

# APRENDIENDO DE LA N-340

EDUARDO ROJAS MOYANO

## Metodología utilizada para la redacción de la tesis *Aprendiendo de la N-340*

La metodología utilizada ha sido la de comenzar a escribir, y leer al mismo tiempo. También recorrer el Strip, contemplar, sacar conclusiones.

Escribir porque había una necesidad inmensa de conversar, de decir cosas. Conversar con el interlocutor que era el propio territorio en cual estaba trabajando. Escribir sobre lo que estamos pensando habitualmente y que más me interesaba de este territorio. Me equivoqué muchas veces en la orientación, ya sea porque ampliaba demasiado el tema, o porque los conceptos nos los organizaba bien. Allí estaba Javier Boned Purkiss, mi director para corregir. Nuestras conversaciones rápidamente enfocaban el tema, gracias a la facilidad de Javier de tener una visión tan clara de las cosas.

Leer como una forma casi desesperada de encontrar conocimientos que me permitan comprender sobre el tema que estaba tratando. Leer significa: leer y retener, leer y equivocarse en el texto que estamos leyendo, por tanto, tener que desechar. Leer y recoger datos – estadísticamente un ejercicio que nos concilia en diferentes momentos con la Tesis porque se siente la construcción como algo real, ladrillo sobre ladrillo. Leer y escribir a la misma vez porque esa lectura nos inspira, nos abre los canales de la interpretación de las cosas. Leer buscando un extracto de la información que puede darnos tal o cuál libro que nos permita saltar de uno a otro obteniendo un rendimiento del tiempo utilizado.

Escribir un primer índice para organizar esta estructura compleja, y poder ordenar nuestros pensamientos. Dividir el trabajo en muchas pequeñas partes, mínimos apartados para poder controlar el torrente de información que vamos recogiendo.

Animo a todos los que están interesados en avanzar y aportar un grado de intelectualidad en el ámbito de nuestra cultura arquitectónica para que hagan la Tesis, porque es un tiempo fascinante, donde una vez realizado, notaremos que han cambiado cosas en nosotros. Nuestra visión del mundo es un poco más objetiva.

## Aprendiendo de la N-340

Aprendiendo de la N-340 incursiona en el territorio de la Costa del Sol. Un recorrido desde Torremolinos a Marbella que nos permite descubrir, poner una nueva mirada a este territorio y situarla dentro del mundo de la Arquitectura de la Cultura de Masas. Reflexionar para posteriormente enunciar una metodología que se pueda aplicar para mejorar las condiciones del lugar, mediante hipotéticas propuestas Arquitectónicas.

La mirada puesta sobre el territorio no es la de un sector desdeñable del área Metropolitana de Málaga, todo lo contrario, es la búsqueda de las potencialidades, la aceptación de que existe como tal y fundamentalmente sobre la base que allí viven miles de personas.

También considerar que no hay un modelo de ciudad establecido. ¿Existe una tipología pre-establecida de ciudad contemporánea? Desde un pensamiento provisional que se relaciona con la propia actividad turística que se desarrolla en el sector, surge esto que le podemos llamar Ciudad o Ciudades, Pueblos, Área Metropolitana de Málaga, construida a golpes, efímera, dotada de una estructura poco vertebrada, pero con una energía innegable para la gente que la habita provisionalmente o de forma permanente este territorio.

La arquitectura del Strip n-340 nace como consecuencia de la ocupación de los extranjeros que buscando el sol y la playa, visitan el territorio como turistas, también como residentes ya que se instalan a vivir en la Costa del Sol. La arquitectura ante la falta de una planificación se construye popularmente a golpes, sin orden, anárquicamente. Libre, sin Cultura, con intereses económicos por encima de todo.

Un territorio que a veces ha parecido vergonzoso para los arquitectos. En este sentido, Robert Venturi, en su libro *Aprendiendo de las Vegas* nos ha enseñado que de estos ejemplos de Arquitectura popular y Urbanismo caótico podemos aprender muchas cosas.

## La ciudad postmoderna

Como el propio sub-título lo anuncia, esta Tesis está inspirada en una reflexión sobre la Arquitectura de la Cultura de Masas, en cuanto se ha producido el cambio de “arquitectura moderna” a “arquitectura contemporánea”, como consecuencia del desplazamiento de una cultura de élite, en la primera parte del siglo XX, a una “cultura de masas” .

La ciudad nueva toma forma aún antes que las arquitecturas, en las culturas, en los valores, y en los estilos de vida. Con los pies estamos todavía en la escena física de la ciudad habitual, y con la cabeza, en la ciudad mediática de la hiper realidad del imaginario. El deseo se vincula a la necesidad como criterio de legitimación de una demanda de ciudad que se desmiembra por la variedad de sujetos que se presentan con intenciones, lenguajes y proyectos nuevos en la escena urbana. Comienza a emerger en el “proyecto” una atención nueva y mayor con respecto a la gente, que pide ser considerada por lo que es y no pedagógicamente por lo que tendría que ser. La ciudad nueva postmoderna empieza así a tomar forma.

El cambio en el tiempo que está dando vida a la ciudad nueva contemporánea misma de la ciudad tradicional. Es precisamente el proceso de abandono de las metrópolis el que crea simultáneamente las ciudades-bordes, a las que Rem Koolhaas en muchos casos llama ciudades genéricas, (38) y que como consecuencia de este fenómeno se dan las condiciones para las transformaciones de las ciudades existentes

Frente al modelo de la ciudad planificada que ha dominado durante décadas precedentes el diseño urbano, ha tomado significativamente lugar la creación de la ciudad nueva. Esta transformación de la ciudad se produce construyendo una imagen ciudadana que es narrativa, y que se revela a través del “acontecimiento”.

Podemos describir el centro de la ciudad como el corazón y el motor de la ciudad contemporánea, donde se manifiesta la máxima manifestación del deseo, lo onírico y representativo de lo bello. También forma parte de este proceso la ciudad periférica, la ciudad de los no lugares, la ciudad borde, la ciudad genérica.

Respecto a los sistemas de producción de la ciudad de hoy, expresamos que la ciudad nueva contemporánea vive de las transacciones y de los intercambios simbólicos más que de la producción de bienes. Ésta se orienta hacia el exterior y a las interconexiones y tiene su capital más valioso en la imagen y en la seducción. Como consecuencia de este nuevo orden la demanda y las exigencias de turistas tienen para los gestores igual importancia que la de los residentes

La ciudad se ha transformado en un escaparate donde el signo es arquitectura. Las funciones dejan de reconocerse como tales en las expresiones arquitectónicas.

No existe un solo modelo de ciudad, ni de costumbres, modos, y rutinas que compongan códigos interpretativos de la ciudad de hoy. En tal caso el aspecto fundamental es como nos movemos en una ciudad u otra, en la ciudad del turismo exclusivamente, o en las diferentes escalas y modos de ciudades.

Este tipo de análisis de la ciudad contemporánea se ha abierto no solo a los sociólogos, sino también a los psicólogos, geógrafos culturales, antropólogos, y por tanto los arquitectos formamos parte de un compendio de voluntades que construyen la ciudad.

También, debemos decir que la influencia de los escritores ha tomado lugar en el ámbito de conceptualizar la ciudad. Imágenes y metáforas de Calvino, Borges, Bellow, Baudelaire y Balzac hasta Dickens y Joyce, son instrumentos de uso para hablar de la experiencia urbana y no de estructura urbana como se ha nombrado durante el tiempo de la modernidad.

La nueva metrópolis postmoderna que surge de la cultura de masas y como consecuencia del estado del bienestar y del consumo es densa, y las identidades no son perceptibles inmediatamente. La ciudad de lo cotidiano, de la gente y sus costumbres, de su día a día, con sus problemas, se introduce en la malla racional de la ciudad-concepto para desordenarla y volverla verdadera.(49) En la ciudad los escenarios no son perpetuos, ni se piensan para los próximos cien años; por el contrario, la ocupación de los espacios públicos requerirá flexibilidad frente a los usos por parte de las masas . Estamos superando la ciudad-concepto, perfecta, ajustada a la escala del hombre. No existe en la actualidad un modelo de persona, de ciudadano, para el cual pueda diseñarse la ciudad; existe una multiplicidad de formas de interpretar y habitar la ciudad por parte de la gente.

La experiencia urbana se juega en el escenario del deseo y como consecuencia, del mismo se consume la ciudad a través de espacios y objetos que representan los tiempos en que vivimos. Pero este hecho, el deseo, debemos interpretarlo, ya que se compone de diferentes elementos: históricos, oníricos, sostenibles, paisajísticos, comerciales, simbólicos y prácticos.

Las multiplicidades aparecen por todos lados en la nueva ciudad contemporánea, convirtiéndose en iconos. Entonces aparece la ciudad para todos, la de la cultura de masas que comunica en diferentes direcciones, con vectores que van y vienen hacia diferentes culturas. La ciudad no se puede leer solo por las piezas arquitectónicas. También está compuesta por objetos que construyen la experiencia urbana a través de objetos pequeños,

medianos, grandes, equipamientos artificiales y naturales que cualifican, organizan y estructuran la experiencia urbana y que se sitúan en el ámbito del deseo y la resolución de los servicios que necesita una estructura tan compleja y amplia como es la ciudad actual.

El modelo de la ciudad de cultura de masas no es ya el racional o cartesiano, ni tampoco el orgánico natural, sino el de lo onírico, de los sueños, el de un universo de imágenes hecho de sueños, deseos, mitos y recuerdos. Este mundo, por ser imaginado, es más seductor, está compuesto por un vocabulario de la nostalgia del pasado y también de los media y la ficción. El sujeto que habita la ciudad lo necesita porque de esta forma escapa por momentos del mundo capitalista en el que vivimos, el rutinario y el de las obligaciones, para instalarse en el mundo de los sueños.

Internet nos permite visitar la ciudad antes de estar en ella, porque es una herramienta más de la ciudad, porque también pertenece a la ciudad como producto de la cultura de masas. El turista conoce de antemano la ciudad y sus recorridos, sus imágenes; tan sólo le faltan las sensaciones a través de esta forma de comunicación. Internet es parte de la ciudad y la ciudad es una pieza más del complejo mundo que es Internet, que redescubre al hombre y la comunidad.

Peter Berger en su *In Praise of New York*, habla como ciudad mito de esta cualidad de magia que posee la ciudad, donde todo puede suceder y puede suceder precisamente ahora mismo. También Louis Kahn dice de Nueva York para definir una ciudad mito que: “es el lugar donde un niño encuentra siempre aquello que quiere ser de grande”. O donde se encuentra una cosa mientras se busca otra.

La nueva ciudad postmoderna actuará como un reenchantamiento de la experiencia urbana posterior a la experiencia de funcionalización de la ciudad, que había sido llevada a cabo durante medio siglo por el movimiento moderno. Como consecuencia de esta situación hemos sufrido la pérdida de identidad de los espacios urbanos. La escasez de significados ha sido una constante en este periodo que se ha transformado en una corriente nueva propensa a crear lugares dotados de significados y por tanto ligados al contexto, al tiempo, a los diferentes colectivos que habitan la ciudad. Entonces nos encontramos que si con el movimiento moderno el esfuerzo se dirigía a homogeneizar mediante la racionalidad, hoy la ciudad postmoderna es todo lo contrario dejando de lado el funcionalismo como base estructural de la ciudad para vivir una experiencia urbana de acontecimientos diferentes. Con esta nueva estructura de pensamiento dejamos de lado la eficiencia, funcionalidad y monumentalidad de la ciudad moderna para adentrarnos en el mundo del pla-

cer y del deseo. De lo imaginario y de lo real. Y en esta experiencia, el arquitecto se propone agrandar, por encima de educar o moralizar con su obra la ciudad. El esfuerzo de la arquitectura está centrado entre la ciudad del tedio o la ciudad del placer, hedonista, demagógica y encantada. Creemos que existe una separación muy importante entre la forma y la cultura de la ciudad moderna-tradicional, y la ciudad postmoderna cediendo el lugar al deseo, y a la variedad. De este modo se presenta un escenario proyectual donde la amplitud del pensamiento se pone en escena destituyendo por propia energía la repetición racionalista de esquemas funcionalistas que han gobernado el mundo intelectual de la arquitectura los últimos cincuenta años.

La forma del habitar postmoderno está referido a la ciudad, más que a los edificios en sí. Los edificios postmodernos toman importancia en la cultura de masas porque nos remiten a códigos interpretativos y a reservas simbólicas y estilísticas particulares. En el conjunto, el escenario general se transforma en ciudad abierta, en un clima cultural general producido por comportamientos de las masas. Esto es lo que le da un sentido a la arquitectura postmoderna, y que es solo un momento, de un cambio de importancia sin precedentes. (69)

### Habitar el Strip N340

En el habitar en el Strip de la N-340 los objetos, a diferencia de la ciudad tradicional se sitúan de formas diferentes. Este movimiento producido por los objetos nos otorga un Skyline dinámico.

Para encontrar respuestas del origen del habitar hemos investigado en las teorías de pensadores como Merleau-Ponty, Martin Heidegger o Otto Bollnow. Heidegger en “Construir, habitar y pensar” había dicho que ser hombre significa habitar y que el habitar siempre es un modo de encontrarse en el mundo. Habitar significa estar enraizado, “estar” en un lugar determinado, y tener un ámbito propio.

Heidegger explica como pertenece el construir al habitar usando la metáfora del puente el puente une río, orillas y tierras, como una cosa que reúne el mundo. El puente no viene a ser una localización, viene a existir por sí mismo y crea un lugar en el mundo. ¿Cuál es la relación entre lugar y espacio? ¿o entre hombre y espacio? Heidegger dirá que el puente es un lugar y, así, el espacio hace referencia sobre todo a dimensión a algo relacionado con la noción de extensión y la posibilidad de la medida. Los espacios a través de los cuales vamos diariamente están proporcionados por los lugares. ¿Podría ser el Strip como otro puente, que ya no une la tierra,

sino los bordes de unos mundos, donde la aceleración del movimiento, a des-homogeneizado el movimiento?

El filósofo Merleau-Ponty había convertido la palabra “habitar” en clave para interpretar la relación con el mundo y “la vida”: “el habitar” como una relación indisoluble entre algo anímico encarnado en algo corpóreo.

“El habitar” para Bollnow apunta a la necesidad que tiene el hombre del espacio, un espacio propio necesidad que surge de su propia corporalidad.

Entonces pensamos que es el espacio del Strip de la N340, Es una colección de lugares atravesados por un recorrido en unos espacios parecidos algo a los de Venecia que unen puentes de velocidades y desigualdades de tiempos, secuencias distintas que luego serán mostradas en un poliedro mental único.

### Los objetos

“Conceptualmente consideramos que todos los objetos del espacio del Strip, son objetos arquitectónicos que conforman el espacio urbano”.

Los pequeños objetos arquitectónicos que se sitúan en el espacio del Strip son signos 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 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; los objetos que mencionamos se repiten con asiduidad, ya que la publicidad, y la venta de productos de consumo requieren esta infra estructura. Notoriamente ocupan, en muchos casos, espacios en 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 del Strip los hemos catalogado como “signos” del espacio utilizando siempre la semiótica como herramienta disciplinar que nos ayuda a comprender el funcionamiento de estos. Este análisis de la repetición de los signos y su relación con el espacio público Strip.

### Los sentidos

Al ubicarnos en el territorio del turismo, como es el del Strip resulta indispensable reflexionar sobre el rol de los sentidos en la experiencia de la arquitectura y del espacio urbano. A las imágenes de la arquitectura nos acercamos a través de los sentidos.

La arquitectura en los lugares popularmente turísticos como el Strip de la n340, no está pensada para que el sujeto a través de los sentidos encuentre un ámbito de relajación adecuado para vivir ese tiempo “estirado” y fundamental que es el “vacacional”. Parece determinante considerar el carácter que debería tener el tiempo en la arquitectura como artificialidad, y que puede plantearse como una prolongación de la naturaleza humana, y como un “acontecimiento” en el paisaje (para provocar una experiencia conmovedora y multisensorial. Todo esto considerando que las cualidades del espacio, de la materia, de la escala, se distribuyen entre los diferentes sentidos: el ojo, el oído, la nariz, la piel, la lengua y que todos participan del momento existencial que es el tiempo del ocio.(87)

### El pop

La inclusión del Pop en el Strip n340 tiene que ver con la propia génesis del Strip n340. El espacio urbano se genera a partir de un movimiento popular, de la cultura de masas. El pop es la consecuencia en este territorio de la ocupación del turismo. Todo nace en un mismo espacio-tiempo y evoluciona de acuerdo al propio impulso que viene dado por el tipo de estructura social y económica que se ha desarrollado en el territorio. No hay nada extraño en este desarrollo. Por lo tanto nos ha correspondido investigar desde el inicio, desde el influencias que ha recibido. Para ello hemos contado con especialistas como Simon Marchan, Denis Scott Brown o la valiosa opinión de Peter Cook. El profesor Simón Marchan ha investigado sobre el movimiento Pop en el arte y también en la arquitectura.

Pensamos que hemos desarrollado una tarea completa alrededor de este movimiento que está vigente y que ha sido retomado por arquitectos como Rem Koolhaas que mediante ensayos ha creado nuevos conceptos alrededor del Pop que han servido para desarrollar la arquitectura contemporánea.

## La semiótica

La herramienta de la Semiótica resulta un hecho práctico dentro del ámbito de la reflexión teórica para aproximarnos a lo que sería un análisis teniendo en cuenta que quedarán vías abiertas para aumentar la investigación, de tal forma que se pueda crear uno o más modelos metodológicos de aproximación al problema del Strip de la N-340. Los signos y símbolos, como referencias teóricas, nos transportan al ámbito, apoyándonos en los especialistas como el profesor Umberto Eco, autor de "La Estructura Ausente," que define con sabiduría y precisión los diferentes ámbitos lógicos de la arquitectura y la semiótica. Desde nuestro rol de investigadores realizamos una interpretación y aplicamos los conceptos en nuestro territorio del Strip.

Desde nuestro punto de vista Rem Koolhaas ha sido un continuador de las investigaciones que Robert Venturi y su equipo realizó en los años sesenta. En un momento histórico para la arquitectura, Koolhaas interpreta la arquitectura de la comunicación, uniendo todo el pensamiento arquitectónico contemporáneo con conceptos relacionados con la "cultura de masas", el arte Pop y la iconografía.

Nos interesa el pensamiento de Rem Koolhaas en cuanto que sintetiza una forma de pensar la arquitectura que está alejada de parámetros proyectuales cerrados en sí mismo. Por contrario se interioriza en una apertura arquitectónica, adelantándose a las líneas de mestizaje cultural de la arquitectura actual, y fundamentalmente porque aplica esa forma de interpretación y reflexión en la ciudad como hechos urbanos. En el artículo que realiza pone en evidencia lo que estamos diciendo.

Se trata de revisar el alcance, los programas y los objetivos de los proyectos para así definir un nuevo marco profesional desde el que abordar cada proyecto.

## Conclusiones: líneas de investigación

La primera línea podría ser la de los Signos utilizando la metodología propuesta de mirar este espacio como una semiología urbana donde los signos jueguen un rol fundamental en las investigaciones. Sobre una matriz de signos y sus interrelaciones podrán surgir las primeras ideas sobre el territorio que tendrían diferentes aspectos si establecemos una estructura abierta, indeterminada de signos y de condiciones para mejorar el territorio del Strip. Podemos establecer otras relaciones con zonas, territorios y objetos que no pertenecen a nuestro espacio, es decir líneas transversales donde todo el entorno del Strip queda afectado y así podremos investigar sobre la mejo-

ra de las condiciones del territorio en un concepto más amplio sin poder definir en este momento los límites. Si tomamos cada signo por vestíbulos de hoteles, o comercios de aeropuertos, podemos establecer investigaciones que nos lleven a plantear posibles actuaciones en el territorio analizado para poder hacer propuestas con cada uno de ellos y sus relaciones e interrelaciones con otros objetos del espacio urbano.

La segunda línea de investigación serían las que están relacionadas con los "conceptos". Hemos hecho referencia a las teorías de Rem Koolhaas en relación a la creación de "nuevos conceptos" que surgen de la dinámica de cuestiones sociales, económicas y culturales; investigar sobre cuáles son los conceptos que se deben aplicar para que en conjunto con la semiótica de los signos se pueda actuar sobre el territorio del Strip y de la arquitectura para el turismo será el principal objeto de una línea de investigación, que estaría acompañada por las herramientas necesarias como estadísticas, atlas turístico, etc.

La tercera línea de investigación tiene que ver con la profundización del lenguaje del Pop en la Arquitectura del Strip, para ello tendremos presente las investigaciones realizadas por Rem Koolhaas en diferentes actuaciones donde lo inclusivo se hace presente, adoptando y ampliando un discurso teórico, intentando utilizar en la teoría a la arquitectura existente del Strip sin necesidad de enfrentarnos a esta, pudiendo mediante conceptos redefinir valores que nos ayudaran a que el territorio pueda evolucionar sin identificarse con la corriente del Pop en la que los objetos se convierten en elementos de un parque temático, sino que pueden contribuir de forma armónica al desarrollo de la ciudad turística.

## Vacío como signo

La historia sitúa al Vacío como un signo que surge después de la segunda guerra mundial como elemento de potencialidad para la ciudad dando paso a la modernidad, entendiendo el concepto que sin vacío no se hubiera producido este acontecimiento, y también para el devenir de los tiempos, ya que siempre jugara un papel fundamental en la construcción y re-interpretación semiológica de la ciudad.

En la actualidad el Vacío lo planteamos con una mirada puesta en el devenir del acontecimiento aunque el acontecimiento sea la nada, es decir el permanecer como está, porque así tiene importancia para el paisaje. Pero también en cuanto a la semiología de la ciudad le damos importancia relevante al significativo vacío, al lugar va-

cío del significado, los elementos se comprenden como significantes más por su propia situación relativa que por su contenido, así Tokio que es uno de los complejos urbanos más complejos que pueden imaginarse desde el punto de vista semántico, posee, una especie de centro, pero este centro formado por el palacio imperial y oculto por el follaje, es vivido como un centro vacío. Los estudios realizados sobre núcleos urbanos de las diferentes ciudades han demostrado que el punto central del centro de la ciudad —toda ciudad posee un centro— es un “núcleo sólido” que no constituye el punto culminante de ninguna actividad particular, sino una especie de “foco” vacío de la imagen que la comunidad se hace del centro. Vemos en él un lugar en cierta medida vacío, que es necesario para la organización del resto de la ciudad. Si consideramos que el Simbolismo tiene que definirse esencialmente como el mundo de los significantes, de las correlaciones, sobre todo de aquellas que no pueden encerrarse en una significación plena, en una significación última, entonces a partir de este concepto la distribución de los significantes en el territorio.

El vacío como signifiante en el Strip de la n 340 es accidental —frente al vacío tradicional de las ciudades europeas— porque surge en un espacio urbano que se ha construido a golpes en el tiempo, configurando en determinados tiempos del Strip vacíos accidentales (105) continuos que crean nuevas formas de mirar el espacio urbano, estando en lo accidental la potencialidad del lugar. Los vacíos accidentales transmiten una información sobre las potencialidades del lugar que los llenos del Strip son incapaces de comunicar ya que su información está de acuerdo a la masa con la que está constituido, siendo este fenómeno fundamental para entender el espacio en el que nos movemos ya que su lectura —la de los vacíos accidentales— tiene el carácter del espacio fluido o líquido como ya hemos manifestado en el desarrollo de la Tesis y por otro lado abre potencialidades de futuros acontecimientos en diferentes direcciones del lugar.

Vacío público, vacío privado, vacío híbrido, vacío infinito y vacío finito, vacío potencial, vacío colmatado, aproximaciones que nos podrían permitir también trabajar con el vacío, para establecer interrelaciones con otros signos y desarrollar una estrategia donde intervienen las necesidades del turista a través de la manifestación de un tiempo que es erótico —del que ya nos hemos ocupado en aproximaciones 3 —(1 y que podría cambiar la narración del Strip ya que se producirían actuaciones muy constructivas desde el punto de vista del proyecto arquitectónico.

En las traseras de los hoteles de Las Vegas se encontraba el vacío de la ciudad, el desierto —el no lugar— que pone en evidencia el factor “continuo–discontinuo” de la

ciudad, “la playa” es en el Strip de la n340 el gran vacío continuo que podemos compararlo con el desierto en el juego de continuo–discontinuo, aunque no como no–lugar. En la cinta perimetral del Strip el continuo, discontinuo juega con el paisaje, fundamentalmente con el mar cuando se sitúa en la margen litoral, al norte de la carretera este juego se vuelve topográfico y el vacío accidental tiene diferentes potencialidades respecto al otro lado de la carretera pero su juego de continuo – discontinuo (107–108) y la interrelación con otros signos permite pensar que se podría actuar de diferentes formas; una de ellas sería la conservación del vacío accidental como reserva sostenible del paisaje del Strip. Continuando con el juego continuo–discontinuo del vacío accidental del Strip establecemos transversalidades entre nuestros pensamientos arquitectónicos y otras disciplinas como la pintura; Escenas poéticas de las pinturas de Hopper y los silencios en la Música derivadas del postweberniana y el serialismo integral, donde el intervalo es tan importante como lo sonoro.

Continuando con los ritmos de los vacíos accidentales, en el Strip aparecen grandes “ventanas” (109) accidentales, a ambos lados de la carretera creando en determinados “momentos” un ritmo de llenos y vacíos e incorporando la presencia del mar desde la mirada o de zonas paisajísticas verdes y montañosas, —dependiendo de a qué lado de la carretera nos referimos— en el paisaje urbano artificial del Strip. Este es un hecho potencial para la mejora posible transformación de estas “ventanas” a las cuales podríamos incorporar “acontecimientos”, como menciona Sola–Morales y hemos puesto de relieve en nuestras reflexiones, como intervenciones arquitectónicas, urbanísticas y paisajísticas entendidas estas disciplinas como una unidad donde tendencias como el “land art”, la presencia del Pop y nuevas incorporaciones al lenguaje que aporten una iconografía bella al proyecto del territorio en transformación. Estos acontecimientos pueden ser de diferente naturaleza, entendiendo en algunos casos necesarios la conservación del vacío como algo necesario e imprescindible en el paisaje y en otros casos la inclusión de acontecimientos culturales, comerciales, de servicio que conviertan el Strip en un eje de posibilidades para que agregue a la escritura de la ciudad metropolitana fragmentos de nuevas modernidades, significantes, que se relacionen con los demás signos del Strip y a su vez que establezcan conexiones con signos interiores de la ciudad metropolitana de la Costa del Sol. Estos acontecimientos deberían responder a investigaciones sobre las grandes categorías del sujeto turista, incluyendo en esta territorio singular los hábitos más primarios de las actividades que realiza en este tiempo tan trascendental en su vida que es el tiempo del ocio, que

como ya hemos dicho que es acotado, erotizado, onírico, debe ser también poético y metafórico —aproximaciones 3 del capítulo 1 de esta tesis— para incluir arquitecturas que sean flexibles y abiertas, modificables en el tiempo, y respetuosas con el paisaje natural. En este juego de los signos que proponemos el factor movilidad debe estar presente ya que el Strip continuará siendo un gran distribuidor, un espacio líquido, pero este factor de movilidad debería estar pensado desde el tiempo y el espacio en términos de infraestructuras que puedan en determinados momentos permitir que lo peatonal quede a nivel de lo comercial enterrando el Strip y así el acontecimiento sería relacionar los signos, entendiendo que lo público y lo privado cumplen un rol de fusión en este acto. Solo este tema abre una línea de investigación intensa ya que permite una apertura hacia la vinculación del signo vacío con otros como farolas, bancos, carteles, etc. que pueden mejorar las condiciones de este.

## Taller X-2011 de Proyectos Arquitectónicos

- Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Málaga
- Profesor : Dr. Arquitecto Eduardo Rojas Moyano
- Profesor invitado: Dr. Arquitecto Javier Boned Purkiss

### La aplicación de los conceptos a la problemática de la avenida Andalucía en Málaga

La ciudad contemporánea posee en su estructura urbana uno o más ejes que son vitales en la vida de los ciudadanos que la habitan. Estos ejes están a menudo equipados con acontecimientos Arquitectónicos que son verdaderas máquinas de producción de eventos culturales, con comercios, centros deportivos y sociales, edificios residenciales, y todo tipo de actividades para la vida de la ciudad. La energía que poseen los ejes de las ciudades produce movimientos humanos de grandes dimensiones. El movimiento modifica el tiempo en los macro espacios ciudadanos, así, el coche, los carteles, los objetos pequeños de servicios, los equipamientos urbanos, la naturaleza, los edificios, conforman un paisaje urbano capaz de generar un escenario singular para la vida de la ciudad. Una ciudad dentro de otra, un recinto fluido que acontece como un gran vestíbulo urbano, donde todo se muestra, se expone.

La importancia de estos ejes que hacen a la ciudad más humana, y a la vez pone más énfasis en la Cultura de Masas, permitiendo la expresión cultural de sus ciudadanos, desde lo individual hasta lo colectivo. Las máquinas—automóviles, trenes, metros, tranvías, se mueven en estos ejes y son parte del paisaje urbano, como lo son el kiosco, las farolas, los asientos, los carteles que comunican, y un compendio de objetos que de acuerdo a cada ciudad varían en su morfología y función.

Los ejes dinamizadores de las ciudades son símbolos de las mismas, así la Avenida de la Castellana en Madrid o la Gran Vía simbolizan la cultura Madrileña. También Los Campos Eliseos en París, La Quinta Avenida en N. York, la Avda. Corrientes en Buenos Aires, por citar algunos.

En estos Ejes, los hitos son referenciales para la ubicación del sujeto en el paisaje, habiendo evolucionado en las últimas décadas en su forma y contenido.

Nos centramos en analizar diferentes conceptos sobre los ejes urbanos. A la vez, trabajar en un proyecto en el eje urbano de la ciudad de Málaga que es la Av. Andalucía, desde calle Virgen de la Inmaculada hasta el Río Guadalmedina.