

## La ciudad como estructura y como espectáculo

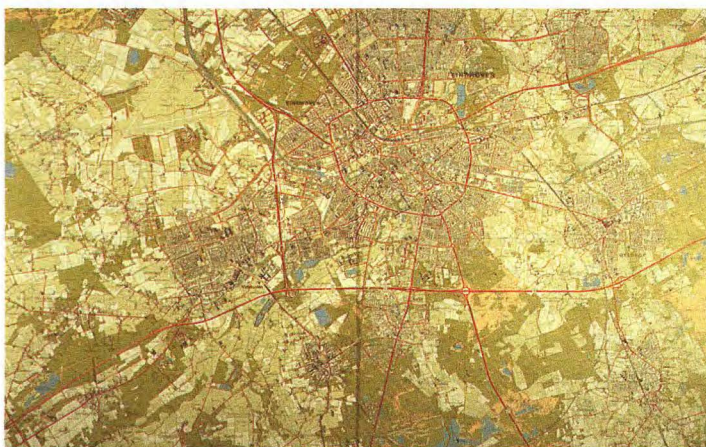
### Una discusión metodológica sobre la proyectación del centro de Eindhoven

Joaquín Casariego Ramírez



Esquema general de la localización geográfica de Eindhoven y su situación respecto al sistema infraestructural desarrollado entre las ciudades limítrofes de Bélgica, Holanda, Alemania.

Un potente sistema viario pone en relación a la ciudad con su entorno más inmediato. Se manifiesta claramente el desequilibrio entre la mayor cobertura infraestructural del lado occidental (aeropuerto y conexión con el Randstad) respecto al resto del área.



Eindhoven es una ciudad de tamaño intermedio (1) situada en el interior del espacio geográfico configurado por tres grandes concentraciones urbanas del área centro-europea: el Randstad (2), el tándem Bruselas-Amberes y el triángulo Bonn-Colonia-Düsseldorf. Sin formar parte consustancial de ninguna de ellas participa del fuerte entramado infraestructural generado en torno al potencial económico y direccional que estas importantes urbes representan.

Pero la ciudad es, también, una de las cuatro mayores del oeste de Holanda y es considerada como de gran potencialidad para promover el desarrollo. Términos como éxito económico, posición internacional competitiva, potencial futuro para el comercio, enclave geográfico, etc... están en la base del desarrollo e internacionalización de Holanda y unas pocas ciudades han sido designadas para obtener una posición dominante. Estas ciudades han sido catalogadas como nodos nacionales e internacionales.

Eindhoven, además de las ciudades del Randstad, tiene este status que conlleva un tratamiento preferencial por parte del Gobierno central en materia política, económica y financiera que compromete a sus líderes locales a llevar a cabo sus propios proyectos de desarrollo para implementar y reforzar su posición en materia de a) sanidad, cultura, educación, investigación e innovación de carácter suprarregional; b) telecomunicaciones con la conexión de una red digital de conexiones de fibra óptica; y c) óptima accesibilidad sobre todo en el transporte público.

(1) La ciudad de Eindhoven cuenta con 200.000 hab. si se considera solamente el área urbana y 350.000 hab. si se incluyen los municipios de su entorno inmediato.

(2) El Randstad es la región que lidera la economía holandesa, donde se sitúan las ciudades de Amsterdam, Rotterdam, La Haya y Utrecht. Sobre sus características y proyectos de futuro se publicó un artículo en el número 13 de URBANISMO-COAM titulado "Planeamiento en una región mainport".

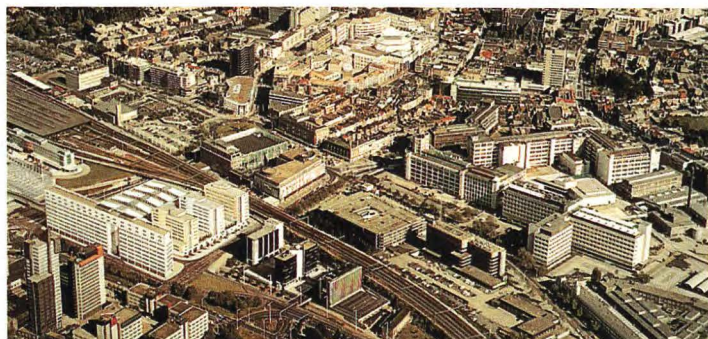


Una imagen nocturna del centro histórico y comercial de la ciudad.

La industria Philips ha sido el principal motor para el desarrollo de Eindhoven. Sus instalaciones, que vienen incrementándose desde principios de siglo, tienen su sede principal en el centro de la ciudad.



En la imagen panorámica se puede observar, en primer plano y a la derecha, las instalaciones de Philips; en la parte central, el pequeño centro histórico con algunas operaciones de reforma interior; y en el ángulo inferior izquierdo, el entorno de la red ferroviaria, la Estación y los nuevos edificios de oficinas.



El eje comercial principal, que conecta con el área de la Estación, ha sido recientemente peatonalizado.



Edificio principal de Estación de Eindhoven.



Esta posición de relativo privilegio de la ciudad es, sin embargo, algo muy reciente.

Todo su potencial se debe básicamente a la implantación a principios de siglo de la industria Philips y posteriormente a la fábrica de automóviles DAF, hechos que han afectado de modo muy significativo a la estructura urbana de Eindhoven, haciéndose fácilmente legible en el plano la potencia de ambas instalaciones industriales y la gran proporción de suelo ocupado por ellas respecto a la superficie urbana de la ciudad.

Un pequeño centro tradicional advierte de la escasa significación de Eindhoven antes del proceso de industrialización holandés y su configuración en torno a la plaza y a la encrucijada de caminos que lo conectaba con las cinco antiguas aldeas (3) que la ciudad ha ido absorbiendo y que definen hoy los diferentes sectores en que la misma se subdivide.

El otro rasgo característico de la estructura urbana de Eindhoven es la línea ferroviaria que la atraviesa de este a oeste, dividiéndola en dos partes escasamente comunicadas, y el entorno del Dommel, un pequeño riachuelo que lo hace de norte a sur y que genera en su rededor una franja irregular protegida de la edificación, que enfatiza aún más ese esquema radioconcéntrico. Es en el ensanchamiento norte de esa franja verde y en las inmediaciones de la estación ferroviaria, centralmente situada, donde durante los años sesenta se ubicó la Universidad Tecnológica de Eindhoven, el tercer gran motor de desarrollo de la ciudad.

El modelo generado recibe el primer impulso en 1918 con el Plan General de Extensión de Cuypers y Kookken. El proyecto, realizado sobre todo para la implantación de Philips y su integración con las transformaciones urbanas en curso, es básicamente de carácter viario, tratando de reforzar la estructura anular de una ciudad que crece radialmente.

Más ambicioso fue, sin embargo, el proyecto de Van der Broek y Bakema de 1969, aunque éste se produce en una fase de claro "laissez faire" y de fuertes intervenciones y transformaciones en consonancia con el crecimiento económico y urbano del momento. Durante la fase de vigencia del Plan, la ciudad pasa de 20.000 a 225.000 habitantes pero con un significativo desgaste de su centro tradicional, bruscas transformaciones de su trama urbana y fuertes elevaciones de volu-

(3) El ámbito está configurado por Eindhoven en el centro y los cinco satélites de su entorno: Tongeire, Woensel, Gestel, Strijp y Stratum.

integral part of any of these, it nevertheless shares in the thick infrastructure fabric woven around the economic and directional potential embodied by these important conurbations.

But the city is also one of the four largest of western Holland and is regarded as having great potential as far as development promotion is concerned. Terms such as economic suc-





Plano de usos correspondiente a la zona central de la ciudad: en marrón claro, el centro histórico; en marrón oscuro, las áreas residenciales; en violeta, la industria; en naranja, los grandes equipamientos; en amarillo, el sistema viario; y en rosado, la red ferroviaria.

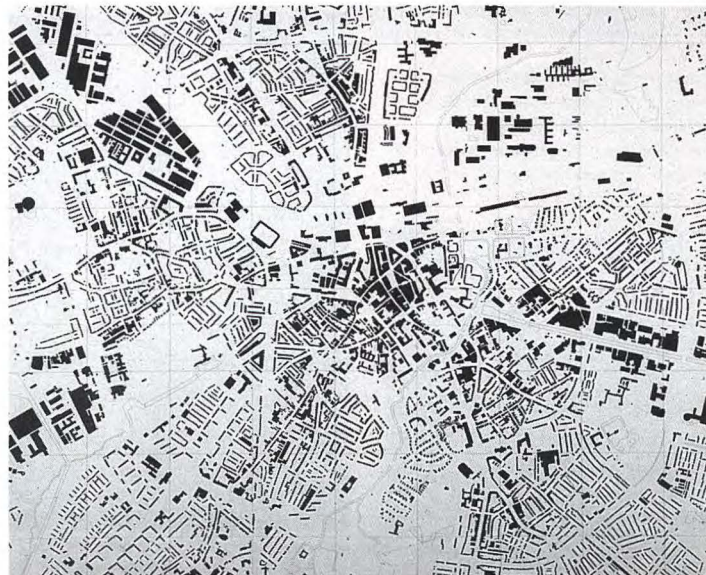
men y ocupación de espacios libres muy por encima de lo estipulado por el Plan.

Los proyectos para el futuro de Eindhoven pasan, no obstante, por continuar elevando la oferta tecnológica e industrial de la ciudad, explotando su posición estratégica respecto a su entorno geográfico inmediato.

Un reciente informe encargado por el Gobierno central titulado "Eindhoven ciudad abierta. Hacia el 2.015" resumía este programa en una serie de puntos que podríamos sintetizar en:

- Eindhoven es el centro regional de la parte sudeste de la provincia de Brabante (700.000 hab.) y cuenta con 350.000 hab. incluyendo los municipios de borde. La estructura económica (en este momento dominada por Philips y DAF) ha sido reforzada y diversificada y está fuertemente interrelacionada con la Universidad Tecnológica y otras instituciones de enseñanza. En el campo de la tecnología, Eindhoven tiene el status de "centre of excellence";
- las instalaciones para el deporte y el recreo tienen un crecimiento considerable y posee una vida cultural intensa y activa, y

(4) La AEEA es una asociación de ámbito europeo constituido por aquellas instituciones dedicadas a la enseñanza de la arquitectura (Escuelas, Facultades, Departamentos universitarios...). A ella pertenecen todas las ETSAS españolas y la mayoría de las escuelas superiores de arquitectura del continente. La Asociación se reúne dos veces al año y celebra un seminario sobre algún tema de



El plano refleja las formas y proporción de suelo ocupado por la edificación. Las zonas más oscuras corresponden al centro histórico y a la industria. Los grandes vacíos, al viario y a las zonas libres. Debe hacerse notar la utilización casi en exclusiva de edificación "abierta" en las áreas residenciales incluidas en el centro de la ciudad.

- Eindhoven, que es una parada en la red ferroviaria Euro-city/Inercity conectada con veinte grandes ciudades de Holanda y países del entorno, posee una red ferroviaria de alta velocidad interrregional con líneas directas a Amberes-Bruselas y a Nijmegen-Arnhem.

Se contará con una red ferroviaria urbana y regional con servicios cada treinta minutos, con estaciones a la periferia de la ciudad y la región; las estaciones estarán conectadas con la red urbana de transporte público y la estación central, una parte integral del multifuncional y atractivo centro será ampliada de seis a ocho plataformas.

## El concurso

En septiembre de 1991, la Universidad Tecnológica de Eindhoven promovió un concurso internacional de proyectos entre instituciones dedicadas a la enseñanza de la arquitectura, patrocinado por la AEEA (Asociación Europea para la Enseñanza de la Arquitectura) (4), a partir de cuyo resultado, en

actualidad relacionado con la disciplina. En el caso de Eindhoven, con la previa organización de un concurso de proyectos entre las escuelas miembros.

Actualmente la Secretaría General se encuentra en la Unidad de Arquitectura de la Universidad de Lovaina la Nueva (Bélgica) sede del Presidente, el profesor Francois Mabardi.

## The Competition

In September 1991, the Eindhoven Technological University promoted an international projects competition among institutions devoted to the tea

ching of architecture, and which was sponsored by the European Association for the Teaching of Architecture. This competition, envisaged for April 1992, would result in a seminar to be



abril de 1992, se proyectó celebrar un seminario a desarrollar en dicha Universidad con el título genérico de "Quest for urban design" al que, finalmente, acuden 47 proyectos representando a 13 instituciones afiliadas a la Asociación.

El concurso se plantea siempre como un ejercicio de proyectación urbana pero muy condicionado por sus premisas teóricas, programáticas y procedimentales que acaban alejándolo (de ahí su valor académico) de los concursos de proyectos al uso.

No se trata, por tanto, de resolver un sector singular de la ciudad en función de una serie de claves económicas, morfológicas y funcionales dadas (o por descubrir, en este caso igual daría), sino que, por el contrario, es a partir de la definición concreta de una serie de posicionamientos teóricos (5) ya integrados y asumidos por la disciplina urbanística, como deben seleccionarse las claves proyectuales para ir modelando cada propuesta.

El área de proyecto, aunque es decidida de antemano desde las bases del concurso ha de pasar siempre por esa reflexión previa sobre los postulados teóricos seleccionados, además de sobre los modelos operativos sugeridos desde las mismas bases y a partir de una discusión más genérica sobre la gran escala en la dirección indicada en el apartado precedente.

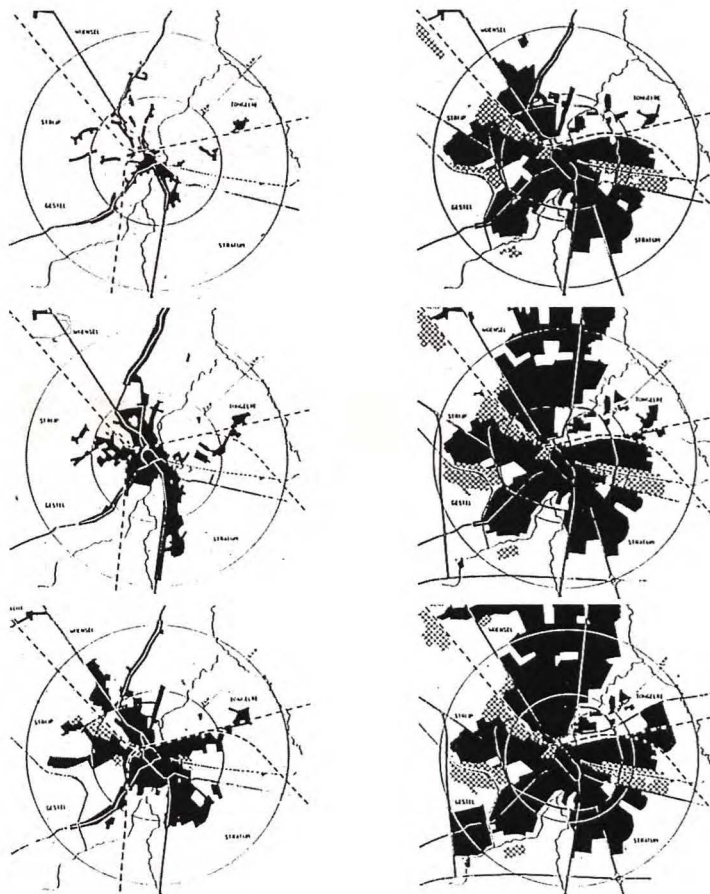
El trabajo habría de desarrollarse sobre una zona de 40 Has. prácticamente libre de edificación y situada en el entorno de la estación ferroviaria, donde tendrá que proyectarse el nuevo centro, que es el objeto último del concurso.

Aquellos modelos operativos surgirán de tres posibles tipos de centro (escenarios), en consonancia con el programa de desarrollo delineado en el estudio "Eindhoven ciudad abierta. Hacia el 2.015".

- Un primer modelo, sería definido en torno al carácter industrial y universitario de la ciudad y la configuración de un área que combine ambas actividades mediante la inclusión de funciones de exhibición, audición y reunión, además de las que se deriven de su propio carácter central (science city).

- Otro modelo pretendería complementar, incluso reproducir, las funciones del antiguo centro (ciudad medieval) de mo-

(5) Se planteaban tres líneas de trabajo para el desarrollo de las propuestas. Una apoyada en los trabajos de la escuela veneciana (Rossi, Aymonino, Semerari...); otra segunda sobre las tesis de Ungers y, finalmente, una línea más abierta de discusión sobre la utilización de la informática para el diseño arquitectónico.



Evolución en planta de la ciudad durante la presente centuria, poniéndose de manifiesto el paralelo desarrollo de las áreas industriales con el resto de la ciudad (indicado en trama).

Fotoplano del área de proyecto (línea punteada) y del entorno inmediato (línea continua).



held at the said university under the general heading of "Quest for Urban Design", and which finally hosted 47 projects representing 13 institutions affiliated to the Association.

The competition was approached in all senses as an exercise in urban planning, though it was conditioned to a large extent by its premises regarding theory, programme and pro-

cedure which set it apart (hence its academic value) from the usual type of project competition.

It is not, therefore, a question of solving a single sector of the city in

terms of a series of particular economic, morphological and functional keys (or yet to be discovered which, in this case, is all the same anyway), but rather that the project keys for



do que pudieran reducirse los conflictos derivados de la trama y las tipologías históricas dominantes en la zona: funciones comerciales, financieras, de servicios, etc. (twin city).

- Se trataría de crear un gran centro que pudiera responder a las ambiciones metropolitanas de Eindhoven, con la inclusión de funciones propias de una gran ciudad: museos, salas de concierto, parques, instalaciones deportivas y una oferta de actividades selectas. El modelo debería completarse, en este caso, con un programa de viviendas dirigida a la clase alta (spleen city).

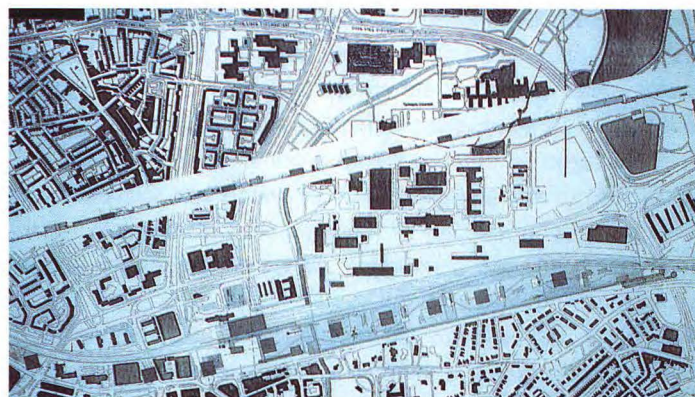
Los problemas existentes, eran definidos claramente desde la propia organización y tenían que ver, básicamente, con la excesiva agresividad y desarticulación funcional y ambiental de las infraestructuras viarias en el centro de la ciudad, como también de la propia estructura ferroviaria; en su trazado urbano y en la solución de la misma estación.

La ciudad de Eindhoven, a pesar de su tradición industrial, posee zonas de un gran interés urbano y el resultado global es el de una ciudad menor, de densidad mediana y sin conflictos funcionales insolubles, aunque con la presencia de algunas áreas indefinidas que dan al conjunto un cierto carácter de organismo incompleto. Es, sin duda, el área de proyecto (el entorno de la Estación) el "punto negro" de la ciudad, donde parecen concentrarse todas las contradicciones ambientales y funcionales.

En cualquier caso, la resolución puntual de este sector (objeto final del concurso) tendría que pasar por la previa consideración de la ciudad como un problema global y la detección y mejora de los conflictos propios de esta escala específica.

## Las propuestas

Un análisis atento al contenido de las propuestas presentadas y en concreto de los tres trabajos (6), nos proporcionan una serie de cuestiones-preocupación que están en la base de la discusión de la ciudad actual por encima de la problemá-



"TAKSI". Tercer premio. Universidad de Karlsruhe (Instituto de las Artes).  
Planta general.

tica específica de Eindhoven. Temas que recogerá el seminario como plataformas para una discusión más ajustada y pormenorizada y, por tanto, más eficaz.

Tampoco será ajeno al contenido de la discusión, la activa participación en el seminario de autores de tan marcado criterio sobre la arquitectura contemporánea como Rem Koolhaas, Hans Kollhoff, Ashok Bhalotra o Jos Bosman. Su influencia en la lectura y en las estrategias urbanas contenidas en las propuestas de éste, como de otros tantos concursos de proyectos en el ámbito europeo (7), será más que evidente.

En este contexto, las dos propuestas de la Universidad de Karlsruhe (primer y tercer premio) mostrarán algunas preocupaciones comunes, tales como la discusión de la ciudad desde el fragmento y la renuncia explícita a su consideración como algo unitario, coherente y completo, poniendo en crisis el sentido más tradicional del orden urbano (8).

Se produce así una posición que se aleja de la proyectación urbana como un intento de reperimetrar la ciudad mediante la colocación de las "diferencias" dentro de un cuadro unitario y regulado a través del diseño urbano, aceptando que la ciudad existente es acumulación y sedimentación de estratos cultu-

(6) Primer premio: *Mystery Train*. Institut für Orts, Regional und Landesplanung. Lehrstuhl Wohnungsbau. Siedlungswesen Entwerfen. Universität Karlsruhe. Alemania.

Segundo premio: *UB-ROC*. Joaquín Casariego y Elsa Guerra, arquitectos, con Juan Palop, Juan Luis Armas, Luis Armas, Mercedes Gredilla, Patricia Largo y Araceli Carnicero. Departamento de Arte, Ciudad y Territorio. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Tercer premio: *TAKSI*. Institut für Orts, Regional und Landesplanung. Lehrstuhl Universität Karlsruhe. Alemania.

(7) Un ejemplo bastante clarificador de este hecho podría ser el reciente concurso convocado para el área Garibaldi-República en la ciudad de Milán, cuyo primer premio fue concedido al arquitecto Pierluigi Nicolín. Ver *Casabella*, número 590.

(8) El concepto de fragmento como categoría analítica es utilizada en los presupuestos teóricos del concurso como soporte para el desarrollo metodológico de los proyectos. Para una discusión más pormenorizada se puede consultar el monográfico número 24 de *Lotus* encabezado con el título genérico "Unidad y fragmento".

### The Proposals



rales diversos, organizados por fragmentos, en un sistema de oposición dialéctica (9).

Lo que invita también a pensar en una cierta aceptación de la incertidumbre con que los procesos urbanos se producen y la renuncia al control formal de tales procesos. La ciudad no se proyecta entonces desde los tópicos mas usuales como pueden ser la dualidad centro-periferia o las extensiones homogéneas, sino que las propuestas responden más a la proposición de nuevos ámbitos generados a partir de la introducción de elementos "vitales" de atracción (10).

Ambas propuestas presentan la estructura de fragmentos como una alternativa de revitalización y mejora del entorno urbano, mediante la incorporación de nuevos elementos estratégicamente situados, con un alto grado de cualificación arquitectónica (en cuanto a singularidad y calidad de diseño, pero también en cuanto a generación de actividad) y perfectamente comunicados.

La estructura ferroviaria (estación, patio, vías) no es entendida, por tanto, como algo exógeno (formalmente extraño) a la ciudad sino como parte de la ciudad-espectáculo en que debe convertirse el nuevo centro de Eindhoven. El resto lo proporcionan las nuevas funciones de carácter lúdico y cultural que básicamente han de configurarlo.

(9) El contenido del discurso de O.M. Ungers "El infinito catálogo de la forma urbana" es muy representativo de este posicionamiento teórico sobre la ciudad actual y su tratamiento.

Son, sin embargo, dos los temas centrales de discusión: las comunicaciones y la relación espacio-tiempo que, siendo preocupaciones centrales de ambos proyectos, se afrontan de diverso modo en cada uno de ellos.

En el caso de Taxi (tercer premio) el problema radica sobre todo en el control de las velocidades de acceso, en las entradas y salidas al centro proyectado. Un área tan central y emblemática como la propuesta en este concurso, convierte la resolución de las relaciones entre diversos tipos de movilidad en un problema de arquitectura urbana de primer orden. Así, los intercambiadores y sus conexiones (Tren-alta y baja- + Spoorbaan + bus + coche-alta y baja- + peatonales) terminan protagonizando buena parte de la intervención, configurándose como los elementos nodales de la misma en términos formales y funcionales.

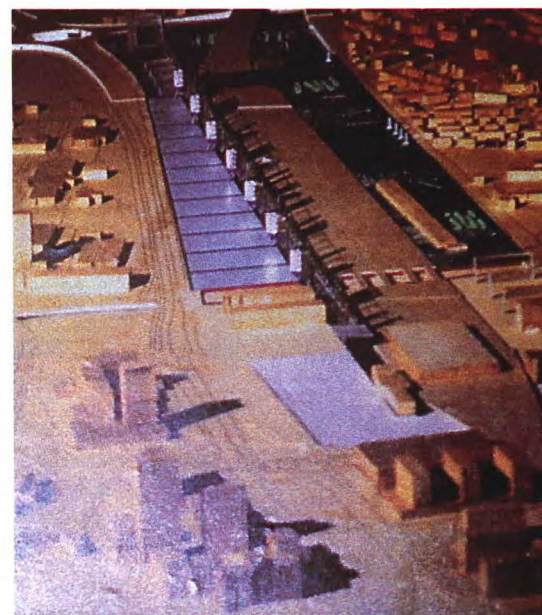
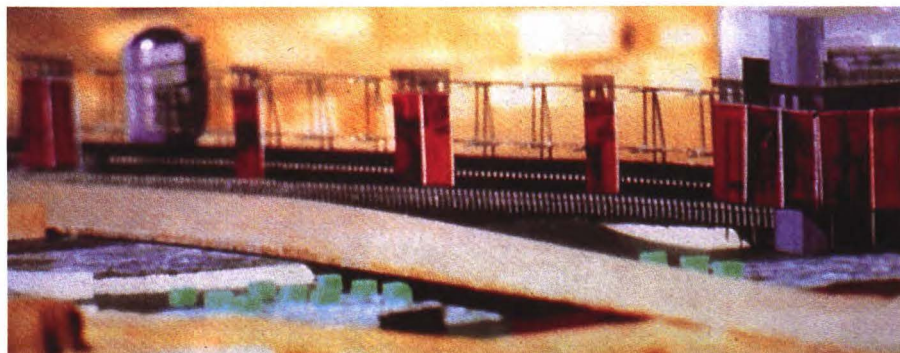
Algo más sugerente es la formulación del problema planteado por Mystery Train (primer premio) para el cual el centro de la ciudad, además de contener las funciones propias de un polo activo (comerciales, financieras, de gestión,...), debe serlo básicamente de atracción y distracción como forma de acceso a la cultura.

Un mecanismo móvil de transmisión de imágenes animadas desarrollado a todo lo largo del área de proyecto, pone

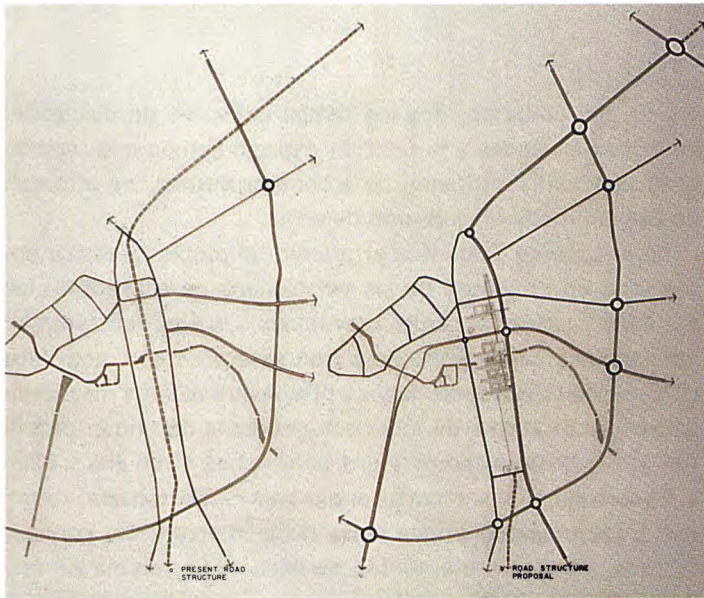
(10) Véase el texto de Alejandro Zaera "Notas para un levantamiento topográfico" en el monográfico número 53 de *El Croquis* dedicado al arquitecto Rem Koolhaas.



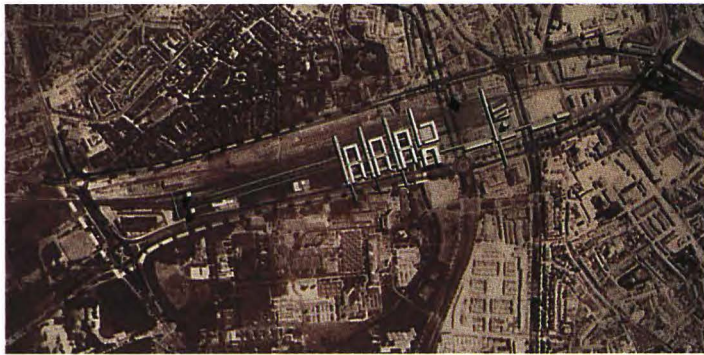
"Mystery Train". Primer premio. Universidad de Karlsruhe (Instituto de las Artes). Planta general. Maqueta del conjunto. Maqueta del edificio principal.



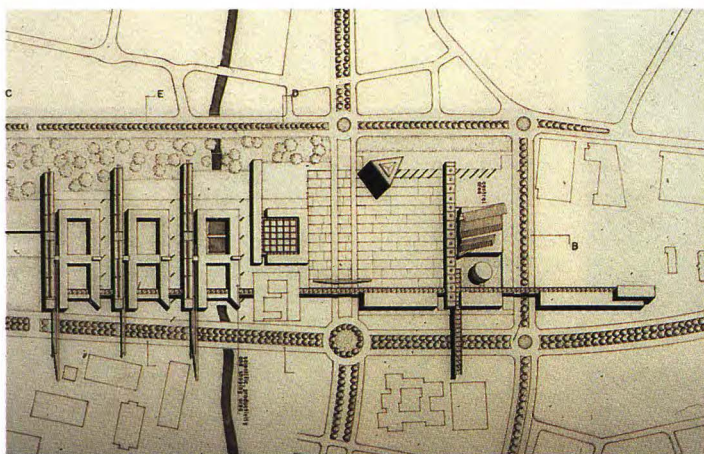




"UB-ROC". Segundo premio. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (Departamento de Arte, Ciudad y Territorio). Estrategia general y ubicación en el área proyecto.



"UB-ROC". Segundo premio. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (Departamento de Arte, Ciudad y Territorio). Visión de conjunto de la operación principal. De izquierda a derecha: área productiva y de aprendizaje; Estación y centro cultural; y área de oficinas y de negocios.



en relación la "Estación de Arte Contemporáneo", pieza de máximas dimensiones y atracción de toda la intervención (muy en la línea de los recientes centros de cultura koolhaasianos de París y Karlsruhe) con su entorno, constituido básicamente por un parque. El centro urbano será sobre todo un área para la comunicación, de ahí que la movilidad se entienda como un recurso técnico para procurar la máxima comunicación a todo lo largo de la franja donde se resuelve el proyecto.

Por último, el proyecto español, UB-ROC (segundo premio), basaría su estrategia proyectual en tres cuestiones básicas: la estructura viaria y ferroviaria y su relación con el futuro centro; el control morfológico y funcional del centro propiamente dicho (*science city*); y la configuración tipológica del espacio libre.

Respecto al primer punto y en consonancia con el planteamiento de TAKSI (y en buena parte con el de *Mystery Train*), la propuesta pretende una aproximación a la escala grande mediante la reconsideración de los elementos vitales de la estructura urbana: es decir, el viario (la movilidad) y las centralidades (la actividad). Y así como *Mystery Train* termina apoyándose en una estructura policéntrica de centralidades vinculadas al ring-road principal, sin una alteración sustancial del sistema viario, al tiempo que TAKSI organiza los accesos mediante mecanismos de enlace entre diversas velocidades y modalidades de transporte, UB-ROC opta por modificaciones puntuales del sistema (tanto viario como ferroviario) con el fin de optimizar su accesibilidad (cambios en el trazado) y su uso (cambios en el diseño).

La centralidad, sin embargo, es entendida como única. El limitado tamaño de la ciudad junto a las posibilidades que ofrece el área de proyecto, inclina la propuesta a la promoción de un solo centro de gran desarrollo que permita la compatibilización de funciones de variado carácter.

El centro, para UB-ROC, debe entenderse como una estructura compleja con capacidad para combinar las relaciones viarias en superficie (rodada y peatonal) y los enlaces infraestructurales (ferroviarios, transporte público y estacionamientos) con las funciones propias del modelo adoptado (11), sin por ello poner en cuestión los valores más tradicionalmente

(11) El modelo de "centro" adoptado por UB-ROC para resolver el proyecto se termina plegando, con pequeños matices diferenciales, al denominado por las bases del concurso como "*science city*". En el mismo se combinan funcio-

and which would be controlled through the urban design, accepting that the existing city constitutes an accumulation and sedimentation of various cultural layers, organized into

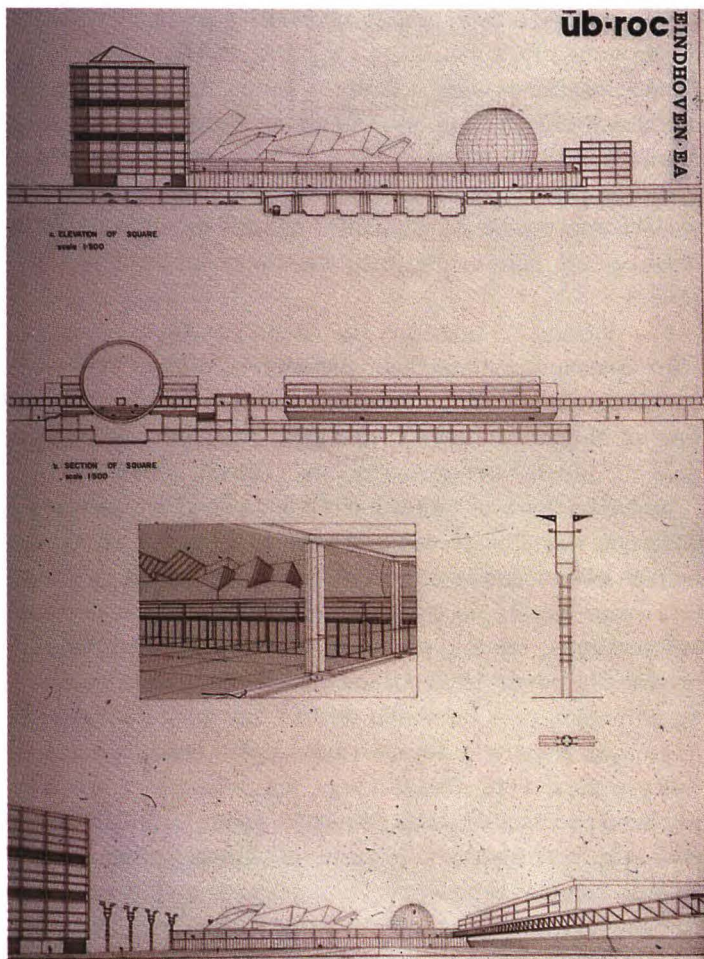
fragments, in a system of dialectic opposition.

This also leads one to consider a certain acceptance of the uncertainty with which urban processes occur,

and of relinquishing formal control over such processes. The city is not then planned on the basis of the most usual clichés such as the centre-periphery duality or homogenous

extensions, but the proposals respond rather to the notion of new environments generated from the introduction of "vital" elements of attraction.





"UB-ROC". Segundo premio. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (Departamento de Arte, Ciudad y Territorio). Alzados, secciones y perspectivas de los edificios de la plaza principal.

urbanos de la ciudad medio centro-europea. Eindhoven, de tamaño intermedio, podía disponer de un centro emblemático de gran actividad y proyección urbana (como sugerían las propias bases del concurso) sin por ello aproximarse a modelos importados, mas metropolitanizados y vinculados a otros modos de vida lejanos al continente. En este sentido, modelos de distribución urbana como el *round-about*, el *boulevard* o la *piazza* serán reconocidos como propios e incorporados al proyecto.

nes productivas (tecnologías blandas) y de aprendizaje (en relación con la Universidad) en combinación con otras, mas propias, de carácter comercial, de gestión o de servicios.

Lastly, the Spanish project UB-ROC (second prize) was to base its strategy on three fundamental points, namely the road and railway structures and their relation with the

future centre, the morphological and functional control of the centre itself (science city), and the typological configuration of free spaces.

El nuevo centro para Eindhoven se propone, de este modo, en base a un espacio libre jerarquizado y arquitectónicamente controlado como pauta morfológica más adecuada para el caso, en contraposición con fórmulas más foráneas tipo *mixed use* (12) de clara tradición norteamericana. La ciudad debe entenderse, por tanto, para ser usada y consumida por el peatón, que desde el centro proyectado, puede acceder a otros puntos de la ciudad mediante aquellos modelos de distribución señalados.

En resumen, la reunión de Eindhoven ha puesto sobre la mesa, mediante la utilización de la fórmula concurso de proyectos-seminario, la capacidad del ejercicio proyectual colectivo y contrastable no sólo para avanzar en el campo de la producción teórica, sino para poner de manifiesto aspectos fundamentales de la ciudad que de otro modo se mantenían probablemente difuminados entre la práctica de la resolución de los problemas concretos y las grandes estrategias globalizadoras.

Ha puesto sobre la mesa también, la progresiva consolidación de un cierto posicionamiento teórico por parte de un grupo de críticos y arquitectos centro-europeos (Alemania, Holanda, Suiza...) de gran proyección internacional (básicamente en los EE.UU.) con una fuerte componente de espectacularidad y puesta en escena de sus trabajos y una penetrante influencia en las escuelas de arquitectura de dentro y fuera del continente. La presencia física en el seminario de sus más destacados representantes significaba una oportunidad de contrastar directamente dichos postulados.

Finalmente, la reunión ha supuesto una nueva discusión sobre las técnicas de intervención urbana que no están en la órbita del planeamiento y que, por tanto, actúan también sobre la pequeña escala. La renuncia expresa a resolver todos los problemas de la ciudad se plantea desde sus postulados de partida y esto obliga a detectar aquellos aspectos sectoriales que son significativos en cada ciudad, en este caso en Eindhoven. Han sido los problemas de la centralidad, no sólo por la selección previa del área de trabajo sino por la propia configuración de la ciudad, los que han terminado protagonizando el debate. La centralidad entendida como problema y como proyecto.

(12) Para una reflexión disciplinar más elaborada sobre la actualidad de la ciudad americana y en concreto de estas tipologías urbanas, puede consultarse el 290 de *Arquitectura-Coam* y el número doble 586-587 de *Casabella*.

**Joaquín Casariego Ramírez**

*Doctor Arquitecto*

*Profesor Titular de Universidad*

*Departamento de Arte, Ciudad y Territorio.*

*Universidad de Las Palmas de Gran Canaria*