

A&P

continuidad

Publicación temática de arquitectura
FAPyD-UNR

ARQUITECTURA Y CIUDAD: PAISAJES



N.07/4 DICIEMBRE 2017

[E. VIOLLET-LE-DUC / F. PITTALUGA] [B. IVELIC / M. BARRALE] [P. MANGADO / N. CAMPODONICO] [F. GIUSTA]
[F. SBARRA] [A. MOLINE Y R. DE GREGORIO] [S. PONTONI Y M. L. FERNÁNDEZ] [C. RAINERO] [P. VICENTE]
[B. ALBRECHT] [A. FERLENGA]





FAPyD
FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

N.07/4 2017
ISSN impresa 2362-6089
ISSN digital 2362-6097

revista

A&P

continuidad

Publicación semestral de Arquitectura
FAPyD-UNR



UNR Universidad
Nacional de Rosario



Imagen de tapa:
Vista desde la terraza
del techo con las "alas"
abiertas, cota +12.00
metros, Teatro Isabelino
Imagen cedida por el
Arq. F. Giusta

latindex



ISSN impresa 2362-6089
ISSN digital 2362-6097

A&P Continuidad
Publicación semestral de arquitectura

Director A&P Continuidad
Dr. Arq. Gustavo Carabajal

Coordinación editorial
Arq. Ma. Claudina Blanc

Secretario de redacción
Arq. Pedro Aravena

Corrección editorial
Lic y Prof. en Letras Ma. Florencia Antequera

Traducciones
Prof. Patricia Allen

Diseño editorial
Lic. Catalina Daffuncho
Dirección de Comunicación FAPyD

Comité editorial
Arq. Ma. Claudina Blanc
Arq. Nicolás Campodonico
Dr. Arq. Gustavo Carabajal
Dr. Arq. Daniela Cattaneo
Dr. Arq. Jimena Cutruneo
(FAPyD-UNR)

Comité científico
Julio Arroyo (FADU-UNL. Arquisur Revista)
Renato Capozzi (FA-USN Federico II)
Fernando Diez (FA-UP. Revista SUMMA)
Manuel Fernández de Luco (FAPyD-UNR)
Héctor Floriani (CONICET. FAPyD-UNR)
Sergio Martín Blas (ETSAM-UPM)
Isabel Martínez de San Vicente (CONICET.
CURDIUR-FAPyD-UNR)
Mauro Marzo (IUAV)
Aníbal Moliné (FAPyD-UNR)
Jorge Nudelman (FADU-UDELAR)
Alberto Peñín (ETSAB-UPC. Revista Palimpsesto)
Ana María Rigotti (CONICET. CURDIUR-FAPyD-UNR)
Sergio Ruggeri (FADA-UNA)
Mario Sabugo (IAA-FADU-UBA)
Sandra Valdetaro (FCPyRI-UNR)
Federica Visconti (FA-USN Federico II)

A&P Continuidad fue reconocida como revista científica por el Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca (MIUR) de Italia, a través de las gestiones de la Sociedad Científica del Proyecto.

A&P Continuidad fue incorporada al directorio de revistas de ARLA (Asociación de Revistas Latinoamericanas de Arquitectura).

El contenido de los artículos publicados es de exclusiva responsabilidad de los autores; las ideas que allí se expresan no necesariamente coinciden con las del Comité Editorial.
Los editores de *A&P Continuidad* no son responsables legales por errores u omisiones que pudieran identificarse en los textos publicados.

Las imágenes que acompañan los textos han sido proporcionadas por los autores y se publican con la sola finalidad de documentación y estudio.

Los autores declaran la originalidad de sus trabajos a *A&P Continuidad*; la misma no asumirá responsabilidad alguna en aspectos vinculados a reclamos originados por derechos planteados por otras publicaciones. El material publicado puede ser reproducido total o parcialmente a condición de citar la fuente original.

Agradecemos a los docentes y alumnos del Taller de Fotografía Aplicada la imagen que cierra este número de *A&P Continuidad*.

Institución editora
Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño
Riobamba 220 bis | +54 341 4808531/35
2000 - Rosario, Santa Fe, Argentina

aypcontinuidad01@gmail.com
aypcontinuidad@fapyd.unr.edu.ar
www.fapyd.unr.edu.ar

Universidad Nacional de Rosario

Rector
Héctor Floriani

Vicerector
Fabián Bicciré

**Facultad de Arquitectura,
Planeamiento y Diseño**

Decano
Adolfo del Rio

Vicedecana
Ana Valderrama

Secretario Académico
Sergio Bertozzi

Secretaria de Autoevaluación
Bibiana Ponzini

Secretario de Asuntos Estudiantiles
Damián Villar

Secretario de Extensión
Lautaro Dattilo

Secretaria de Postgrado
Jimena Cutruneo

Secretaria de Ciencia y Tecnología
Bibiana Cicutti

Secretario Financiero
Jorge Rasines

Secretaria Técnica
María Teresa Costamagna

Director General de Administración
Diego Furrer

Próximo número :

ARQUITECTURA Y MAESTROS: REVISITANDO A LE CORBUSIER
Julio 2018, Año V - N°8 / on paper / online

ÍNDICE

Presentación

06 » 07

Gustavo Carabajal

Reflexiones de maestros

08 » 13

Historia de una casa

Eugène Viollet-Le-Duc

por Franca Pittaluga

Conversaciones

14 » 21

Maritorio, ciudad y arquitectura

Boris Ivelic por Marcelo Barrale

22 » 35

El tiempo como el gran material

Francisco Mangado por Nicolás

Campodonico

Dossier temático

36 » 51

Imago urbis. Las formas del proyecto en el paisaje urbano

Fabián Giusta

52 » 59

El impacto de la religión y la cultura en la conservación del paisaje

Reflexiones en torno

a una experiencia

Florenia Sbarra

60 » 69

Entre ostentación y ocultamiento

Anibal Moliné y

Roberto De Gregorio

70 » 81

Procesos de reconversión urbana en Rosario

Silvina Pontoni y

Ma. Laura Fernández

82 » 95

Paisaje de la producción agrícola de Rosario y su área metropolitana

Carolina Rainero

96 » 103

Meritócratas. Mirando hacia arriba

Pablo Vicente

Ensayos

104 » 113

Exportar el casco antiguo

Benno Albrecht

Introducción Gustavo Carabajal

114 » 127

Ciudad y memoria como herramientas del proyecto

Alberto Ferlenga

128 » 129

Normas para autores

»

Ferlenga, A. (2017). Ciudad y memoria como herramientas del proyecto.

A&P Continuidad (7), 114-127.



Ciudad y memoria como herramientas del proyecto

Alberto Ferlenga

Español

El texto de Alberto Ferlenga, Rector de la Universidad IUAV de Venecia forma parte del libro *Città e memoria come strumenti del progetto*. Esta contribución intenta responder a los siguientes interrogantes disciplinares fundamentales: ¿tiene sentido pensar que la arquitectura puede hoy expresar una cultura específica y que la misma puede basarse en el estudio *aggiornato* de la ciudad y la re-visitación de la propia historia? ¿Es posible imaginar una relación renovada del binomio a partir de la cual se puedan desarrollar teorías específicas que permitan poner el trabajo de los arquitectos al resguardo de la tentación de sucumbir al dominio del gusto o de la pura arbitrariedad?

Partiendo de reconocer el difícil momento que vive la arquitectura contemporánea, forzada entre una práctica cada vez más marginal y el aislamiento dorado de sus manifestaciones más altas, Ferlenga sostiene que sí, que es posible: “si miramos a nuestro alrededor, vemos arquitecturas que no pueden convertirse en ciudades y ciudades que ya no consideran a la arquitectura como una parte integrante de sí misma. Es necesario proponer una nueva idea de calidad compartida y verificable en sus efectos”.

Palabras clave: paisaje, infraestructura, cultura

Città e memoria come strumenti del progetto

Recibido 16 de agosto de 2017
Aceptado 2 de octubre de 2017

English

The paper of Alberto Ferlenga, who is Rector of IUAV University of Venice, is included in the book: *Città e memoria come strumenti del progetto*. This contribution attempts to answer the following fundamental disciplinary questions: Does it make sense to believe that architecture can embody a particular culture which, in turn, can be grounded on both the *aggiornato* city study and the revisiting of its own history? Is it possible to conceive a renewed relationship of this binomial able to develop specific theories which would prevent architects from succumbing to taste prevalence or absolute arbitrariness temptations?

Ferlenga argues that all this is possible although he recognizes the difficulties of the present period of architecture characterized by an increasingly marginal practice as well as the golden isolation of its most significant manifestations. “...if we look around, we see architectures unable to become cities and cities in which architecture is no longer seen as integral part of their shaping. It is necessary to propose a new idea of shared quality allowing the consideration of its verifiable effects.”

Key words: landscape, infrastructure, culture

» Un nuevo paisaje, nuevas oportunidades

No es solo una aspiración personal lo que me mueve a desear una acción de reconstrucción cultural. Hay otras razones que hacen que tal operación sea oportuna. En el momento en el que escribo se tiene la percepción de que muchas cosas están cambiando en aquellos aspectos del mundo que tienen que ver con el trabajo del arquitecto. Después de años de arquitecturas extremas, de edificios espectaculares –consecuencia y reacción al mismo tiempo del exceso posmoderno anterior– muchos signos indican que esa fase ha quedado a nuestras espaldas y sus frutos –al menos aquellos que no han podido convertirse en símbolos de una época– nos parecen distantes. Podría ser una impresión o tal vez una esperanza, pero hay otras pistas, incluida la reciente Bienal (*Fundamentals*, Venecia 2014) dirigida por Rem Koolhaas, declaradamente desinteresada en el proyecto arquitectónico, que muestra cómo lo que estamos viviendo no es solo un cambio de moda, sino, para bien o para mal, la conclusión de un ciclo.

Investigar las causas de esto, nos llevaría inevitablemente a considerar algunos factores externos a la arquitectura. Entre ellos, una tendencia asimétrica pero persistente de la crisis económica en el mundo y el creciente peso del problema ambiental que ha reemplazado a los problemas sociales y políticos que durante algunas generaciones, incluida la

» Un nuovo paesaggio, nuove opportunità

Non è solo, infatti, un'aspirazione personale quella che mi muove nell'auspicare un'azione di ricostruzione culturale. Ci sono altre ragioni che rendono un'operazione di questo tipo opportuna.

Nel momento in cui scrivo si ha la percezione che molte cose stiano cambiando in quegli aspetti del mondo che hanno a che vedere con il lavoro dell'architetto. Dopo gli anni delle architetture estreme, degli edifici spettacolari, conseguenza e reazione al tempo stesso del precedente eccesso post-moderno, molti segnali indicano che quella fase è già dietro di noi e i suoi frutti, almeno quelli che non sono riusciti a trasformarsi in simboli di un'epoca, ci appaiono già distanti.

Potrebbe anche trattarsi di un'impressione o, forse, di una speranza, ma ci sono altri indizi, tra cui la recente Biennale (*Fundamentals*, Venezia 2014) diretta da Rem Koolhaas e dichiaratamente disinteressata al progetto architettonico, che mostrano come quello che stiamo vivendo non sia un semplice cambiamento di mode e come, nel bene o nel male, un ciclo si sia concluso.

Indagare le cause di ciò ci porterebbe inevitabilmente a dover considerare alcuni fattori esterni all'architettura. Tra questi, un andamento asimmetrico ma perdurante della crisi economica nel mondo e il peso crescente della questione ambientale che ha preso il posto di quei temi



Skyline de la ciudad de Sidney. Foto: A. Ferlenga.

mía, han sido el principal resorte que nos hizo pensar la arquitectura como forma de compromiso, no solo profesional o artístico. En tal situación, creo que la arquitectura, después de años de relativa indiferencia, concentrada en producir objetos más o menos agradables, tiene hoy la responsabilidad de redefinir su papel en el mundo, cada vez más urbanizado, donde se desarrolla su accionar. Quizás ya se puedan percibir algunos indicios de un cambio en curso, pero los síntomas nos llevan a considerar otras partes del mundo en relación a aquellas en las que comenzó la arquitectura moderna.

Si olvidamos por un momento la centralidad cultural de nuestras bellas y tranquilizadoras ciudades –cuyo estudio, por otro lado, debería retomarse para verificar su capacidad de producir modelos tal vez útiles en otros lugares– el mundo urbano de hoy tiene dos caras predominantes: una es la representada por la edificación comercial hecha de rascacielos, de *downtown* idénticos desde Canadá a Australia, de espacios *indoor* que combinan hoteles, centros comerciales, museos en un continuo urbano sin distinción, de comunidades cerradas –*gated community*– defendidas como fortines, cuya naturaleza ha sido descrita mejor que nadie por el escritor James Ballard (1930-2009). La otra, es la masa exterminada de

sociali e politici che per alcune generazioni, tra cui la mia, sono state la molla principale che ha fatto pensare all'architettura come ad una forma di impegno, non solo artistico o professionale. In una situazione di questo tipo, penso che l'architettura, dopo anni di relativa indifferenza, concentrata com'era sulla produzione di oggetti più o meno gradevoli, abbia oggi la responsabilità di ridefinire il proprio ruolo rispetto al mondo sempre più urbanizzato in cui si sviluppa la sua azione. Forse qualche avvisaglia di un cambiamento in corso si può già percepire ma i sintomi ci portano a considerare altre parti del globo rispetto a quelle in cui l'architettura moderna ha preso avvio.

Se dimentichiamo, per un attimo, la centralità culturale delle nostre belle e rassicuranti città –il cui studio, per altro, andrebbe ripreso per verificare la loro capacità di produrre ancora modelli, magari spendibili altrove– il mondo urbano presenta oggi due facce prevalenti. Una è quella rappresentata dall'edilizia commerciale fatta di grattacieli, di *downtown* identiche dal Canada all'Australia, di spazi *indoor* che miscelano alberghi, centri commerciali, musei in un continuum urbano senza distinzione, di *gated community* difese come fortini, la cui natura è stata descritta meglio di chiunque altro da uno scrittore come James

suburbios, de las ciudades-territorio y de los territorios-ciudades. Si la primera, más rica, ya ha tenido sus propias lecturas e interpretaciones, la segunda todavía la está esperando y, mientras tanto, consolida su propia separación de la primera como carácter distintivo.

No existe relación entre los dos mundos, aunque su contigüidad física es una de las características de nuestro tiempo. Mientras las costosas torres de Kuala Lumpur o Yakarta o las banales ciudades importadas por compañías chinas en África, agregan cada vez más piezas desconectadas y culturalmente agotadas al proceso de homologación planetaria, las exageradas extensiones horizontales de Lima, Río, Mumbai o Nairobi, ubicadas entre los vertederos, insinuadas entre los rascacielos, suspendidas sobre pantanos o aferradas a las montañas, transmiten a los espacios que generan la desesperada vitalidad de sus habitantes y una variedad desaparecida en otros lugares.

Es aquí donde algo significativo está sucediendo y no es de extrañar que, mientras esas áreas se consolidan inesperadamente, también presenten un interés nuevo como tema de estudio y como base para la experimentación proyectual en la relación entre la arquitectura y la ciudad. Mientras el eje histórico de la modernidad arquitectónica: Euro-



Cesar Pelli. *Torres Petronas* (1998), Kuala Lumpur. Foto: A. Ferlenga.

Ballard (1930-2009). L'altra è la sterminata massa delle periferie, delle città-territorio e dei territori-città. Se la prima, più ricca, ha già avuto le sue letture e le sue interpretazioni, la seconda le sta ancora aspettando e, nel frattempo, consolida la propria separatezza.

Tra i due mondi non c'è relazione, anche se la loro contiguità fisica è una delle caratteristiche del nostro tempo. Ma mentre le dispendiose torri di Kuala Lumpur o Jakarta o le città banali importate dalle imprese cinesi in Africa aggiungono altri tasselli sempre più scontati e culturalmente esauriti al processo di omologazione planetaria, le sterminate estensioni orizzontali di Lima, Rio, Mumbai o Nairobi, collocate tra le discariche, insinuate tra i grattacieli, sospese sulle paludi o aggrappate a montagne, trasmettono agli spazi che generano, la disperata vitalità dei loro abitanti e una varietà altrove scomparsa. È lì che qualcosa di rilevante sta succedendo e non c'è, dunque, da meravigliarsi se, mentre quelle aree, inaspettatamente, si consolidano, destano anche un interesse nuovo, sia come oggetto di studio che come terreno di sperimentazione progettuale sul rapporto tra architettura e città. Mentre, infatti, l'asse storico della modernità architettonica: Europa, Stati Uniti, Giappone, è impegnato a rifinire allo spasimo i modelli delle sue ultime stagioni ar-



Ciudad formal y ciudad informal, Lima. Foto: A. Ferlenga.

pa, los Estados Unidos, Japón, se sigue ocupando de retocar al infinito los modelos de sus últimas temporadas arquitectónicas y urbanas, es más bien en áreas como América del Sur o África que las nuevas generaciones de proyectistas desarrollan experiencias que se despegan del empalagoso manierismo de esta época de transición. Desde Brasil hasta Nigeria, desde India hasta Marruecos, hasta Paraguay, donde el crecimiento urbano tiene dimensiones y características completamente inéditas, cada vez es más común encontrar proyectos cuyo interés va más allá de los límites de los lugares que los generaron.

Paradójicamente, es la marginalidad lo que hace que estas experiencias sean posibles, así como, a la inversa, el desarrollo ha llevado a la aparición de lo que hemos considerado, de manera limitada, como arquitectura moderna. No se trata, por ahora, de grandes números, lo importante es el hecho de que vuelvan a ser estimadas las responsabilidades “relacionales” de la arquitectura, es decir, aquellas que interactúan con el lugar donde se producen y pueden determinar una mejora. Esto no significa, por supuesto, que no haya nada en el mundo “desarrollado” que pueda atraer la atención; estamos hablando, repito, de algunas pistas y signos y, en este campo, las inversiones de tendencia pueden crear escenarios inesperados. Pero es aquí, en el campo de batalla a menudo desesperado de los *slum* y las *favelas*, en la monotonía de las periferias y los suburbios, donde se quebraron muchos de los sueños reformadores de la modernidad tardía, y donde se producen valores espaciales, formales y también sociales, que los enclaves más ricos de las ciudades del mundo ya no son capaces de expresar.

La prueba de que se trata de un proceso, como el del crecimiento urbano, anclado en algunos temas fundamentales, está en que se vuelve a los temas de siempre: el espacio público, el vivir, el movimiento, aunque estos requieren respuestas actualizadas, que sean capaces de declinar nuevos fenómenos (y a menudo entre ellos opuestos, como densidad y difusión), o que respondan a parámetros actualizados de habitabilidad y seguridad.

La ciudad no muere en los suburbios de París o en los de El Cairo o Lagos como, en cambio, muchos habían pronosticado hacia el fin del siglo XX; más bien extrema su carácter y exige respuestas adecuadas a aquellos que tienen la tarea de mejorarla. Esto nos obliga no solo a proporcionar modelos concretos de transformación en el campo sino también a reflexionar en torno a las dimensiones aceptables de las ciudades, los puntos nodales de una posible mejora y las cuestiones emergentes.

Aunque parezca lo contrario, así como los centros de las ciudades del siglo XIX se asemejaban pero ocultaban al mismo tiempo sus diferencias radicales, la marginalidad en todo el mundo se parece y, al mismo tiempo, se diferencia. Y dado que debemos considerar cada vez más el crecimen-

chitettoniche e urbane, è piuttosto, in aree come il Sud-America o l’Africa che nuove generazioni di progettisti sviluppano esperienze che si distaccano dal levigato manierismo di questa epoca di transizione. Dal Brasile alla Nigeria, dall’India al Marocco, al Paraguay, dove la crescita urbana presenta dimensioni e caratteristiche del tutto inedite, capita sempre più spesso di incontrare progetti il cui interesse oltrepassa i confini dei luoghi che li hanno generati.

Paradossalmente, è la marginalità a rendere possibili queste esperienze così come, all’inverso, era stato lo sviluppo a determinare l’affermarsi di quella che abbiamo considerato, in modo limitativo, essere l’architettura moderna. Non si tratta, per ora, di grandi numeri, ma il fatto che tornino a contare le responsabilità “relazionali” dell’architettura, quelle cioè che la fanno interagire con il luogo in cui viene prodotta e ne possono determinare il miglioramento, attribuisce a quei casi un particolare interesse. Ciò non vuol dire, naturalmente, che nel mondo “avanzato” non vi sia più nulla in grado di suscitare attenzione; stiamo parlando, ripeto, di pochi indizi e segni e, in questo campo, le inversioni di tendenza possono costruire scenari inaspettati. È però qui, sul campo di battaglia spesso disperato di *slum* e *favelas*, nel grigiore di periferie e *suburbs*, dove si sono infranti molti sogni riformatori della tarda modernità, che si producono valori spaziali, formali e anche sociali che le enclaves più ricche delle città del mondo non riescono più ad esprimere.

A riprova di un processo, come quello della crescita urbana, ancorato ad alcune questioni fondamentali, anche in questi territori, ritornano i temi di sempre: lo spazio pubblico, l’abitare, il muoversi, ma richiedono risposte aggiornate, che sappiano declinare fenomeni nuovi, e spesso di segno opposto tra loro, come densità e diffusione, o che rispondano a parametri aggiornati di vivibilità e di sicurezza.

La città non muore nelle *banlieue* di Parigi o nei sobborghi del Cairo o di Lagos, come, invece, molti avevano pronosticato alla fine del Novecento, piuttosto estremizza i suoi caratteri più propri e chiede risposte adeguate a chi ha il compito di migliorarla. Ciò ci obbliga non solo a fornire sul campo modelli concreti di trasformazione ma anche a riprendere una riflessione sulle dimensioni accettabili delle città, sui punti nodali di un miglioramento possibile e sulle questioni emergenti. Malgrado possa sembrare il contrario, esattamente come i centri delle città ottocentesche si assomigliavano ma al tempo stesso celavano radicali differenze, anche le marginalità di tutto il mondo si assomigliano e, insieme, covano diversità. E, dal momento che sempre più dovremo considerare la crescita urbana come il più impressionante fenomeno del nostro tempo, studiare ricorrenze e diversità nelle sue manifestazioni più estreme può fornire materiali utili non solo per la loro specifica comprensione ma anche per quella del mondo urbano nel suo complesso.

to urbano como el fenómeno más impresionante de nuestro tiempo, estudiar las recurrencias y las diversidades en sus manifestaciones más extremas puede proporcionar material útil no solo para su comprensión específica sino también para la del mundo urbano en su conjunto.

Las ciudades siguen teniendo rasgos comunes en todas sus manifestaciones, como hemos dicho, y en su desarrollo vuelven los mismos temas, pero en cada ocasión cambia el orden de aparición de los mismos en relación a la época que los acoge. En la extrema expansión de la gran extensión urbana, por ejemplo, la movilidad y los desplazamientos asumen una importancia crucial y esto aumenta el peso de las infraestructuras que los hacen posibles. Un discurso similar podría hacerse en relación al tema de la reutilización (re-uso) que, dada la escasez de recursos que caracteriza al mundo actual, es hoy en día una prioridad absoluta. Es a partir de la reconsideración de estos temas que debe fundarse una nueva cultura del proyecto en todas las áreas urbanas del planeta y es por esto que los consideraré brevemente.

» **No solo infraestructura**

En las circunstancias que acabo de describir, de opuestos que se confrontan, novedades que coexisten con los aspectos más convencionales pero, sobre todo dimensiones urbanas sin precedentes, un papel clave le corresponde a las infraestructuras, y en particular a aquellas que se vinculan con el desplazamiento de personas y bienes.

Pasado el tiempo del asombro de Le Corbusier por los primeros viaductos transformados genialmente en nuevos protagonistas del desarrollo urbano en sus diseños para Río o San Pablo (1929) –más tarde convertidos en proyecto acabado para Argel (1930)–, en la actualidad no nos sorprende que el paisaje en el que todos estamos inmersos, y nuestra propia forma de vida estén fuertemente influenciados por estructuras de este tipo.

Su presencia crece tan impetuosamente que asume roles fuera de sus funciones originales, se transforman en monumentos, espacios públicos, incluso vivienda. Esto es obvio si se considera que en las grandes extensiones urbanas contemporáneas, solo aquello destinado al transporte de mercancías, los viajeros, los fluidos, los desplazamientos de masa y la comunicación física, puede tener la ambición de controlar espacios que han alcanzado una escala territorial.

Por supuesto, su importancia no surge hoy, bastaría recordar a este respecto su peso estratégico en la construcción de imperios como el romano o el inca. En el siglo XX, sin embargo, sucede algo nuevo: no solo se acelera su desarrollo sino que además se verifica un encuentro entre las infraestructuras y los arquitectos. Este encuentro demostrará cómo el tema no se refiere solo a cuestiones de cantidad o funciones, sino que abre una nueva oportunidad de proyecto que puede influir como po-

Le città continuano ad avere tratti comuni in ogni loro manifestazione, come abbiamo detto, e dentro il loro sviluppo gli stessi temi ritornano, ma ogni volta cambia l'ordine del loro apparire e la loro importanza nei confronti dell'epoca che li accoglie. Nell'estremo propagarsi della grande estensione urbana, ad esempio, gli spostamenti assumono un ruolo di fondamentale importanza e ciò accresce il peso delle infrastrutture che li rendono possibili. Un discorso simile si potrebbe fare a proposito del tema del riuso che, data l'esiguità di risorse che caratterizza il mondo attuale, costituisce oggi una priorità assoluta. È anche a partire dalla riconsiderazione di questi temi che deve fondarsi una nuova cultura del progetto in tutti i territori urbani del pianeta ed è per questo che li prenderò, brevemente, in considerazione.

» **Non solo infrastrutture**

Nella condizione che ho appena descritto di opposti che si fronteggiano, di novità che convivono con gli aspetti più convenzionali ma soprattutto di dimensioni urbane senza precedenti, un ruolo di primo piano spetta alle infrastrutture ed in particolar modo a quelle che hanno a che fare con lo spostamento di persone e merci. Passato il tempo dello stupore di Le Corbusier nei confronti dei primi viadotti stradali genialmente trasformati in nuovi protagonisti dello sviluppo urbano nei suoi disegni per Rio o per Sao Paulo (1929) e diventati in seguito progetto compiuto nelle proposte per Algeri (1930), oggi non ci meravigliamo che il paesaggio in cui tutti noi siamo immersi e il nostro stesso modo di vita siano fortemente influenzati da strutture di questo tipo. La loro presenza cresce tanto impetuosamente da portarle ad assumere ruoli estranei alle loro funzioni originarie, a farsi monumenti, spazio pubblico, addirittura abitazione. La cosa appare ovvia se si considera che in estensioni urbane sterminate come sono quelle contemporanee solo ciò che è destinato al trasporto di merci, viaggiatori, fluidi, allo spostamento di masse, alla comunicazione fisica, può ambire a controllare spazi che hanno raggiunto una scala territoriale. Naturalmente la loro importanza non nasce oggi e basterebbe ricordare, a questo riguardo, il loro peso strategico nella costruzione di imperi come quello romano o quello Inca. Nel Novecento accade però qualcosa di nuovo: non solo il loro sviluppo conosce un'impennata ma si verifica un incontro, quello tra infrastrutture e architetti. L'incontro dimostrerà come il tema non riguardi solo quantità o funzioni ma apra una nuova occasione di progetto in grado di influire come poche altre sullo sviluppo delle città. Lo stanno a dimostrare, per fare solo pochi esempi, le opere ferroviarie e fluviali di Wagner (1841-1918) a Vienna, le stazioni o le chiuse di Bonatz (1877-1956) a Stoccarda e lungo il Neckar, lo straordinario lavoro di Plecnik (1872-1957) sul lungofiume di Lubiana. Meno noto, invece, è come siano state le guerre del secolo a



Muestra *La arquitectura del mundo* (2012), Trienal de Milán. Archivo de la Trienal de Milán.

cos en el desarrollo de las ciudades. Las obras ferroviarias y fluviales de Wagner (1841-1918) en Viena, las estaciones o represas de Bonatz (1877-1956) en Stuttgart y a lo largo del Neckar, la extraordinaria obra de Plecnik (1872-1957) en el río Ljubljana, son solo algunos de los ejemplos. Resulta menos conocido, sin embargo, que las guerras del siglo pasado fueron las primeras en poner en evidencia cómo el tema de la infraestructura se convirtió en un tema central, especialmente en Europa. La necesidad de mover tropas y materiales hizo, ya desde el primero de los dos conflictos, que la logística en general asumiera un peso creciente hasta convertirse en el problema más importante a resolver en una guerra moderna. La respuesta, desde el punto de vista bélico, posibilitada por la extraordinaria aceleración productiva, dejará, después de la guerra, un legado de miles de kilómetros de ferrocarriles, teleféricos, carreteras, túneles y puentes.

De este modo, resulta que, por un lado, las guerras causan destrucción y muerte que pesa por largo tiempo sobre los países involucrados y, por el otro, crean un territorio ya parcialmente preparado para el desarrollo futuro. Por lo tanto, en unos pocos años, las redes de infraestructura mejoradas para el transporte de tropas y armas se convertirán en un com-

mettere in evidenza, per prime, come la questione infrastrutturale fosse diventata centrale soprattutto in Europa. La necessità di movimentare truppe e materiali, ha fatto sì, infatti, già a partire dal primo dei due conflitti, che la logistica in generale, assumesse un peso crescente sino a diventare la questione più importante da risolvere in una guerra moderna. La risposta, dal punto di vista bellico, resa possibile dalla straordinaria accelerazione produttiva, lascerà, a guerra finita, un'eredità di migliaia di chilometri di ferrovie, funivie, strade, gallerie, ponti. Da un lato, dunque, le guerre provocano distruzioni e morti che pesano a lungo sui paesi coinvolti e dall'altro creano un territorio già in parte predisposto per lo sviluppo futuro. Così, nell'arco di pochi anni, reti infrastrutturali potenziate per il trasporto di truppe e armi si trasformeranno in una componente imprescindibile di nazioni chiamate a rispondere ad esigenze di spostamento di operai, merci e, più tardi, turisti. Oggi, il mondo complesso delle infrastrutture, è arrivato ad un punto critico del suo sviluppo e dei suoi rapporti con l'ambiente e, anche per questo, diventa per gli architetti un terreno di lavoro fondamentale su cui rivedere i propri strumenti di progetto. Occupandomi di questo come progettista in un grande progetto veneziano e poi come curatore in una mostra recente,



Viaducto de la metropolitana, Lima. Foto: A. Bonadio.

ponente indispensable de las naciones llamadas a responder a las necesidades de movimiento de los trabajadores, los bienes y -más tarde- los turistas. Hoy en día, el complejo mundo de las infraestructuras ha llegado a un punto crítico de su desarrollo y su relación con el medio ambiente y, también por esta razón, se convierte para los arquitectos en un terreno de trabajo fundamental, que exige revisar sus herramientas de proyecto. Como proyectista en un gran proyecto veneciano y, luego, como comisario en una exposición recientemente celebrada en la Trienal de Milán (*La arquitectura del mundo*, octubre de 2012), he intentado comprender cómo el papel de estos elementos fundamentales de la contemporaneidad, importantes en términos técnicos y de organización urbana, puede fortalecerse aún más en un renovado encuentro en sus modos de aproximación con la arquitectura.

El problema que surge ya no es solo una actualización cuantitativa de redes o maquinarias. Lo que está en juego hoy es la necesidad de mejorar la coexistencia con los paisajes y las ciudades, donde las infraestructuras, haciendo un paralelo con el cuerpo humano, vienen a ocupar el lugar de los nervios o redes vasculares. Sin embargo, es necesario que a su valor de uso se sume un valor agregado directamente relacionado con la posibilidad de reducir su impacto, mejorar su estética y racionalizar su funcionalidad. Esto implica estudiar los diferentes usos y dar una forma aceptable a las combinaciones obtenidas, considerando cuidadosamente su inserción en el paisaje o en las ciudades.

tenutasi alla Triennale di Milano (*L'architettura del mondo*, ottobre 2012) ho cercato di capire come il ruolo di questi elementi fondamentali della contemporaneità, già importante in termini tecnici e di organizzazione urbana, possa ulteriormente rafforzarsi in un incontro con l'architettura rinnovata nelle modalità di approccio. Il problema che si pone non è più solo un potenziamento quantitativo di reti o macchinari. In gioco, oggi, è la necessità di migliorare la convivenza con i paesaggi e le città di cui le infrastrutture, in un paragone con il corpo umano, costituiscono i nervi o le reti vascolari. È necessario però che al loro valore d'uso si accosti un valore aggiunto direttamente legato alla possibilità di diminuirne l'impatto, migliorarne l'estetica e razionalizzarne la funzionalità. Ciò comporta studiare l'intreccio di usi diversi e dare forma accettabile alle commistioni ottenute valutando attentamente l'inserimento nel paesaggio o nelle città. Opere che sono spesso il frutto del semplice assemblaggio di componenti tecniche, possono diventare, anche dal punto di vista estetico motivo di un riordino dei luoghi difficile da ottenere in altri modi. Il campo di lavoro, da questo punto di vista, è sterminato e non privo di precedenti dal momento che la straordinaria stagione dell'ingegneria italiana degli anni '50-'70, dei Nervi, (1911-1979), degli Zorzi (1921-1994), dei Morandi (1902-1989), dei Musmeci (1926-1981), dei Favini (1916-2013), ci ha lasciato, rispetto a questo, un patrimonio di straordinaria rilevanza, in particolar modo rispetto alla possibilità di coniugare, innovazione tecnica, paesaggio e qualità estetiche.



Escaleras amarillas, Lima. Foto: A. Bonadio.

Obras que a menudo son el resultado del simple ensamblaje de componentes técnicos pueden convertirse, incluso desde el punto de vista estético, en el motivo de un reordenamiento de los sitios, difícil de obtener de otras maneras. Desde este punto de vista, el campo de trabajo es inconmensurable y con precedentes notables, como los ejemplos de la ingeniería italiana de los años 1950-1970: Nervi (1991-1979), Zorzi (1921-1994), Morandi (1902-1989), Musmeci (1926-1981), Favini (1916-2013), quienes nos han dejado un patrimonio de gran relevancia, especialmente en lo relativo a la posibilidad de combinar innovación técnica, paisaje y cualidades estéticas.

Las oportunidades de proyecto que enfrentamos abarcan desde el diseño de infraestructuras tradicionales, la recuperación del patrimonio arqueológico moderno dejado por los ciclos urbanos y productivos agotados (como los ejemplos de la *Promenade Plantée* en París o *New York High Line*), hasta la producción de infraestructura liviana, ecológica, multifuncional y socialmente útil, como los teleféricos construidos recientemente en las favelas de Río o los barrios pobres de Medellín o las *escaleras amarillas* realizadas en los asentamientos informales de Lima. Considerar el problema desde este punto de vista significa no solo mejorar la calidad estética de elementos considerados durante mucho tiempo prerrogativa exclusiva de la ingeniería, sino también interpretar una tendencia a aligerar, ahorrar energía, a la hibridación funcional que forma parte de la lógica de nuestro tiempo y multiplica los roles

Le occasioni di progetto che abbiamo di fronte spaziano dalla progettazione di infrastrutture tradizionali, al recupero dell'immenso parco di dismissioni lasciate da cicli urbani e produttivi esauriti (come gli esempi della *Promenade Plantée* di Parigi o della *High Line* di New York stanno a dimostrare), fino alla produzione di infrastrutture di nuova generazione leggere, ecologiche, polivalenti e socialmente utili come le funivie recentemente costruite nelle *favelas* di Río o nei *barrios* poveri di Medellín o le "scale gialle" realizzate negli insediamenti informali di Lima.

Considerare il problema da questo punto di vista significa non solo migliorare la qualità estetica di elementi considerati a lungo appannaggio esclusivo dell'ingegneria ma anche interpretare una tendenza all'alleggerimento, al risparmio energetico, all'ibridazione funzionale che sta ormai nella logica del nostro tempo e moltiplica i ruoli contemporanei di ponti, autostrade, viadotti.

E a riprova della loro importanza nel paesaggio odierno si potrebbe anche portare la rinnovata seduzione estetica esercitata dal mondo delle infrastrutture nei confronti dell'architettura contemporanea, cento anni dopo la fascinazione futurista di inizio Novecento. Oggi, infatti una parte di questa guarda con attenzione alle forme del movimento, alle opportunità date dai grandi spazi coperti o dalle lunghe strutture sopraelevate. Ne deriva, come conseguenza secondaria, anche un interesse rinnovato nei confronti di alcuni momenti della storia del secondo Novecento: dalle opere italiane già nominate, alle realizzazioni dei

contemporáneos de puentes, autopistas y viaductos. Además, como prueba de su importancia en el paisaje actual, también se podría hacer referencia a la renovada seducción estética ejercida por el mundo de la infraestructura sobre la arquitectura contemporánea, cien años después de la fascinación futurista de principios del siglo XX.

En la actualidad, de hecho, una parte de esta mira atentamente las formas del movimiento, las oportunidades dadas por los grandes espacios cubiertos o las largas estructuras elevadas. Como consecuencia secundaria, también existe un renovado interés por ciertos momentos de la historia del siglo XX: desde las obras italianas ya mencionadas, hasta los logros del brasileño Paulo Mendes da Rocha o Affonso Reidy (1909-1964), a los cuales se refieren nuevas generaciones de arquitectos.

» Reutilizar lo que queda

Si el rol de las infraestructuras en el mundo de hoy es ciertamente comparable al asumido en otras épocas por las catedrales, fábricas o castillos, otros temas –con el impulso de una nueva conciencia sobre el medio ambiente– son igualmente importantes en el debate contemporáneo sobre la ciudad. Uno de ellos es la reutilización que, transferida desde otros campos, ha vuelto a cruzar el de la arquitectura. La acción subyacente, a pesar de que se trate de olvidar y hacer distinciones, nunca abandonó la evolución de la casa y la ciudad.

Ya lo he mencionado con respecto a las infraestructuras obsoletas y no hay duda de que la necesidad de volver a poner en circulación desechos y residuos de los procesos edilicios, cambiándoles el sentido, es una necesidad y, al mismo tiempo, una oportunidad. Es igualmente evidente que este tipo de necesidad se conjuga, en la actualidad, con otra urgente, el ahorro de recursos, radicalmente diferente de lo que en otros tiempos ha afectado a la humanidad. Existe también el problema de dar hoy un significado diferente a toda la cuestión.

Las nuevas formas de abandono afectan a distritos urbanos enteros; por ejemplo, en Europa oriental o en ex centros industriales como Detroit, miles de kilómetros de carreteras o líneas ferroviarias yacen abandonados (solo en Italia hay 6.000 kilómetros de vías férreas en desuso) y a esto se suman las instalaciones militares obsoletas luego de finalizada la Guerra Fría, los puertos desclasados, la abolición de las fronteras y así sucesivamente. La eliminación integral de todo esto, además de ser económicamente insostenible, resolvería solo una pequeña parte del problema, mientras que el resto asumiría, cada vez más, el rol de ruina moderna con el agravante, en términos de paisaje, de la ausencia de calidad arquitectónica. A pesar de estas cuestiones, es necesario recordar que en un lugar denso de historia como Europa, resulta casi trivial afirmar que la reutilización continua de sus partes obsoletas –se trate

brasiliani Paulo Mendes da Rocha o Affonso Reidy (1909-1964), a cui si riferiscono nuove generazioni di architetti.

» Riusare ciò che resta

Se il ruolo delle infrastrutture nel mondo d'oggi è senz'altro paragonabile a quello assunto in altre epoche da cattedrali, fabbriche o castelli, altri temi, sulla spinta di una consapevolezza nuova nei confronti dell'ambiente, hanno una analoga importanza nel dibattito odierno sulla città. Come ho già anticipato, uno di questi è il riuso che, trasferito da altri campi, è tornato ad incrociare quello dell'architettura. Dico ritornato non a caso perché l'azione che sottende, malgrado si tenda a dimenticarlo e a fare distinzioni, non ha mai abbandonato l'evoluzione di case e città.

Ne ho già accennato parlando delle infrastrutture obsolete e non vi è dubbio che la necessità di rimettere in circolo scorie e rimasugli dei processi edilizi cambiandone il senso rappresenti una necessità e, al tempo stesso, un'occasione. È altrettanto evidente che questo tipo di esigenza si coniuga, oggi, con un'urgenza, il risparmio di risorse, radicalmente diversa da quella che in altri tempi ha interessato l'umanità. Vi è poi la dimensione del problema a dare oggi un senso diverso all'intera questione. Nuove forme di abbandono interessano interi quartieri di città, per esempio nell'est europeo o in centri ex-industriali come Detroit; migliaia di chilometri di tratti stradali o ferroviari giacciono abbandonati (solo in Italia si contano 6000 chilometri di ferrovie dismesse) e a questo si sommano le installazioni militari rese obsolete dalla fine della guerra fredda, i porti declassati, i confini aboliti e via dicendo. Lo smaltimento integrale di tutto ciò, oltre ad essere economicamente insostenibile, risolverebbe solo una piccola parte del problema mentre il resto assumerebbe, sempre più, il ruolo di moderna rovina, con l'aggravante, in termini paesaggistici, dell'assenza di qualità architettonica. Nonostante questo, bisogna ricordare che in un luogo denso di storia come l'Europa è quasi scontato affermare che il continuo riuso delle proprie parti in dismissione, che si tratti di edifici, di strutture difensive o di spazi aperti, sia stato l'aspetto più caratteristico della storia urbana, causa diretta di quella particolare complessità che ha reso le città europee diverse da quelle di ogni altra parte del mondo.

Si può dire che non esista momento della storia del vecchio continente in cui il riciclo di materiali precedenti non sia stato praticato o non si sia manifestato come parte di processi più estesi. L'attività di riciclo ha conosciuto, nel passato, tutte le gamme dimensionali: dal semplice riuso di materiali – pietre, metalli, legno- a quello di interi edifici o parti di città. Quel processo che ha trasformato il marmo delle statue in calce, che ha trasportato colonne attraverso i secoli e i mari, che ha tramutato teatri in



Re-usos antiguos, las casas de los Baglioni incluidas en la Rocca Paolina, Perugia, interior. Foto: A. Ferlenga | Re-usos antiguos, el templo dórico en el duomo de Siracusa, detalle. Foto: A. Ferlenga.

de edificios, estructuras defensivas o espacios abiertos- haya sido el aspecto más característico de la historia urbana, causa directa de esa particular complejidad que ha hecho diferentes a las ciudades europeas de las de cualquier otra parte del mundo.

Se puede decir que no existe un momento en la historia del viejo continente en el que el reciclaje de materiales precedentes no se haya practicado o no se haya manifestado como parte de procesos más extensos. El reciclaje ha conocido en el pasado todas las gamas dimensionales: desde la simple reutilización de materiales (piedras, metales, madera) hasta edificios enteros o partes de ciudad. Aquel proceso que transformó el mármol de las estatuas en cal, que transportó columnas a través de los siglos y los mares, que transformó teatros en plazas, palacios en museos, es una de las demostraciones más obvias de cómo los aspectos formales en la ciudad son autónomos de aquellos funcionales.

La supervivencia de los principales monumentos del pasado se debe a esta alternancia de usos, desde los templos griegos hasta los teatros romanos, continuamente reciclados al tiempo que preservan su rol de arquitectura importante en ciudades que cambian su propia estructura urbana. Es difícil, entonces, decir que el reciclaje es solo una cuestión de

piazze, palazzi in musei, costituisce una delle più evidenti dimostrazioni di quanto nelle città gli aspetti formali siano autonomi da quelli funzionali. È a questo alternarsi di usi che si deve la sopravvivenza dei maggiori monumenti del passato, dai templi greci ai teatri romani, riciclati di continuo pur preservando il proprio ruolo di architetture importanti in città che cambiavano la propria struttura. Difficile, dunque, affermare che il riciclo sia questione solo di epoche contraddistinte dall'eccesso produttivo o dalla crisi e che compaia con il nostro tempo. Al contrario è facile dimostrare che per l'architettura e per le città, il processo non ha mai avuto sosta assumendo denominazioni differenti. Se le pietre romane hanno ospitato a lungo la città medioevale e se le torri medioevali tagliate per vendetta, alla Rocca Paolina di Perugia, hanno fatto da pilastro al forte papalino, anche le macerie anonime prodotte dalle guerre, il bronzo e poi l'acciaio dei cannoni hanno contribuito a disegnare nuovi territori o a far nascere nuove costruzioni. A questo riguardo si possono fare molti esempi: dalle macerie dei bombardamenti di Londra riutilizzate a New York, a quelle di Beirut gettate a mare per guadagnare terra alla città, come si può apprendere dalle ricerche di Silvia Dalzero (*Rovine, detriti, macerie dei teatri di guerra*, ricerca IUAV, 2012). Ciò nonostante, come sempre avvie-

épocas caracterizadas por el exceso productivo o de crisis y que aparece en nuestro tiempo. Por el contrario, es fácil probar que para la arquitectura y las ciudades, el proceso nunca ha dejado de existir, asumiendo diferentes denominaciones.

Las piedras romanas han albergado durante mucho tiempo a la ciudad medieval, las torres medievales cortadas por venganza y la Rocca Paolina de Perugia, hicieron de pilar al fuerte papalino, incluso los escombros anónimos producidos por las guerras, el bronce y luego el acero de los cañones, han contribuido a crear nuevos territorios o nuevas construcciones.

A este propósito se pueden traer muchos ejemplos: desde los escombros de los bombardeos de Londres reutilizados en Nueva York hasta los de Beirut arrojados al mar para ganar terreno para la ciudad, como se puede observar de las investigaciones de Silvia Dalzero (*Rovine, detriti, macerie dei teatri di guerra, ricerca* IUAV, 2012). Sin embargo, como siempre sucede cuando el marco cambia, la posibilidad de que lo que ya existe se convierta en el principal terreno de aplicación de lo nuevo es, sin duda, un imperativo de nuestro tiempo y requiere una adaptación técnica y mental.

Reciclar partes de la ciudad debería brindar la oportunidad de reflexionar sobre cómo la densificación o destrucción parcial puede transformarse en tema de proyecto o cómo la adaptación a través de adiciones o integraciones de construcciones arquitectónicamente obsoletas pero estructuralmente íntegras, puede cambiar la apariencia y la habitabilidad de barrios enteros.

Podría decirse lo mismo de la inserción de espacios públicos en áreas exclusivamente residenciales, del replanteamiento de ex cuarteles militares, fábricas o centrales eléctricas. Y no se trata solo de la reutilización de materiales. En rigor, el problema real de los territorios ricos de pasado, como el europeo, tiene que ver con el agotamiento de los significados y las historias que lo han plasmado.

Nuestro continente europeo y, en particular Italia, está lleno de presencias inmateriales a las que se les debe directamente la forma de paisajes y ciudades; no obstante, su capacidad de ser reconocidas y de continuar influyendo no es eterna. La arquitectura jugó un papel destacado en la consolidación de la relación entre historia y paisajes, celebrando victorias, recordando milagros, representando poderes.

Ahora que su capacidad para producir símbolos generalizados parece haberse agotado, todo un mundo de significados corre el riesgo de pasar de lo físico a lo inmaterial. El peligro que corremos es, en otras palabras, que los lugares pierdan la capacidad de expresar lo que han sido. Esta forma de "erosión" tiene una consecuencia inmediata para los habitantes tanto en la dificultad para conocer y vivir mejor su territorio,

ne quando il quadro cambia, la possibilità che ciò che già esiste diventi il principale terreno di applicazione del nuovo è senza dubbio un imperativo della nostra epoca e richiede un adeguamento di tecniche e di mentalità. Riciclare parti di città dovrebbe fornire l'occasione per riflettere su come la densificazione o la parziale distruzione possano trasformarsi in temi di progetto o su come l'adeguamento attraverso aggiunte o integrazioni di costruzioni architettonicamente obsolete ma strutturalmente integre possa cambiare l'aspetto e la vivibilità di interi quartieri. La stessa cosa si potrebbe dire per l'innesto di porzioni di spazio pubblico in aree esclusivamente residenziali, per il ripensamento di caserme, fabbriche o centrali. E non si tratta solo di riusi materiali. In realtà, il vero problema di territori ricchi di passato come quello europeo riguarda l'esaurirsi, in esso, di significati e storie che l'avevano plasmato. Il nostro continente e in particolare il nostro paese sono ricchi di presenze immateriali a cui si deve in modo diretto la forma di paesaggi e città ma la loro capacità di essere riconosciuti e di continuare ad influire non è però eterna. L'architettura ha avuto un ruolo importante nel consolidare il rapporto tra storia e paesaggi celebrando vittorie, ricordando miracoli, rappresentando poteri. Oggi che la sua capacità di produrre simboli diffusi sembra essersi esaurita un mondo intero di significati corre il rischio di passare dal campo fisico a quello esclusivamente immateriale. Il pericolo che stiamo correndo, in altri termini, è quello del venir meno della capacità dei luoghi di esprimere se stessi e ciò che sono stati. Questa forma di "consunzione" ha una conseguenza immediata per gli abitanti nella difficoltà sia di conoscere e vivere meglio il proprio territorio sia di sfruttarne in modo adeguato la bellezza dal punto di vista economico. Il fenomeno di cui parlo, infatti, incrocia anche un nuovo importante protagonista dei nostri tempi: il turismo. La possibilità di rinnovare l'uso di insediamenti conformati dalla storia, ri-attribuendo loro evidenza e esaltando quelle differenze che rischiano oggi di essere azzerate da fruizioni turistiche omologate, apre un altro scenario al lavoro degli architetti.

In questa particolare versione del riciclo, l'architettura contemporanea può svolgere un ruolo importante rinnovando valori e trasformandoli in occasioni di sviluppo sostenibile. Casi recenti come la "ristrutturazione" della *Ruta del Peregrino* in Messico, dimostrano gli effetti benefici che possono derivare dall'incontro tra un paesaggio notevole, attività consolidate dall'uso popolare (religiose in quel caso) e architetture contemporanee. Ma gli esempi in cui la storia di un territorio si valorizza grazie all'architettura contemporanea iniziano a moltiplicarsi. Anche in questo caso i modelli di riferimento sono importanti ma, data la complessità del tema e le sue variabili, l'assenza di una cultura aggiornata che superi idee bloccate di salvaguardia e conservazione paesaggistica e archeologica è il vero problema da porsi ●

como para explotar su belleza de manera adecuada desde un punto de vista económico.

El fenómeno del que hablo, de hecho, también atraviesa a un nuevo protagonista importante de nuestro tiempo: el turismo. La posibilidad de renovar el uso de los asentamientos densos de historia, re-atribuyéndoles evidencia, exaltando aquellas diferencias que hoy corren el riesgo de ser reducidas a cero por usos turísticos homologados, abre otro escenario al trabajo de los arquitectos.

En esta versión particular del reciclaje, la arquitectura contemporánea puede desempeñar un papel notable, al renovar los valores y transformarlos en oportunidades para el desarrollo sostenible. Casos recientes, como la “reestructuración” de la *Ruta del Peregrino* en México, demuestran los efectos beneficiosos que pueden derivarse del encuentro entre un paisaje notable, actividades consolidadas por el uso popular (religioso en este caso) y arquitecturas contemporáneas.

Los ejemplos en los que se valoriza la historia de un territorio gracias a la arquitectura contemporánea comienzan a multiplicarse. También en este caso los modelos de referencia son importantes pero, dada la complejidad del tema y sus variables, la falta de una cultura actualizada que supere ideas rígidas de preservación y conservación paisajísticas y arqueológicas, es el verdadero problema que debe plantearse●

Este texto fue cedido por el autor. Fue publicado en 2015 en italiano bajo el título: “*Città e memoria come strumenti del progetto*” (Milán: Christian Marinotti Edizioni). Traducción al castellano para A&P *Continuidad* a cargo del Prof. Arq. Gustavo A. Carabajal en colaboración con Silvia Guadalupe Braida.



Alberto Ferlenga. Es arquitecto. Rector de la Universidad IUAV de Venecia desde el 2015. Profesor Ordinario de Proyecto Arquitectónico en la misma universidad. Fue Profesor Ordinario de en la Universidad Federico II de Nápoles. Fundador y presidente de la Asociación Villard, que agrupa el seminario homónimo y el Doctorado Internacional Villard d'Honnecourt. Profesor invitado en destacadas universidades europeas, de Norte y Sudamérica. Desde 2008 es Director de *IUAV Graduate School*. Autor de numerosos libros, entre ellos *Aldo Rossi tutte le opere* (Milán: Elemond, 1999), *Le strade de Pìkionis* (Lettera 22: 2014), *Hans Van der Laan* (con P. Green – [Milán: Elemond, 2000]), *Jože Plecnik: Progetti e città* (con Sergio Polano – [Milán: Electra, 1990]). Redactor de 1981 a 1990 de la revista *Lotus International* y desde 1996 editor de *Casabella*.

