

08 el tsunami urbanizador, la ciudad-basura y las arquitecturas de prestigio

tres síntomas de la crisis urbana a comienzos del siglo XXI

RAMÓN LÓPEZ DE LUCIO

Es arquitecto-urbanista y catedrático de Urbanismo en la ETSA de Madrid

Three manifestations of the urban crisis at the beginning of the 21st Century: The 'Urbanizing Tidal Wave', the 'Junk City', and Prestige Architecture.

1. I am writing these lines in the middle of the Architecture week and Construction Exhibition (IFEMA, October 2006), shortly after the presentation of Ramon Fernandez Duran's book, 'El Tsunami urbanizador y mundial' **N1** and the exhibition of BASURAMA in the Casa Encendida, the parallel publication of which **N2** contain devastating works by the philosopher Jose Luis Pardo and by Rem Koolhaas, to which I shall refer later.

There is a direct parallel between Fernandez Duran's condemnation of the rapid and seemingly unstoppable process of urbanization/consumption of land which characterizes Spain (with an exasperating and immediate effect on our daily lives) and also many other countries, and the conceptualization of 'junk places' and of the 'junk city' by Pardo and Koolhaas, -as an extension to the ever-expanding spatial sphere of the 'non-places' **N3** which inhabit the 'generic city'.

The thesis I will defend on this theme is the extension of this correlation to a 'third facet', that of singular or prestige architecture. The crisis in contemporary urban areas can be understood this way through the close complementation between three manifestations that although they appear distant from each other, I believe are actually very closely related:

On one hand there is the accelerated process of urbanization as an expression of the conversion of basic products of building -housing in particular, into usable goods of mass consumption, as alternatives for financial investment and/or ways of laundering black money.

Secondly, the backward step for significant urban 'places', diffused by the tide of junk fabrics and junk enclaves and their corresponding, and uncontrolled, mobility infrastructures.

And finally, thirdly, the increase in spectacular prestige buildings, enveloped in the growing paraphernalia of media attention, which function as effective screens to hide previous realities; -against public opinion, and the opinion of the inhabitants or students of architecture; setting themselves up as reverential objects at whose immaculate altars such uncomfortable proof is atoned for (and forgotten).

2. Fernandez Duran explains to us, with his usual critical clarity, how the world of real estate has been converted into a central element in the international financial system (the boom in loans, pension fund investments, etc); how the sectors of construction and consumer spending are the basic motors of economic growth in Spain as well as in the United States and other countries, or how the investor-speculators -foreign and domestic, and also those demanding second and third homes are those who sustain the unbridled demand for housing, especially after the slump of the 'new economy' in the year 2000, coinciding with low interest rates and longer and longer repayment periods.

But it's not only the housing-tourist sectors that are responsible for this tidal wave: in many places, particularly in Spain, the extensive infrastructure for mobility -indispensable to make the land valuable, and an essential prior requisite for its urbanization, shows a furious rate of expansion. Just think of the 6,000 kilometres of new motorways (to add to the 11,000 km previously existing) and the 9,000 km of high speed rail track (in addition to the previous 1,000 km), also the expansion of ports and airports proposed in the Strategic Plan for Transport Infrastructures (PEIT). Its total investment will reach 250,000 million euros, more than 40 billion pesetas (compare this with the budget, itself enormous, for the reforms of the M30 in Madrid, estimated at 5,000 million Euros).

TRES IMÁGENES DE LA CIUDAD-BASURA ACTUAL: NUEVO BARRIO EN SESEÑA, TOLEDO, PROMOVIDO POR PACO "EL POCERO" AL LADO DE LA NUEVA RADIAL A TOLEDO, VERTEDERO DE CHATARRA Y OBRAS DE SOTERRAMIENTO DE LA M-30 EN MADRID (BASURAMA, OP.CIT., 2006, CUBIERTA) FOTOGRAFÍAS DE RUBÉN LORENZO Y PABLO REY (BASURAMA)

1 Escribo estas líneas en plena Semana de la Arquitectura y de la Feria de la Construcción (IFEMA, octubre 06), poco después de la presentación del libro de Ramón Fernández Durán, *El tsunami urbanizador español y mundial* **N1** y de la exposición de *BASURAMA* en la Casa Encendida, cuya publicación paralela **N2** contiene demoledores trabajos del filósofo José Luis Pardo y de Rem Koolhaas, a los que me referiré más adelante.

Resulta inmediato el paralelismo entre la denuncia de Fernández Durán al rapidísimo y al parecer imparable proceso de urbanización/consumo de territorio que caracteriza a España (caso exasperado e inmediato a nuestra experiencia cotidiana), pero también a muchos otros países, y la conceptualización de los "lugares basura" y de la "ciudad basura" por parte de Pardo y de Koolhaas, como extensión a los ámbitos espaciales cada vez más extensos de los "no lugares" **N3** que pueblan la "ciudad genérica".

La tesis que defenderé en estas líneas es la extensión de tal correlación a un "tercer vértice", el de las arquitecturas singulares o de prestigio. La crisis de los territorios urbanos contemporáneos se puede entender así desde la estrecha complementariedad entre tres manifestaciones, al parecer distantes, pero en mi opinión estrechamente relacionadas:

por un lado, el **acelerado proceso de urbanización** como expresión de la conversión de los productos inmobiliarios básicos de bienes de uso (la vivienda en particular - en objetos de consumo masivo, en alternativas de inversión financiera y/o en sumideros de dinero negro.

En segundo lugar, el **retroceso de los "lugares" urbanos significativos**, difuminados por la marea de los tejidos y de los enclaves basura y de sus correspondientes e hipertrofiadas infraestructuras de movilidad.

Y por fin, en tercer término, el **auge de los edificios singulares de prestigio**, envueltos en una creciente parafernalia mediática, y funcionando como auténticas "pantallas" para ocultar las anteriores realidades -frente a la opinión pública, los ciudadanos o los estudiantes de arquitectura-, erigiéndose en objetos reverenciales ante cuyos immaculados altares se expían (y se olvidan) tan incómodas evidencias.

2 Fernández Durán nos explica, con su acostumbrada claridad crítica, cómo el ámbito inmobiliario se ha convertido en elemento central del sistema financiero internacional (escala de préstamos, inversiones de los fondos de pensiones, etc.); cómo los sectores de la construcción y el consumo son los motores básicos del crecimiento económico tanto en España como en EEUU y en otros países; o cómo los "inversores-especuladores", foráneos e internos, así como los demandantes de segundas o terceras residencias, son los que mantienen la desaforada demanda de vivienda, en particular después del pinchazo en el año 2.000 de la "nueva economía", coincidiendo con tipos de interés muy bajos y con plazos de amortización cada vez más dilatados.

Pero no sólo el sector residencial-turístico es el responsable del *tsunami*: en muchos lugares, y en particular en España, las grandes infraestructuras de movilidad, indispensables para poner en valor el territorio y paso previo imprescindible para su urbanización, manifiestan un ritmo trepidante. Piénsese en los 6.000 nuevos kilómetros de autopistas (que sumar a los 11.000 ya existentes) y los 9.000 de alta velocidad ferroviaria (a añadir a los 1.000 actuales), además de las ampliaciones de puertos y aeropuertos, que contempla el reciente Plan Estratégico de



Infraestructuras de Transporte (PEIT). Su inversión total alcanza los 250.000 millones de euros, más de 40 billones de pesetas (compárese con el presupuesto, de por sí gigantesco, de reforma de la M-30 madrileña, estimado en 5.000 millones de euros).

El territorio, casi cualquier territorio –las costas, las áreas de montaña, las regiones urbanas con radios que pueden alcanzar los 80/100 kilómetros para la vivienda permanente y los 200/250 para la secundaria–, se convierte en objeto de consumo que ahora se gestiona y produce de acuerdo con las más sofisticadas técnicas de marketing, apoyándose en potentes andamiajes técnicos, financieros y jurídicos. No en vano siete de las once mayores constructoras del mundo son, en este momento, nominalmente, españolas. Como lo es el principal operador mundial de autopistas de peaje (Albertis).

Si a lo anterior añadimos la dimisión de la ordenación territorial y la práctica total autonomía de los municipios que, amparados en las medidas liberalizadoras de los gobiernos del PP (Ley del Suelo de 1998, etc.), se afanan en rentabilizar de la manera más rápida posible sus antiguos terrenos rústicos mediante Planes que reclasifican suelo para miles o decenas de miles de nuevas viviendas, tenemos dibujada la base en que se asienta el huracán urbanizador. Que en nuestro país supone que tan sólo en una década (1990-2000) se haya urbanizado hasta un 25% de nuevo suelo respecto al total procedente de la historia urbana completa de nuestros pueblos y ciudades (en la UE-15 la tasa, ya de por sí elevada, fue sólo del 6% en la década) **N4**.

3 Este rapidísimo proceso de urbanización y construcción tiene un carácter disperso y fragmentario, ya que ahora es la red mallada de autopistas estatales y regionales la que proporciona accesibilidad –a la vez que aísla– a las nuevas grandes piezas de crecimiento. Ya no se construye o proyecta "ciudad" (compleja, compacta, continua), más bien fragmentos desdensificados y homogéneos: barrios-dormitorio, urbanizaciones residenciales, parques de actividad, centros comerciales, etc. Fragmentos que pueden alcanzar varios centenares de hectáreas y decenas de miles de viviendas, que surgen de la nada en lapsos de tiempo relativamente breves, 5, 10 ó 12 años. Sin historia, sin referentes, sin símbolos, sin nodos de urbanidad reconocibles.

Tan sólo el centro comercial como sumidero de actividad, como auténtico agujero negro gravitacional que absorbe la escasa vitalidad urbana de los nuevos tejidos.

Vaciando de sentido las precarias estructuras de sociabilidad que pudieran articularse en los espacios públicos y subsumiéndolas en un espacio acotado, accesible sólo en automóvil, regido por normas y reglamentos estrictamente privados. Es la paradoja del espacio público de-sierto (cuando no degradado o amenazante) y de un espacio privado, estilizado con la ayuda de los más espectaculares recursos del diseño, convertido en el único espacio de uso colectivo significativo.

A estos espacios, junto con los aeropuertos, los grandes intercambiadores de transporte, etc., los denominó Marc Augé, en 1993, los "no lugares de la sobremodernidad". Por contraste con los "lugares" urbanos con historia, soporte de vínculos sociales y de experiencias compartidas, paisajes contruidos con parsimonia, en permanente y lenta evolución, en consonancia con las vidas y los avatares de los que los usan y habitan.

Pero ahora, como señala J.L. Pardo, "los no-lugares, concebidos en principio como meros vacíos entre lugares determinados, van extendiendo su dominio y avanzando en su ocupación del

Land, almost any land, the coasts, mountain areas, urban areas that can extend out 80 to 100 kilometres for permanent housing and as much as 200 to 250 kilometres for secondary development, is converted into a consumer article which now is managed and produced in accordance with the most sophisticated techniques of marketing, supporting itself in powerful technical, financial, and legal structures. Not without reason seven of the eleven largest construction companies in the world at the moment are, nominally, Spanish. As indeed is the largest operator of toll roads in the world (Albertis).

If to all this we add the demise of land planning and the almost complete autonomy of municipal areas which, supported by the liberalizing measures of the PP governments (Ley del Suelo, 1988, etc), have striven to cash in on their old agricultural lands in the quickest possible way by way of Plans which reclassify land for thousands or tens of thousands of new homes, we can sketch out the foundations on which this urbanizing hurricane is based. This has meant that in just one decade (1990-2000) the total of 'new' land that has been urbanized is equal to 25% of all the land that had previously been urbanized during the whole history of our cities and towns (in the EU the total, which in itself was particularly high, was only 6% for that decade) **N4**.

3. This staggeringly rapid process of urbanization and construction has a dispersed and fragmented character, given that it is the network of state and regional motorways which provided accessibility to, -and at the same time isolates, these large new areas of development. Nowhere are cities now projected (complex, compact and continuous) but rather homogenous, low population density fragments: dormitory developments, residential developments, recreation parks, shopping malls, etc. Fragments that can cover several hundred hectares with tens of thousands of homes, which grow from nothing in the space of a relatively short time, 5, 10 or 12 years. They are without history, without references or symbols, or recognisable urban connections.

The Commercial Centres are the only scene of activity, like a real gravitational black hole which absorbs the scarce urban vitality of these new areas. Draining of any meaning those precarious structures of sociability which might develop in public spaces and reabsorbing them into a restricted space, accessible only by car, and controlled by norms and regulations that are strictly private. It is the paradox of the deserted public space (often run-down and threatening) and of a private space which is stylized with the help of the most spectacular resources of design, and converted into the only important space for collective use.

It is these spaces, along with airports, large transport nodes, and so on that Marc Augé (1993) refers to as the 'non-places of supermodernity'. To be contrasted with the urban 'places' with history, that sustain social connections and shared experiences, landscapes constructed in an unhurried manner -in permanent, slow evolution, in harmony with the lives and the vicissitudes of those who use and inhabit them.

But now, as J. L. Pardo indicates, "the non-places, at first conceived as mere spaces between specific places are extending their control and extending their area of occupation (...), to the point where they compete in size and importance with those 'places' that are correctly defined as such, and at times overwhelm them completely (...)" **N5**

From this arises the recent fear, expressed by Augé (2003) that the new neighbourhoods of so many cities will end up appearing like those generic cities (Koolhaas) which resemble their airports, which are 'non-places' in the strictest sense, junk places **N6**. For this reason Pardo proposes thinking of non-places as a euphemism for junk places, the generic city as a metaphor for junk city, a city which will leave no ruins, which will have only an ephemeral existence before mutating into a different expression of junk urban development after a few decades.



Even more radical, as well as more unclear, is Koolhaas in his contribution to the book of *Basurama* previously mentioned: The junk space is the sum of all our current achievements, we have built more than all previous generations put together but in some way we will be measured by the same scale (...) Traffic is junk space (...); the whole road network is junk space (...). The trademark Junk® is the new architecture **N7**.

What is repellent about the new residential outskirts is their character of an 'instantaneous' and highly specialised product; their absence of layers, of memory, of intermingling; the monotony of their never-ending empty streets, empty green areas, squares that are either non-existent or oversized and empty; the sad unsupportive correction of their repeated architecture; the sickly-sweet vulgar grandiloquence of their voracious Commercial Centres; the dehumanized mechanics of their access routes, -packed with vehicles from dawn to dusk; their profusion of satellite dishes trying to catch the deep meaning of trivial coded messages; the obsession with which video cameras and company notices warn of the presence of various different types of danger.

Yet however these privileged outskirts: -in contrast with the undoubtedly more extensive and populated ones in the countries we called Third World, which lack drinking water, sewage systems, weather-proofing, etc; are the only alternative which is offered to young people faced with the impossible increase in prices in the 'places' in the city that many of them would prefer to inhabit. In the same way that the commercial centres open until ten o'clock at night and on Sundays are the only alternative available for shopping in their position as self-employed, subcontracted, or casual workers, in their situation of 'non-work' or junk work as J. L. Pardo would put it.

4. These junk neighbourhoods, this junk city, is what is rejected by Architecture Schools, by magazines on architecture **N8**, exhibitions of architecture (that of *Basurama* in the Casa Encendida would be the exception that proves the rule). Given that most, almost all, of what gets built is junk architecture and junk urban planning, we are told that we should close the doors and windows on such a crude reality and dedicate ourselves only to constructing and summing up some 'exquisite objects', a few vanguardist and self-engrossed buildings. The more they are decontextualised the better, the less they recognise the 'horror' that is around them the better.

In my opinion, this elitist vision, lacking in commitment to architecture and urban design is not exactly, -as it would like to believe or makes believe, the negation of the constructed junk reality. Rather it is the perfect complement, it is even a necessary one: the prestigious junk buildings which give a false aesthetic dissidence to the junk neighbourhoods and cities into which they are inserted; without solving any of their problems, and frequently aggravating them; mere exponents of the necessary hierarchy on which the professional tribes and their contribution to the indispensable urban marketing of cities on the global markets are based.

This elitist vision, which likes to see itself as radical and innovative, dominates architectonic culture, apportioning lucrative profits to beneficiaries but also not just a few problems to society and quite numerous ones to future professionals:

It makes it possible to avoid the always exhausting, even outdated, attitudes which pay attention to critical analysis of the reality and the proposal of alternative solutions, even if they are partial or only vaguely possible.

It makes it possible to maintain a clear conscience while participating in the construction of some singular building which ignores its surroundings, and with no other intention but to become a publishable icon and the object of abstract admiration. To give just one example, think of the autistic and more than dubious insertion of the building by MVRDV/ Blanca Leo in Sanchinarro, the prototype of a junk neighbourhood presided over by a

*territorio (...), hasta el punto de competir en magnitud e importancia con los lugares propiamente dichos -y a veces de triunfar indiscutiblemente sobre estos últimos- (...)" **N5**.*

De ahí el temor reciente, en 2003, expresado por Augè de que los nuevos barrios de tantas ciudades se acaben asemejando a esas ciudades genéricas (Koolhaas) que "se parecen a sus aeropuertos", que son no-lugares en sentido estricto, lugares basura **N6**. Por eso Pardo propone concebir el no-lugar como un eufemismo del lugar-basura, la ciudad genérica como una metáfora de la ciudad-basura, una ciudad que no dejará ruinas, que tendrá tan sólo una existencia efímera para mutar al cabo de algunos decenios en otra expresión de basura urbanística.

Más radical, también más confuso, es Koolhaas en su contribución al libro *Basurama* antes citado: "El espacio basura es la suma de todos nuestros logros actuales, hemos construido más que todas las generaciones anteriores juntas pero, de alguna forma, se nos medirá por el mismo baremo (...). El tráfico es espacio basura (...); la red de carreteras al completo es espacio basura (...). El sello Basura® es la nueva arquitectura" **N7**.

Lo que se rechaza de las nuevas periferias residenciales es su carácter de producto "instantáneo" y altamente especializado; su ausencia de capas, de memoria, de mestizaje; la monotonía de sus inacabables calles vacías, zonas verdes vacías, plazas inexistentes o sobredimensionadas y vacías; la triste corrección insolidaria de sus repetidas arquitecturas; la empalagosa y vulgar grandilocuencia de sus voraces centros comerciales; la deshumanizada mecánica de sus carreteras de acceso, atestadas de automóviles cuando amanece y al atardecer; su profusión de parabólicas intentando captar el significado profundo de triviales mensajes cifrados; la obsesión con que videocámaras y carteles de empresas de seguridad avisan de la presencia de peligros difusos.

Y sin embargo esas periferias privilegiadas -en contraste con las ciertamente más dilatadas y pobladas de los países que antes llamábamos Tercer Mundo, que no cuentan con agua potable, alcantarillado, acondicionamientos térmicos, etc.- son la única alternativa que se ofrece a los jóvenes, ante la insoportable escalada de los precios en los "lugares" de la ciudad que muchos de ellos preferirían. Así como los centros comerciales, abiertos hasta las 10 de la noche o en domingo, son su única alternativa para aprovisionarse en su situación de trabajadores autónomos, subcontractados o eventuales, en su situación de *no-empleo* o de *empleo-basura* como diría J.L. Pardo.

4 Estos barrios basura, esta ciudad basura, son los que rechazan las Escuelas de Arquitectura, las revistas de arquitectura **N8**, las exposiciones de arquitectura (la de *Basurama* en la Casa Encendida sería la excepción que confirma la regla). Puesto que la mayor parte, casi la totalidad, de lo que se construye es arquitectura basura y urbanismo basura -se nos cerraremos puertas y ventanas a una realidad tan grosera y dediquémonos tan sólo a construir y a glosar algunos "objetos exquisitos", unos pocos edificios vanguardistas y ensimismados. Cuanto más descontextualizados, mejor, cuanto más desconocedores del "horror" que les rodea, mejor.

En mi opinión, esta visión elitista, descomprometida de la arquitectura y del diseño urbano, no es, precisamente -como se quiere creer o hacer creer- la negación de la realidad construida basura. Es más bien su complemento perfecto, incluso necesario: los prestigiosos edificios-



basura que aportan una pretendida disidencia estética a los barrios y ciudades basura en que se insertan; sin solucionar ninguno de sus problemas, con frecuencia agravándolos; meros exponentes de la necesaria jerarquía en que se basan las tribus profesionales y de su contribución al imprescindible marketing urbano de las ciudades en los mercados globales.

Esta visión elitista, que se quiere radical e innovadora, domina la cultura arquitectónica, proporcionando interesantes réditos a sus beneficiarios pero también no pocos problemas a la sociedad y a bastantes futuros profesionales:

Permite obviar las posturas siempre fatigosas, incluso anticuadas, atentas al análisis crítico de la realidad y a la propuesta de soluciones alternativas, aunque sean parciales o posibilistas.

Permite intervenir con buena conciencia en la construcción de algún edificio singular que ignore su entorno, sin mayores pretensiones que convertirse en icono publicable y en objeto de admiración abstraída. Piénsese, por poner tan sólo un ejemplo, en la autista y más que discutible inserción del edificio de MVRDV/ Blanca Lleó en Sanchinarro, prototipo de barrio basura presidido por un totémico Hipercor. Aparte del dudoso privilegio de habitar a 50 metros de altura sobre una viga-puente que salva un monumental "agujero" (señal certera de adscripción a la "vanguardia"), se debe señalar que la torre se convierte en hito de un lugar vacío: un auténtico lugar-basura, como se puede calificar con justeza la especie de informe descampado que rodea el edificio, cuya más señalada aportación urbanística sería el acceso al aparcamiento subterráneo de los residentes.

Permite apartar la atención de la Universidad y de los universitarios de la crisis de la ciudad actual y de sus posibles soluciones, radicales, si se sigue confiando en alguna utopía, pero también graduales o tentativas. Es necesario formular de nuevo proyectos territoriales responsables, que vayan más allá de la lógica fragmentaria y extensiva de los operadores al uso. También proyectos residenciales comprometidos, que estarán en las antípodas de lo que hace Paco "el Pocero" en Seseña y buena parte de la iniciativa privada; pero también de los erráticos encargos de edificios aislados de prestigio que hace la Empresa Municipal de la Vivienda madrileña o de las decisiones de jurados de "figuras" que premian despropósitos como la, afortunadamente no realizada, Ciudad Levante de Córdoba **N9**.

Dejan sin instrumentos ni criterios —o lo que es peor, con criterios que no ayudan a dar respuestas a los problemas profesionales de la vida real— al 95% de los jóvenes titulados que, al no ser "genios" ni tener posibilidad alguna de incorporarse al carro de los *happy few* del *star-system* arquitectónico, deberán ganarse la vida en los pliegues del Tsunami. Y que podrían incidir a través de múltiples actuaciones puntuales sensatas y responsables en esas mejoras graduales que aporten algo más de calidad a los denostados barrios y tejidos de nuestra problemática actualidad urbana. Habría que recordar aquí las recientes de Félix Claus: "En todas las universidades del mundo millones de estudiantes tratan de convertirse en genios, pero está claro que esto es imposible(...) la tragedia de la arquitectura es que muchos arquitectos que podrían ser buenos, correctos profesionales, se empeñan en ser genios" **N10**.

totémico Hipercor. Apart from the dubious privilege of living 50 meters above the ground on a bridge beam which spans a monumental hole (a certain sign of the assignment of the term 'vanguard'), it should be indicated that the tower has become a landmark of empty space: a real junk place, as we can rightly qualify the shapeless open space which surrounds the building, of which the most important contribution would be as access to the underground parking for residents.

It makes it possible to divorce the attention of universities and their staff and students from the crisis of modern cities and its potential solutions; these are radical, if one still believes in some type of Utopia, but also gradual and tentative. It is necessary to form new and responsible land projects, which go beyond the fragmentary and extensive logic of the present players. It is also necessary to have residential projects that are committed to that aim, that are the complete opposite of what Paco 'El Pocero' is doing in Seseña and of the majority of private initiatives; but are also the opposite of the erratic commissions of isolated prestige buildings which characterize the Madrid Municipal Housing company or the decisions of juries of 'worthies' who award prizes to hair-brained schemes such as the, fortunately unconstructed Ciudad Levante de Córdoba **N9**

It leaves without means or criteria, or worse still with criteria that are inadequate to provide responses to the professional problems of the real world, those 95 % of young architects who are neither geniuses nor have any real possibility of joining the gravy train of the happy few of the architectural star system, and so have to make a living in the folds of the tidal wave. Those who through many sensible appropriate actions could have a bearing on the gradual improvements which would contribute to an improvement in the quality of the reviled neighbourhoods and fabric of our troubled urban scene. "In all the universities around the world millions of students are trying to become geniuses, but this is clearly impossible (...) the tragedy of architecture is that many architects who could be good, correct professionals, are determined to become a genius" **N10**

N1 Fernández Durán, Ramón, 2006, *El tsunami urbanizador español y mundial*, Virus Editorial, Barcelona.

N2 Basurama, 2006, *Distorsiones Urbanas/ Urban Distorsions*, La Casa Encendida, Madrid.

N3 Augé, Marc, 1993, *Los "no lugares", espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Gedisa, Barcelona.

N4 Ministerio de Fomento/ Instituto Geográfico Nacional, 2004, *Proyecto Europeo Corine Land Cover*.

N5 Pardo, José Luis, 2006, *Nunca fue tan hermosa la basura*, en Basurama, op.cit., pp 54-65.

N6 Augé, Marc, 2003, *El tiempo en ruinas*, Gedisa, Barcelona.

N7 Koolhaas, Rem, 2006, *Espacio Basura*, en Basurama, op.cit., pp 112-127.

N8 López de Lucio, Ramón, 2004, *Morfología y características de las nuevas periferias. Nueve paisajes residenciales en la región urbana de Madrid*, URBAN, Revista del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, ETSAM, pp 56-80.

N9 Arquitectura COAM, 2002, *Concurso Internacional de Ideas Ciudad Levante en Córdoba*, n° 328, pp 62-79.

N10 Zabalbesco, Anatxu, 2006, *Entrevista con Félix Claus, Una buena ciudad es mejor que una buena casa*, El País, 26 Agosto.