

**Jakriborg, Suecia: reflexión en torno a un particular caso de diseño urbano en el contexto de los movimientos neotradicionales.**

*Jakriborg, Sweden: a case of urban design in the scenario of neo-traditional movements<sup>1</sup>.*

**Autor**

Constantino Mawromatis P.

**Filiación**

Arqto., Profesor Asistente Depto. de Urbanismo, FAU, Universidad de Chile.

**Resumen**

Como parte de un enfoque crítico al crecimiento incremental disperso y difuso en las periferias urbanas y territorios rurales adyacentes a la ciudad contemporánea, surgen diversas corrientes urbanísticas entre las cuales se encuentran las que buscan instalar modelos alternativos que ofrezcan mejores condiciones de habitabilidad y sostenibilidad desde una aproximación caracterizada en las últimas décadas como diseño urbano neotradicional. A diferencia del urbanismo culturalista, estas corrientes se sustentan en un cuerpo de principios esencialmente pragmático que recoge lo mejor del pasado, reconociendo el presente, para proyectarlo hacia los desafíos que supone el futuro del desarrollo urbano. El caso sueco de Jakriborg tratado en este artículo, es una experiencia singular que permite entender de mejor manera el debate que se genera en torno a la pertinencia de las corrientes neotradicionales en el contexto de los desafíos actuales, ya que constituye un caso que pareciera extremar el imaginario historicista por sobre otras consideraciones, si bien aporta otros fundamentos que enriquecen su propuesta de diseño.

**Palabras clave**

Jakriborg, Suecia, diseño urbano neotradicional, Nuevo Urbanismo, urbanismo culturalista, ciudad dispersa.

**Abstract**

As a part of a critical approach to sprawl in contemporary urban growth, diverse urban planning and design movements emerge, some of which seek to provide better living conditions and sustainability by engaging in neo-traditional planning and design. Unlike the urban culturalists, these currents are based on an essentially pragmatic body of principles that gathers together the best of the past, acknowledges the present, to project them towards the challenges of future urban development. The case of

---

<sup>1</sup> Este escrito es producto de una línea de la investigación realizada en el marco de la tesis doctoral en desarrollo:

MAWROMATIS PAZDERKA, Constantino, *Emergencia y convergencia de las corrientes urbanísticas alternativas al desarrollo disperso. Europa y los EE.UU. 1980/2010*. TESIS DOCTORAL, Director Dr. Julio Pozueta E., ETSAM, UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID (tema aprobado por la ETSAM, U.P.M., el 08 de marzo de 2011).

*Jakriborg*, Sweden, discussed in this article, is a particular experience that allows a better understanding of the debate on the pertinence of neo-traditional movements in the actual context and in its challenges. It constitutes an experience that seems to favor a historicist imagery over further considerations, while nevertheless, bringing up other aspects that enrich their design proposal.

### **Keywords**

Jakriborg, Sweden, neo-traditional urban design, New Urbanism, culturalism, urban sprawl.

### **Sumario**

0. Introducción.
1. El fenómeno del crecimiento disperso, su contexto y los modelos alternativos.  
Problemática  
El urbanismo neotradicional como parte de las propuestas alternativas
2. El caso de Jakriborg.
3. Reflexiones finales: alcances y cuestionamientos de la experiencia de Jakriborg en el contexto del urbanismo neotradicional.
4. Referencias bibliográficas.

### **0.- Introducción.**

La dinámica de las transformaciones del paisaje urbano a nivel global constituye un fenómeno que marca cierta disposición a asumir el constante cambio, el vértigo de la velocidad y un grado creciente de incertidumbre que acompaña la vida del hombre contemporáneo. El crecimiento explosivo de las periferias urbanas es el ámbito que marca quizás de mejor manera este fenómeno. Son transformaciones que alteran las certezas del espacio y el tiempo, pero que paradójicamente tienen un componente de estandarización que tiende a homogeneizar el espacio físico y los comportamientos individuales. Es el universo de la ciudad dispersa y difusa, en constante expansión y en permanente indefinición. Es la ciudad de las urbanizaciones aisladas, segregadas y uniformes, carentes de identidad y dependientes del tráfico rodado.

Este fenómeno se viene acusando hace algunas décadas, primero desde sus orígenes en tiempos de la post depresión de los años treinta en los Estados Unidos, para luego – a través de las transferencias económicas y culturales-, propagarse en los territorios urbanizables de gran parte del mundo desarrollado y emergente. Frente a los impactos negativos que genera el modelo asociado a dicho fenómeno, han surgido diversas voces que advierten de las consecuencias que acarrea el crecimiento urbano incremental, disperso y difuso dependiente del automóvil sobre la calidad de vida de la gente; desde los tempranos pronunciamientos de Lewis Mumford a comienzos de los años sesenta, hasta las más recientes líneas de pensamiento contemporáneo referidas a la urbanística, entre las que destacan esencialmente dos vertientes que

corresponden, según Moor y Rowland<sup>2</sup>, a las corrientes que propugnan un diseño urbano que recrea o adapta el pasado permitiendo generar ambientes ya probados y, por otro lado, el de la anticipación del futuro, optando esta segunda por la innovación en función de mejorar las condiciones de habitabilidad y sostenibilidad.

El presente artículo se sitúa en el marco de la primera vertiente, que ofrece un discurso que puede entenderse a partir de la línea del urbanismo culturalista desde una perspectiva histórica que Françoise Choay caracterizara en los años sesenta del siglo recién pasado<sup>3</sup>, pero que desde el surgimiento del Nuevo Urbanismo asume una mayor complejidad, definiéndose como diseño urbano neotradicional o planificación neotradicional<sup>4</sup>. Los principios que sustenta esta línea de pensamiento, como lo consigna Peter Katz, guarda relación con recobrar las condiciones que caracterizaban a las ciudades tradicionales -refiriéndose al caso de los Estados Unidos- en relación a la presencia de una comunidad compacta y unida, en virtud de la preocupación por la progresiva pérdida de habitabilidad que presenta la suburbanización dispersa y difusa<sup>5</sup>. Con el paso de las últimas dos décadas, esta vertiente neotradicional se ha ido consolidando y propagando a diversos contextos como una alternativa viable y exitosa, adoptando principios que apuntan al mejoramiento de las condiciones de habitabilidad y preocupándose paralelamente por generar las condiciones de un desarrollo más sostenible en el tiempo. Por tanto, cabría la distinción respecto a una visión esencialmente nostálgica y romántica que define al urbanismo culturalista de Choay, y que hoy podría calificarse como un reduccionismo historicista ante los desafíos que interpone el urbanismo contemporáneo.

Ante esta distinción, cobra especial interés enfocar la atención en un caso reciente en el sur de Suecia, todavía escasamente difundido. Es el caso de Jakriborg, encasillado por algunos como representativo de las líneas neotradicionales, pero que sin embargo pareciera acercarse más bien a la clasificación que hizo Choay respecto al urbanismo culturalista, ya que claramente recoge los elementos y actitudes propias de una visión

<sup>2</sup> Malcolm Moor y Jon Rowland plantean retóricamente si el diseño urbano debiera anticipar el futuro o bien recrear el pasado. MOOR, Malcolm, ROWLAND, Jon. (2008). *Urban Design Futures*. First published 2006. Routledge, Abington, New York, 198 págs.

<sup>3</sup> Françoise Choay identifica dos grandes escuelas de pensamiento en el preurbanismo del siglo XIX y el urbanismo de principios del siglo XX: el progresismo, que tiene como objetivo mejorar al hombre desde la ciencia, promoviendo el bienestar; y el culturalismo que busca la recuperación de los valores históricos y estéticos de la ciudad tradicional, preocupándose de las necesidades tanto materiales como espirituales de la comunidad.

<sup>4</sup> Peter Katz atribuye el término "neo-traditional" planning a diversas publicaciones como *The Atlantic, Travel & Leisure, People and Smithsonian*, refiriéndose al entonces nuevo movimiento que se estaba configurando en los Estados Unidos de América, y que posteriormente el mismo Katz caracterizaría como *New Urbanism*, (Nuevo Urbanismo) a comienzos de la década del noventa. KATZ, Peter. (1994). *The New Urbanism, Toward an Architecture of Community*. Afterword by Scully, Vincent. Mc Graw-Hill, Inc., New York, pág. ix.

<sup>5</sup> *Ibidem*.

idealizada de un pasado lejano, colocando el acento en aquellos aspectos que tienen relación con la imagen por sobre otras consideraciones que sustentan conceptualmente a movimientos de mayor articulación como el Nuevo Urbanismo<sup>6</sup>. De todas formas este caso se inserta en dichos emprendimientos que operan desde la crítica al crecimiento disperso de las periferias urbanas europeas y por tanto adscribe a las emergentes tendencias de diseño urbano alternativo frente a la preponderancia del modelo disperso y difuso desprovisto de la concepción de proyecto.



**Figura 01**

Jakriborg desde la plaza principal. 2010. Fte.: Constantino Mawromatis P.

En efecto, Jakriborg es un singular proyecto en la región de Scania, adyacente a la localidad de Hjärup, que remece las preconcepciones asumidas respecto a los loteos inmobiliarios de las periferias urbanas y territorios rurales, que explotan la imagen idealizada de la vivienda unifamiliar con un amplio jardín, emplazadas en urbanizaciones asépticas y segregadas vinculadas conceptualmente al llamado "sueño americano". Jakriborg en este sentido, marca un contrapunto en el desarrollo urbano actual en relación al ámbito suburbano; una vía alternativa a la progresiva expansión

---

<sup>6</sup> Cabe agregar que a pesar de que los promotores de Jakriborg no se reconocen como seguidores de algún movimiento neotradicional organizado como el Nuevo Urbanismo, Stefan basa su tesis en señalar este caso como constituyente de las características del nombrado movimiento.

STEFAN, Alina-Mihaela. (2004/2005). *The New Urbanism movement: the case of Sweden*. Blekinge Tekniska Högskola. International Master's Programme in European Spatial Planning. Pág. 55. Consultado el ago 15, 2011, de [http://www.netlearning2002.org/fou/cuppsats.nsf/all/1a1569475bb2850dc125701900436866/\\$file/Thesis\\_Alina\\_Stefan.pdf](http://www.netlearning2002.org/fou/cuppsats.nsf/all/1a1569475bb2850dc125701900436866/$file/Thesis_Alina_Stefan.pdf)

difusa que transforma el paisaje y rompe con siglos de cultura comunitaria y tradición ciudadana.

## **1. El fenómeno del crecimiento disperso, su contexto y los modelos alternativos.**

### Problemática

El fenómeno del crecimiento urbano disperso y difuso ha alertado desde hace décadas a diversos autores con posturas abiertamente críticas en relación a las carencias que devienen de este modelo, tanto en términos de su pobreza morfológica, como en los impactos sobre la calidad de vida que implica, modelo que tuvo su auge a mediados del siglo recién pasado, especialmente en los Estados Unidos de América.

La preocupación por estas transformaciones reflejadas en la dispersión de actividades, el debilitamiento del ámbito público y la dependencia del automóvil privado, se manifiesta en la literatura de Mumford, Jacobs, Gehl y Alexander. Estos referentes entre otros, fueron cimentando en los años sesenta y setenta un cuerpo teórico que permite en décadas posteriores el surgimiento de nuevas corrientes que centran su atención y discurso crítico hacia el modelo que caracteriza el desarrollo urbano contemporáneo en la interfase urbano-rural.

En efecto, Mumford advertía en 1961 acerca de los impactos del crecimiento incremental disperso y de las consecuencias sobre la vida cotidiana producto de la progresiva suburbanización dependiente del tráfico rodado:

*Un suburbio universal es una pesadilla casi equivalente, en términos humanistas, a una megalópolis universal y, no obstante, nuestro actual crecimiento urbano, fortuito o mal orientado, ha tendido incesantemente hacia esa prolifera vacuidad. Un trazado en gran escala de autopistas, aeródromos, lugares de estacionamiento y canchas de golf envuelve un modo de vida en pequeña escala, y que cada vez se encoge más.*<sup>7</sup>

Paralelamente, Jane Jacobs recomendaba a partir de sus observaciones, que las ciudades requieren de la diversidad para funcionar adecuada y constructivamente y, con ello, permitir el desarrollo social y el sustento de las culturas locales.<sup>8</sup>

En una línea similar, Jan Gehl desde el contexto escandinavo, sostenía a comienzos de los años setenta que, las "...nuevas zonas refuerzan la reducción y dispersión de las

<sup>7</sup> MUMFORD, Lewis. (1966). *La Ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*. Ediciones Infinito, Vol. 8, tm. 2. Buenos Aires. Pp.443 – pp.891. Pág. 658. Primera edición en ingles 1961.

<sup>8</sup> JACOBS, Jane. (1961): *The death and life of great American cities*. New York, 1961, Random House. Pg. 241. (Traducción interpretativa del autor de este artículo).

*actividades exteriores...”,<sup>9</sup> refiriéndose al modelo de dispersión suburbana en los Estados Unidos. “Si a un equipo de urbanistas de cualquier época se le hubiese encomendado la tarea de hacer todo lo posible para reducir la vida entre los edificios, difícilmente habrían logrado llevar a cabo con más eficacia lo que se ha hecho involuntariamente en las zonas suburbanas dispersas y también en numerosos planes de remodelación de carácter funcionalista.”<sup>10</sup>*

Alexander por otro lado, reflexionaba acerca de la estructura urbana en relación a los impactos negativos que provocan las concepciones modernas de ciudad, refiriéndose a las configuraciones que él define como estructuras arbóreas, y que impiden la necesaria complejidad y superposición de actividades, afectando con ello la calidad de vida de sus habitantes.<sup>11</sup> En esta caracterización cabe el modelo de suburbanización dispersa que se estructura en base a un sistema arborescente, de baja conectividad, que parte del *cul de sac* para confluir en las autopistas colectoras en un continuo vial orientado al tráfico rodado privado, extendiendo así los límites de la ciudad de acuerdo a la dinámica del negocio inmobiliario especulativo en las periferias urbanas.

Hoy por hoy, y reafirmando lo señalado en décadas pasadas, la expansión horizontal incremental de las ciudades corresponde a un fenómeno global, no obstante se asocia naturalmente con su contexto de origen, el norteamericano, desarrollándose crecientemente en países emergentes con un gran dinamismo en el sector de la construcción vinculado a la especulación inmobiliaria. Sin embargo, otras realidades de mayor consolidación social y económica, no quedan al margen de este fenómeno. Es el caso del continente europeo -donde se sitúa la experiencia que aborda el presente artículo-, y que en su conjunto está experimentando una progresiva expansión urbana por sobre las tasas de aumento demográfico.

---

<sup>9</sup> GEHL, Jan. (2006). *La humanización del espacio urbano, la vida social entre los edificios*. Editorial Reverté, S.A., Barcelona, 215 págs. Traducido de la 5ta. edición inglesa: *Life Between Buildings: Using Public Space*. Danish Architectural Press, Copenhagen, 2003. (Edición original en danés 1971). Pág. 56.

<sup>10</sup> *Ibidem*.

<sup>11</sup> ALEXANDER, Christopher. (1965): *La ciudad no es un árbol*. Berkeley (California), abril de 1965. En: Edición del 1-3-2006. Traducción del inglés: César Corrochano Barba. Versión en castellano de «A City is not a Tree», publicado originalmente en el número 1 del volumen 122 de *Architectural Forum*.



**Figura 02**  
Expansión horizontal y dependencia del automóvil en el contexto norteamericano. Miami, Estados Unidos. 1998. Fte.: Constantino Mawromatis P.



**Figura 03**  
Transferencias del modelo norteamericano al contexto europeo. Nuevos artefactos urbanos en los territorios suburbanos de Madrid, España. 2010. Fte.: Constantino Mawromatis P.

Al ritmo de la expansión urbana en Europa durante las últimas décadas<sup>12</sup>, el modelo es de hecho insostenible. A modo de ilustración, en un texto de la Agencia Europea de Medio Ambiente<sup>13</sup> recurrentemente citado, se menciona que:

*un reciente estudio de ámbito europeo revela que las ciudades crecen rápidamente y sin freno: más del 5 % en un decenio, equivalente a tres veces la superficie de Luxemburgo. Más adelante el informe señala que, en Europa, el crecimiento de las ciudades ha estado impulsado históricamente por el aumento de la población urbana. Pero en la actualidad, a pesar de la escasa o nula presión demográfica, existen diversos factores que siguen impulsando la expansión, cuyo origen está en el deseo de llevar un nuevo estilo de vida en el extrarradio, lejos del centro de las ciudades.<sup>14</sup>*

Entre las causas de la acelerada expansión urbana que esgrime el citado informe se encuentran diversos motivos socioeconómicos y culturales; llama particularmente la atención una de las causas principales que se consigna y que tiene que ver con la aplicación de políticas de ordenación en el ámbito local y regional. Estas se refieren a incentivos *por los Fondos de Cohesión y por los Fondos Estructurales de la Unión Europea*, que financian el desarrollo de las infraestructuras como la mejora de conexiones de transporte y con ello propician la "aceleración de *la expansión descontrolada [...] y el aumento de la movilidad personal*".<sup>15</sup>

Como señala el informe mencionado, *la actual tendencia hacia la creación de nuevas áreas urbanas de baja densidad está generando un aumento del consumo. En los últimos 50 años, la cantidad de espacio por persona en las ciudades europeas ha aumentado más del doble. En los últimos 20 años, la superficie construida en muchos países de Europa occidental y oriental ha aumentado un 20%, mientras que la población sólo ha crecido un 6%.*<sup>16</sup>

Ante esta tendencia que impone el crecimiento actual, existe mayor conciencia respecto a la insostenibilidad del modelo imperante, tanto en Europa como a nivel global, fortaleciendo el discurso crítico y convocando a una emergente generación de propuestas alternativas. Éstas surgen y se organizan en función de distintos enfoques, algunos innovadores en su espíritu, mientras que otros abocados a la reinterpretación de las tradiciones locales; unos con un mayor énfasis en la responsabilidad social y

<sup>12</sup> Cabe consignar que a partir de la crisis financiera de 2008 y de la crisis económica del mismo año, se observa una desaceleración del crédito de vivienda y por tanto un ajuste inmobiliario que incide en las tasas de crecimiento en Europa, lo cual no obstante, no invalida la tendencia y el fenómeno en general.

<sup>13</sup> Urban sprawl in Europe (2006). Informe nº 10/2006 de la Agencia Europea de Medio Ambiente. Resumen en español. Publicaciones. Ayuntamiento de Madrid. Pág. 1.

<sup>14</sup> *Ibidem*.

<sup>15</sup> *Ibidem*. pág. 2.

<sup>16</sup> *Ibidem*. pág. 3.



otros enfocados principalmente en lo disciplinario; ciertas corrientes propugnan por un desarrollo sostenible en lo ambiental, paralelamente a otras que centran su preocupación en la habitabilidad.

No obstante las diferencias e incluso visiones aparentemente irreconciliables, las aproximaciones, tanto innovadoras como conservadoras, parecen coincidir en cuanto a la necesidad imperiosa de reformular el crecimiento desdibujado de las periferias urbanas, y revertir la progresiva pérdida del paisaje natural y productivo del territorio rural con las consecuencias que ello conlleva.

En el contexto histórico contemporáneo existen en efecto, indicios de ciertas convergencias entre las dos actitudes, de convicciones otrora irreconciliables -el urbanismo progresista y el culturalista de Choay-, que hoy, al menos en lo referido al diagnóstico de la problemática de la ciudad, como también en ciertos principios generales orientados a las condiciones de habitabilidad, tienden a coincidir. De hecho el consenso se puede apreciar en la voluntad de orientar el desarrollo hacia la sostenibilidad, ofreciendo mejores condiciones de habitabilidad, ya sea desde la innovación o desde la vuelta a modelos tradicionales, apuntando a configuraciones urbanas más compactas, que favorezcan la conformación de comunidades. Estos principios no constituyen novedad respecto a otros momentos de la historia urbana, sin embargo plantean una inflexión respecto a la preponderancia del crecimiento horizontal disperso y difuso que caracteriza el desarrollo de la ciudad contemporánea en sus periferias y territorios rurales adyacentes.

De hecho, experiencias varias de eco-ciudades, el caso de *SymbioCity*<sup>17</sup>, las *carfree cities*<sup>18</sup>, proyectos neotradicionales, como también políticas de regeneración junto a las buenas prácticas urbanas, propugnan hoy por modelos de mayor diversidad y a escala humana; propuestas que centran su atención en la movilidad sostenible, el medio ambiente y las comunidades partícipes, en contraposición al reduccionismo del modelo imperante caracterizado por la sumatoria de conjuntos cerrados o loteos asociados a los centros comerciales bajo la modalidad del *mall* y el uso del automóvil como principal y a veces única alternativa de transporte.

---

<sup>17</sup> SymbioCity en Suecia, se define como una marca registrada que representa una visión integral del desarrollo urbano sostenible, considerando aspectos ecológicos y orientado paralelamente a crear ambientes sanos y enriquecedores para las comunidades que los habitan con el menor impacto posible sobre el medio ambiente natural. En su declaración de principios declara: "*SymbioCity promueve el desarrollo urbano holístico y sostenible mediante la búsqueda de posibles sinergias, funciones urbanas y desbloqueo de su eficiencia y rentabilidad.*"

<sup>18</sup> Ciudades o distritos que basan su movilidad interna principalmente en el transporte público, el peatón y las ciclovías.



**Figura 04**  
Symbiocity Hammarby Sjöstad en Estocolmo, Suecia. 2010. Fte.: Constantino Mawromatis P.

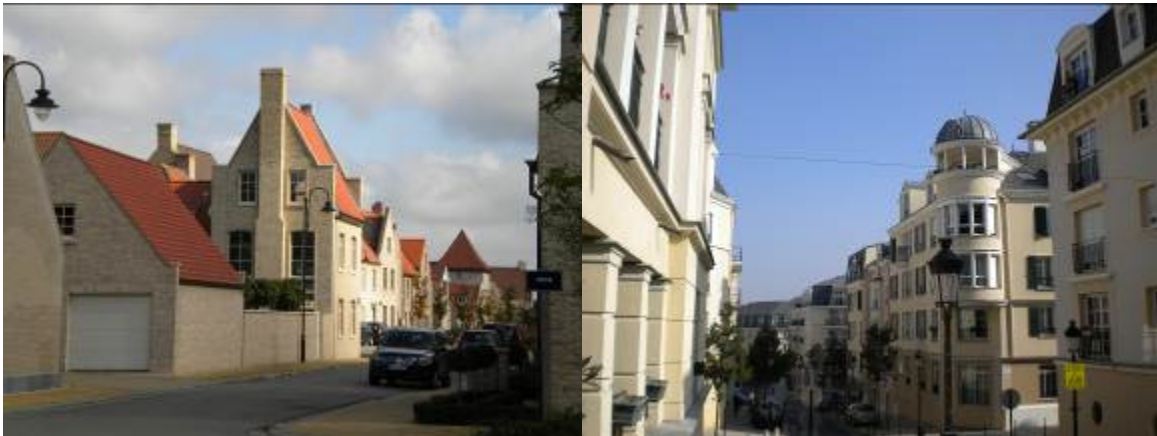
**Figura 05**  
Carfree-city Vauban en Friburgo, Alemania. 2010. Fte.: Constantino Mawromatis P.

**Figura 06**  
Brandevoort es un proyecto de urbanismo neotradicional de los arquitectos Rob Krier y Christoph Kohl, ubicado al sur-oeste del centro de la ciudad de Helmond, Países Bajos. 2010. Fte.: Constantino Mawromatis P.

## El urbanismo neotradicional como parte de las nuevas propuestas alternativas

En los años ochenta y noventa del siglo recién pasado, surgen nuevas corrientes críticas a la dispersión, las cuales conforman hoy en su conjunto, una alternativa en formación, frente al modelo predominante de las periferias urbanas. Las urbanizaciones aisladas de este modelo en crisis, los llamados nuevos artefactos urbanos y la vialidad estructurada en base a las autopistas urbanas y la red arborescente asociada a los conjuntos residenciales, son singularizados por sus efectos negativos sobre la calidad de vida y sobre el medio ambiente, razón por la cual emergen estas líneas de pensamiento, las cuales desde distintos enfoques proponen modelos urbanos alternativos que tienen por principio situar a las personas y a las comunidades en el centro de atención.

Dentro de estas corrientes se encuentra la vertiente del diseño urbano denominada neotradicional<sup>19</sup>, que pretende por un lado, rescatar los aspectos positivos de las ciudades del pasado y, por otro lado, promover aquellos que beneficien la sostenibilidad desde configuraciones más compactas, de usos mixtos compatibles con la residencia y, de movilidad sostenible entre otras medidas materializadas por medio de una serie de principios e instrumentos en función al logro de dichos objetivos. Paralelamente, las vertientes neotradicionales contemporáneas se fundamentan desde su preocupación por las identidades locales, en su afán de revertir la homogenización de los loteos residenciales del modelo imperante, utilizando en muchos casos imágenes pintorescas inspiradas en el pasado decimonónico o en la arquitectura vernácula de tradición regional, lo cual por su lado, alimenta la crítica respecto a la visión nostálgica de un "romanticismo culturalista".



**Figura 07** (Izquierda)

El proyecto neotradicional de Heulebrugge en Heist, Bélgica. Corresponde a un proyecto en construcción del Nuevo Urbanismo de Duany & Plater-Zyberk en tierras europeas. 2010. Fte.: Constantino Mawromatis P.

**Figura 08** (Derecha)

Le Plessis-Robinson en las cercanías de Paris, Francia. Corresponde a un proyecto neotradicional, sindicado también como parte de los *urban villages* europeos. 2010. Fte.: Constantino Mawromatis P.

<sup>19</sup> A partir del término inglés *neotraditional* utilizado ampliamente en los Estados Unidos desde comienzos de la década de los noventa del siglo pasado, para referirse a los nuevos referentes de diseño urbano que evocan y adaptan los modelos tradicionales en función de los desafíos actuales.

Sin embargo y, como se ha indicado previamente, estas corrientes neotradicionales se articulan en base a un compromiso con los desafíos del presente y futuro, y se sustentan en principios que surgen como respuesta a la crítica de un modelo de suburbanización acogida y configurada por el *zoning* como instrumento urbanístico<sup>20</sup>, más que en una concepción imaginaria que rescata los anhelos evocadores de “tiempos mejores”. La proliferación de loteos monofuncionales, de viviendas unifamiliares de baja densidad y la falta de alternativas en la movilidad, conforman de hecho un detonante para la emergencia de estas nuevas propuestas que satisfacen los anhelos de poder volver a experimentar una vida en comunidad, más enriquecedora y de menor dependencia del automóvil; propuestas de diseño urbano que buscan proveer opciones diferentes a la dispersión, con proyectos de configuración más compacta y de densidades mayores; que contemplen una estructura y forma urbana reconocible, con espacios públicos de calidad y con mayores grados de animación; de usos mixtos compatibles con la residencia y diversidad de viviendas; con diferentes alternativas de movilidad, incorporando el transporte público, vías peatonales y ciclovías; mejorando la conectividad con las redes viales y el tejido urbano existente, y que provean en su conjunto una mejor expectativa de vida y mayores grados de sostenibilidad.

La construcción de un discurso crítico al modelo imperante que sostiene conceptualmente a los movimientos neotradicionales, se ha ido nutriendo esencialmente a partir de la literatura especializada que ha transitado entre los continentes norteamericano y europeo; de los autores “clásicos” como los mencionados anteriormente, que confrontan los impactos del modelo imperante, con las virtudes que devienen de la ciudad tradicional, compacta, diversa y animada. Este ir y venir discursivo entre los dos continentes se expresa con particular fuerza en la figura de Leon Krier, luxemburgués de nacimiento y europeo de convicción, acérrimo crítico del modelo norteamericano. Las posturas de Krier impactan profundamente en los ámbitos académicos de los Estados Unidos a partir de finales de los años setenta y comienzos de los ochenta, instalándose en gran medida como detonante de una visión alternativa al modelo disperso, influyendo en las siguientes generaciones de “hacedores de ciudades”.

En gran medida la influencia de Krier impulsa la emergencia de movimientos como el *New Urbanism* o Nuevo Urbanismo norteamericano –que se ha señalado en las últimas décadas como quizás el movimiento de diseño urbano de mayor influencia en el urbanismo contemporáneo-, y que surge esencialmente a partir de las contribuciones de los arquitectos Andres Duany y Elizabeth Plater-Zyberk en el este de los Estados Unidos, y de Peter Calthorpe en California, este último desde un enfoque centrado en la movilidad; en Europa se plasman en los llamados *urban villages*, que pueden ser traducidas como “neo-aldeas urbanas”, experiencias entre las cuales se encuentra la

---

<sup>20</sup> El “*zoning*” es un instrumento que regula los usos del suelo, dividiéndolo en zonas según parámetros de uso y densidad. Es criticado por su efecto segregador y por impedir la diversidad de usos, entre otros efectos que atentan contra la generación de proyectos urbanos integrales.

notoria y polémica *Poundbury*<sup>21</sup> del mismo Leon Krier (ver Fig.09). Estas corrientes y movimientos neotradicionales se plasman a través de instrumentos alternativos al *zoning*, tales como el *traditional neighborhood development* (T.N.D.) y el *transit oriented development* (T.O.D.)<sup>22</sup>, articulándose posteriormente redes de adherentes a principios comunes de la línea neotradicional; redes como el *smart growth*<sup>23</sup> o crecimiento inteligente, y los congresos del Nuevo Urbanismo (CNU)<sup>24</sup>; una aproximación a la planificación urbana de orden holístico, reuniendo a distintos actores, a través de diversas disciplinas en función de promover políticas y estrategias para un desarrollo urbano más sostenible y con mejores condiciones de habitabilidad.



**Figura 09**

<sup>21</sup> *Poundbury* es una extensión de la ciudad de *Dorchester* en Inglaterra construida a mediados de los años noventa. Gestionada por el Príncipe Carlos en terrenos del Ducado de *Cornwell*, fue proyectada por Leon Krier, convirtiéndose de hecho en un referente del diseño neotradicional y desencadenando un amplio debate académico respecto a esta tendencia. El proyecto se concibe como una ciudad tradicional, con una traza intrincada, generando vistas pintorescas y evocando la arquitectura regional.

<sup>22</sup> Como alternativas a los instrumentos vigentes en los Estados Unidos, se plantean nuevas normativas en el marco del "Nuevo Urbanismo", tales como el TND (*Traditional Neighborhood Development*), de Duany and Plater-Zyberk, y el TOD (*Transit Oriented Development*), de Peter Calthorpe; estos instrumentos apuntan a la materialización de proyectos más compactos, de usos mixtos y una estructura basada en las diversas formas de movilidad, entre otras particularidades.

<sup>23</sup> *Smart growth* o "crecimiento inteligente" se presenta como una alternativa de desarrollo frente a los impactos negativos de la dispersión urbana; valora los conceptos de comunidad y sostenibilidad mejorando las condiciones de habitabilidad. Sus principios básicos propugnan usos mixtos, configuraciones compactas en el diseño urbano y en las tipologías edificatorias; la diversidad de viviendas, la creación de vecindarios caminables, atractivos y distintivos con un fuerte sentido de lugar. Busca la preservación de espacios abiertos, campos agrícolas, y la belleza natural de áreas de interés ambiental; la orientación del desarrollo hacia comunidades existentes, proporcionando una variedad de opciones de transporte. Pretende paralelamente, generar un desarrollo predecible, que sea justo y rentable, alentando la colaboración en la toma de decisiones entre las distintas partes involucradas y la comunidad. <http://www.smartgrowth.org/>

<sup>24</sup> *Congress for the New Urbanism* es la organización líder en la promoción de comunidades sostenibles, proveedoras de condiciones de habitabilidad saludables, favoreciendo los usos mixtos y la movilidad sostenible.

La ciudad neotradicional de Poundbury, Inglaterra. Corresponde a una extensión de la ciudad de Dorchester. Su construcción se inicia a mediados de los años noventa por iniciativa del Príncipe Carlos, en terrenos del Ducado de Cornwall. Caracterizado como un *urban village*, es el proyecto emblemático de Leon Krier, convirtiéndose de hecho en un referente del diseño neotradicional y frecuentemente citado en el debate académico. 2010. Fte.: Constantino Mawromatis P.

Ciertamente como se ha mencionado anteriormente, los principios que sostienen estas corrientes trascienden la visión nostálgica y esteticista asimilable al culturalismo que planteara Choay. Si bien muchos de los proyectos llamados neotradicionales recurren a formulas de evocación nostálgica, cabe afirmar que sus planteamientos se fundamentan en posturas que emergen de la problemática urbana contemporánea, formulando a partir de ello un discurso que puede caracterizarse como progresista en cuanto a adoptar configuraciones más compactas que generen un menor impacto sobre el territorio y los recursos energéticos, y en cuanto a fomentar la movilidad sostenible y la participación ciudadana; todos aspectos que definen hoy la contemporaneidad.

Los movimientos neotradicionales son en este sentido mucho más que actitudes románticas. Andres Duany se refiere en relación al Nuevo Urbanismo, como un movimiento profundamente pragmático, que asimila todo lo que pueda enriquecer a sus planteamientos.<sup>25</sup> Emily Talen por su parte, define al Nuevo Urbanismo como un movimiento reformista que pretende amalgamar diversas líneas del urbanismo que han evolucionado a lo largo de más de un siglo en los Estados Unidos de América, señalando que se procura promover con ello las condiciones para la construcción de asentamientos humanos más vitales, bellos, justos y ambientalmente amables.<sup>26</sup> En esta línea cabe agregar que, en los proyectos que se ejecutan bajo los principios del Nuevo Urbanismo se considera como esencial la participación de los distintos actores, tanto en el ámbito profesional como también en el político y social, bajo la modalidad de los *charrettes*<sup>27</sup>, juntando a los beneficiados e interesados en función de permitir los consensos necesarios en el proceso de diseño y construcción de nuevas localidades urbanas.

En términos concretos, las corrientes neotradicionales constituyen hoy efectivamente una alternativa que ofrece mejores condiciones de habitabilidad, una vida más urbana, más enriquecedora y menos dependiente del automóvil. Por otro lado cabe consignar que el enfoque neotradicional ha concitado el reconocimiento por parte de diferentes organizaciones de fundada respetabilidad y competencia, relevando sus atributos por

<sup>25</sup> Andres Duany en el Prefacio de: TALEN, Emily. (2005). *New Urbanism and American planning, the conflict of cultures*. New York: Routledge. Pág. Viii.

<sup>26</sup> TALEN, Emily. (2005). *New Urbanism and American planning, the conflict of cultures*. Routledge, New York. Pág. 1. (Traducido por el autor de este artículo).

<sup>27</sup> El *charrette* consiste en una modalidad organizada de consulta y participación ciudadana incorporando a los diversos actores interesados en el proceso de planificación urbana, a través de intensas reuniones con los proyectistas. Es una modalidad ampliamente utilizada en los proyectos que desarrolla el Nuevo Urbanismo, siendo la oficina de Duany & Plater-Zyberk pioneros dentro del movimiento.

su concepción espacial y compacta en relación a las periferias urbanas existentes. Como indica el informe *“Planificación de Ciudades Sostenibles: Informe Mundial sobre los Asentamientos Humanos, 2009”*, de las Naciones Unidas<sup>28</sup>, en una de sus conclusiones:

*...“aún cuando la planificación de las zonas urbanas ha experimentado relativamente poco cambio en la mayoría de los países a partir de su surgimiento hace alrededor de 100 años, en estos últimos decenios varios países han adoptado algunos enfoques innovadores. Se trata, por ejemplo, de la planificación espacial estratégica, la utilización de la planificación espacial para integrar las funciones del sector público, la actualización de la reglamentación de las tierras y los procedimientos administrativos, los procesos de participación y las modalidades de asociación a nivel de vecindario, así como la planificación de formas espaciales nuevas y más sostenibles como las ciudades compactas y un nuevo urbanismo.”*

Ciertamente el informe reconoce la implementación de enfoques innovadores orientados a mejorar la condición de habitabilidad en el desarrollo urbano, identificando los modelos más compactos y sostenibles; estos esfuerzos se localizan a niveles locales, en determinadas ciudades o distritos; no obstante sugieren mayores grados de articulación y validación en ámbitos que trascienden la disciplina, integrándose progresivamente a las decisiones político-administrativas.

El reconocimiento de la vertiente neotradicional es también extensible a las organizaciones ambientales, las cuales crecientemente adscriben a los movimientos comprometidos con modelos urbanos más compactos y sustentables, como es el caso de *Sierra Club*<sup>29</sup> y su patrocinio al Nuevo Urbanismo y a las modalidades de crecimiento inteligente o *smart growth*. Se sostiene en estas posturas ambientalistas que el modelo actual del desarrollo urbano de crecimiento incremental por extensión y disperso en el territorio, inexorablemente reviste consecuencias sobre el medio ambiente, la salud y la calidad de vida, que lo convierten en insostenible en el tiempo.

## **2. El caso de Jakriborg.**

En el contexto del urbanismo neotradicional, el caso particular de Jakriborg plantea una serie de cuestionamientos en relación a privilegiar la construcción de una realidad –parcial o ficticia–, por sobre consideraciones que nazcan de preceptos de alcance mayor. En este sentido puede hacerse la distinción respecto a los movimientos que caracterizan a la vertiente neotradicional, tales como el Nuevo Urbanismo, los cuales

---

<sup>28</sup> ONU-HÁBITAT. 2009. *Por un mejor futuro urbano. Informe mundial sobre asentamientos humanos, 2009*. K0952834s - press releases of the global report on human settlements. <http://www.unhabitat.org/documents/GRHS09/K0952834s.pdf>

<sup>29</sup> *Sierra Club* es una de las organizaciones ambientales más grandes e influyentes en los Estados Unidos de América; fue fundada en 1892, en la ciudad de San Francisco, California.

se sostienen y proyectan a partir de un cuerpo teórico consistente que trasciende las consideraciones de imagen. No obstante y por otro lado, el proyecto de Jakriborg constituye una experiencia exitosa que proporciona en la práctica un ambiente que estimula el encuentro ciudadano, que ofrece alternativas de movilidad y provee una marcada identidad que profundiza el sentido de pertenencia de sus habitantes.



**Figura 10**

Jakriborg desde la calle principal. 2010. Fte.: Constantino Mawromatis P.

Jakriborg es una urbanización con forma de aldea, una "neo-aldea urbana" junto a la localidad de Hjärup y a la línea férrea que conecta las ciudades de Malmö y Lund; bajo la administración de la municipalidad de Staffanstorp, en la región de Scania. Es un proyecto inmobiliario privado que se comenzó a construir a finales de la década de los noventa por dos hermanos, Jan y Krister Berggren<sup>30</sup>, con la colaboración de los arquitectos Robin Manager y Marcus Axelsson. Se emplaza en un paisaje rural a escasos 5 kilómetros del centro de Lund, combinando la tranquilidad del campo con la

<sup>30</sup> El nombre de *Jakriborg* surge de las primeras letras de *Jan* y *Krister*, los hermanos y socios de la inmobiliaria *Jakri AB*, promotores del proyecto.



cercanía a la ciudad.<sup>31</sup> Desde la lejanía se percibe su silueta recortada en el horizonte, con su característica compacidad, su juego de techumbres con pendientes pronunciadas y una variada paleta de colores. Es la imagen de una aldea medieval conservada en el tiempo; sin embargo, esta percepción corresponde a una primera impresión. Las viviendas, comercio y servicios son contemporáneos y satisfacen las necesidades de una sociedad sueca habituada a altos estándares de habitabilidad.<sup>32</sup> Las técnicas constructivas y la materialidad utilizada en las construcciones corresponden igualmente a las condiciones y requerimientos actuales, que poco tienen que ver con la tradición artesanal de los burgos medievales.



**Figura 11**  
Jakriborg desde el entorno rural. 2010. Fte.: Constantino Mawromatis P.

<sup>31</sup> Está emplazada en un territorio rural, en una región de un clima oceánico, relativamente moderado a pesar de su ubicación septentrional, con nevadas invernales, también moderadas por su cercanía al mar; la variación de horas entre día y noche caracteriza las estaciones, siendo esta una particularidad de los países escandinavos, condicionando la vida y el carácter de sus pueblos.

<sup>32</sup> El Producto Interno Bruto *per capita* de Suecia, correspondiente a 2010, es de US\$39,100. Presenta además uno de los índices de desarrollo humano más altos en el mundo (10º lugar según el PNUD de las Naciones Unidas). <http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/2880.htm>.

Su población aumenta gradualmente, existiendo una variedad de departamentos entre los 30m<sup>2</sup> y los 150m<sup>2</sup> fomentando una composición mixta, tanto etaria como social. La oferta incluye unidades dirigidas a solteros, familias, estudiantes y adultos mayores. En un comienzo predominan las parejas y familias jóvenes con hijos, incorporándose posteriormente ofertas orientadas a los estudiantes. Los departamentos son concebidos para el arriendo con opción de compra; sin embargo se contempló incorporar nuevas ofertas destinadas a la venta directa. El arriendo de departamentos es asequible e incluso más económico que unidades similares en el contexto sueco, según consigna el estudio de Mihaela Stefan<sup>33</sup>; no obstante debido a su gran aceptación y éxito comercial, ha atraído a residentes con educación superior y económicamente solventes. El total de departamentos contemplados en el proyecto bordea las 1300 unidades, correspondientes al número permitido por el órgano municipal, pudiendo eso sí aumentar en un futuro a 3500 unidades, sujeto a cambios en las disposiciones normativas de Staffanstorp; esto significa que Jakriborg podría acoger un total estimado de 7.000 habitantes, duplicando la población de la localidad adyacente de Hjärup<sup>34</sup>.

Se estructura en base a una trama de pasajes y una calle principal en curva que atraviesa el poblado, y en cuyo centro se encuentra la plaza principal (ver Fig. 12). Los bordes son claramente marcados y definen el límite entre el campo y la ciudad. El borde que limita con la línea férrea, se configura por un muro alto coronado por una circulación cubierta, evocando una ciudad fortificada (ver Fig.13). Los estacionamientos se sitúan a modo de franjas perimetrales. La circulación interior es peatonal, salvo en la calle principal que permite también el paso restringido de vehículos a modo de espacio compartido<sup>35</sup>. La configuración compacta facilita los desplazamientos a pie y permite cubrir la distancia entre el centro y sus bordes en menos de 5 minutos.

---

<sup>33</sup> op. cit., pág. 56. STEFAN, 2004/2005.

<sup>34</sup> *Ibidem*. Pp. 58.

<sup>35</sup> Proviene del inglés *shared spaces*; se refiere a un concepto en el diseño urbano dirigido a la utilización integrada de los espacios públicos; considera, en determinadas circunstancias y condiciones, la eliminación de la tradicional segregación entre vehículos motorizados, peatones y otros usuarios del espacio viario.



**Figura 12**

Calle principal de Jakriborg. 2010. Fte.: Constantino Mawromatis P.

**Figura 13**

Borde adyacente a la línea férrea y banda de estacionamientos en Jakriborg. 2010. Fte.: Constantino Mawromatis P.

Asimilable a algunos de los principios del diseño neotradicional, tanto del Nuevo Urbanismo norteamericano como en las experiencias europeas, Jakriborg se concibió como un proyecto compacto, con mayores densidades que otras urbanizaciones equivalentes en las periferias urbanas en Suecia. Los edificios acogen la residencia junto a otros usos compatibles como el comercio minorista y algunos servicios; se proveen espacios públicos; se libera el interior del proyecto de la circulación vehicular, con la salvedad mencionada anteriormente; se incentiva en cambio, la caminata y el uso de la bicicleta. La conectividad con las ciudades mayores se facilita por la accesibilidad a la estación de tren de la línea Malmö-Lund, la cual conecta también a las ciudades de Estocolmo y Copenhague.

Otra de las características del proyecto radica en el protagonismo que adquiere el espacio público; las fachadas de los edificios se alinean en función de éste, sustentándolo espacialmente y proveyendo una imagen coherente y unitaria dentro de la diversidad, diferenciándose de los loteos residenciales de viviendas unifamiliares aisladas. Sus edificaciones siguen una fachada continua y disponen sus accesos hacia la calle, ubicando al comercio en la planta baja en determinados puntos a lo largo de la calle principal. La arquitectura se concibe tomando como referente de inspiración las ciudades de la Liga Hanseática del Mar Báltico y del Mar del Norte. Se utilizan ciertos patrones compositivos, que ayudan a constituir un vocabulario arquitectónico propio, resaltando elementos como puertas y ventanas, con variedad de tamaños y combinaciones; características que logran impregnar un carácter singular al proyecto. Cada edificio difiere levemente del otro, en las techumbres, ventanas, colores, etc. Un cierto sentido de displicencia y aleatoriedad no es casual; existen no obstante, normas que no permiten alteraciones gratuitas.



**Figura 14**

Diversidad y armonía entre las edificaciones de Jakriborg. 2010. Fte.: Constantino Mawromatis P.

En cuanto a la relación con su entorno inmediato, se puede advertir que Jakriborg posee una baja conectividad respecto a la localidad adyacente de Hjärup, producto de la existencia de la vía férrea. Los principios que propugna el diseño neotradicional no obstante, buscan incentivar la continuidad del tejido urbano en contraste a las promociones inmobiliarias monofuncionales, evitando la red viaria arborescente y los *cul de sac* y, fomentando la mayor participación del espacio público y su conectividad con el exterior. Coincidentemente la entidad municipal busca mejorar esta conectividad con Hjärup a través del aumento de túneles peatonales y vehiculares bajo la línea del tren.<sup>36</sup> Ello obedece a una demanda natural que tiene relación con las propias características de Jakriborg que atrae periódicamente a la población vecina, la cual consta de viviendas unifamiliares aisladas sobre predios con jardines; esta población adyacente se beneficia del comercio y las condiciones de un ambiente atractivo con espacios públicos gratos y seguros que ofrece el diseño urbano de la "neo-aldea urbana", especialmente considerando la alta tasa de parejas jóvenes con niños que reside en Hjärup.

Trascendiendo las distintas visiones que existen en relación a cómo enfrentar la problemática del modelo disperso y difuso, los modelos alternativos apuntan crecientemente hacia conformaciones que favorezcan la vida comunitaria, el encuentro de sus habitantes en el espacio público y la posibilidad de disponer de variados medios en la movilidad. El proyecto de Jakriborg captura ese espíritu que recogen particularmente los movimientos neotradicionales, pero por otro lado acusa una actitud de superficialidad que se manifiesta en la prevalencia de recursos de imagen y ciertas inconsistencias entre forma y función.

### **3. Reflexiones finales: alcances y cuestionamientos de la experiencia de Jakriborg en el contexto del urbanismo neotradicional.**

<sup>36</sup> op. cit., STEFAN, 2004/2005, pág. 58.

La confrontación ideológica que se pudiere exponer en el diseño urbano contemporáneo se explica desde las diferencias de visión que distinguen fundamentalmente las tendencias más innovadoras respecto a las corrientes más conservadoras. Las primeras construyen su discurso esencialmente a partir de la modernidad y la exploración de formas y contenidos, mientras que las otras se nutren de aquellos valores atemporales y universales que trascienden la espectacularidad. Ya lo sindicaba en términos similares Françoise Choay, refiriéndose a una visión histórica del preurbanismo del siglo XIX y el urbanismo de las primeras décadas del siglo XX, dividiendo las aguas entre los urbanistas progresistas y los culturalistas. En la actualidad no obstante, y como se ha mencionado, la distinción entre los que pretenden anticipar el futuro y los que buscan adaptar el pasado pareciera desdibujarse con el paso del tiempo y frente a los desafíos comunes que inspira la profunda problemática de la ciudad contemporánea en cuanto a habitabilidad y temas ambientales.

Dicho lo anterior, cabe señalar que, existe y persiste una preconcepción generalizada desde la cual el urbanismo neotradicional suele encasillarse como fundamentalmente preocupado por la imagen de un pasado romántico, construyendo pastiches historicistas funcionales a los intereses que promueven la expansión horizontal de las ciudades; una visión que puede no obstante ser caracterizada como reduccionista y desconocedora de la riqueza de las propuestas y profundidad de los principios que promueven los movimientos y las organizaciones neotradicionales. Si bien vale conceder que estas corrientes no son estrictamente progresistas en el sentido de la concepción infinita del progreso desarrollista, y en el entendido de la búsqueda por nuevas fórmulas y formas, hay que sin embargo consignar que estas corrientes no son exclusiva o simplemente nostálgicas, en cuanto construyen un discurso que nace del presente y se proyecta hacia el futuro en función de un desarrollo alternativo al modelo imperante, asumiendo plenamente los desafíos que de ello surjan.

Por tanto, la dicotomía entre los que miran hacia el futuro y los que evocan el pasado pareciera no ser tal desde el análisis de los modelos alternativos y cómo se sitúan éstos frente al modelo suburbano imperante, especialmente considerando las urgencias que sobrevienen de la insostenibilidad del crecimiento incremental disperso y difuso. En tal sentido es pertinente recurrir a la reflexión hecha por Arturo Almandoz Marte en relación a la clasificación que Choay hiciera y que puede asimilarse al caso contemporáneo. Almandoz Marte plantea que el progresismo y el culturalismo propuestos por la autora tienen el problema -como muchas otras dicotomías- de acentuar una contraposición que no es tal, especialmente en lo referido a los "culturalistas" y su supuesta visión nostálgica, cuyas obras fueron en cambio renovadoras en su contexto y momento.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> ALMANDOZ MARTE, Arturo. (1998). A propósito de progresismo y culturalismo. Aproximaciones historiográficas al urbanismo moderno. *En:* Textos de arquitectura. Fuente: Economía Hoy Caracas-Venezuela. 23,24 y 25 de octubre de 1998.  
<http://www.arquitectura.com/historia/textos/urbanismo.asp>

El problema del urbanismo contemporáneo es mayúsculo, por tanto la crítica al modelo predominante y la aspiración de plantear y construir alternativas más humanas convoca y reúne, más que divide y diferencia a los distintos enfoques que puedan en una primera instancia emerger de una confrontación más bien accesoria, prevaleciendo una mirada coincidente en cuanto propugnar por el proyecto urbano por sobre discrepancias de aproximación. El reconocimiento de las falencias e insostenibilidad del modelo dominante y de las frustraciones de la gente en cuanto a sus aspiraciones y anhelos, insta a los promotores y proyectistas de la línea neotradicional a reaprender de un pasado más sostenible y proyectarlo como una variante al crecimiento incremental disperso y dependiente del automóvil.

El caso de Jakriborg se plantea en tales términos; sin embargo la diferencia o matiz se refleja en su enfoque fuertemente inspirado en una concepción pictórica centrada en la imagen de una aldea medieval, que la aleja de la visión integral del urbanismo que caracteriza a corrientes más articuladas como el movimiento del Nuevo Urbanismo, sus congresos y otras tendencias afines, que cimientan sus propuestas en un análisis auténticamente contemporáneo.

La profundidad y alcances de la "cita historicista" a la que apela el proyecto de Jakriborg es lo que esencialmente suscita el debate disciplinar respecto a la legitimidad o pertinencia de este enfoque.

La ciudad es un continuo, que evoluciona y que muta en función de las realidades locales y temporales; por tanto no hay duda respecto a la validez de aprender del pasado y reinterpretarlo en función del presente y de los desafíos del futuro. La recreación morfológica y particularmente estilística de un pasado lejano y ajeno es lo que genera controversia. ¿Corresponde concebir una urbanización para una sociedad contemporánea a la imagen y semejanza de un pasado que poco tiene que ver con las realidades actuales? ¿Cómo refleja un proyecto como Jakriborg, que emula a una aldea medieval, las necesidades y anhelos del presente? ¿Qué pasa con la nobleza que sugiere la coherencia arquitectónica entre un interior y un exterior?, que en el caso de Jakriborg enfrenta a una imagen urbana historicista con un interior que acoge sin complejos aspectos de la contemporaneidad.

Ciertamente, el proyecto no se hace cargo de dicha disyuntiva; o al menos no lo evidencia. Como se ha señalado, los interiores de los edificios no reflejan en esencia la concepción historicista. Particularmente cabe destacar el caso del supermercado del poblado, que mejor caracteriza este cuestionamiento. Corresponde a un local único que cubre la planta baja de lo que desde el exterior corresponde a cinco casas individualizadas por sus fachadas, colores y fenestraciones, constituyéndose de hecho en una arquitectura de características escenográficas. Son estas las características que impregnan al proyecto de cierta lógica de parque temático más que el resultado de la materialización de principios que sustentan un determinado accionar imaginario y, con ello da pie a las preconcepciones y críticas al urbanismo neotradicional que lo sindicaron como efectista.



**Figura 15**

El supermercado de Jakriborg se emplaza en una planta libre que desde el exterior se presenta como cinco edificaciones diferentes en fachada continua. 2010. Fte.: Constantino Mawromatis P.

Reconociendo esta distancia intelectual respecto a los movimientos neotradicionales de mayor articulación y asumiendo una tácita estrechez creativa, vale rescatar algunas virtudes de este particular proyecto. En el contexto de un territorio cada vez más afecto a la indefinición entre el ámbito natural y el construido, experiencias como Jakriborg reinstalan el optimismo en cuanto a la viabilidad de plantear proyectos de diseño urbano exitosos, que más allá de su adscripción estilística o de su imagen, ofrecen condiciones atractivas de habitabilidad y provocan un menor impacto sobre el territorio rural y medio natural.

El valor de esta experiencia está sin duda en las invariantes que tienen relación con las condiciones apropiadas para facilitar una vida en comunidad, con la necesaria diversidad y un ambiente a escala humana. Más allá del efecto que genera la evocación de un lenguaje historicista, cabe relevar los aspectos que tienen relación con la escala, proporciones, morfología, usos, relaciones y movilidad; pero por sobre todo el hecho de constatar la posibilidad cierta de construir hoy por hoy, proyectos compactos, de alta densidad relativa y a escala humana en la periferia urbana y en territorios rurales. Estas iniciativas marcan de hecho un contrapunto en relación a la

insipidez de los loteos o conjuntos residenciales cerrados, los *malls* y la vialidad asociada, que transforman y depredan el territorio, provocando un progresivo desmejoramiento de la vida cotidiana de sus habitantes.

#### 4. Bibliografía

- CALTHORPE, Peter. (1993). *The Next American Metropolis. Ecology, Community, and the American Dream*. Princeton Architectural Press, New York, 175 págs.
- CHOAY, Françoise. (1965). *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie*. Editions du Seuil, 1965. primera edición en español, 1970.
- CONGRESS FOR THE NEW URBANISM. (2000). *Charter of the New Urbanism, 2000*. Edited by Michael Leccese and Kathleen Mc Cormick. McGraw-Hill, Inc., New York, 194 págs.
- DUANY, Andres. PLATER-ZYBERK, Elizabeth. (1991). *Towns And Town-Making Principles*. Rizzoli International Publications, Inc., New York. Edited by Alex Krieger with William Lennertz.
- EASTERLING, Keller. (1993). *American Town Plans. A Comparative Time Line*. Princeton Architectural Press Inc., New York, 119 págs.
- GEHL, Jan. (2006). *La humanización del espacio urbano, la vida social entre los edificios*. Editorial Reverté, S.A., Barcelona, 215 págs. Traducido de la 5ta. edición inglesa: *Life Between Buildings: Using Public Space*. Danish Architectural Press, Copenhagen, 2003. (Edición original en danés 1971).
- JACOBS, Jane. (1961): *The death and life of great American cities*. Random House, New York, 458 págs.
- KATZ, Peter. (1994). *The New Urbanism, Toward an Architecture of Community*. Afterword by Scully, Vincent. Mc Graw-Hill, Inc., New York, 245 págs.
- MOOR, Malcolm. ROWLAND, Jon. (2008). *Urban Design Futures*. First published 2006. Routledge, Abington, New York, 198 págs.
- MUMFORD, Lewis. (1966). *La Ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*. Ediciones Infinito, Vol. 8, tm. 2. Buenos Aires. Pp.443 – pp.891. Primera edición en ingles 1961.
- TALLEN, Emily. (2005). *New Urbanism and American planning, the conflict of cultures*. Routledge. New York.

#### Bibliografía web

- ALEXANDER, Christopher. (1965). *La ciudad no es un árbol*. Berkeley (California). En: Edición del 1-3-2006. Traducción del inglés: César Corrochano Barba. Versión en castellano de «A City is not a Tree», publicado originalmente en el número 1 del volumen 122 de *Architectural Forum* Consultado el 18 de octubre, 2011 de <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n40/acale.es.html>



ALMANDOZ MARTE, Arturo. (1998). A propósito de progresismo y culturalismo. Aproximaciones historiográficas al urbanismo moderno. *En*: Textos de arquitectura. Fuente: Economía Hoy Caracas-Venezuela. 23,24 y 25 de octubre de 1998. Consultado el 25 de octubre, 2011 de <http://www.arquitectura.com/historia/textos/urbanismo.asp>

SIERRA CLUB. Population and Sprawl - Population and Sprawl Factsheet. Population Growth and Suburban Sprawl. A Complex Relationship. Consultado el 21 de septiembre, 2011 de <http://www.sierraclub.org/sprawl/population/>

Smart Growth online: <http://www.smartgrowth.org/>

STEFAN, Alina-Mihaela, 2004/2005: *The New Urbanism movement: the case of Sweden*. Blekinge Tekniska Högskola. International Master's Programme in European Spatial Planning. Consultado el 15 de agosto, 2011 de [http://www.netlearning2002.org/fou/cuppsats.nsf/all/1a1569475bb2850dc125701900436866/\\$file/Thesis\\_Alina\\_Stefan.pdf](http://www.netlearning2002.org/fou/cuppsats.nsf/all/1a1569475bb2850dc125701900436866/$file/Thesis_Alina_Stefan.pdf)

Urban sprawl in Europe - The ignored challenge. EEA Report No 10/2006  
Published: 24 Nov 2006. EEA (European Environment Agency). OPOCE (Office for Official Publications of the European Communities). Consultado el 21 de septiembre, 2011, de [http://www.eea.europa.eu/publications/eea\\_report\\_2006\\_10](http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10)