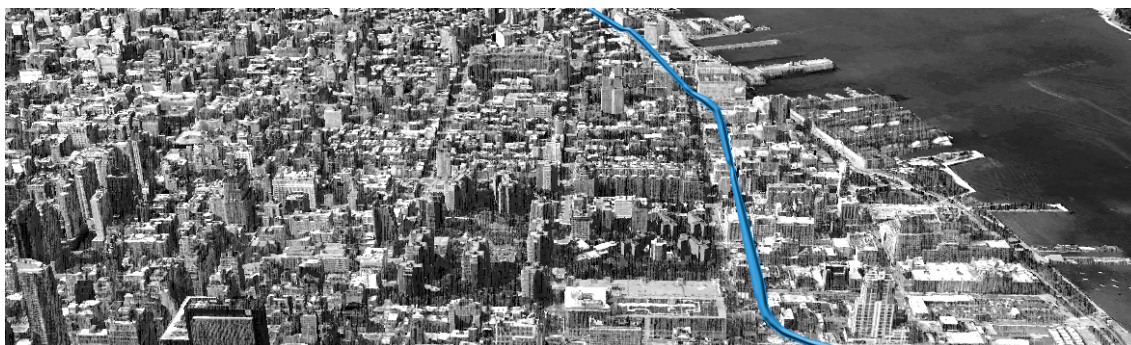


Fig. 10. Nueva York. En azul la línea de la High Line, que marca el confín entre el término de la cuadrícula de alta densificación y el comienzo de un espacialidad de otra forma. Elaboración gráfica del autor.

4.3. Porto. A lo largo del marginal.

El Marginal de la ciudad metropolitana de Oporto identifica una parte de territorio entre el río Duero o el océano Atlántico y los asentamientos urbanos de las ciudades de Oporto, Matosinhos y Vila Nova de Gaia. La investigación encuentra aquí un caso significativo ya por la misma palabra “marginal” que en lengua portuguesa no indica únicamente un adjetivo con el que indicar algo que esté “al margen de”, sino que se eleva al rango de sustantivo para indicar un camino, una calle o un paseo que costea longitudinalmente una superficie de agua, con un significado más o menos análogo al concepto italiano de calle litoral o al español de paseo marítimo. Sin embargo, a diferencia de este último concepto, el término pasa a indicar -con el tiempo y el uso común- ya no sólo la calle, sino más concretamente el espacio que hace de margen al mar y que se detiene al lado de un límite que, según los casos, puede resultar de naturaleza orográfica, infraestructural o de asentamiento, y que resulta ser además el mismo por cuyo otro lado se ha detenido la expansión de la ciudad. Este espacio, que se extiende por unos 15 km siguiendo el río Duero y la costa atlántica, forma distintos tramos dependiendo, en primer lugar, de las condiciones que encuentra y que le hacen asumir, una medida diferente: es el motivo por el cual, algunos proyectos se califican como *passeio* (paseo), otros son considerados *faixa* (franja); mientras hay otros que constituyen esencialmente la recalificación de una avenida, cuando el proyecto ha vuelto su atención exclusivamente a la resemantización del límite infraestructural.

La particular naturaleza de la geografía de este territorio ha determinado las peculiaridades del área que vamos a examinar. Las áreas a lo largo del río nunca adoptaron un carácter residencial, ya que las infraestructuras de la vía fluvial las ligaba cada vez más a las actividades de transporte y comercio, dando lugar en los márgenes del río a un paisaje formado por las relaciones entre las distintas geografías de los lugares y las actividades a ellos vinculados. La deslocalización del puerto comercial en Leixoes (Matosinhos), y la posterior construcción de la línea férrea, determinarán un progresivo abandono de la relación directa de las áreas del Marginal tanto con la ciudad como con el mar. Solo con la atención europea, de mediados de los años 90, al tema de los frentes costeros y las distintas ocasiones que se le presentaron a la

ciudad (festivales, eventos, programas europeos) comienza el proceso de recuperación de estas áreas.

Dicha recuperación marca el comienzo de un redescubrimiento del espacio público en la ciudad de Oporto. Un estudio sobre la forma de los espacios públicos (Cannatà, Fernandes, 2002) subraya que la degradación de muchas áreas de las ciudades portuguesas se debe a la discrepancia entre la historia y el estado de hecho, entre el proyecto arquitectónico y el diseño urbano, que está, entre otras razones, en la base del contraste, entre la franja costera de Oporto y su interior. La causa de esto se halla en un modo distinto de entender la arquitectura en relación con sus espacios públicos en el pasado. Mientras en muchas ciudades europeas, plazas, calles, ensanches, parques y bulevares ya eran considerados elementos estructurantes para la configuración del espacio urbano, una planimetría de la ciudad de Oporto testimonia - todavía hoy - que el espacio vacío surge sobre todo como espacio residual, subproducto de la construcción. Sólo en años recientes han comenzado las autoridades portuguesas a pensar en esos espacios como un recurso que restituir a la colectividad. Y en esto, el descubrimiento del espacio vacío como espacio público ha considerado una serie de ensanches, plazas, jardines, paseos dentro de los tejidos ya consolidados, en especial en el casco antiguo, pero también la conciencia de una posible reapropiación de la distancia entre la ciudad y el elemento agua.

La diferencia que se hace, en este caso, se refiere a la relación que estos espacios sostienen con las cosas: una gran distinción, por ejemplo, lleva a asociar esos dos tipos distintos de residuos en relación con la relación figura/fondo de los estudios de Rowe. En el caso de Oporto los pequeños elementos residuales y vacíos urbanos podrían ser reinterpretados ya no como lo negativo de la ciudad, sino como un fondo contemporáneo del que se separan los espacios plenos de lo construido. Esto no es válido, en cambio, para el Marginal, allí donde el espacio blanco identifica esta vez una figura autónoma. En primer lugar abarca espacios que, además de estar comprendidos entre la ciudad y el mar, están ante todo fuera de los núcleos consolidados, a menudo limitados por condiciones orográficas que hacen de margen para las partes inmediatas: son, por tanto, todas ellas, áreas que, si bien son distintas entre sí, están agrupadas por una condición de relación. En segundo lugar, la continuidad que se logra tener entre los distintos tramos, permite leerlos en una escala más amplia como un *unicum* con respecto al cual marginar la ciudad. Se entiende entonces por qué en lugar de referirse a ellas como las áreas del Marginal, en el uso común se convierten en *la Marginal*, como queriendo señalar una nueva figura urbana que se ha ido dibujando —más allá del papel— también en el imaginario colectivo.



Fig. 11. Relación figura/fondo: Marginal/centro histórico de la ciudad de Porto. Elaboración gráfica del autor.

Según las condiciones históricas y geográficas, los proyectos objeto de escrutinio no toman en consideración únicamente la costa, sino también la idea de que esta línea puede también crecer en espesor, llegando a ser en algunos casos una superficie de conexión entre la ciudad y el mar. En ese espacio, no todo lo que margina la ciudad hacia el mar puede ser considerado un margen, ya que los proyectos trabajan de vez en cuando con el límite, el borde o las áreas de margen como diferentes materiales del proyecto urbano. Estos caracteres no han sido establecidos por una precisa estrategia de planificación, sino por la voluntad de cada proyecto de restituir a la colectividad el máximo posible de espacio público. También la continuidad entre los proyectos resulta ser más el resultado de una proximidad espacial espontánea que de un plan de intervención programado.

Antes de que comience el Marginal propiamente dicho, encontramos un breve tramo de litoral fluvial denominado *Ribeira*, y que asume un carácter lineal debido al elemento arquitectónico del muro *dos Bachalhoeiros* que relaciona directamente la ciudad con el río. El proyecto de Manuel Fernandes de Sà confiere mayor valor a la muralla a través de la reconfiguración del espacio que lo une al río con nuevas bajadas y al puente Dom Luis con un sistema de rampas. Por un lado, la muralla misma reconfigura a nivel urbano tanto el tema del cruce como el de la unión con el suelo, constituyendo una especie de nueva base para las edificaciones de la Ribeira; por otro lado, la distancia entre la muralla y el agua deja de percibirse como algo fuera de la ciudad, pero gracias a una intervención análoga efectuada en los espacios del frente fluvial en Vila Nova de Gaia, forma parte de un único gran espacio público que engloba el río.



Fig.6. Porto. Diferentes tramos del Marginal. Desde arriba: el viaducto en el area del Passeio Atlantico; Franja Marginal de Matosinhos Sur; espacio público a lo largo del Rio Douro entre Alfandenga y Passeio Alegre. Fotografías del autor.

En el otro extremo, al norte, la Faixa Marginal de Matosinhos y el análogo de Leça de Palmeira se llaman franjas marginales. En el caso de Leça da Palmeira, el proyecto de Alvaro Siza resuelve la recalificación de la Avenida da Liberdade con un proyecto que contempla una franja de espacio verde y un paseo peatonal, que discurren paralelos a la línea de costa, y que se superponen en algunos puntos para permitir atravesar las zonas verdes y la conexión con dos elementos de cabecera del recorrido, obras previas del mismo arquitecto: las conocidas piscinas naturales de 1966 y la Casa de Chà da Boa Nova de 1963. En el caso de Matosinhos, la intervención de Souto de Moura se concreta en la definición de una nueva plataforma marginal junto a la playa (GUEDES MARQUES, A. J., 2004); en esa se incluyen las funciones de aparcamiento subterráneo y un centro de monitorización e interpretación del medio ambiente. La sección de la carretera queda englobada en la más amplia de proyecto, incluyéndose en un dispositivo que permite el paso del final del sistema urbano a la playa.

El tramo central del Marginal es el espacio urbano que se conoce como Passeio Atlantico, es muy complejo y diversificado y se extiende entre la playa do Molhe, en el extremo sur de la Avenida Montevideu di Porto, y el comienzo, hacia el norte, del Marginal de Matosinhos. Esta área, debido a encontrarse entre diferentes sistemas, ha sido a lo largo de los años escenario de numerosas actividades y actualmente constituye un parterre de diversidad, margen de distintos sistemas. A estos, se superpone la estrategia de proyecto de Manuel de Solà Morales, que se propone interrumpir la interpretación unitaria y monolítica de la calle local, introduciendo una escala menor, que busca experimentar la ciudad y la costa y producir, al mismo tiempo, un conjunto de espacios públicos como producto cultural de la contemporaneidad (M. de Solà Morales, 2008). El espesor de la línea costera se ensancha hasta el punto de crear una composición hecha de superficies diferentes, capaces de mantener unidos los márgenes de diferentes sistemas.

5. CONCLUSIONES.

Hasta ahora, en el ámbito arquitectónico, los proyectos realizados que se ocupan conscientemente de esas zonas son aún pocos. Esto se debe quizás al hecho de que son territorios sobre los que hemos perdido la costumbre de observar, en tanto que se posicionan en la ciudad como territorios neutrales entre diferentes áreas que gritan más fuerte sus necesidades de recalificación. Es propiamente en esos espacios que dividen partes ya definidas de ciudades donde Richard Sennett señala el territorio de una posible transformación hacia una visión de ciudad abierta (Sennett, 2011). En sus estudios sobre la ciudad, el sociólogo estadounidense afirma con claridad que son los territorios de pasajes, los bordes, aquellos donde se puede encontrar hoy día la posibilidad de un diseño que restablezca vínculos entre partes de ciudades diferentes en sus formas urbanas y sociales. La investigación propuesta en este artículo intenta enmarcar esos territorios y sus elementos en el campo urbano desde un punto de vista arquitectónico. Los tres casos examinados constituyen en su conjunto algunos de los distintos modos de hacer margen y muestran que la construcción física de la arquitectura puede contribuir no sólo a su rediseño, sino también a una nueva manera de habitarlos. La operación definitoria, pero no definitiva, de estos espacios contempla la revancha en el campo arquitectónico de algunos elementos generalmente vistos

como obstáculos a la construcción de la ciudad. Reconfigurar límites, dar dignidad a los confines, dar espesor a los bordes, son todos ellos modos de proyectar una distancia que se advierte entre partes distintas de la ciudad, como una condición hasta ahora entendida como ambigua. "La dialéctica entre la determinación del espacio, la presencia de sus fronteras, y la continua acumulación de "cosas" (arquitectura y de la humanidad) proyectan estas realidades, territorios y ciudades, hacía escenarios en los que las zonas en suspensión, en espera de definición, marginados o forzado entre dos definiciones, representan un grupo de intercambio" (Marini, 2011, p.47). Dentro de la interpretación de nuestra compleja realidad, al lado de experimentaciones más abiertas y sofisticadas igualmente necesarias, tendríamos que empezar a pensar que nuestro terreno común tal vez empiece desde los márgenes que han permanecido olvidados.

¹ Uno de los últimos intentos, en orden cronológico, es el propuesto por Chipperfield para la decimotercera edición de la Bienal de Arquitectura de Venecia en 2012: la construcción de un "common ground", el terreno común de la arquitectura, es el reto lanzado a los arquitectos de hoy para estimular la reflexión sobre lo que pudieran ser, dentro de los múltiples problemas de la realidad contemporánea, los puntos de vista comunes confirmables por la propia arquitectura. Es importante destacar que el arquitecto británico, en repetidas ocasiones, siempre ha ido subrayando que su enfoque e interés no son los de un antropólogo o los de un sociólogo, ni siquiera los de un urbanista, sino que presuponen una mirada específica en cuanto arquitecto. Es decir, la clara voluntad de llevar el debate dentro de una especificidad disciplinaria. El proyecto de Chipperfield ha tratado de allanar el camino para el descubrimiento de estas ideas compartidas a partir del encuentro y el diálogo de las posiciones individuales de diferencia. Precisamente, la próxima edición de la misma exposición, que será dirigida por Rem Koolhaas, parece surgir casi en continuidad con la plataforma de salida de Chipperfield, con el fin de definir una interpretación contemporánea de los "fundamentos" de la arquitectura, definidos por el mismo arquitecto como aquellos elementos inevitables de toda la arquitectura, utilizados por cualquier arquitecto, en cualquier lugar y en cualquier momento (la puerta, el suelo, el techo, etc.). A partir de la historia, esta retrospectiva propondrá generar una nueva comprensión de la riqueza del repertorio fundamental de la arquitectura, que aparentemente está agotado hoy en día. Por supuesto que no nos esperamos que Koolhaas haga una retrospectiva no provocatoria, pero ya el tema elegido de los "fundamentos" es sintomático de una necesidad que advierte su alma de arquitecto. Así pues, el territorio de la arquitectura es una vez más objeto de debate, estando ya en un estado que podríamos llamar "liminal", condición que el mismo Koolhaas definió como "aquel tiempo y aquel espacio entre un estado de significado y otro. Es cuando lo iniciado no es ni lo que ha sido ni lo que será". Esta condición, ambigua pero presente hoy día, abre muchos posibles escenarios futuros, de los cuales irán desarrollándose aquellos que prestarán más atención al cambio de estado de una realidad que gobernará, de manera diferente de lo que hemos visto hasta ahora, el carácter de la próxima arquitectura.

² El análisis urbano, en efecto, había puesto a punto un sistema a través del cual el estudio y el conocimiento de la realidad se confiaban a instrumentos que buscaban verificar la racionalidad interna de los procesos de estudio, para así definir las estructuras que verificasen las conexiones externas: mediante estos métodos —que se proponían como un estudio de carácter objetivo y científico— se llegó con el tiempo a clasificar las invariantes tipológicas, a construir modelos, y a ponerlos en relación con las categorías morfológicas, a formalizar estos sistemas de relación y a convencionalizar los sistemas de representación para aprovechar plenamente los sistemas que se habían constituido en las otras disciplinas como método fundamental de la organización del saber.

³ “No hay civitas que no sea augescens, que no se dilate, que no delire (la lira es el surco, el signo que delimitava la ciudad, delirio quiere decir salirse de la lira, superar los límites de la ciudad)” en CACCIARI, Massimo. Introducción a Perulli, P.; Vegetti M. (dirigida por). *La città. Note per un lessico socio-filosofico*. Academia de Arquitectura de Mendrisio, 2004.

⁴ *The Berlin Wall as Architecture* era en efecto el título que tenía en mente en el momento de su viaje a Berlín en 1971 para documentar su misión, publicado solo en un segundo momento con el título *Field Trip* en KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. “S, M, L, XL”. New York: The Monacelli Press, 1995.

⁵ Cf. voz “límite” en DE POLI, Aldo (bajo la dirección de). “*Enciclopedia dell’Architettura*”, Motta, Milano, 2008 (Voz “límite”).

6. BIBLIOGRAFÍA

- ANSELMI, A. *La galassia urbana e il primato dell'architettura*. En Area n. 26, mayo-junio 1996. Milano: Motta Editore, 1996.
- CACCIARI, M. *La città*. Verucchio (RN): Pazzini, 2009.
- CANNATÁ, M.; FERNANDES, F. *Formas Urbanas*. Matosinhos: Exponor, 2002.
- CALVINO, I. *Le città invisibili*. Torino: Einaudi, 1993.
- CARERI, F., *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*. Torino: Einaudi, 2006.
- DE POLI, A. (dir.). *Enciclopedia dell'Architettura*. Milano: Motta, 2008
- DE SOLÁ MORALES, M. *De cosas urbanas*. Barcelona: Gilli 2006.
- GASPARRINI, C.; SASSANELLI V. *New York. Manhattan. Il parco lineare della High Line*. En "Monograph.it" n.2, Maggio 2010. Barcelona: Laboratorio Internazionale Editoriale, 2010.
- GRANDE, N. *Passeio Atlantico: tres faces de um projecto urbano*. En GABINETE COORDENADOR DO PROGRAMA POLIS, "Passeio Atlantico". Lisboa, 2002.
- GREGOTTI, V. *Il territorio dell'architettura*. Milano: Feltrinelli, 1966..
- GREGOTTI, V. *Modificazione*. En Casabella, n. 498/9. Milano: Mondadori, 1984
- GUEDES MARQUES. *Intervenção em Matosinhos* en "Intervenção do Programa Polis em Matosinhos". Matosinhos: Edição POLISMATOSINHOS, 2004.
- KOOLHAAS, R. *Field Trip*. En KOOLHAAS, R.; MAU B., "S, M, L, XL". New York: The Monacelli Press, 1995.
- KOOLHAAS, R. *Junkspace*. Macerata: Quodlibet, 2006.
- LYNCH, K. *L'immagine della città*. Venezia: Marsilio, 2006.
- MARINI, S. *Nuove terre. Architetture e paesaggi dello scarto*. Macerata: Quodlibet Studio. Città e paesaggio, 2011.
- MONNINGER M. *Berlino: progetti per Potsdamer – Leipziger Platz*. En "Domus" n. 734/1992. Rozzano (MI): Editoriale Domus, 1992.
- PALAZZO, D.; TREU, M.C. *Margini. Descrizioni, strategie, progetti*. Firenze: Alinea, 2006.
- PERULLI, P. *Visioni di città: nuove forme dell'ordinamento spaziale*. Torino: Einaudi, 2009.
- ROWE, C.; KOETTER, F. *"Collage City"*, Cambridge (EEUU): First MIT Press Paperback Edition, 1983.
- SALGADO J., *Memoria dos lugares*. En GABINETE COORDENADOR DO PROGRAMA POLIS, "Passeio Atlantico". Lisboa, 2002.
- SECCHI, B. *Le condizioni sono cambiate* en Casabella n.498/9, "Architettura come modificazione". Enero-febrero 1984, Electa Periodici

SENNETT, R. *The open city* en BURDETT, R.; SUDJIC, D. (dir). "*Living in the endless city*". London: Phaidon Press Ltd, 2011

TREU, M.C. en PALAZZO, D.; TREU, M.C. *Margini. Descrizioni, strategie, progetti*. Firenze: Alinea, 2006.

ZANINI, P. *Il significato di confine. I limiti naturali, storici, mentali*. Milano: Mondadori, 2000.