



101

REVISTA AMBIENTE DIGITAL

El “terreno poco limitado” de Amberes, Bélgica

Andrea Menegotto

1. Introducción

El problema principal del Plan Maestro de la ribera del río Escalda está relacionado con el calentamiento global: se trata, en efecto, de la necesidad de levantar las barreras de protección contra inundaciones de 8m35 sobre el nivel del mar a un nivel nuevo de 9m25, que brinda la posibilidad de pensar este proyecto de diseño infraestructural en términos de paisaje y diseño urbano. Este nivel nuevo de protección de la ciudad de Amberes asegura un retroceso de 350 años comparado con las condiciones existentes que tienen un retroceso de 70 años. Con el proyecto de estudio para el desarrollo del Plan Maestro, la ciudad de Amberes y Waterwegen en Zeekanaal nv (Autoridad del manejo de Agua) comienzan el proceso para la regeneración de los Muelles del Escalda. Ambas autoridades encaran desafíos importantes y apuntan a un proyecto de regeneración ambicioso. Ellos quieren elevar el nivel de ambición, incluso más, al establecer un proceso de planificación conjunta e integrada.

El Plan Maestro de los Muelles del Escalda es un documento de planificación que contiene las precondiciones finales para la regeneración de los Muelles del Escalda. Este debe incluir una visión de conjunto de

la ribera del Escalda, un programa funcional específico, un plan de estructura para los Muelles del Escalda, incluyendo los principios espaciales y pautas y soluciones apropiadas y convenientes para la defensa contra inundaciones y una estrategia para comenzar y coordinar los sub-proyectos orientados a la ejecución en la etapa siguiente.

El equipo compuesto por PROAP Joao Nunes, WIT architecten y d-recta/ldresse ganó la licitación para diseñar el Plan Maestro de la Ribera de la ciudad de Amberes a comienzos de 2007. Se ha establecido una metodología de conducción muy elaborada para manejar todas las contribuciones y aspectos críticos.

2. Amberes, ciudad sobre el agua.

Amberes, ciudad sobre el agua (1990) solía ser una exhibición de la historia de la ciudad a la cual se acoplaba una serie de competiciones de diseño. Muchos buenos arquitectos brindaban planes ambiciosos y muy interesantes, desde Manuel De Sola-Morales a Toyo Ito. La historia urbana de la ciudad ha sido analizada en profundidad, dando como resultado un libro pero, en realidad, ningún diseño se continuó hasta desarrollar edificios reales. A través del



El área portuaria de Amberes a finales del siglo XIX

tiempo, muchos planes y proyectos han sido interesantes en la ciudad, alguno de los cuales se han realizado, algunos simplemente se hundieron sin dejar rastro. La ribera, particularmente, es un lugar muy atractivo. Muchos intereses, como ocurre en todos puntos de interés en el mundo, tienen lugar allí. La ciudad de Amberes, beneficiándose de la necesidad de realizar un nuevo sistema de protección contra inundaciones, desea ordenar los pensamientos utilizando un plan maestro para la extensión total de los muelles.

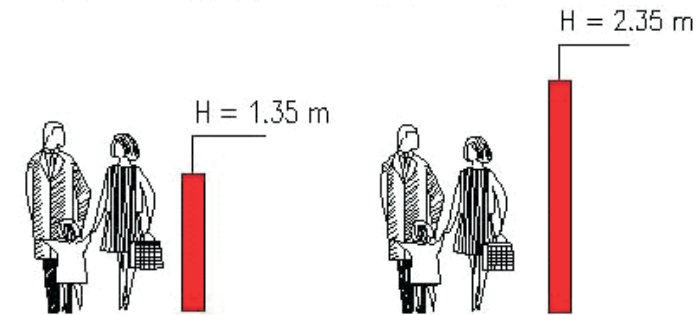
El río ha jugado un papel principal en la historia de la ciudad y está realmente modelando la forma urbana. Comenzó como una infraestructura principal para el comercio, haciendo que los comerciantes de Amberes de los siglos XVI y XVII se encuentren dentro de los más ricos del Viejo Continente, luego evolucionó en un puerto para mercadería y todavía se encuentra en la 3era posición de tránsito de contenedores en Europa y la 5ta del mundo de tránsito de mercaderías mercantiles.

El río Escalda también ha jugado un rol en la forma social de la ciudad: la ciudad histórica se posa firmemente sobre la margen derecha y se está expandiendo hacia el este y sur, mientras que la margen izquierda siempre ha sido descartada

como tierra de nadie, luego como terreno ganado por el agua, y luego, muy recientemente en la historia, una competencia llevada a cabo en 1930, la ideó como una nueva ciudad residencial con principios modernistas. La competencia, que originalmente ganó Le Corbusier que aplicó el concepto de ville radieuse, no se construyó. Sólo después de la Guerra, en los 50, el plan se realizó con mayores cambios. Estos dos asentamientos son evidentemente el costado derecho y el costado izquierdo de una entidad: la riqueza medieval y alegre versus los bloques residenciales asépticamente separados con enormes espacios verdes intermedios. Incluso en un contexto de tal complejidad, el objetivo de este plan maestro, de alguna forma, es



Imagen actual de como se realiza la conexión entre el área de la ribera y el centro de la ciudad



La diferencia de altura de la defensa actual y la posible ajustándose al nuevo nivel del mar por el cambio climático



Imagen de la margen oeste del río donde se ven las edificaciones racionalistas de la postguerra

intentar y establecer una conexión espacial entre estas dos ciudades.

El preciso alcance del Plan Maestro involucra las márgenes de la ciudad histórica. La presencia de actividades en este lugar siempre ha sido muy importante:

principalmente asuntos portuarios, que en algún momento en la historia se volvieron tan atractivos que para brindar la posibilidad de tener vista al puerto, un sistema de puentes colgantes podía llevar a la gente al área, aunque fuera de la acción. Incluso en estos días, los muelles son muy usados tanto para eventos especiales como para un escape natural de la parte urbana de la ciudad. Muchas cosas ocurren allí: desde regatas a muestras de arte, a encuentros más o menos espontáneos, incluso una playa de arena temporal sobre el piso de piedra. La forma del río y de los muelles, es cóncava en esta parte: el área del plan maestro comienza en el norte con un área a desarrollar y luego llega al centro de la ciudad con varios niveles de áreas construidas, para llegar al sur donde el desarrollo industrial y residuos rurales son generalizados. La profundidad de la línea de desarrollo también está cambiando mucho, desde la gran “cabeza” del norte a la delgada “cola” sureña. Las infraestructuras tienden a construirse mucho más en los muelles, especialmente en la parte central, donde el tránsito parece tener una estrecha relación (autos, colectivos, paso para peatones y sendas). En términos de espacio urbano, los muelles están actuando como una zona de descompresión para la ciudad: un área

vasta, principalmente un “terreno poco limitado”, que puede utilizarse libremente para la recreación de los ciudadanos. En otras palabras, puede verse como un parque urbano, pero con una imagen completamente diferente. Estamos



Sector de la intervención propuesta

hablando, en efecto, del área abierta más importante en la estructura urbana. Por tanto, los muelles pueden verse como un paso abierto importante de los diferentes componentes de la ciudad, desde un vecindario cultural a un barrio chino, desde el centro histórico de la ciudad a una refinería de petróleo. Sin olvidar la cantidad de trazos que componen el sustrato de la parte central donde fortificaciones y edificios se han amontonado.

3. Programa del Plan Maestro

El proceso del plan maestro posee los siguientes objetivos globales tanto para la ciudad de Amberes como para Waterwegen en Zeekanaal:

- * realización de una defensa contra inundación en conformidad con el nivel actualizado de la marea
- * integración especial de la defensa contra inundación
- * restauración de la relación entre la ciudad y el río Escalda
- * empotrar las márgenes del Escalda en las áreas adyacentes a la ciudad
- * las márgenes del Escalda como un continuo y coherente espacio en la estructura urbana
- * mantenimiento del carácter público de las márgenes del Escalda
- * baja intensidad de tránsito automotriz en el centro de la ciudad
- * enfoque respetuoso pero contemporáneo de la herencia histórica y arqueológica en los Muelles del Escalda
- * estabilización de las paredes del muelle
- * administración de los Muelles del río Escalda.

Un muy particular aspecto del plan maestro para los muelles de Amberes es el hecho de que muy pocos aportes se dieron en el campo de los asuntos programáticos.

Raramente, no hay una solicitud para la construcción de cierta cantidad de metros cuadrados, ni hay necesidad de programas especiales como auditorios o centros para congresos o un casino. En realidad, todo el aspecto del programa se ha puesto en las manos del equipo de diseño que posee la tarea de proponer y sugerir los usos que pueden verificar y validar los inversores. Al poco tiempo, quedó claro que la carencia es riqueza y gran parte del esfuerzo se dirigió a intentar evitar los edificios, especialmente los innecesarios. En este aspecto, es evidente que estamos hablando de un plan maestro que puede beneficiarse de considerables fondos públicos, lo cual es todavía algo peculiar en el paisaje de regeneraciones de la ribera.

Por el lado del control de proceso de diseño, el plan maestro está fluyendo a través de, por lo menos, 3 momentos principales de interacción, dónde los estudios técnicos (soluciones de protección contra inundaciones), estudios de movilidad (tránsito público y privado) y luego un estudio funcional y financiero (viabilidad económica) deberían conformar al comité directivo y a los inversores para intensificar el proceso de validación del plan maestro.

4. Herramientas de diseño

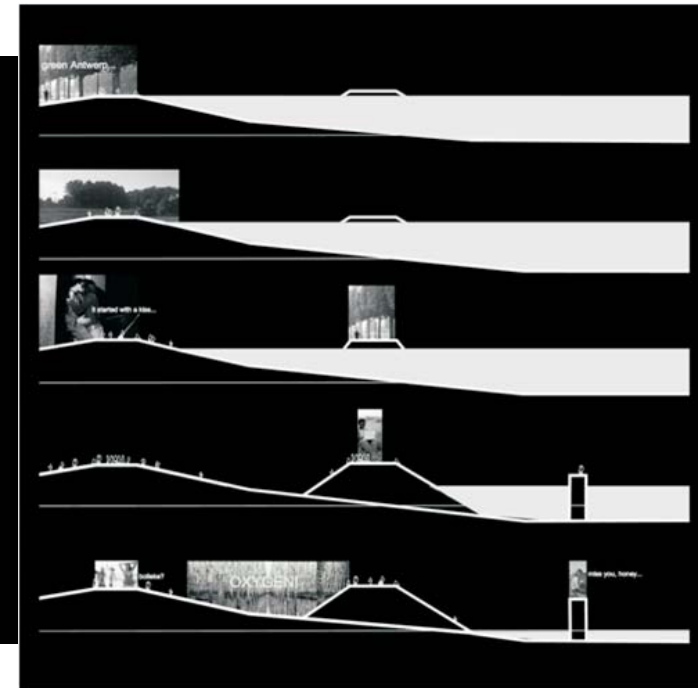
Al intentar dar una respuesta a los requerimientos de la competencia, la estrategia de intervención apunta a proteger la ciudad, como un complejo urbano, haciendo un planteo incluso más claro a través de soluciones complejas cada vez más formales.

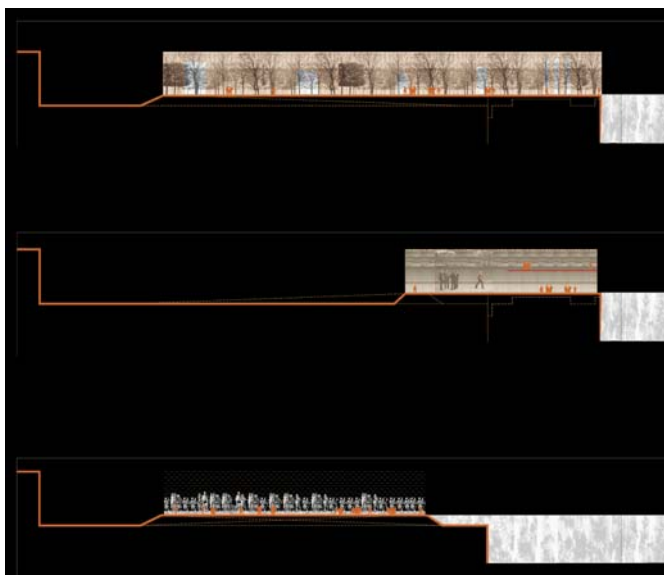
Un aspecto esencial de esta propuesta es la variación espacial del umbral representado por el dispositivo de protección contra inundaciones, que puede agrandar o reducir los límites de la ciudad

diseñando un paisaje dinámico en relación a las inundaciones y la variación de la marea. La línea divisoria deriva de la interposición de cada sección tipológica y se usa para definir zonas secas para uso permanente o zonas inundables, más aptas para usos temporarios. Además, esta nueva línea divisoria crea las condiciones para establecer infraestructuras, edificios, espacios verdes o simplemente el mobiliario del espacio abierto.



Secuencia de patrones de defensa e integración ciudad - río (puerto)





Detalle de patrones de solución para el sector oeste



Plano de un sector con la solución urbanística

El enfoque formal está basado en el análisis del contexto que resalta siete tópicos diferentes:

- morfología de los límites de la ciudad,
- posición y distribución de las actividades,
- continuidad y movilidad de los flujos,
- mapa urbano,
- dique y línea divisoria,
- frente urbano,
- actitud hacia la ciudad histórica.

Este enfoque abre la posibilidad de incorporar diferentes secciones tipológicas en un proceso de desarrollo del plan maestro dinámico y flexible, de acuerdo a la estrategia de facilitación y de participación de diferentes inversores.

Es por esto que la propuesta se presenta como un juego el kaaipian-spel (el juego de planificación), con piezas (las secciones representadas en el juego de herramientas) y las reglas (estudios para áreas locales, definiciones de programas de intervención local).

El grupo de tipologías está diseñado para crear un cambio morfológico en la topografía, construyendo un dique de 9m25 de altura cerca de la ciudad, creando un territorio abierto al río, un “terreno poco limitado” con una infinidad de usos posible. Sobre el dique, una pendiente leve o un terraplén que alcanza un espacio

plano hasta el muelle, un área de entre 40 y 70 metros de ancho está disponible para eventos estacionales, estacionamiento, conciertos, festivales, o simplemente para dejar abierta para el libre disfrute de los amberinos. La característica de estar abierto al río Escada, le da a este territorio un riesgo que impone la completa escala temporal de uso, principalmente en primavera y verano: montado rápido, desmontado rápido, servido de una muy simple y robusta infraestructura.

La línea superior del dique se puede agrandar, trazando un camino para que peatones y ciclistas disfruten de la vista superior sobre el “terreno poco limitado” hasta el área de Linkeroever con todo el muelle y la vida del río en el medio. La creciente en la pendiente leve también permite usar el espacio de abajo, construyendo bajo tierra, disponiendo de varias posibilidades como estacionamiento, apoyo para manejo de barcos, ocio, galerías, revelación de estructuras arqueológicas, apoyo de infraestructura y otros.

Presa cerca del río Al poner el dique cerca del muelle (dejando por lo menos un área de 10m de ancho para atracar) hasta una altura de 9m35, permite un espacio abierto siempre protegido contra inundaciones, con la pérdida de la vista de los peatones hacia

el río. Los usos no están condicionados con las estaciones y además la extrema flexibilidad del “terreno poco limitado” puede asumir espacios verdes urbanos u otros usos que mantienen el espacio para la ciudad.

El uso de esclusas móviles permite mantener la visual desde la ciudad hacia el río Escalda y viceversa. También permiten el acceso del nivel al muelle, cuando va desde 7m00 a 9m25. Otras situaciones serán móviles entre el nivel actual (8m35) y 9m25 de nivel, permitiendo pendientes leves por un lado, manteniendo la visual actual. Estas características abren la ciudad al río creando puertas abiertas entre ellos, recuperando la unión perdida en el último siglo. Para los amberinos y visitantes va a abrir una nueva entrada en la ciudad.

4.1 Tipología 1: Dique con una pendiente leve hacia el muelle.

La construcción de un terraplén cerca de la ciudad (a una distancia variable, pero manteniendo el sistema de caminos y ganando espacio para las vías del tranvía) hasta 9m25 de altura hace apuntar a todos los muelles hacia el río. Un camino plano de ancho variable (entre 3m y 10m) se encontrará frente a la pendiente, que continua hasta 10m hacia la pared del

muelle. Un espacio abierto en una pendiente leve hacia el muelle mantiene el espacio multi-funcional para conciertos, exhibiciones, eventos temporales y otros, sólo condicionando a los eventos que necesitan movilizar una estructura pequeña y muy simple en la ciudad como un evento de pequeños puestos o eventos deportivos con demandas muy específicas como punto de largada de maratones o punto de llegada de ciclismo. Le brindará a cualquier evento que tenga lugar una unión todavía mayor con la ciudad. El área plana en la parte superior de los muelles permite todos los puntos de atraque que se necesitan para funcionar sin molestar al área mojada. Esta tipología crea un espacio que da hacia el Escalda pero con una fuerte conexión visual hacia la ciudad, además, desde la ciudad, se sentirá como el otro lado del dique.

4.2 Tipología 2 Construcción subterránea.

Al estar el dique cerca de la ciudad a 9m25 de altura y desarrollar una pendiente leve hacia el muelle, este brinda un espacio para construir estructuras subterráneas que se necesitan en la ciudad y no pueden adaptarse a la cerrada estructura histórica. Desde el río, todo el dibujo topográfico es similar a la estructura previa, pero desde la ciudad tendrá una vista de la galería construida con una terraza de paseo detrás

del límite de árboles. Puede usarse como estacionamiento subterráneo unido al plan de movilidad, o como depósito y servicios para los cruceros, galería de arte, restaurante, disco, servicio de infraestructura electrónico, servicios de Waterwegen en zeekanaal nv, etc. Otra posibilidad es utilizar los lugares donde las estructuras arqueológicas son casi seguras para crear una estructura de visita protegida. Esta tipología brinda la posibilidad de obtener ingresos en una forma controlada, sin interrumpir el uso como “terreno poco limitado” y también espera responder a las necesidades de varias demandas de la ciudad y del puerto.

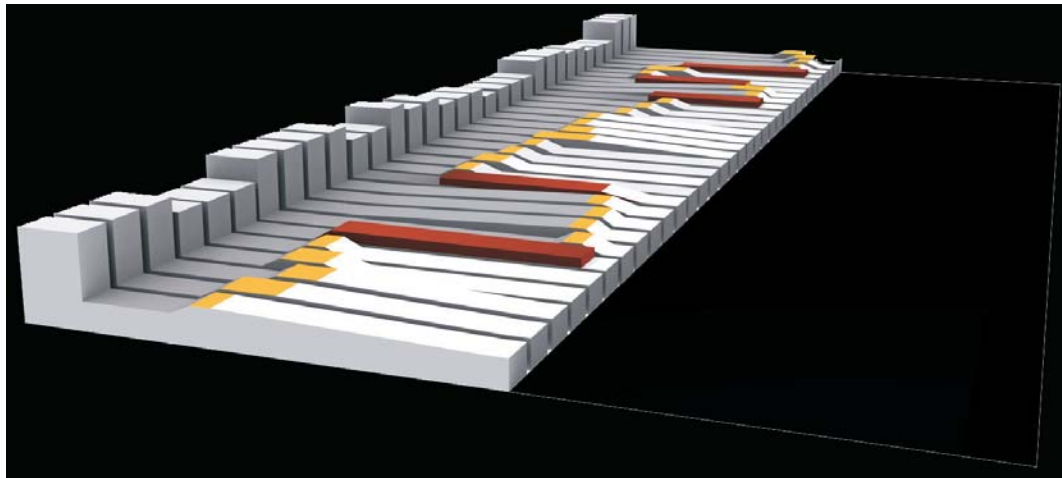
4.3 Tipología 3: Dique con pendiente alta.

La construcción de un dique con una pendiente a razón de 1:2 y 1:5 cerca de la ciudad (variable en unos 30m), traza una línea de sección que después del dique continúa plana hasta el muelle a una altura de 7.00mt. Esta opción le da al espacio del muelle una sensación de sus propios límites y de la propiedad del territorio, con el fin de la visual del camino peatonal desde la ciudad hacia el río. El carácter de esta solución aumenta la gran flexibilidad, con la posibilidad de todos los usos temporarios que necesitan la sensación de sus propios límites u otros, especialmente en primavera y verano. Conciertos, festivales,

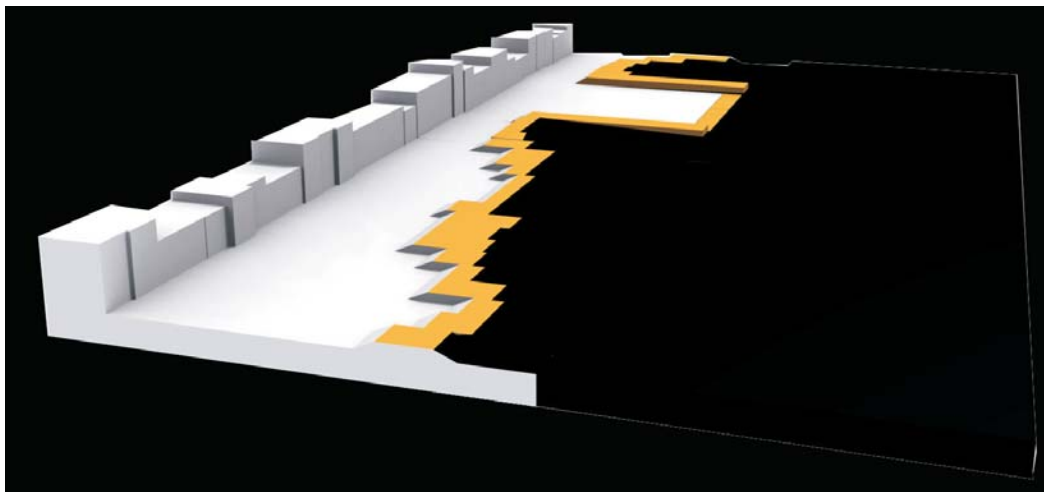
Todo el muelle vacío de atrás permanece protegido de inundaciones. Con esta tipología se pueden abrir nuevas puertas desde el Escalda hacia la ciudad. Las nuevas plataformas crean grandes áreas para que cruceros de turistas y otros botes

pequeños puedan atracar y puedan tener su propia vida. Eventos especiales vinculados al río o festivales náuticos, presentaciones, apoyo para barcos cruceros, actividades deportivas. El muelle mismo gana enormes posibilidades de uso,

vinculadas a aquellas antes citadas u otros como la revelación de estructuras arqueológicas, equipos clasificados, eventos culturales, entre otros. Además de las inversiones más grandes, esta tipología posee un potencial aumentado que puede resolver los desafíos de abrir la ciudad hacia el río (asegurando la protección para los 9m25) y creando un aumento de valor, respondiendo a las necesidades de cruceros turísticos y otros.



Perspectivas donde se ve la combinación de las diferentes tipologías o patrones de solución de defensa. En la imágenes inferior se muestra la situación en marea alta (se ve una continuidad de un paseo alto y la ciudad defendida).



4.6 Tipología 6:

Con una pendiente leve que va desde la ciudad estamos capacitados para alcanzar los 8m35 metros de altura, 20 a 30m antes del muelle, permitiendo que la estructura flotante de control de inundación funcione una vez en 70 años. Una pendiente cae hasta 7m00 con una plataforma de al menos 10 m de ancho, permitiendo el atraque de barcos como sucede hoy en día. Una línea de pontones flotantes podría agregarse para ser acogedor para pequeños botes y crear una mayor proximidad con el agua. Estas condiciones permiten una gran flexibilidad en el uso, con un mínimo riesgo y con alguna separación del manejo de los botes. Los eventos temporarios, incluso en otoño e invierno pueden ser programados con gran seguridad, como festivales, deportes al aire libre, circos, etc. La infraestructura más



Planta y perspectiva de un sector donde se combinan un par de los patrones alternativos de defensa - integración.



exhibiciones náuticas, mercados al aire libre, estacionamiento temporal en momentos especiales de la vida de la ciudad, eventos vinculados a visitas especiales a barcos o sólo como espacio abierto para caminar y correr en un momento libre. La simplicidad de esta tipología permite con una pequeña inversión ganar un uso del espacio para administrar su flexibilidad sin perder flexibilidad para toda clase de usos temporarios.

4.4 Tipología 4:

Con el dique cerca de la ciudad, podemos abrir el muelle al agua con la apertura hasta el nivel del agua y crear un área de agua interna, una clase de pequeño muelle, que mantiene una pared de 10m. de ancho al final del muelle. La parte superior hacia el río debería ser una rampa con una pendiente a razón de 1:8. Esta tipología aumenta la relación de la población con el agua, permitiendo usos como apoyo a eventos acuáticos, apoyo a competiciones de pequeños botes, botes a control remoto, festivales vinculados al agua o solamente comprender el cambio de la marea en un desarrollo horizontal en la rampa. Esta es una tipología que con el tiempo puede tener varios desarrollos, para contestar los desafíos necesarios, creando diferentes formas de permanecer en un territorio abierto, permitiendo, que aún con

el transcurso del tiempo pueda persistir casi la totalidad de la pared rodeada de agua.

4.5 Tipología 5:

El mantenimiento de una relación directa a



Perspectiva del sector costero con la solución de paseo flotante (que se acomoda al nivel de la marea)

7m00 de altura con el río y la creación de un espacio con proximidad al agua con una relación fija entre ellos (1m50), es posible debido al uso de una gran plataforma que trabaja como una continua área entre el río y la pared del muelle. Esta plataforma flota (sujeta con estacas) y crea una pared contra el muelle que deja de desbordar a los 9m25 de altura. La unión entre los dos niveles se asegura con grandes rampas móviles que son parte del espacio urbano.

expuesta se puede usar como exhibiciones de pequeños puestos y mercados abiertos. La ciudad puede ganar una gran flexibilidad manteniendo la vista a la Escalda a bajo costo, en un área que puede darle más privacidad tanto a los botes como a los eventos temporales.

4.7 Tipología 7:

Las estructuras existentes, especialmente las patrimoniales, demandaban una tipología que permita su protección. Una caja continua instalada a 7m00 de altura, que se eleva cuando el nivel de agua aumenta, en forma directa, creando una pared auto levadiza. Esta caja tiene más 10m de ancho, creando un camino generado por tipologías fijas. Luego de esta estructura, hay todavía por lo menos 10 metros de ancho de área plana hasta la pared del muelle para apoyo de atraque. El Fuerte, Hangar26 y otras estructuras similares pueden mantener su actual relación con el entorno y ganar una unión lineal de toda la línea del muelle. Este espacio permite usos como estacionamiento, mercados abiertos, festivales o sólo permanecer abierto donde se pueda pasar un día de otoño. Es una tipología que brinda la posibilidad de mantener la visual desde la ciudad hacia el río en un área angosta si se necesita, y también puede usarse para crear áreas

protegidas de las más grandes inundaciones.

4.8 Tipología 8:

Una pendiente leve desde la ciudad hacia la parte superior del dique
Con una pendiente leve, la altura aumenta desde la ciudad hacia el dique, donde en la parte superior, un gran camino crea una plataforma, en frente de una pendiente que cae hasta una plataforma de 10m de ancho ante el muelle a 7m00. Esta tipología crea un área de uso multi-funcional sin un límite visible hacia Linkeroever, permitiendo todos usos que pueden adaptarse a un área con una pendiente de alrededor de un 5%. Festivales, eventos deportivos, mercados de invierno y otoño, puntos de partida de carreras al costado de la ciudad son posibles usos definidos, sin riesgo de inundaciones. Es una situación que mantiene la sensación de una ciudad abierta, sin barreras hacia el Escalda, con todos los usos posibles.

4.9 Tipología 9:

Desde el muelle, a una altura de 7m00, después de una plataforma de por lo menos 10m de ancho, comienza el dique con una pendiente a razón de 1:2 y 1:5, hasta 9m25 donde el camino superior muestra un ancho variable. Una pendiente en una misma extensión recorre hasta

7m00 hacia la ciudad ante una superficie plana hasta el límite de árboles.

Un gran número de usos temporarios son posibles sin riesgo de inundación, sin ninguna obligación de programa. Deportes, estacionamientos, mercados, parques verdes, grandes eventos con vinculación cercana a la vida de la ciudad son posibles en esta tipología. La forma plana cerca del muelle permite que el atraque y el apoyo de barcos grandes pueda realizarse con cierta privacidad.

Esta es la tipología más variable, sin riesgo, pero las actividades que se organizan allí deben tener una gran relación con la vida diaria de la ciudad, en este contexto los eventos a pequeña escala, parques y otros usos diarios parecen ser los más apropiados.

4.10 Tipología 10:

La pendiente que va suavemente hacia el cambio de área con la marea, presenta una condición dinámica en el espacio. El aumento hasta 9m25 de altura se puede lograr con la ampliación y el aumento del actual terraplén o creando uno nuevo. En aguas poco profundas, se pueden crear islas y otras formas y la actual pared del muelle ya sin uso puede mantenerse como referencia en el agua. Esta tipología, además de asegurar la unión de los límites del área de intervención, puede usarse con

terraplenes para espacios verdes urbanos, aumentando el valor de los desarrollos urbanos venideros con estos servicios vinculados al río. El camino superior en el dique también permite la unión con redes regionales peatonales y de ciclistas que fluyen vinculados con ríos y canales. Es una tipología que comienza y cierra el ciclo pero que puede usarse en otras situaciones para la instalación de un espacio verde urbano en contacto cercano con el agua en una forma dinámica.

4.11 Elementos de enlace:

El elemento de enlace asume varias formas, siempre y cuando una tipologías de diferentes familias en el punto de 9m25 de altura. Su longitud puede ser la necesaria para unir las tipologías o puede ser más largo, entrando al terreno poco limitado, o al área opuesta hacia la ciudad. Su ancho también es variable, permitiendo que el camino superior se transforme en una zona de servicios o en un edificio. También puede ser un parque para visitar o una Terminal de botes, etc. La capacidad de atraque puede conservarse o no. Principalmente estos elementos se volverán marcas en el paisaje del muelle, acentuando los diferentes usos. En algunas situaciones pueden estar vinculados con la alineación de las principales calles, donde pueden usarse

como guías de referencia. Serán espacios para la gente y la distribución de servicios.

5. Conclusiones

La propuesta plantea una estrategia de transformación más que un trabajo terminado e inalterable. El diseño describe un sistema evolutivo desde el cual, algunos posibles escenarios son simulados. Define un sistema de principios y reglas, un código genético. La estrategia de diseño propuesta opera también en los siguientes aspectos:

- tomar esta oportunidad de intervención para resolver problemas territoriales contextuales, recuperando relaciones abandonadas o estableciendo nuevas
- establecer un sistema de re-calificación que sea capaz de reinventar y reconstruir los metabolismos intrínsecos básicos para alcanzar o acercarse a un sistema sustentable, auto regulado;
- establecer una variedad máxima, como cualidad fundamental del proceso “natural” mismo;
- establecer una estructura simple, de fácil lectura y perceptible- por lo tanto, fácil de usar con altos estándares de seguridad y confort.

La estrategia de paisaje propuesta debe ser capaz de definir:

- un sistema múltiple, flexible, en el sentido que traduzca a la vida diaria una estrategia basada en los principios de la intervención y que no limite la forma ni los programas que pueden ser recibidos;
- un sistema componedor, progresivo, fundado en elementos estructurales esenciales, determinados por una sucesión de dinámicas en función, que contribuya al logro de la situación deseada
- un sistema de muchas capas, en el sentido de su organización territorial y su diversidad potencial de funcionalidades y usos potenciales.

La propuesta de diseño se relaciona con cuatro valores del diseño:

a) Optimismo

El futuro es la consecuencia de nuestra acción presente, de nuestra convicción, día a día, el futuro no es una amenaza. El paisaje urbano es construido por la gente y con la gente, por las autoridades territoriales y con ellas, por el equipo de diseño y con el, en un proceso que exige mucho tiempo al que todos pueden y deben contribuir con la experiencia de cada uno. Por esta razón es fundamental iniciar el

proceso de diseño permitiendo la mayor libertad posible para todos, permitir eventos impredecibles, alteraciones, interrupciones, en síntesis, todos los ajustes necesarios para lograr el óptimo resultado de acuerdo al mejor conocimiento posible de las características del lugar.

Para lograr el mejor resultado posible es necesario ejercitar la voluntad para controlar el proceso y trabajar de acuerdo a lo previsto con la tolerancia suficiente para integrar las necesidades y la buena voluntad de la gente.

Esta propuesta consiste en un 'proyecto abierto, perfectamente definido en sus características fundamentales y mecánica operacional, pero totalmente flexible en lo que respecta a aceptar contribuciones para su perfeccionamiento.

b) Territorialidad

La escala de intervención lleva a la consideración de que estamos tratando con una acción territorial, en el sentido en que los problemas que o se están tratando de resolver son mucho más vastos que el área de intervención misma, tanto como los resultados y consecuencias de las soluciones que se están proponiendo. La intervención debe ser capaz de proponer formulaciones para reconectar a

los varios actores, las piezas y relaciones territoriales, para definir la interconectividad óptima y el sistema de circuitos.

c) Flexibilidad

Flexibilidad para construir una estrategia, más que diseñar una forma. Eso es lo más importante.

La estructura propuesta responde los problemas funcionales que están presentes, siendo capaces, por su naturaleza, de adaptarse a cualquier circunstancia especial sin requerir ninguna reformulación sintáctica (tal como las reglas sintácticas simples y principios elementales, permiten escribir una carta de amor o una carta de despedida con las mismas letras o palabras, simplemente cambiando la forma en la que están organizadas).

La propuesta se trata de la discusión de estos principios sintácticos, para formar la sucesión de etapas de donde surgirá la definición formal.

d) Sustentabilidad

Un paisaje es una estructura viviente pero también un complejo funcional y económico.

Estas dos imágenes se encuentran en una

conexión profunda porque: un sistema que no es ecológicamente interesante y compatible con la propuesta será mas económicamente difícil de mantener pero también porque una estructura ecológicamente compatible necesita constante apoyo, mantenimiento, seguridad, etc.

La estructura propuesta debe ser capaz de encarar el equilibrio entre los costos de mantenimiento y la actividad rentable. Estos dos factores claves, deben ser desarrollados uno al lado del otro, minimizando los costos de mantenimiento a través de implementación de una propuesta paisajística con capacidad para adaptarse de modo de asegurar la sustentabilidad ecológica y económica de la propuesta y de, desde ya, los usos "productivos" que proponga.

Como se planteó previamente, en esta fase, la propuesta es un trabajo en proceso: las interacciones han comenzado y la definición de secciones y los detalles continúan constantemente.

La ambición es establecer un plan maestro que pueda ser espacialmente coherente, dejando lugar para una definición nueva en el diseño arquitectónico.