

Dibujos Eduardo Rojas - 2013. Cincinnati.

## APROXIMACIONES 1 & 2 ¿Qué hacer con los Strip? Strip N-340, Málaga

Eduardo Rojas Moyano

### Introducción

El ámbito de investigación de Aproximaciones 1, es el territorio de la Provincia de Málaga, en concreto la carretera N-340 entre Torremolinos y Marbella.

Una mirada a las transformaciones del territorio que se ha ido generando a través del tiempo nos permitirá realizar reflexiones en el entorno de la Arquitectura, el Paisajismo y el Urbanismo. También posicionarme con una mirada humanista y fenomenológica en estas disciplinas cuando hablamos de ciudad y territorio.

La estructura de la investigación es muy simple: “Lo que veo, como lo veo, lo que quiero cambiar”. Es un viaje al interior del mundo del Strip.

La investigación “Aprendiendo de la N-340” ha sido el tema de la Tesis doctoral que he leído en Mayo de 2010. La fuente de inspiración ha sido el libro de Robert Venturi y Denis Scott Brown “Aprendiendo de las Vegas”. En este sentido la actualización del discurso realizado por Rem Koolhaas desde la década de los 70 y desde una actitud programática pudo hallar - basándose en las investigaciones de la pareja Venturi-Scott Brown, de una modernidad a “ otra “ -, a la que el llamaría la “verdadera” capaz en su consideración histórica de dar cuenta de los fenómenos urbanos y territoriales sobre el que

la cultura capitalista había construido una realidad global que se puede muy bien calificar de “mundo interior”.<sup>1</sup>

Los espacios comerciales de los Strip<sup>2</sup> son territorios que poseen infraestructuras complejas. La estructura del Strip N-340 ha sido sometida a diferentes acciones: al movimiento del Strip, a la presión de la ocupación por parte de lo comercial, la provisionalidad en la ocupación por parte de ocupantes temporales vacacional, a la manipulación del capital respecto a la construcción de artificialidades en un tiempo muy acelerado para satisfacer el mercado, a la inserción de lo privado en lo público, dejando lo público en un lugar inferior y agotado por la cultura de masas que se desarrolló en la primera parte del siglo XX.

La ausencia de implicación de la disciplina de la arquitectura frente a los intereses comerciales da como consecuencia una habitabilidad basada fundamentalmente en el consumo y no en crear las condiciones más con-

1. Sloterdijk Peter : *En el “mundo interior” del Capital* . Siruela: Madrid 2007. Tesis – Pag .15

2. Strip. El concepto de Strip nace en Estados Unidos antes de los años 60 y su uso se intensifica en esa década cuando las infinitas y lineales carreteras americanas que atraviesan el país son utilizadas por ciudadanos que emprenden el viaje por motivos lúdicos, de ocio, de trabajo o simplemente como una aventura.



Vistas varias N-340.

fortables para el bienestar del ser humano. No lugares, espacios olvidados, ausencia de espacios públicos para el encuentro social son la consecuencia de esta realidad.

Lamento la pérdida de la calidad arquitectónica y manifiesto la caótica situación en el Strip N- 340.

Nuestro Strip no tiene el carácter de las carreteras americanas, no está en un desierto, no responde al espacio-tiempo característico del americano, es decir ritmos de grandes extensiones de vacíos, donde aparecen los equipamientos para repostar, y ciudades como Las Vegas. Nosotros denominamos Strip al recorrido entre Torremolinos y Marbella por la antigua n340 desde el centro de Torremolinos hasta retomar la carretera en Benalmádena, y pasando por Fuengirola, cuando se convierte en Autovía del Mediterráneo, modificando el ritmo sustancialmente. Utilizamos el término Strip como término que hace referencia al desplazamiento, al recorrido, al acontecimiento dinámico de la carretera.

El Strip N-340 discurre como hemos dicho con cambios de ritmos, en un marco natural esplendoroso con movimientos transversales permanentes en dirección de la playa y de las urbanizaciones que se asientan en las márgenes hacia las laderas.

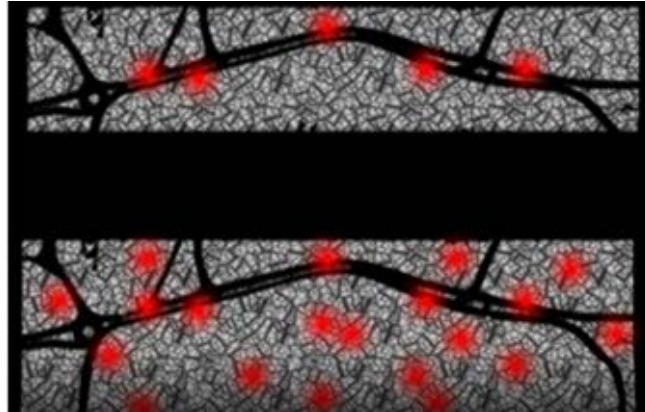
La investigación se centra en analizar y proponer ideas para mejorar las condiciones de habitabilidad del territorio. El equilibrio entre lo público y lo privado, armonizar el paisaje y la arquitectura a través de espacios de transición e intermediciones, ocupan esta investigación.

### Proceso Histórico

Como en una película de Spielberg el paisaje se fue transformando.

De una carretera provinciana a un Strip comercial. Desde los años 60 este territorio comienza a perder su condición de paisaje como consecuencia de un cambio radical en la ocupación del territorio por el turismo, modificando sus estructuras urbanas, sociales y económicas.

De pequeños pueblos costeros a la construcción de otra realidad. Unas poblaciones costeras, que han tenido transformaciones importantes en los últimos años: Torremolinos ha pasado de barriada de Málaga, a ciudad, de una población de pescadores con casas bajas y un aspecto entrañable de pueblo Mediterráneo. Se pasa a una ocupación acelerada del turismo a transformándose en un sitio cuya estética y dinámica funcional lo convierte en un fenómeno urbano que desafía los análisis establecidos por la disciplina. Sin embargo, durante esas transformaciones han ido quedando alguna piezas ar-



quitectónicas como el *Bazar Aladino*, que puede ser visto como interrogantes a la valoración convencional de la arquitectura.

Defino la profesión de la arquitectura como una tarea destinada a mejorar la calidad de vida.

Lamento la pérdida de una condición territorial más cercana un estado “natural” referente a una forma de vida menos comercializada.

Considero que un estado de medio desarrollo territorial es más apropiado que un estado donde el desarrollo indiscriminado es igual a la pérdida de la calidad de vida.

Algunas expresiones Pop de la arquitectura mediterránea se convierten en iconos arquitectónicos, cuya metáfora explícita conforma un panorama de la arquitectura de la época, junto a otros edificios, como el hotel “El Pez Espada”, “El Palacio de Congresos de Torremolinos” de Rafael de la Hoz o los edificios de “Playamar” de Antonio Lamela.

Los arquitectos y políticos del poder en esta zona del sur de España miraban, (sin ingenuidad) para otro lado cuando el territorio se convertía en mercancía, una herencia dudosa para generaciones venideras.<sup>3</sup>

3. Artículo de Salvador Moreno Peralta. Historia de la Costa del Sol. 2004. Cedido por el autor.

Lo genuino de esta situación desde hace 50 años es el ocupante transitorio (el turista), o el residente. De clase media oriundo, generalmente, de Inglaterra, Alemania o Suecia acepta las infraestructuras existentes a cambio de sol y playa, un valor natural de esta geografía. La naturaleza genera una expectativa cada año cuando el verano asoma en esta región y miles de turistas habitan el Strip.

### La arquitectónica del Strip N -340 . Habitabilidad del Strip

El Strip N-340 es un pasillo conector o vestíbulo entre pueblos y ciudades compuesto por un espacio-tiempo con variaciones y velocidades diferentes.

Imaginamos como si fuera un puente<sup>4</sup> entre dos mundos. La playa, el mar y los edificios hoteleros de un lado y las Urbanizaciones y los comercios del otro. Denso y poco espaciado en las zonas comerciales, es una colección de lugares atravesados por un recorrido que luego será mostrado como un poliedro mental único.<sup>5</sup>

4. Martín Heidegger escribió en *Construir, habitar y pensar* el concepto de puente que no solo une dos mundos, sino que en sí mismo es un lugar.

5. Tesis Doctoral Eduardo Rojas Moyano. pags. 80-86.

Frente a la espacialidad del Strip la playa es un gran espacio vacío, un espacio-tiempo donde el sujeto se encuentra a sí mismo en un tiempo de ocio que es dilatado, estirado y le permite subjetivizar a la vez que socializar.

Las formas de vida responden a las formas de la ciudad.

El carácter irregular de los espacios conformados por objetos de tan diferente altura y volúmenes nos obliga a pensar cuál es el carácter de una percepción visual que de la arquitectura tiene el sujeto que ocupa el Strip. La forma de habitar del turista acepta esta espacialidad desordenada y confusa del Strip frente a la ciudad tradicional Europea.

Podemos establecer una relación sujeto -objeto- espacio como una estructura a partir de una referencia textual, interpretada y de una compensación de los espacios y lugares.

Teniendo en cuenta los límites del Strip conformados en las zonas comerciales como una máscara débil, de papel.

¿Qué hay detrás de esta máscara?

En la Viena a la que Beatriz Colomina cita en su libro *Privacy and Publicity*<sup>6</sup>, detrás del límite de la fachada está la habitación de la ciudad.

Detrás de la máscara heterogénea del Strip están los dos mundos habitados. El límite que conforma la máscara del Strip es un montaje para el turismo, una construcción efímera que tiene 55 años y que forma parte importante de la economía del territorio.

Para re-definir las condiciones del habitar podemos construir un mapa de sitios diferentes y conexos que nos permitirán pensar en un re-planteamiento de los lugares.

La arquitectura está representada por apariencias de estilos diferentes, a través de imitaciones, analogías y metáforas, todo un compendio de “productos comerciales “al servicio del viajero. Poco se parece a nuestras ciudades tradicionales con sus alineaciones, sus normas edificatorias, su historia representada a través de imágenes poderosas de arquitecturas consagradas por los diversos estilos. Estamos en otro ambiente, en otro momento de la

contemporaneidad, que existe, y es palpable y capaz de avergonzar a los propios arquitectos cuando se enfrentan a este hecho urbano, como bien supo ver Venturi-Scott Brown en *Aprendiendo de Las Vegas*.

### Espacio-Tiempo del Strip N-340

Citando a Bollnow : “*La vida se extiende sin tener una extensión geométrica en un sentido propio. Para vivir necesitamos extensión y perspectiva. Para el despliegue de la vida, el espacio es tan imprescindible como el tiempo*”.<sup>7</sup>

Para definir más una posición conceptual del “habitar”, podemos decir que es el modo de ser del hombre en el mundo – Heideggeriana definición – No obstante, si alguien le dio importancia al espacio habitable ese fue Otto Friedrich Bollnow que escribió *Hombre y Espacio*. Un ensayo que nos permite reflexionar sobre el espacio desde diferentes puntos de vista como físicos, sociales, psicológicos, espirituales y místicos.

En la postmodernidad que se caracteriza por ser compleja, ambigua y contradictoria y que cuestiona el comienzo purista de la modernidad, el espacio-tiempo se ven modificados por el movimiento que produce una cultura de masas que de todos modos está en crisis por un estado de debilidad de la economía en Europa.

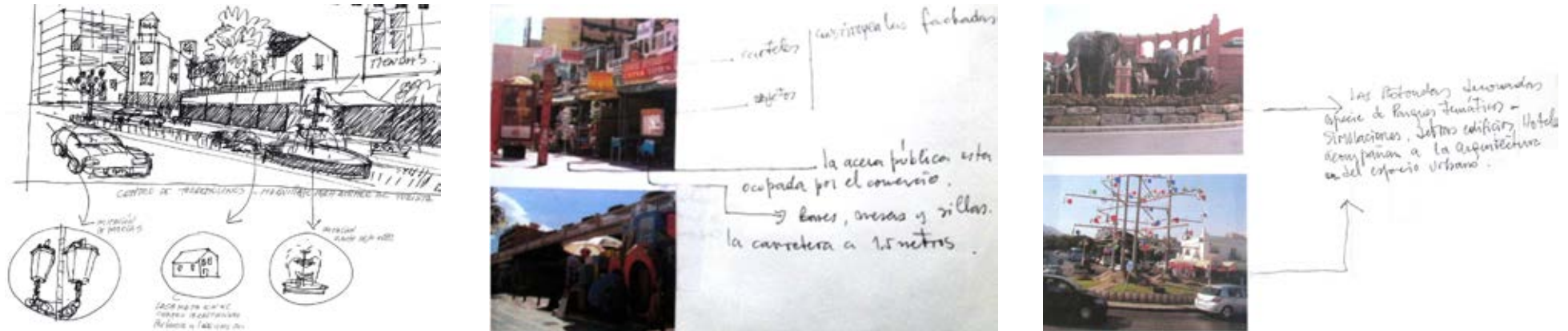
Si lo referimos al Strip N-340 las comunicaciones físicas del territorio los valores sociales de la cultura de masas<sup>8</sup>, un estado del bienestar puesto en entredicho por la crisis económica, una estrategia política territorial solo basada en los beneficios económicos que deja el turismo son una gran parte del estado de la cuestión.

Una posible participación común de los investigadores sociólogos y arquitectos en el desarrollo de una estrategia, podrían ser patrones contemporáneos para estudiar una mejora de la habitabilidad.

6. *Privacy and Publicity*. Beatriz Colomina .1994 Massachusetts Institute of Technology . pag 23.

7. Otto Friedrich Bollnow, *Hombre y Espacio*, Editorial Labor, S.A. Barcelona. España.1969.

8. *Cultura de Masas, Espacio basura* Rem Koolhaas. GG mínima..



Dibujos Eduardo Rojas - 2013 . Cincinnati

## Objetos residenciales

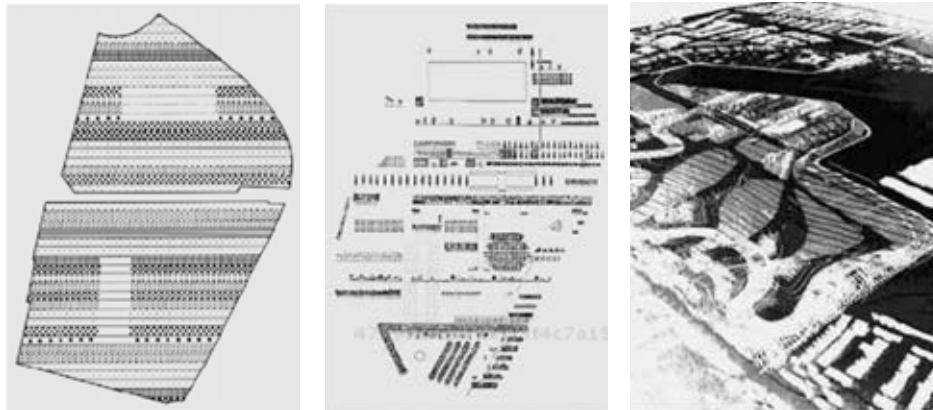
Volviendo al geográfico mundo del Strip, uno de los fenómenos de este entorno son las urbanizaciones que ocupan las montañas linderas al Strip. A modo de “sprawls”<sup>9</sup> aglutinan diferentes nacionalidades de personas que han dejado su país para vivir en un clima más amable como es el de la Costa del Sol. Esto hace al territorio aún más particular en su forma de ciudad. Allí asoman las “adosadas”, (por encima de los bloques y viviendas aisladas) tipología de vivienda que a modo de célula cancerígena ocupan el territorio comprimiendo el espacio, modificando la topografía de tal forma que el paisaje ha quedado desarticulado.

## Objetos del Paisaje – Estructura semiótica.

Los pequeños objetos arquitectónicos que se sitúan en el espacio del

9. Sprawls significa “desparramarse”, “caer o tenderse con los brazos y piernas abiertos”. Con el término “urban sprawls”, los autores designan una determinada configuración urbana de tipo muy ramificado y crecimiento espontáneo, que luego contraponen a las “megaestructuras”, más planificadas y usualmente de mayor densidad. Recientemente se ha empleado en castellano la expresión “ciudad tentacular” para expresar un concepto parecido, aunque no igual. Por ello, hemos preferido traducirlo por “ramificaciones urbana”. Venturi, Scott Brown, Steven Izenour. *Aprendiendo de las Vegas*. Editorial Gustavo Gili S.A. Barcelona 1978, 1998 - Pag. 11.

Strip son signos arquitectónicos que se repiten como los carteles, las palmeras, semáforos, tipo de vallas, bancos, buzones, casetones, antenas, máquinas expendedoras, mástiles, kioscos, farolas etc. Ocupan las aceras, conforman el paisaje y componen un sistema, una estructura, que establece relaciones y recorridos que forman un ámbito de movilidad. Estos objetos al repetirse cobran un carácter importante en la conformación del espacio urbano y arquitectónico del Strip. La movilidad y el espacio público están muy relacionados en la cultura de masas donde nos situamos; venta de productos de consumo requieren esta infraestructura de objetos arquitectónicos. Notoriamente ocupan, en muchos casos, espacios públicos como aceras, en esquinas delante de “pasos de cebras”, en frente de los comercios indicando las entradas a los mismos, etc. Los objetos se integran a la arquitectura del Strip, a los edificios y al espacio, conformando la imagen que percibe el habitante del espacio. La ubicación de estos condiciona el espacio público en sus diferentes escalas y formas. Los objetos pequeños del Strip los hemos catalogado como “signos” del espacio utilizando siempre la semiótica como herramienta disciplinar que nos ayude a comprender el funcionamiento de estos. Este análisis de la repetición de los signos y su relación con el espacio público podrá darnos las pautas para propuestas de mejoras y transformaciones del Strip.



Rem Koolhaas. Parc de la Villette. Diagramas. /  
James Corner, Stan Allen. Field Operations. Toronto 2000.

### Ensoñamiento de los Vacíos

Los vacíos a un lado y otro del Strip son objeto de un ensoñamiento para mejorar las condiciones del territorio.

Articular vacíos escasos en el paisaje, como articulando palabras o frases para desarrollar una narrativa de lugares. De un lado a otro de la carretera. Un ejemplo sería entre la carretera y el mar donde hay espacios vacíos ventanas que miran hacia el infinito horizonte. También los vacíos intermedios entre edificios: algunos hoteles perpendiculares al mar dejan espacios vacíos privados en el Strip. Los vacíos potenciales como los bordes limitando el norte del Strip. A veces el paisaje se vuelve generoso porque se ha escapado de la especulación frenética y salvaje. Los vacíos públicos que son espacios públicos residuales, no lugares o lugares olvidados. Los vacíos privados como las traseras o laterales de gasolineras, los vacíos híbridos entre lo público y lo privado como zonas en frente a comercios en el sector comercial de Benalmádena, los vacíos infinitos como la mirada hacia la playa y la infinita belleza del mar, lugares para la contemplación. Vacíos colmatados: como las rotondas con esculturas que son potenciales porque todavía pueden ser re-pensados.

### Conceptualización y transformación del Strip

Propongo crear un ejercicio de conceptualización sobre el territorio aplicando conceptos sobre las infraestructuras existentes como integración, equilibrio, e intermediación y significación.

### Transición e intermediación

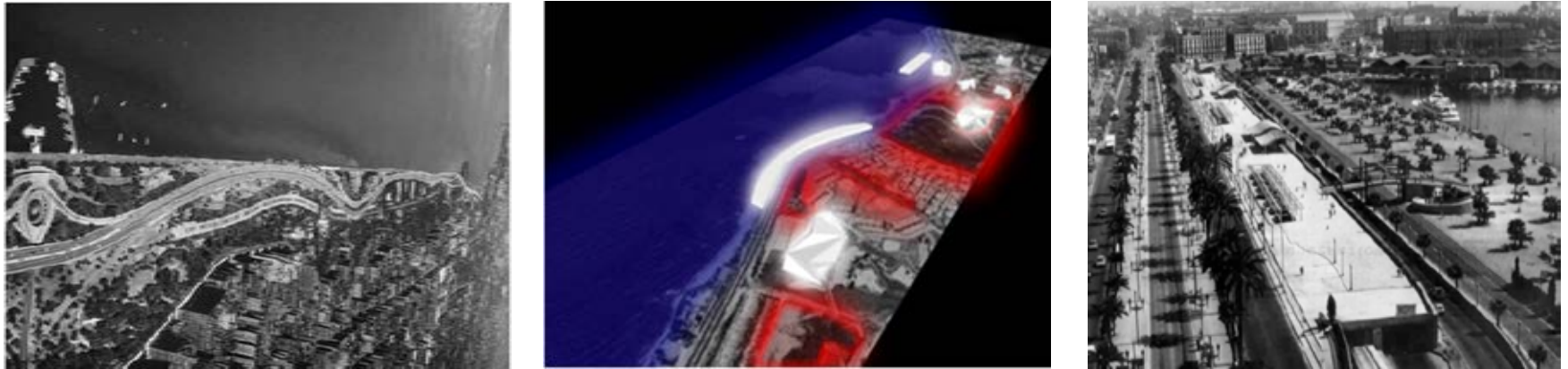
El concepto de transición tiene peso en las estructuras de la cultura española. Esta cultura se afirma en la conservación de tradiciones como espacios culturales de la vida cotidiana a través de acontecimientos. Este fenómeno queda reflejado en la necesidad social de realizar una pausa en la actividad cotidiana, ya sea con acciones como descansar, celebrar una feria o elevar lo místico a niveles de acontecimientos religiosos – lúdicos. Este fenómeno es inspirador en la arquitectura de la ciudad y la arquitectura doméstica. La pausa estira el tiempo y es una acción que permite variar el ritmo de la vida dando lugar a una cultura regional.

También el concepto de transición está representado en la biología. Estas variaciones han sido explicadas a través de diferentes teorías como la que explica la teoría de *Natura non facit saltus* (la naturaleza no procede por saltos). En biología, el gradualismo es un componente esencial de la teoría evolutiva. El gradualismo es la creencia según la cual el cambio ocurre, o debe ocurrir, lentamente en forma de pasos graduales o transiciones.

Charles Darwin padre del gradualismo teorizó que el proceso evolutivo debe ocurrir gradualmente, aceptando transiciones en la naturaleza y no por medio de saltaciones.

Esta teoría del gradualismo biológico es inspiradora. Interpretar la intermediación entre lo privado y lo público, o entre lo público y lo público o entre lo privado y privado podría ser una refuerzo al concepto para re pensar espacios de transición del Strip.

En esas transiciones espaciales podríamos operar con una infraestructura sobre el territorio aprovechando los vacíos. Equipamientos públicos para el turismo podrían mejorar las condiciones. Con los objetos considera-



Recorrido a lo largo de Henry Hudson Parkway, New York.  
Strip N-340. Propuesta de vacíos a intervenir. Tesis Eduardo Rojas Moyano.  
Moll de la Fusta. Barcelona.

dos como signos podemos crear una estructura que sea flexible y articulada. Esto significaría que debería haber una re colocación de los objetos en el Strip, potenciando su comunicación, mejorando su estética que estimulen el habitar del visitante.

### Integración e hibridación

Existe un renovado interés entre las históricas formaciones disciplinares de la arquitectura, el diseño urbano y la planificación, según escribe James Corner en su ensayo *Terra Fluxus*.<sup>10</sup> Las formas más tradicionales en las que hablamos sobre paisaje han sido condicionadas por la lente del siglo XIX. Las ciudades están atareadas con sus infraestructuras relacionadas con la alta densidad, transporte, producción de ingresos, atascos en calles, contaminación y diferentes formas de estrés social. Por otro lado el paisaje, en forma de parques, vías verdes, arbolado en calles, jardines es generalmente visto como un bálsamo.

10. Waldheim, Charles. *Landscape Urbanism Reader*. Princeton Architectural Press, p 13.

La arquitectura de la ciudad contemporánea juega un papel autista respecto a sus entornos próximos y lejanos. Arquitectura y Urbanismo están aislados en las ciudades cuando no se entiende que solo la norma urbanística es incapaz de satisfacer las necesidades de la gente.

En 1955 Victor Gruen acuñó el término “cityscape” (paisaje urbano) que se posicionó en contra de landscape (paisaje). Gruen a la vez divide “techno-paisaje”, “transportation –scapes”, “suburb scapes”, y “subcity scapes”, llamando a los “strips” “los azotes de la metrópolis”. El paisaje es el ambiente en que la naturaleza es predominante. Corner retoma el discurso.

Los debates que rodearon el diseño del Parc de la Villete, en el que muchos paisajistas denunciaron inicialmente la falta de paisaje en el diseño del parque, solo se miraba por los edificios. Más recientemente los paisajistas han revisado esta opinión sugiriendo que un tiempo después el paisaje ha terminado prevaleciendo a los edificios.

Con esto podemos imaginar un concepto de urbanismo del paisaje que sugiere una forma de práctica más prometedora, más radical, más creativa que aquella definida por la rígida categorización disciplinar.



Dividimos este proceso en 4 partes:

1. Proceso en el tiempo-procesos de la urbanización.
2. La escenificación de la superficie-cualidades del espacio. Avance de mezclas de procesos de producción espacio-temporal más socialmente justos, políticamente emancipatorios y ecológicamente sensatos.
3. El método operativo de trabajo: técnicas imaginativas, mapas sinópticos, circunstancias locales, comparando las técnicas cinemáticas y coreográficas con la notación espacial, imaginadores, poetas de la cultura, sociólogos.
4. El imaginario: La imaginación colectiva, informada y estimulada por las experiencias del mundo material, debe continuar siendo la motivación primaria de cualquier esfuerzo creativo. El espacio público en la ciudad debe ser por supuesto más que una mera compensación simbólica o vasija para su actividad genérica llamada “ocio o recreación”. Podrían ser contenedores de la memoria y el deseo, y también lugares para la imaginación social y geográfica para extender nuevas relaciones. Materialmente, representación, e imaginación no son palabras separadas; el cambio político a través de la práctica de la construcción del lugar le debe tanto a los ámbitos simbólicos y representación como actividades materiales. Y así parece que el urbanismo del paisaje es de principio a fin un proyecto imaginativo, un ensanchamiento de las posibilidades del mundo.

En el territorio de la N-340 se abren todas estas posibilidades para intervenciones sensibles desde las disciplinas de la arquitectura el paisaje y el urbanismo.

Rem Koolhaas en el artículo *¿Que le pasó al Urbanismo?* nos manifiesta la necesidad de irrigar los territorios con potencial permitiendo no estar obsesionado con la ciudad sino con la manipulación de la infraestructura para interminables intensificaciones y diversificaciones, atajos y redistribuciones, la reinención del espacio psicológico. Aceptando que el urbanismo pasará a ser una forma de pensar, una ideología por encima de una profesión.

## MONTGOMERY ROAD STRIP. CINCINNATI, EE.UU

### Introducción

Durante los años 2011, 2012 y 2013 he realizado estancias en la Universidad de Cincinnati donde he estudiado la estructura de la ciudad Americana y sus Strips, focalizando la investigación en Montgomery Road Strip de Cincinnati.

Continuando con la misma estructura de la primera parte (Aproximaciones 1) nos centramos en esta estructura: de lo que veo, como lo veo y que me gustaría cambiar.

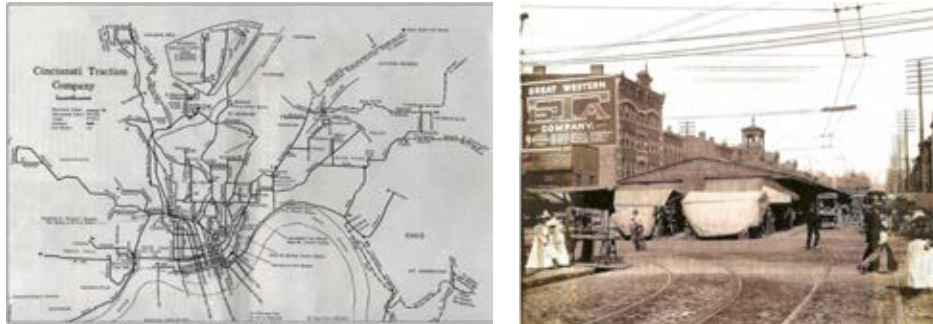
Conceptos como: Integración, transición, intermediación, disolución, significación son utilizados en la investigación.

La investigación la he llevado al Taller X de Proyectos Arquitectónicos de la Escuela de Arquitectura de Málaga en el año 2014. En la parte final del artículo introduzco algunas imágenes y conceptos con los que han trabajado los alumnos.

### Situación y proceso histórico

Cincinnati es una ciudad situada en el Mid-West Americano en el estado de Ohio. Bordeada por el río Ohio que la separa con el estado de Kentucky. Como la mayoría de las ciudades de Estados Unidos posee una estructura legible: Down Town –donde se encuentran oficinas y pocos comercios- extensiones que nacen desde el propio Down Town y que son líneas verticales que extienden el territorio. Alrededor de estas extensiones se sitúan las infraestructuras de las ciudades que son las urbanizaciones, los centros comerciales con sus enormes zonas destinadas a parking, las iglesias, estaciones de servicios, las autopistas que no rodean la ciudad sino que recorren el país de sur a norte.

Alrededor del año 1790 un grupo de familias de Montgomery en el condado de Orange, estado de New York se desplazaron hacia el centro-oeste del país buscando una mejor vida. Fueron colonizadores que se establecieron en



Plano de Cincinnati.. abajo el río Ohio y el Down town , las extensiones hacia arriba, como Montgomery

Sycamore Creek. Allí construyeron viviendas y labraron la tierra, construyeron una carretera que se llamó Montgomery Road en el estado de Ohio.

Fue hasta después de la segunda guerra mundial cuando los campos de cultivos comenzaron a convertirse en urbanizaciones. Se construyeron las primeras iglesias y escuelas. Hasta ese momento las actividades culturales habían sido ejercidas en casas de las familias. El mayor desarrollo del área comenzó alrededor de 1970 cuando se construyeron los primeros centros comerciales.

Urbanísticamente Estados Unidos es como un holograma que recorre de Norte a Sur y de Este a Oeste, repitiendo una y otra vez el dibujo de ciudad. Solo las grandes ciudades como Nueva York, Los Ángeles, San Francisco, Chicago, varían la estructura teniendo un Down Town donde la gente habita y trabaja, recordando sus formas a la ciudad Europea.

Esta área del entorno de Cincinnati<sup>11</sup> se caracteriza por una arquitectura colonial fruto de la ocupación de los granjeros de Nueva York. Montgomery Road es una extensión con el nombre de Gilbert Avenue - en el down Town de Cincinnati - para luego convertirse en el Strip comercial. El recorrido del Strip ha ido extendiéndose a medida que los cultivos de Ohio han sido

11. *History of Montgomery, Ohio. 1795 – 1995*. Compiled and written for the Bicentennial Celebration of Montgomery in 1995. Mary Lou Rose, Editor Juanita Conklin, Associate Editor. Contributors: Charles T. Abbott, Lennie DeMania, Nancy Detrick, Mary O'Driscoll.

convertidos en urbanizaciones y centros comerciales. Las autopistas 71 y 74 atraviesan el Strip en diferentes puntos de su recorrido.

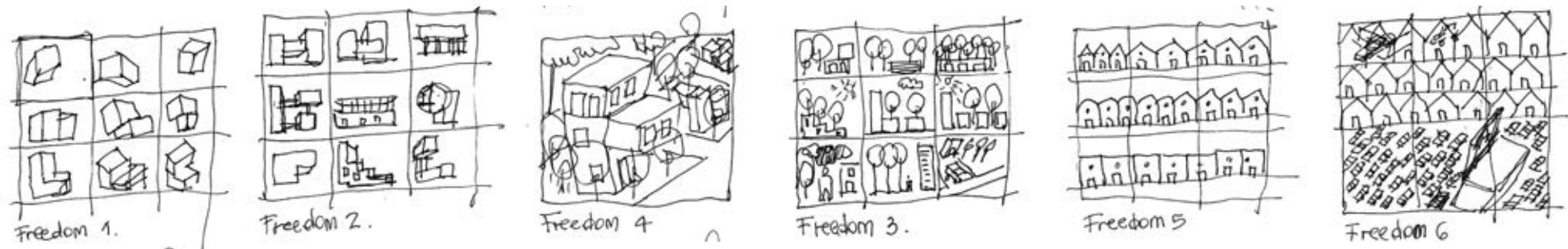
La pérdida de la condición del paisaje comienza a producirse a partir de los años 90 cuando comenzó una construcción masiva de viviendas en todo el país. El famoso “boom” de la construcción desde mediados de los años 90 hasta el 2008 ha terminado en un “crack” de la economía nacional como consecuencia de una expansión desproporcionada de la construcción de viviendas en todo el país, a través de un sistema de crédito bancario –hipotecas basuras- de bajo interés y con facilidades para la adquisición de los mismos por parte de la población.

La cultura del coche en los Estados Unidos no permite ver gente caminando por las aceras en los suburbios. El Strip se caracteriza por sus cambios de ritmos y de fisonomía del paisaje, algo que recuerda a la N-340. Zonas comerciales alternan con zonas libres de construcción que son los límites de las urbanizaciones.

### **Estructura arquitectónica del Montgomery Road Strip. Habitabilidad**

Los objetos son carteles, los postes de luz y sus cableados, y los grandes aparcamientos, algunos equipamientos como las iglesias, centros comerciales, las urbanizaciones que asoman, las gasolineras, zonas de pequeños comercios, vacíos enormes, son los elementos que componen la estructura urbana del Strip. Si en el Strip N-340 destacamos los vacíos encontrados, en este Strip M. Road el espacio como en todo el país, destaca por su enormidad.

La autopista 71 atraviesa el territorio paralelo a Montgomery Road. Un mar de asfalto alberga miles de coches y enormes centros comerciales. Es un acontecimiento poderoso en el territorio, sin identidad posible, sin historia ni texto. Como un meteorito caído del espacio. Sin pasado ni futuro, solo una máquina de aprovisionamiento y ocio. Se ha producido una ruptura entre la concentración de viviendas y el centro de la ciudad, el Down Town, por la distancia. ¿Existe otra opción para elegir?, ¿representa este acontecimiento los valores de libertad de la sociedad americana?



Dibujos investigación. Eduardo Rojas - 2013 . Cincinnati

### El espacio y la ciudad en América

En América la ciudad se estira, se descentraliza por medio de figuras fractales que son las que componen las subdivisiones de viviendas. ¿Será que la *identidad* de América es el *espacio*? ¿Podría existir el *american way life*, sin un *país espacial* como es este?

“Aquí en la sociedad más moralista el espacio es inmoral, aquí en la sociedad mas conformista las dimensiones son inmorales, esta inmoralidad es la que vuelve la distancia ligera y el viaje infinito, la que purifica los músculos de su fatiga” nos comenta Jean Baudrillard en su libro *América*.

La escala del espacio está en la mente de los Americanos, en las casas de los Americanos y como también dice Baudrillard se han limitado a hacer infinito el espacio por medio de la destrucción de su centro, así las ciudades son extensibles hasta el infinito.

En el Strip Montgomery Road observamos las subdivisiones, dibujos orgánicos representados con ramificaciones, que se extienden en el territorio y que avanzan sobre áreas de cultivos y zonas con árboles. Las subdivisiones son un mundo encerrado en sí mismo sin conectividad urbana. Este fenómeno de extensión de la ciudad a través de la vivienda muestra claramente cuáles han sido las condiciones del cambio del paisaje.

¿La ciudad genérica comenzó en América? se pregunta Koolhaas. En América la ciudad se extiende ocupando campos y dejando vacías zonas ur-

banas inmediatas al Down Town. En la ciudad de Cincinnati, sectores contiguos al centro poseen viviendas desocupadas, espacios urbanos sin usos, me pregunto ¿Estas viviendas no tendrán más utilidad?

### La estética del Strip y de la vivienda americana

En las subdivisiones la vivienda tiene un punto visual y estético que se repite permanentemente, de la misma forma se repite la estética del Strip con sus gasolineras y sus centros comerciales.

La estética de la amplitud y generosidad del paisaje de los sembrados de Ohio, no es comparable con la estética repetitiva y mediocre del Strip M. Road y las subdivisiones.

### La publicidad, el Strip y la casa

La publicidad en América siempre comunica un mensaje de grandiosidad, de poder del capital. Un gesto de autoestima hacia el país. Las viviendas y los centros comerciales de las subdivisiones también quieren representar por su escala y estética ese concepto de poder, de la gran escala de las cosas. La casa y el centro comercial americano publicitan: La familia, la grandeza de la forma de vida americana.

La casa, el centro comercial y el coche. La casa americana –contigua al Strip- no carece de nada. No necesita de barrio, de espacio público, de con-

vivencia ciudadana. En este universo que es la casa, todo sucede, todo está al alcance de la mano. En las urbanizaciones americanas la relación casa–centro comercial es muy estrecha. La casa americana es representativa. El espacio por sus dimensiones se parece a una escenografía perfecta de lo doméstico donde los actores representan todo lo que puede suceder en su vida. El centro comercial completa este puzle. En el medio, el coche ocupa un lugar determinante en la *american way of life*.

### **KENWOOD AREA – Montgomery Road Strip**

La investigación se centra alrededor del Strip cuando llegamos al centro comercial Kenwood en el barrio del mismo nombre. El centro comercial se sitúa en el encuentro de la autovía 71 con el Montgomery Road Strip. Generalmente en estos encuentros de Strips con autovía es donde se sitúan los centros comerciales y alrededor de ellos las urbanizaciones de viviendas.

#### **Conceptos: Transiciones, intermediaciones, disoluciones**

Las relaciones entre los edificios comerciales y los parking han sido uno de los objetos de investigación. Son infraestructuras que carecen de un ambiente apto para una percepción sensorial. El edificio comercial podría incluir al sujeto que habita temporalmente en estos espacios como un usuario que pudiera tener una experiencia confortable con el lugar. En este proceso de transición entre el parking y el propio edificio se procura que la arquitectura y el paisaje se manifiesten como una estructura que pueda albergar un pensamiento ecológico, lúdico, comercial, habitable, sensorial. También el edificio como objeto puede albergar transiciones. De esta forma se amplía el concepto de comercial a concepto de habitacional temporal para el usuario. Estas transiciones se integran al Strip y además crean redes de comunicaciones exteriores en el centro comercial. Paisaje y arquitectura +urbanismo quedan fusionados. Se trata de crear infraestructuras que ayuden a construir una narración entre partes aisladas como son los parking, los edificios

comerciales, el Montgomery Road Strip, los objetos como carteles, vallas, coches, luminarias. También en la integración del sujeto al lugar está su protagonismo como andante del lugar, actividad que ahora no sucede.

La disolución de los límites, como por ejemplo la separación entre los edificios comerciales y las urbanizaciones ha sido otro de los planteamientos de la investigación. Intermediaciones necesarias para garantizar una estructura urbana donde el sujeto pueda participar de espacios comunes de convivencia.

¿Qué hacemos con los Strips?

Citando a Yona Friedman: “La arquitectura fruto del azar, por cuanto se apoya en una infraestructura, implica transformar nuestra visión de la ciudad en imágenes habitables.”<sup>12</sup>

La investigaciones de Friedman como también las de Robert Venturi y Denise Scott Brown abrieron caminos para pensar en territorios comerciales y del turismo. Estar entre medio de las cosas ayuda a comprenderlas mejor y a pensar en cómo intervenir para solucionar problemas de habitabilidad.

#### **Trabajos de alumnos en Montgomery Road**

Durante el primer cuatrimestre del 2014 el centro comercial denominado Kenwood, en Montgomery Road Strip ha sido un laboratorio para los alumnos del Taller X de la Escuela de Arquitectura de Málaga. Propusieron conceptos, analizaron el lugar, hicieron textos, en grupos e individualmente desarrollaron proyectos urbanos-paisajísticos arquitectónicos.

12. Yona Friedman *Pro Domo*. Edita Actar y Junta de Andalucía. Pag.44.