



**Jos Bosman**

**Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio.**

**E. T. S. de Arquitectura.**

**Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.**

## Modes of Co-Existence for Urban Fragments<sup>1</sup>.

Many urban interventions which were carried out and have been considered to be “modern” in this century, whether they were whole estates or merely a single building, were originally intended as fragments of a larger entity and, as such, stand as proof to the order present on a larger scale. Well-known examples of this kind of interventions are the contributions by M. Stam and J.J.P.Oud to the Weissenhof Estate in Stuttgart and the Clarté Building of Le Corbusier in Geneva. In the former example, Mies van der Rohe designed to group the fragments together in order to give concrete form to the idea of variety in co-existence. The latter example is clearly an embodiment of the clash between innovation and tradition: an innovatory element in a traditional context. Paradoxically, the model of the Clarté building, originally designed to characterise the new order announced in Modernism, contributed in its free-standing, slab-like form to the chaos and fragmentation, or external appearance of the same, produced by the advent of modern architecture in many cities. An excellent example of this is to be found in Las Palmas de Gran Canaria.

However, we should distinguish clearly between the conceptual, the ideological and the visual perspectives in these cases. The architectural concept of the Weissenhof Estate was designed and interpreted as an expression of an “internationalist” perspective which could and would be applied the world over. This ambition was quashed with the Kochenhof Estate which underlined the values of tradition and the nationalism or “Heimat”. However, from the point of view of urban design, the two estates can be seen as two different versions of the garden city. They do not differ tremendously either in road layout or density. Also, as variants on the same theme of the garden city, they merge extremely well in the part of Stuttgart where they are situated. The concept of “co-existence”, thus, can be considered to be relevant to urban design. Each estate has its own clear personality and yet, as they are both set and both fit in the same neighbourhood and environmental context, they can be compared. The case of the Le Corbusier building in Geneva is quite another matter. The original conception of the building was that it should eventually form part of the “ville radieuse” meandering snake-like through the green gardens or that it should form part of the functional city, the slab-like appearance being echoed at least four times, contrasting sharply with the short-sided roads for the traffic against which they were situated hard-up and allowing for long green areas along their long sides. However, in that it stands as a singular example of its type, the building did not achieve either of the two original ideas. It became doomed to stand as a fragment apart in a city organised along radically different lines. The building does not even fulfil the function of new urban “slant” in that it is too accidentally placed for it to be effective. The question is whether we should grade this as a misconception/failure or rather as something artistically unique, the equivalent almost of “abstraction” in painting. Whatever the conclusion, it is clear that in both cases we are talking about examples of Collage Cities.

Is the Collage city still a challenge in this present age? The trend would seem to be that urban elements are to continue to be designed as fragments. The trend may be to “accept” and even exploit these fragments in

---

### Modos de Coexistencia para Fragmentos Urbanos<sup>1</sup>

Muchas intervenciones urbanas que en su día fueron propuestas realizadas como ‘modernas’, y que como tales se las ha considerado en este siglo, pretendían ser fragmentos de una entidad mayor y como tales mostraban el orden de un complejo mas amplio, tanto si consistían en una agrupación de viviendas como si se trataba de un edificio solo. Las contribuciones de M. Stam y J.J.P. Oud al Weissenhof de Stuttgart, y el edificio Clarté de Le Corbusier en Ginebra, son ejemplos bien conocidos. En el primer ejemplo, Mies van der Rohe agrupó conscientemente una serie de fragmentos, guiado por la idea de variedad en la coexistencia. Sin embargo el segundo ejemplo encarna el ‘shock’ de lo nuevo dentro de un entorno tradicional. Paradójicamente, es precisamente el efecto del edificio Clarté, un edificio que queriendo demostrar el orden del modernismo, contribuye, sin embargo, gracias a su forma de bloque exento, a una impresión caótica y fragmentada, el que el advenimiento de la arquitectura moderna introdujo en muchas ciudades. Las Palmas de Gran Canaria es un buen ejemplo.

Sin embargo, conviene distinguir entre los efectos conceptuales, ideológicos, y visuales, en los casos citados. El concepto

arquitectónico de la colonia Weissenhof pretendía ser la expresión de una idea ‘internacionalista’ con la ambición de conquistar el mundo, y así fue entendido. Esta ambición fue puesta en cuestión por la colonia Kochenhof que proclamaba la importancia de los valores tradicionales y nacionales, o de la ‘Patria’. Como conceptos de diseño urbano, sin embargo, las dos colonias se comportan como dos variantes de la ciudad jardín. En cuanto a su patrón viario y en cuanto a su densidad, no difieren mucho. Por otro lado, como variantes de la ciudad jardín coexisten bastante bien en la zona de Stuttgart en la que están situados. En este caso esa coexistencia es relevante a nivel de diseño urbano. Cada colonia expresa una cierta identidad propia, y devienen comparables gracias a su vecindad y a estar insertos en el mismo contexto ambiental. Bastante diferente es el ejemplo del edificio de Le Corbusier en Ginebra, que fue pensado para convertirse bien en parte de la ‘ville radieuse’, con una forma edificatoria a modo de meandro serpenteante a través de verdes jardines, o bien para convertirse en parte de la ciudad funcional, en tanto que era un bloque a repetir como mínimo cuatro veces, y dispuesto adosado con sus lados menores a una calle y dejando grandes espacios verdes en sus lados mayores. Pero habiendo sido construido como un ejemplo singular, el edificio no puede ex-



many arbitrary ways. It has become almost a principle of urban planning and a habitual practice to situate these arbitrary fragments side by side as occurred in the development of the Docklands area in London. This large fragment in the shape of an arena, representative in its original concept of a "public space" emerges, without any clear architectural design, beside a high tower which "dominates" the whole area. The rest of the area is filled in with a whole range of housing areas and office blocks. With this type of development, designed to give expression to the political promotion of the free market, planning was reduced to the state of the cities like Chicago at the beginning of this century where, nevertheless, there was a public architectural debate between the form and the expression of the dominant element (eg the case of the Chicago Tribune). Seventy years later in London, despite the concerns of Prince Charles with respect to the ugliness of modern architecture, the powers-that-be, politically speaking, allowed towers to be scattered over the cityscapes throughout the world, to be included without debate in any new development. Other ambitions were abandoned such as the tower influencing the planning in the area where it was placed. For instance, in Amsterdam, Berlage chose to place his tower at the monumental junction of two main roads causing his Modernist successor, Van Eesteren, to do his utmost to follow along the same lines and to erect a limited number of slabs and towers in an attempt to "counterbalance". Modernism decreed that towers and slabs should be placed asymmetrically - for example, on one side of the motorway instead of on both. The Docklands area could have almost fulfilled its ambition of providing the Modernist solution to the developing ideas in that it intended to combine a horizontal mass without any overriding formal coherence with a vertical accent (much as had been attempted by Van Eesteren in his design for the Rokin in Amsterdam) had it not been for the fact that the popular notions of "public space" and "dominant" were expressed in the most primitive and traditional architectural moulds i.e. using a round, all-englobing space as a "public space" and placing the "dominant" object at the centre of the area. In other words, two types of vulgarisation were brought together in London.

This trend towards producing areas which are a medley of mixed fragments, such as occurred in the Docklands, is widespread world-wide. Even in cities where the planning area has survived intact, there has been a tendency towards abandoning the traditional architectural principles of coherency and substituting them with the "scenario", a shapeless context which allows a wide range of broadly different architectural types to live side by side. Such is the case in the extension of the city of Amersfoort. One of the maximum expressions of the liberalism which this area is presumed to represent is that the car traffic is considered to be an integral element of the same and therefore forms a cohesive and coherent network around the areas composed of different types of buildings. Within every area, there are pedestrian precincts and green areas (even although parks tend to be outmoded nowadays). Should we consider that this was the logical result of the Athens charter in the Post-War world, despite the marked "Modernist" connotations which were promulgated in the same? The answer may well be that this is indeed so if we consider that the sole principle

presar ninguna de las dos ideas. Esta por lo tanto condenado a continuar siendo un fragmento de la ciudad que esta organizado de acuerdo con otra idea diferente. El edificio ni siquiera cumple la función de acento urbano, porque esta localizado demasiado accidentalmente para tal propósito. La cuestión es si hay que calificar esto como un fracaso/malentendido o bien como una cualidad artística equivalente a la 'abstracción' en pintura. En ambos casos se le podría considerar un ejemplo de la 'Ciudad Collage'.

Es la Ciudad Collage un desafío hoy en día? Parece ser típico de la ciudad existente que los elementos urbanos están condenados a seguir siendo fragmentos. Ahora existe incluso una tendencia a 'aceptar' y usar fragmentos de esta manera tan arbitraria. Parece que se ha convertido en un hábito como principio de diseño urbano, el situar fragmentos desligados uno al lado del otro, tal como muestra el desarrollo del área de los Docklands en Londres, donde un gran fragmento en forma de circo que quiere sugerir 'espacio público', se yergue sin ninguna idea arquitectónica junto a una alta torre, que ha decidido por si misma ser la 'dominante' del área; el resto esta relleno por un muestrario de formas para vivienda y oficinas. Este tipo de desarrollo, que da expresión a un impulso político que quiere fomentar el libre mercado, retrotrae este tipo de planea-

miento al estadio de ciudades como Chicago a principios de este siglo, con la diferencia de que allí sí tuvo lugar un debate disciplinar dentro de la arquitectura (pero también público) sobre la forma y la expresión de la emergencia de una dominante (el Chicago Tribune). Parece ser que setenta años después, y a pesar de las preocupaciones del Príncipe Carlos con la fealdad de la arquitectura moderna, en Londres el poder político ha permitido sin discusión alguna, la introducción como forma de expresión en áreas en desarrollo, de la práctica extendida por todo el mundo de situar torres en el paisaje de la ciudad. También se abandonan el resto de las ambiciones, tales como influir a través del planeamiento sobre la localización de la torre. Por ejemplo, en Amsterdam, Berlage eligió situarla en el cruce monumental de dos calles principales, y su sucesor modernista Van Eesteren hacia todo lo que podía por situar un número limitado de torres y bloques como acentos que seguían principios abstractos de 'contrapeso'. En cambio, la manera moderna colocaba las torres y los bloques principalmente de una manera asimétrica - por ejemplo, a un lado de la calle, en vez de a ambos lados. El área de los Docklands casi podría pasar por una versión moderna del uso de ideas desarrollistas para la realización de una masa horizontal sin coherencia formal con un acento vertical (como en el caso del



of coherence and cohesion is expressed in terms of the area occupied by the car-road structure. The “islands” which are left afloat in this structure are filled with a riotous medley of architectural structures, typical of our post-Modernist times, as opposed to the cohesion and coherence of Modernism. However, we could also answer that this is not necessarily so: one of the essential differences of the Docklands, vis-à-vis modern post-war extensions, is the almost Darwinistic experimentation with density and a lack of specification of fixed use. It is exactly this level of conscious planning of political “viability” that it is reminiscent of cities such as Chicago at the beginning of the century.

When we analyse areas such as the Docklands, from the perspective of the endline of a typical Post-War development, we may feel certain ambivalence, above all, with respect to the conceptual realm. The Post-War reception of the Athens Charter produced a highly specific new idea of polarisation which may, at times, be considered to be the only permanent feature architecturally in new, conscientiously chaotic, areas or otherwise, as in Disneyland, we will be presented with a series of monumental “fantasy” essays of independently conceived buildings which are designed to dominate our senses. The polarisation which I am trying to describe is evident in the example of a contribution to the CIAM in Aix-en-Provence in 1953. This contribution was a proposal for a new traffic system for Geneva. The slogan was “Pedestrians are Kings and cars are Queens”. This means that this polarisation between, on the one hand, built-up areas containing pedestrian precincts and, on the other, built-up areas defined by the roads for cars is to be defined in sexual terms. Indeed, studies such as those of Marshall McLuhan have defined the experience of driving a car as something with multiple sexual connotations, with the car-object being identified with the female body. However, the question remains as to where is that male mentioned in the expression “Pedestrians are Kings” which, in the slogan of that time, was meant to embody the human intention underlying the pedestrian precincts in projects such as the Back Bay Area in Boston. “Le droit du piéton” was the blazon under which Le Corbusier and Sigfried Giedion championed the emancipatory cause of this type of urban intervention. Perhaps the pursuit of a certain urban quality, based on specific historical examples, by the CIAM in the Post-War period could be interpreted as the search for a lost “male” quality to urban design. The President of the CIAM at the time, Sert, thereby expressed his frustration at not being able to feel like a “King” in most of the modern type of urban environments. There was no possibility of feeling like an urban hunter nor even the much diluted version of the same, Baudelaire’s “flâneur”. The lack of this kind of tension is at the heart of much of the fragmentation of the modern environment as such. This visual “musak” does not allow for more specific libidinous manifestations. Not even that of the Modernist androgyne when, on rainy nights, the lights are reflected in the shop windows, the glass and the asphalt (such as in the glorified night pictures of cinemas in New York in avant-garde manuals like that of Maholy Nagy).

---

diseño de van Eesteren para el Rokin de Amsterdam), si no fuera porque las nociones populares de ‘espacio público’ y ‘dominante’ han sido realizadas con la más primitiva de las nociones tradicionales de arquitectura urbana, usando la forma redonda contenedora para expresar espacio ‘público’ y una posición central en la zona para expresar la ‘dominante’. Se puede concluir, pues, que dos tipos de vulgarización han sido combinados en Londres.

Hoy en día hay una tendencia a producir áreas de fragmentos mixtos como los Docklands en todas partes. Incluso en las ciudades donde el instrumental del planeamiento está todavía intacto, existe una tendencia a abandonar los principios arquitectónicos de coherencia y sustituirlos por un ‘escenario’ que permita un espectro de diferentes maneras de expresión unas junto a otras. Este es el caso en la extensión de la ciudad de Amersfoort. Como uno de los parámetros importantes del ideario liberal que estas áreas intentan expresar, el tráfico rodado está considerado como esencialmente integrado, formando la red esencial alrededor de áreas con diversidad constructiva. Dentro de cada área los diferentes edificios están ligados por calles peatonales - plazas y áreas verdes (aunque los parques tienden hoy a pasar de moda). ¿No es este el típico resultado final de una orientación que viene de

la recepción que se le dio en la posguerra a la Carta de Atenas, a pesar de las connotaciones exclusivamente ‘modernas’ en cuanto al tipo de arquitectura que aquel manifiesto contiene? La respuesta puede ser afirmativa si se ve como la última consecuencia del principio de organización del tráfico que consiste en agrupar la edificación a modo de islas rodeadas de vías a modo de anillos, reservando el espacio abierto para el peatón. En las ‘islas’ que esta estructura deja abiertas la arquitectura expresa el carnaval en tiempos post-modernos, en vez del orden uniforme del Modernismo. Pero la respuesta también puede ser negativa: una diferencia fundamental que el desarrollo de los Docklands muestra en contraste con las extensiones modernas de la post-guerra, es que no quiere fijar densidades de uso y residencia, sino que experimenta con la densidad de una manera darwinista. Y es precisamente este planeamiento consciente de inestabilidad política, el que devuelve la situación al nivel de operación de ciudades como Chicago a principios de este siglo.

Si se conceptualizan áreas tales como los Docklands como puntos finales de desarrollos típicos de posguerra, se puede percibir una cierta ambivalencia a nivel conceptual. La recepción que recibió la Carta de Atenas en la posguerra ha creado una nueva y específica imagen de polarización, que puede que



Rather than just consider that it is the tragic destiny of many of the different modern visions to be "lost", I propose herein to explore modes of understanding which will allow for fragments of radically different kinds to co-exist in a more specific way. I propose, therefore, to revalidate the concept of co-existence in architectural theory. In other words, I propose to vitalise the non-specific characteristic of the modern environment using "old" ways of thinking and avoiding clichéd expressions which may be produced in urban design as the result of their inherent male-female polarity. Rather, this ambiguity should be recognised as a quality in itself in modern projects. With this approach, invention and tradition are not seen as opposed to one another but rather their incidences of interference are pinpointed and discussed.

### 1. "Ensemble" and group-form.

One explicit form of co-existence which has been the object of observation and analysis in modern urban design, first by Wolfgang Rabe in 1960 and later referred to by Sigfried Giedion some years later is the so-called group-form. I find it interesting that Rabe should understand this new principle within the tradition of the "ensemble" as a new and specific variant of the same. As such, the newness of this quality has scarcely been analysed. Colin Rowe attacked the form in his work *Collage City* (written with Fred Koetter). The idea developed in the book that urban fragments co-exist as in a collage suggests - though such is not made explicit as a formal expectation - that there is some link which "glues" them together instead of their merely existing as solids, side by side. This "recipe" of co-existence is produced with the help of various imaginative conceptions of images. An old photograph of the harbour area of Algiers bears the comment "partly Piranesi, partly Durand." There is a suggestion herein that we add in our imaginations to this photo, the ramps and terraces of the projected, but unfulfilled, design of Max Läubli for the Friedrichspark. The authors, no doubt, in so doing aimed at illustrating the creative approach to design that the photograph indicated as a promise and visual perspective of the "collage city". I must admit that I find it difficult to identify this mixture of Piranesi and Durand that they say is illustrated in the photo. They probably meant that the heavy looking parts with profile are piled up Piranesi style. Apart from stimulating as an intellectual exercise, I find the suggestions of Rowe and Koetter also open up new possibilities with respect to investigating how different urban forms may coexist. Our visual and philosophical perspectives on life are habits. One of the qualities of the book, *Collage City* is that it does away with the tradition of considering Piranesi and Durand as two completely opposed poles in our architectural heritage (the example is a case in point) to establish a new relationship between the two: coincidence, based on the fact that both created "ensembles". This coincidence may merely reside

sobreviva como la única idea arquitectónica dentro de las áreas nuevas conscientemente caóticas; en caso contrario, edificios concebidos independientemente como ejercicios de 'fantasía' a la manera de Disneyland, dominaran los sentidos a modo de compensación. La polarización a la que me estoy dirigiendo aparece muy clara en una contribución al congreso CIAM en Aix-en-Provence en 1953. Propone esta contribución un nuevo sistema de tráfico para Ginebra. El comentario es: "los peatones son reyes, los coches reinas". Así la polarización de las calles llenas de peatones en zonas de edificación, por un lado, y las calles para tráfico llenas de peatones por el otro están relacionadas con una experiencia de orientación sexual. De hecho, estudios como el de Marshall McLuhan han confirmado la experiencia de conducir un coche como una sensación con connotaciones que identifican el objeto-coche con el cuerpo femenino.

Pero la cuestión es ¿Dónde está el "hombre" extrovertido? "Le droit du piéton" era el slogan con el que Le Corbusier y Sigfried Giedion sugirieron la intención emancipatoria de tal tipo de intervenciones urbanas. Quizá la búsqueda por parte del CIAM durante el periodo de postguerra de una cierta calidad urbana, aprendiendo de ejemplos históricos específicos, puede de hecho ser interpretada como la búsqueda de una cualidad

perdida y 'masculina' en el diseño urbano. Se puede decir que Sert, presidente del CIAM, expresó de alguna manera la imposibilidad de sentirse 'rey' en la mayor parte de los ambientes urbanos modernos; en el sentido de cazador urbano o incluso en su versión aguada: el "flâneur de Baudelaire". La experiencia de la ausencia de esa especie de tensión, esta en el corazón del problema de lo fragmentado en el entorno moderno como tal. En su estado de 'musak' visual no permite manifestaciones más específicas de la libido. Tampoco del andrógino modernista cuando en noches lluviosas las luces se reflejan en el cristal y en el asfalto (las glorificadas fotos nocturnas de cines en Nueva York en manuales vanguardistas como el de Moholy Nagy).

Lo que a mi me gustaría acometer, más allá de la predestinación trágica de la 'perdida' de muchas visiones distintas, es la exploración de modelos de entendimiento que permitan a los fragmentos de distintos tipos coexistir de una manera más específica. Me propongo reutilizar conceptos tales como coexistencia en la teoría de la arquitectura. En otras palabras, me propongo revitalizar la característica no específica del ambiente moderno, con la ayuda de hábitos de pensamiento 'viejos', evitando los tópicos que su inherente polaridad masculino/femenino puede producir como hábito de expresión en el



in the fact that Durand used many of Piranesi's groundplans and rectangularised them. If we look back at the considerations formulated in the Sixties, by Rabe and Giedion, for example, we can see how the points of difference and convergence between the two, Piranesi and Durand, are essentially the features which lie at the heart of the debate of "group-form" which was to evolve later in the era of modern urban design. I do not aim herein to further dissert upon the consequences of the same but rather merely indicate the scope of this area of research.

## 2. Impressions of organisation and disorganisation produced by "piling up" buildings.

The most simple and adequate definition of a city is a "pile-up" of architectural objects. Moholy Nagy has shown very clearly how our awareness of this effect as a "Faktur-begriff" underlies much of the awareness that is behind the organisation of perspective in modern photography. It was Ulya Vogt-Göknil who proved that it was Piranesi who had most underlined this concept of "pile-up" in his drawings. This image and principle of "pile-up" becomes reminiscent of the industrial age when, instead of being produced by different objects, there is monotonous repetition of a theme i.e. the post-modern modern version is the return to the Piranesian "chaos". What was the idea of "pile-up" as described in the groundplans of Piranesi. In the groundplan for the Campo Marzio, Piranesi linked his urban objects using architecture. He applied the architectural form of linking which would usually be applied in the case of staircases used to give volume to the building in the areas which are exceptionally irregular. The map is filled with shapes. The interior "organic" method of architectural composition is turned inside out and used in urban space. Durand does the opposite by using the profiled architectural concept of Ledoux, the so-called pavilion system: he brought different urban elements together under the umbrella of an overspanning profile which projected itself on the neutral surroundings to create a distinct and distinctive idea of the exterior as one of the main features in the urban landscape. What the two visions have in common is the idea of linking different buildings and functions inside larger complexes as the way ahead for urban design in the future. In both cases, urban fragments are linked together to form large complexes.

## 3. The urban superblock.

The emergence of the large city block was in no city so manifest as in Vienna, when the demolition of the ancient city walls made it possible to build large complexes to form a ring around the existing

diseño urbano. Sea, pues, la ambigüedad del proyecto moderno reconocida como una cualidad en si misma. Desde este enfoque, la invención y la tradición no se oponen, sino que se promueve el rastreo, y la exploración, de sus puntos de contacto.

### 1. 'Ensemble' y forma de grupo

Una forma explícita de coexistencia que ha sido observada y analizada en el ámbito del diseño urbano moderno por Wolfgang Rabe en 1960, y a la que también Sigfried Giedion hizo referencia algunos años después, es la - así llamada - forma de grupo. Me parece interesante que Rabe haya entendido este nuevo principio en la tradición del 'ensemble', como una nueva variante específica de ella. Esta nueva cualidad apenas ha sido analizada como tal. Antes de que la nueva cualidad fuera precisada, Colin Rowe (con Fred Koetter) atacó la forma de grupo moderna en su libro *Collage City*. La idea desarrollada en el libro de una coexistencia de fragmentos urbanos, como un collage, sugiere - aunque ello no se hace explícito como una expectativa formal tampoco - ligar, 'pegar', estos fragmentos, en vez de limitarse a situar sólidos uno junto a otro. La receta para la coexistencia se da con la ayuda de una

manera imaginativa de interpretar imágenes. Una fotografía antigua de la zona portuaria de Argel se glosa así: "parte Piranesi, parte Durand". Para este entendimiento de la foto se sugiere combinar en la fantasía de cada uno las rampas y las terrazas del proyecto nunca construido de Max Längiers para el Friedrichspark. La imaginación de los autores esta sin duda dirigida a obtener una imagen de una aproximación imaginativa que la fotografía apunta como promesa y como ilustración de la "collage city". Tengo que admitir que yo ya encontraba difícil verificar la presencia de la mezcla sugerida de Piranesi y Durand en ese ejemplo. Y aunque los consejos de Rowe y Koetter constituyen un ejercicio inspirador, la cuestión es ¿Qué es lo que sus sugerencias nos dicen acerca de la manera en que coexisten fragmentos urbanos? Sin duda esto depende de nuestros hábitos de pensamiento. Una de las cualidades de "Collage City" como texto, es su insistencia en sustituir la concepción de las imaginaciones de Piranesi y Durand como polos opuestos de nuestra herencia arquitectónica, por una que los ve como coincidentes en sus esfuerzos por imaginar ensamblajes. Quizá esta coincidencia es sencillamente el resultado del método de Durand, que ha usado algunas de las plantas de Piranesi y las ha rectangularizado. Mirando atrás hacia consideraciones hechas en los sesentas, como por ejemplo las de Rabe y Giedion, la



city. The scale of the venture and the architectural imagination of the times led to the analysis of the specific problem of mega-blocks placed side by side. The question was how and why different buildings can stand side by side, without influencing one another or having anything in common. E. Kaufmann has carried out an interesting study wherein he attempts to see the development between two concepts, the so-called "pavillion-system" in the designs of Ledoux and the designs of Le Corbusier, with Vienna as the half-way house reference. However, when we observe how the buildings are placed along the Ringstrasse, it becomes clear that, at the time, there was a clear challenge felt to link them according to traditional means instead of perpetuating the idea of indifference such as is professed by Cerda in his vision of Barcelona, where the mega-block and the possibilities of the same to link into or contrast with the street system were seen as one sole entity. In Vienna, however, there is an independent space between the large solid blocks which confers an individual presence on each of the buildings. The buildings as such do not create an atmosphere of space but rather contrast with one another: they overspan enormous distances (mainly the result of the giant circle that they create around the city). Semper also sought an architectural solution to the links between the buildings, not in the same way as Piranesi yet, nevertheless, bonding them together in a comparably chaotic way. It is also interesting to see how suddenly, at the turn of the century, the concept of the square as propounded by Durand was uplifted onto the dais of the ultra-new with the emergence of the American skyscraper as reflected by Hegemann. It was considered that, underlying this development, there was a classic Durand link. It could almost be considered a Durand-variant on a Semper theme. This is one of the reasons that A.E. Brinckmann includes the square of Durand in his book on urban space, by way of a relevant example to be taken into consideration. Semper's way of linking fragments was seen as a definition of urban space, as the potential which was already embryonic in Durand's way of linking large city blocks. Hegemann applied this idea to the American skyscraper as a valid alternative to Le Corbusier's *Ville Contemporaine*.

#### 4. The contrast of formal and programmatic combinations of urban elements.

Together with this reflection on the vision of a new, formal quality in urban design along the grandiose lines of Semper, there were more pragmatic reflections being taken into account such as how to combine different buildings in large complexes in order to provide a re-work of the ensemble: a group of buildings defined as a block of buildings by the traffic system. This is given explicit expression in an example by Rainer Baumeister where, by situating a church within such a block of buildings, he intends to offer a guideline for programmatically open combinations. This consideration spurred Camilo Sitte to develop an

cuestión que se torna interesante es ¿Cual es la esencia de la diferencia y la posibilidad de interferencia entre los dos métodos con respecto a los problemas que se generan luego como 'forma de grupo' en la era del diseño urbano moderno. Yo me quiero concentrar solamente en este tópico, sin desarrollar aquí todo el espectro de sus consecuencias.

#### 2. Las impresiones organizadas y desorganizadas del 'amontonamiento' de edificios.

La mas simple y adecuada definición de ciudad es un 'amontonamiento' de objetos arquitectónicos. Tal como Moholy Nagy ha mostrado, la conciencia de efectos como 'Faktur-Begriff' juega un rol inmanente en la conciencia que subyace la imaginación de la fotografía moderna. Y tal como Ulya Vogt-Göknil ha mostrado fue Piranesi el que intensifico la idea del 'amontonamiento' en sus dibujos. Lo que le da a la imagen y al principio del 'amontonamiento' un aura de era industrial, es la repetición monótona de un mismo objeto, en vez de la de objetos distintos; la versión post-moderna actual es una vuelta al 'chaos' de Piranesi. Aquí hay, por supuesto, que diferenciar entre la idea del 'amontonamiento' en las plantas, y esa misma idea en las perspectivas de Piranesi. En la planta del Campo Marzio, Pi-

ranesi ha ligado los objetos urbanos de una manera arquitectónica, aplicando una manera de articular como la que se usa normalmente cuando se sitúa la escalera en un edificio ocupando el lugar de una irregularidad excepcional. De este modo, el plano se llena con formas. Piranesi expone el interior 'orgánico' de un método de composición arquitectónica en el espacio urbano. Durand hace todo lo contrario por vía del concepto arquitectónico del así-llamado sistema de pabellones concebido por Ledoux: introdujo elementos urbanos diversos dentro de una forma principal que se perfila sobre un exterior neutro como rasgo principal de la apariencia del entorno urbano. Lo que liga las dos visiones es la intuición de que la tarea del diseño urbano del futuro sera la articulación de edificios y funciones diversas en complejos mas amplios. En ambos casos los fragmentos urbanos se conciben para ser articulados en grandes complejos.

#### 3. El superbloque urbano.

La emergencia del gran bloque urbano no aparece en ninguna otra ciudad europea de una manera tan clara como en Viena, cuando la demolición de las murallas de la ciudad hizo posible rodear la ciudad existente con una serie de grandes complejos



alternative strategy. He used the church within a block of buildings in a very specific and formal manner. He allowed it to escape outside the limits of the block and, thereby, to shape the urban space with the help of strategic positioning of public buildings such as, in this case, the church. Nevertheless, the challenge to design was left wide open: how do you integrate the church into a larger city block in such a way that the block becomes more important than the church. This is a topic which crops up time and time again in twentieth century urban design, as can be seen from the example of Salzburg in the Thirties or the Liechtenental project of the Fifties.

## 5. The challenge of Modern Architecture as "chaos".

It is in the city/cityscape of Berlin, in particular, that the topic of the city block and the potential of its visual effects may be studied as new formal qualities. There are examples which experiment with monotony, such as those of Paul Mebes. However, there are other examples where the cityblock (i.e. a variety of different elements combined) is experimented with as a new formal quality in urban design (and, in fact, Rabe has only focussed on this other presence). In both cases, the specific effect of the cityblock may be felt from the street level. This is even the case when the street was radically changed by functionalist, striplike housing blocks. Rabe viewed them from the street, judging the rhythm which they needed to create in order to produce an image. However, there is another implication to the functionalist angle inside the cityscape, such as is expressed in the modern sculpture-like example of the Bauhaus building in Dessau. It may intensify the impression of "chaos", of fragments standing side by side. The intensity of this chaotic impression is even stronger when an irregular cityblock (such as the office block by Havlicek and Honzik in Prague) is released of the last form which binds it as a whole to its four walls, which is the street form. This modern ensemble, such as it exists in the Dessau Bauhaus, is an extreme example. The Dessau Bauhaus is not urban but is an urban model such as exists in the fantasies of Mart Stam for the Rokín, which were then given form in the example in Prague. This vision may be seen as aestheticised form of Americanism in the tradition of the "bad" example in the cartoon in the Architectural Review of 1904 which was titled "chaos" can be deduced from another design by Honzik and Havlicek for the historic centre of Prague.

The idea of free placement in space made it possible for radicalism to be accepted as a new principle and a "new" experience in the cityscape - a conscious expression of centrifugation which is most clearly represented in one corner of the Rockefeller Centre in New York. The most irregular or "freely" composed ensembles, according to these criteria, would be examples such as the UN building and Leverhouse. When

a modo de anillo. La escala de la empresa y de la imaginación arquitectónica del periodo definió un problema específico, cual es el comportamiento de los superbloques cuando se les sitúa uno junto a otro. Esto plantea la cuestión de como y porque edificios diversos pueden alzarse con tanta indiferencia entre ellos mismos. Ha sido el interesante esfuerzo de E. Kaufmann el que ha percibido una evolución entre dos conceptos que toman el ejemplo de Viena como su punto de referencia: el 'sistema de pabellones' en los diseños de Ledoux por un lado y por el otro los de Le Corbusier. Pero observando la manera en que los edificios se relacionan a lo largo de la Ringsstrasse, parece claro que en aquel periodo se sentía el desafío de articularlos a la manera tradicional, mas que de perfilar una idea de indiferencia tal como la que el ingeniero Cerda permitiría en su visión de Barcelona, donde el superbloque y sus posibilidades de articularse en variación y coexistencia con el sistema de calles, si que se combinó como modulo. Por otra parte, en Viena el espacio entre los largos y solidos bloques tiene una cierta presencia independiente porque los edificios casi no crean espacios sino que, en cambio, entablan relación uno a uno, o dos a uno, etc., cubriendo enormes distancias (esto es principalmente el resultado de la forma de circulo gigante que adoptan alrededor de la ciudad). Es en este contexto

en el que Semper busco una solución que ligase la edificación con medios arquitectónicos, no con un gesto similar al de Piranesi, sino uniéndolos de una manera comparable. Es interesante ver como justo después del cambio de siglo, de repente la visión de la plaza de Durand se empieza a considerar actual cuando la emergencia del rascacielos americano era estudiada por Hegeman. Se les creía ligados en la clásica manera de Durand. Por ello se le podría llamar una variante Durand de Semper. Eso es por lo que A.E. Brinckmann incluye la plaza de Durand en su libro sobre el espacio urbano como ejemplo pertinente. Brinckmann reconoció la manera de articular de Semper como la definición de espacio urbano. Hegeman aplico esta idea al rascacielos americano como alternativa a la Villa Contemporánea de Le Corbusier.

## 4. El contraste entre las combinaciones formales y las programáticas de elementos urbanos.

En paralelo a la reflexión sobre la visión de una nueva calidad formal en el diseño urbano a la grandilocuente manera de Semper, fue siguiendo consideraciones mas pragmáticas sobre la combinación de edificios diversos en complejos mayores, que se retomó el tema del ensamblaje de una manera bastante dis-



different forms like these are placed side by side, can we see them like different cuts in a videoclip, like a film and thus see the coherence behind this interesting urban experience? This question becomes ever more vital when we substitute the viewpoint of the pedestrian and the pavement for the car and the street, in that immense celebration of the decisive urban experience as hailed by the generation of Tange and the Smithsons. In their visions of the city, the image of an organised modern version of the pavilion-system, as is offered in the New York visions of Robert Moses at the beginning of the century, devolves into the vision of a composed chaos.

Personally, I admire the efforts of architects such as Hans Kollhoff when they contradict the result of this composed chaos with a new interpretation of the mega-block. This is what Kollhoff did when he designed his housing block on an island in the famous harbour in Amsterdam. We are talking about a large, sculptural mega-block where there are clear references (of admiration) to Brancusi. This is the counter-proposal to the impression of movement and dematerialisation which both the uncontrolled chaos, heir to the controlled chaos of Team Ten, offered us. The areas of harbours and stations are the ideal places to project new mega-blocks much in the same way as the destruction of the ancient city walls before offered this possibility. However, I do not believe that the challenge is comparable in both cases.

## 6. Forecast for the 21st century.

It is within the nature of the rediscovered discipline of "urban design" to situate the conceptual development of new architectural features in a hypothetical continuity of history (on the long term scale) and planning procedure as such (with a real time schedule relating to the construction of urban objects). However, the experience of the last twenty years shows us that, not even this presumed continuity, with its special attention to context, offers a guarantee of visual, spatial and material coherence (the architectural expression of "continuity"). Nowadays, one talks about "co-existence" which sees the context, not as an idealised continuity, but rather as a series of discontinuities, breaks and ruptures. The expectation is that urban design may even help to shape the appearance of cities as such. This need not imply a "catastrophic" mode of expression such as has been typical in architecture. What we are attempting to do is to find another basis for urban design other than the fixation with "linking" artefacts by architectural connections or "signs". The Modern Movement looked for an alternative but made the mistake of not delimiting the parameters within which they were working. "Space-time" and "flowing space" are too arbitrary as reference points. The parameters of the past such as the closed block of buildings and the square should not be rejected as potential solutions in many cases and yet are not sufficient criteria for develop-

tinta, actuando simplemente como edificios unidos entre si como bloques de edificación dentro de un sistema de tráfico. Esto lo presenta explícitamente Rainer Baumeister en un ejemplo donde se propone la combinación de una iglesia dentro de un bloque de edificación como guía para combinaciones abiertas programáticamente. Ha sido esa combinación la que ha impulsado a Camillo Sitte a desarrollar una estrategia alternativa, que quería usar la presencia de una iglesia en un bloque de una forma muy específica: dejándola salir del bloque, dándole al espacio urbano una forma con la ayuda de una colocación muy cuidadosa de un edificio público como una iglesia. Sin embargo, el desafío de diseño que significa integrar la iglesia en un bloque urbano más amplio de tal manera que el bloque pase a ser más importante que la iglesia, es un tema que vuelve recurrentemente en un esfuerzo por definir una estrategia correcta para el diseño urbano del siglo XX, tal como se puede ver en el ejemplo de Salzburgo en los años treinta y en el del proyecto de Liechtental de los cincuenta.

## 5. El desafío de la Arquitectura Moderna como "caos".

Es especialmente en el paisaje urbano de Berlín donde la cuestión del nuevo bloque urbano y el potencial de sus efectos vi-

suales puede ser estudiado en cuanto a sus nuevas cualidades urbanas. De una parte hay ejemplos que experimentan con la presencia de la monotonía, como los de Paul Mebes. De otra se encuentran ejemplos donde el bloque urbano se compone de una diversidad de elementos combinados (Rabe solo tenía ojos para esta otra presencia). En ambos casos, el efecto específico del bloque urbano se puede apreciar desde el nivel de calle. Esto es cierto incluso cuando la calle fue cambiada radicalmente por los bloques de vivienda alargados a la manera funcionalista. Rabe los observaba desde la calle, juzgando el ritmo con los que creaban una imagen. Pero la manera funcionalista, tal como se concibe en el caso del moderno y escultórico ejemplo del edificio de la Bauhaus en Dessau, tiene otra implicación dentro del paisaje urbano. Y esta es la que puede intensificar la impresión de 'caos', de fragmentos que se alzan unos junto a otros. La intensidad de esta impresión caótica es más fuerte cuando un bloque irregular (por ejemplo, el bloque de oficinas de Havlicek y Honzic en Praga) pierde el último elemento formal que lo ligaba en conjunto a cuatro lados, que es la forma de calle. El conjunto moderno, como el de la Bauhaus de Dessau, es una forma extrema de ese tipo. La Bauhaus de Dessau no es urbana, pero es usada como modelo urbano en fantasías tales como la de Mart Stam para el Rokim,



ment of future concepts of co-existence. On the other hand, both the urban ensemble and the mega-block open up new realms of opportunities. The demand for architectural quality must focus on these opportunities. At the time of the "Collage City", the principles of modern architecture and its "chaotic" visual implications focussed principally on a comparison with qualities in modern painting. The emergence of the new ensemble and the new mega-block implied a shift towards the study of modern sculpture which had been neglected by the theorists of modern architecture up until then. For the way ahead, we have to look at considerations such as those formulated by Adolf Hildebrand at the turn of the century. If we reflect upon the meaning of modern sculpture, we will be able to find adequate modes of relationships between urban blocks. However, what is still lacking in the subject of urban design is the capacity to put labels onto these differences and relationships. In this paper, I have done nothing more than indicate some examples of theory, a few inspiring examples of sculptural interest and their counterparts, which may be reflected in a new theory of urban design. Part of this theory should be a reflection on the relationship between sculptural and non-sculptural qualities, a concept of urban tectonics as opposed to urban virtualities and an opposition viewed as a relationship with elements of transformation in between. The complexity of the "mixture" which exists in every specific city forces us to develop further arguments with respect to how reality and theory allow for interaction and co-existence between urban objects and urban fields. The possibility of a new, specific approach will not arise from the intellectual mixture of arguments but rather from a clearly articulated inventory of different "trends" in specific areas in a given city. However, an inventory is not enough. One has to "weigh" and observe these from within the theoretical notions which we possess with respect to the city. To be more explicit, the artistic scenario in any given city will reflect the potential of this "known" differentiation. The city-architect of the 21st century will not be recognised by his handwriting or by this bureaucratic measure or the other but rather by the intelligence with which s/he creates a sensitivity towards and understanding of the relationships and the specific modes of transformation which give expression to the co-existence of different urban fragments as such.

- 1 The text is not the same as the text of the lecture I gave. Afterwards, I felt the need to include some comment provoked by the impressions that were contributed by Sue Brownill and also to reformulate the problem in such a way which would allow those people who did not attend the lecture to realize just how important, from the point of view of opinion forming, this important seminar actually was. Meanwhile, I have completed the book on the modern cityscape which will appear in German first and then probably in Spanish. The conclusion to this lecture may almost be considered to be a preface to the book.

---

que se convirtió en realidad en el ejemplo de Praga. Que esa visión puede ser contemplada como una forma estetizada del Americanismo que continua el 'mal' ejemplo del comic en el Architectural Review de 1904 que se llamaba "chaos", se puede deducir de un diseño de Honzik y Havlicek para el centro histórico de Praga.

La libre situación en el espacio, como concepto, hizo posible sugerir la radicalidad de un nuevo principio y un 'nuevo' modo de experiencia del paisaje urbano, que es la expresión centrifuga consciente, que ha sido materializada de la manera mas convincente en una esquina del Rockefeller Centre en Nueva York. En esa linea los conjuntos mas irregulares o compuestos mas 'libremente' afloran en ejemplos como los del edificio de las Naciones Unidas y la Leverhouse. Esta cuestión es aun mas cierta desde el momento en que la generación de Tange y los Smithsons celebra la visión desde el coche, en vez de la del peatón, como una experiencia urbana decisiva. En sus visiones de la ciudad, la imagen de una versión moderna y organizada del sistema de pabellones, como las de Robert Moses de Nueva York a principios de siglo, se convierten en la de un caos orquestado.

Yo personalmente admiro el esfuerzo de arquitectos como Hans Kollhoff para oponer una nueva interpretación del su-

perbloque a los resultados del caos diseñado. Kollhoff diseño un bloque de vivienda sobre una isla en la antigua zona portuaria de Amsterdam; un gran superbloque, escultural en el que se puede reconocer su admiración por Brancusi. Se trata de una contrapropuesta arquitectónica a la impresión de movimiento y desmaterialización que ofrecen tanto el caos descontrolado, como la herencia del caos diseñado del Team Ten. Las zonas portuarias y las de estaciones ferroviarias son los lugares ideales donde proyectar estos nuevos superbloques, de la misma manera que en otros tiempos la ocasión de la demolición de las murallas de la ciudad ofrecieron un desafío comparable. Pero no creo que se pueda generalizar ese desafío.

## 6. Perspectivas para el siglo XXI.

Esta en la naturaleza de la redescubierta disciplina de diseño urbano el situar el desarrollo conceptual de nuevos rasgos arquitectónicos en una continuidad imaginada, tanto de la historia (como gran escala temporal) como del procedimiento de planificación mismo (como escala temporal real relacionado con la materialización de los objetos urbanos). Sin embargo, la experiencia de los últimos 20 años, es que incluso una continuidad



intencionada y con un cuidado especial por el contexto, no ofrece garantías de proporcionar una experiencia material, visual y espacial que sea coherente (la expresión arquitectónica de 'continuidad'). La principal tendencia en nuestros días es la de pensar la 'coexistencia' como entendimiento, pero no en el contexto de una continuidad idealizada, sino en la práctica de las discontinuidades, rupturas y roturas. La expectativa es que el diseño urbano puede que contribuya incluso perfilar la apariencia de ciudades como tales. Ello no tiene que implicar un modo de expresión 'catastrófico', como el que ha estado de moda en arquitectura. La cuestión es encontrar otra base para el diseño urbano distinta a la fijación con la 'articulación' de artefactos solo por medio de conexiones arquitectónicas o 'signos'. El Movimiento Moderno pretendía tener una alternativa, pero cometió el error de no exponer explícitamente sus parámetros. 'Espacio-tiempo' y 'espacio fluido' son nociones sencillamente demasiosas arbitrarias. Los viejos parámetros como el bloque de edificación cerrado y la plaza, no tienen porque ser obviados como soluciones potenciales en muchos casos, pero tampoco serán suficientes para el desarrollo de concepciones futuras de coexistencia. De otra parte, tanto el conjunto urbano como el superbloque tienen nuevas oportunidades. La demanda de calidad arquitectónica ha de ser enfocada sobre estas dos oportunidades. Así como en el momento de la "Collage City", la aplicación de los principios de la arquitectura moderna y su "caóticas" implicaciones visuales fueron enfocadas generalmente sobre una comparación con las cualidades de la pintura moderna, la aparición del nuevo conjunto y el nuevo superbloque implica un cambio al estudio de la escultura moderna, que ha sido desatendido por los teóricos de la arquitectura moderna hasta muy recientemente. Tenemos que retomar la dirección marcada por consideraciones como las de Adolf Hildebrand a principios de siglo. Reflexionar sobre el significado de la escultura moderna nos ayudará a encontrar modos de relación adecuados entre bloques urbanos. Lo que le falta todavía a la disciplina del diseño urbano es la capacidad de nombrar estas diferencias y relaciones. Lo que he hecho en esta conferencia no es más que apuntar algu-

nos ejemplos teóricos que con los pocos ejemplos inspiradores con interés escultural y sus contrapartidas pueden quedar reflejados en términos de una nueva teoría del diseño urbano. Parte de esta teoría debe de ser una reflexión sobre la relación entre calidades escultóricas y no-escultóricas; una idea de tectónica urbana como opuesta a virtualidades urbanas; una oposición pensada como una relación con aspectos transformativos entremedias. La complejidad de la 'mezcla' que cada ciudad específica posee nos obligará a desarrollar futuros argumentos sobre la manera en que realidad y teoría permiten posibilidades de interacción y coexistencia entre objetos urbanos y campos urbanos. La posibilidad de un enfoque nuevo específico no saldrá del intercambio intelectual de argumentos, sino de un inventario claramente articulado de las diferentes 'tendencias' en áreas específicas de una ciudad determinada. Pero un inventario no es suficiente, hay que observarlo y 'sopesarlo' desde dentro de las nociones teóricas con las que pensamos la ciudad. Siendo específico acerca de esta cuestión, el escenario artístico para una ciudad concreta reflejara el potencial de diferenciación 'conocida'. No se reconocerá al arquitecto urbano del siglo XXI por una caligrafía peculiar o por un índice de tipo burocrático, sino por la inteligencia con la que sus diferentes intervenciones puedan crear la sensación y el entendimiento de relaciones y modos específicos de transformación que expresen la coexistencia de fragmentos urbanos como tales.

Este texto no es el mismo que el de mi conferencia. Después, quise incluir un comentario acerca de las observaciones que aportó Sue Brownill..... y reformular el problema de tal manera que también aquellos que no estuvieron en la conferencia puedan extraer una idea de la formulación de opiniones que este importante seminario produjo. Desde entonces he terminado el manuscrito de mi libro sobre el paisaje urbano moderno, que aparecerá primero en alemán y muy probablemente luego en español. Las conclusiones de mi conferencia pueden ser leídas como una nota introductoria al contenido de ese libro.