

Over the last twenty years, a demographic and economic evolution has resulted in the commercial development of the outer suburbs and the urban periphery. Built up without benefit of a structural model or interdisciplinary coordination, these areas are evidence of separate decisions by politicians, road engineers, and property developers. Indeed, it is the "separateness" of each organism, accessed by its own driveway, a most characteristic aspect of this landscape which gives vital importance to the performance of a hierarchy of roads.

This new landscape is the venue for the 90's; as the center of the cities assumes a symbolic function, the periphery becomes the main service zone for popular life.

The "Linear City" of Route 1

Our site, known as the "Route 1 Corridor" comprises an 18 mile stretch of

Route 1 between the provincial capitals of Trenton and New Brunswick in the state of New Jersey, with the 18th century university town of Princeton as its symbolic center. A large low density community of some 200,000 people has grown up in the countryside parallel to the highway and the intercity rail line. The nature of this "site", a linear "ladder" shaped figure that stretches parallel to Route 1 and the main New York-Washington passenger rail line, is that there is no center.

The idea of this study was to test these observations by, first, suggesting master planning models for the whole "figure" and a typical representative part; and second, to propose single or multiple centers.

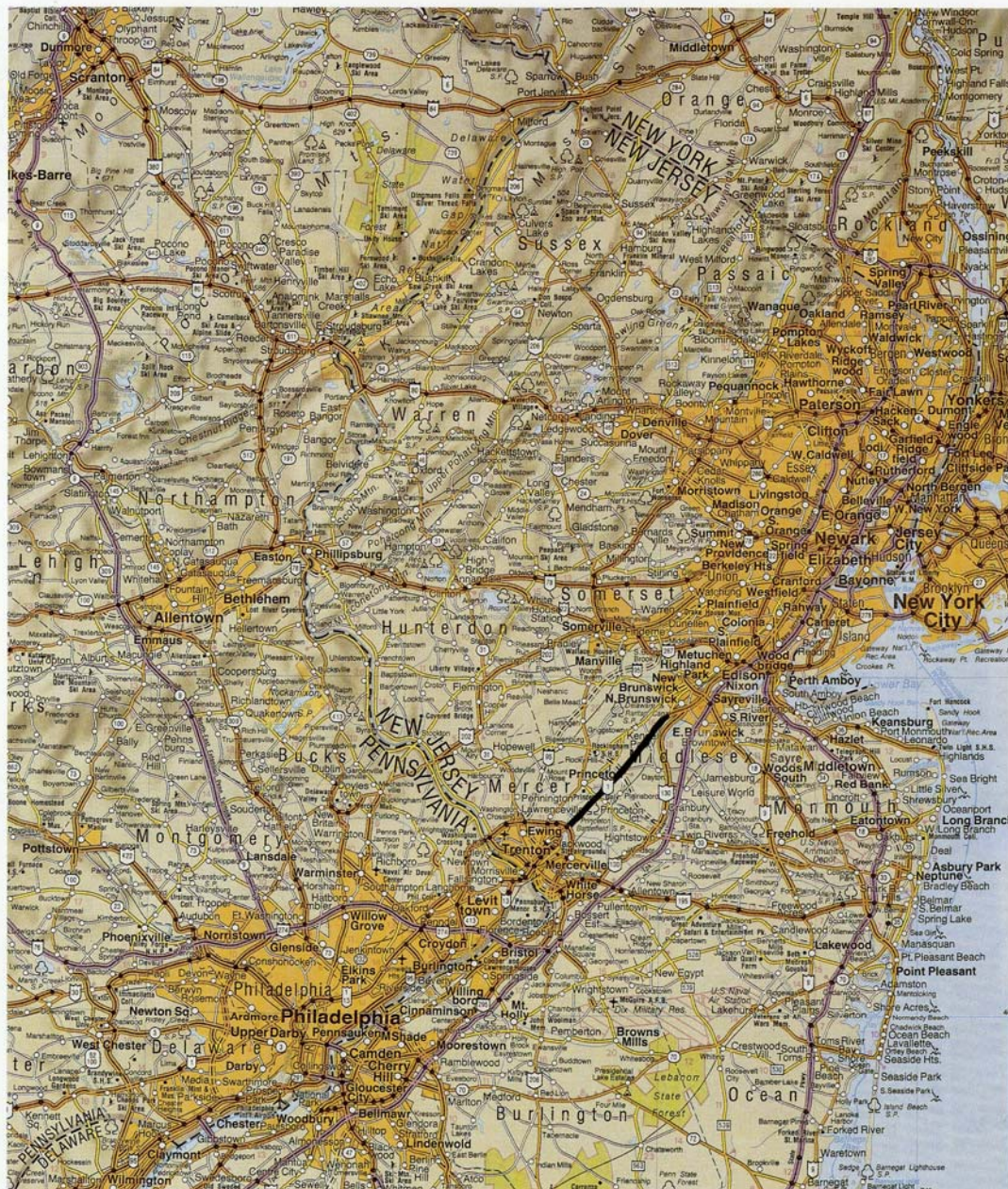
The strategies and arguments used in the presentation and execution of projects on the periphery often bear little correspondence to the way architecture and urbanism have traditionally been taught.

Durante los últimos veinte años, la evolución demográfica y económica ha dado como resultado el desarrollo comercial de los suburbios y la periferia urbana. Construidas sin las ventajas de un modelo estructural o de una coordinación interdisciplinaria, estas zonas evidencian la separación en la toma de decisiones por parte de políticos, ingenieros de caminos y promotores de urbanizaciones. Así, el "carácter de separado" de cada organismo—al que se accede por un camino propio—constituye un aspecto característico de este paisaje y concede tanta importancia a una jerarquía de carreteras.

Este nuevo paisaje es la competencia para los años 90. Mientras el centro de las ciudades asume una función simbólica, la periferia se convierte en la principal zona de servicio para la vida popular.

La "Ciudad lineal" de la Route 1

Nuestro emplazamiento, conocido como

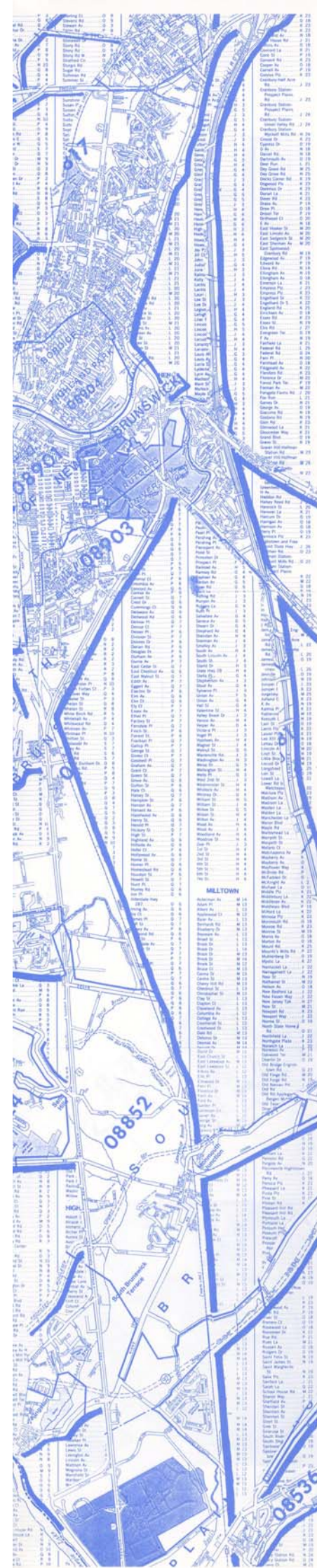


Route 1. Localización en el plano del estado de New Jersey.

Route 1. Its location in the state of New Jersey.

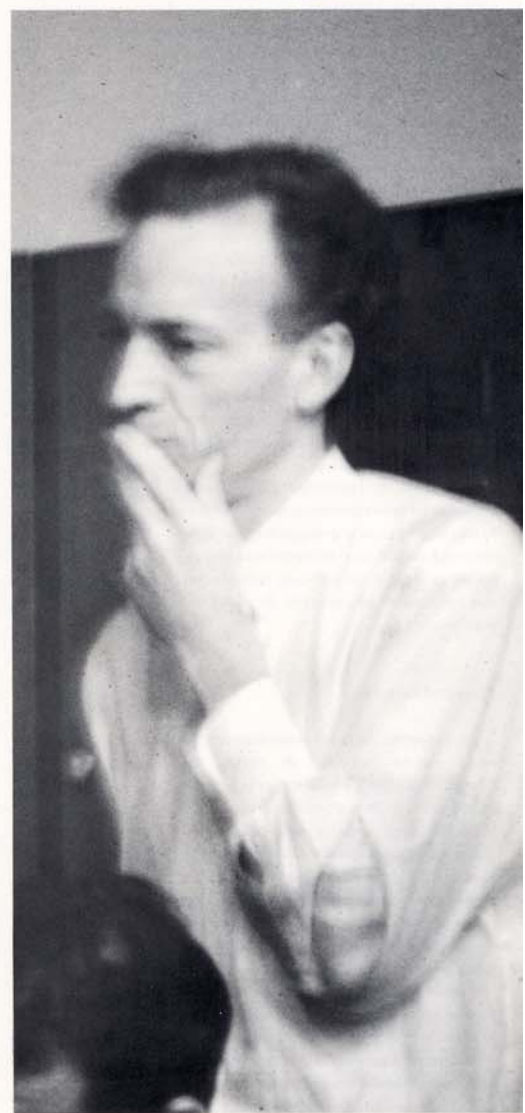


Alex Wall
 Willem Jan Neutelings
 Hilde Heynen
 Adriana Geuze



Cubecera del periódico "Princeton's business and entertainment journal U.S. 1", portavoz de los habitantes de esta carretera.

Cover logo of the "Princeton's business and entertainment journal U.S. 1", Journal of the inhabitants of the road.



Plano de las edificaciones actuales del área. Reconstrucción a partir de fotografías, realizada por los estudiantes del taller.

Current built-up surface of the area. Reconstruction from photographic material made by the students of the workshop.

"Route 1 Corridor", comprende un tramo de 18 millas de la Route 1, entre las capitales provinciales de Trenton y New Brunswick en el estado de New Jersey, con la ciudad universitaria de Princeton del siglo XVIII, como su centro simbólico. En el área paralela a la autopista y la línea ferrea interciudades, ha crecido una gran comunidad de baja densidad, con unos 200.000 habitantes. La naturaleza de este sitio —una figura en forma de "escalera de mano" lineal, que se extiende paralelamente a la carretera y la línea del ferrocarril Nueva York-Washington—, es que no hay un centro.

La idea del taller era en primer lugar ensayar estas observaciones sugiriendo modelos de planificación para la totalidad de la figura, y para una parte típicamente representativa, y en segundo lugar, proponer centros únicos o múltiples.

Las estrategias y los argumentos utilizados en la presentación y ejecución de proyectos sobre la periferia tienen, a menudo, poca correspondencia con la forma en que la arquitectura y el urbanismo han sido tradicionalmente enseñados.

El paisaje que se encuentra en la periferia es un territorio que todavía es mejor descrito por sociólogos y demógrafos. Necesita de las técnicas gráficas de la cartografía para ser fácilmente comprendido. La combinatoria del tejido de los suburbios con la idea de "ciudad verde" lleva el proyecto de la periferia al reino de un proyecto de paisaje.

Incluso se encuentran más dificultades: el sentimiento de trabajar en un emplazamiento sin límites, y además el proyecto implica la inclusión de edificios y alrededores con cualidades negativas.

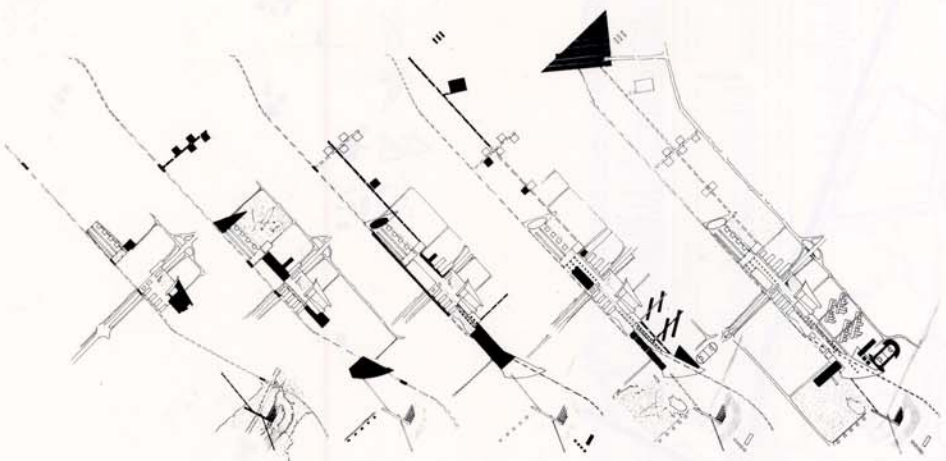
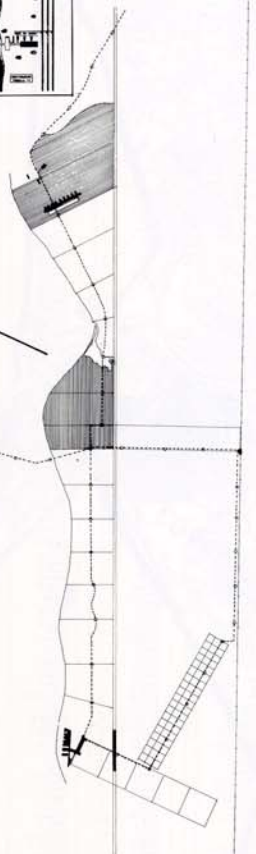
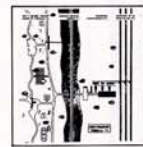
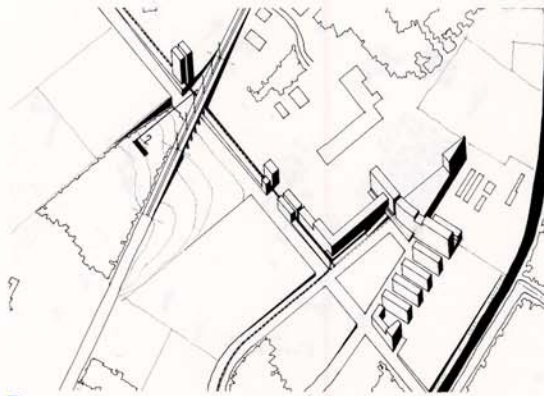
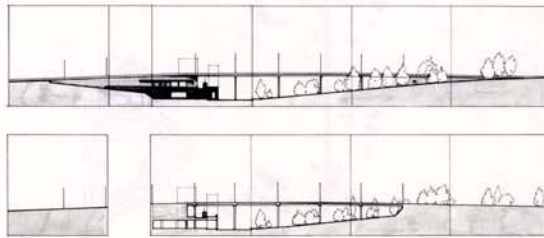
Finalmente, la resolución del proyecto del taller ha requerido en cada caso un salto de escala desde la propuesta general de reestructuración, a un proyecto más pequeño de paisaje o de edificios individuales que respondan al concepto de planificación general.

■ *The head and the tail, rather than the center, of a linear strip bounded by Lake Carnegie and Route nº 1 are developed with social buildings —a hospital and a cultural school— and connected by tram to the railway station.*

La cabeza y el rabo, más que el centro, de una banda lineal limitada por la laguna Carnegie y la Route nº 1 se urbanizan con edificios públicos —un hospital y una escuela especializada— conectados por un tranvía a la estación de ferrocarril. (Brendan Randles).

■ ■ ■ *A phased development perpendicular Route nº 1 creates an autonomous axis that adds metropolitan functions such as a financial center, convention hall, and living areas.*

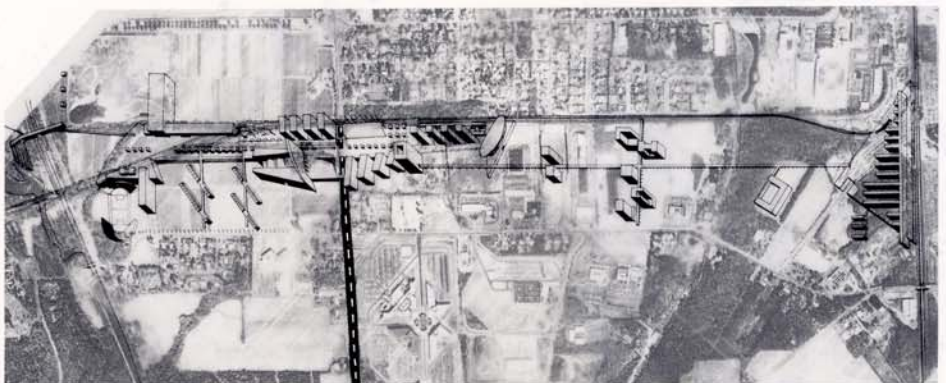
Una urbanización escalonada, perpendicular a la Route 1, crea un eje autónomo que incluye funciones metropolitanas tales como un centro financiero, salas de convenciones y áreas residenciales. (Jean-Luc Schepmans).



Proyectos del taller

Los proyectos del taller respondieron a la estructura de "escalera de mano" del "Route 1 Corridor", en una de las siguientes tres formas: 1) Reforzando la primacía de la Route 1 como conector regional con la localización de equipamientos a lo largo de la misma; 2) Un segundo grupo dispuesto a crear comunidades en las carreteras transversales que cruzan la autopista a 90°; 3) Finalmente, hubo proyectos autónomos que reaccionaron contra la dinámica existente.

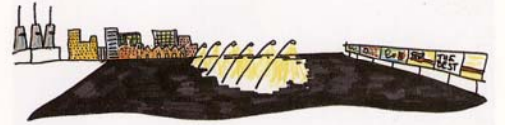
A través del trabajo podemos leer una tensión entre la densidad y su relación con la idea de la vida pública en un espacio cívico, una vida pública que actualmente ha sido parcialmente asumida por la movilidad y la comunicación electrónica. Cuando los modelos de planificación se aproximan al "punto" de densidades urbanas tradicionales, las aspiraciones de una comunidad anti-urbana quedan frustradas. Al menos, en el proyecto de la "Route 1" lo que se busca es una densidad suburbana, un "campo"





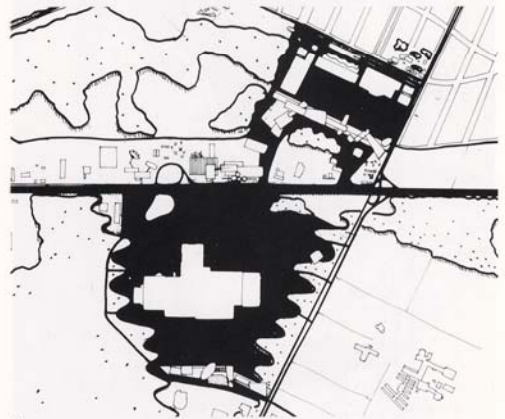
■ The field of action of the project is the extensive parking area which is modified by the addition of other programs, nature, etc.

El campo de acción del proyecto es la extensa superficie destinada al aparcamiento, que se modifica mediante la inclusión de otros programas, verde, etc. (Els Bel)



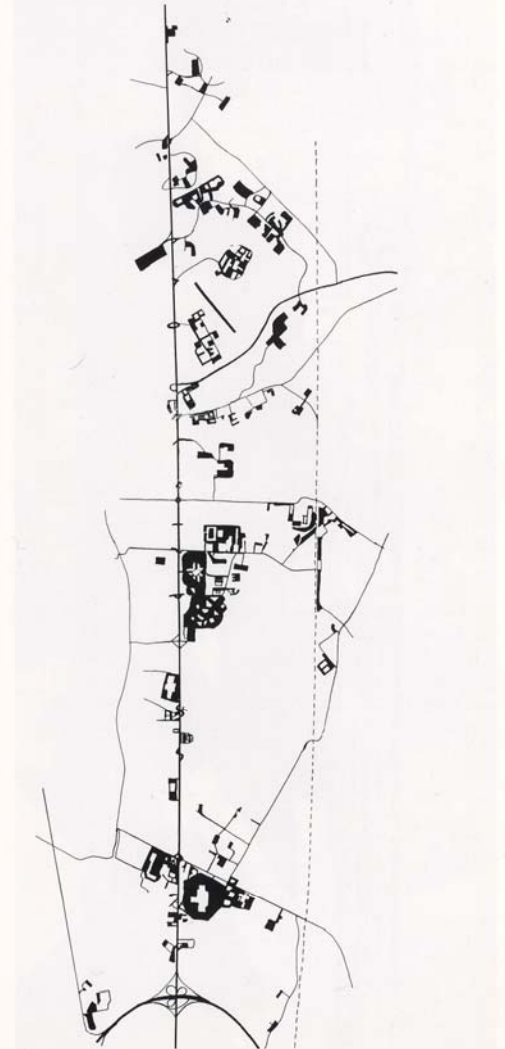
Big and small scales. The meeting of different tissues in the proximities of Route 1.

Los grandes y pequeños escalas. El encuentro de los diversos tejidos en las proximidades de Route 1.



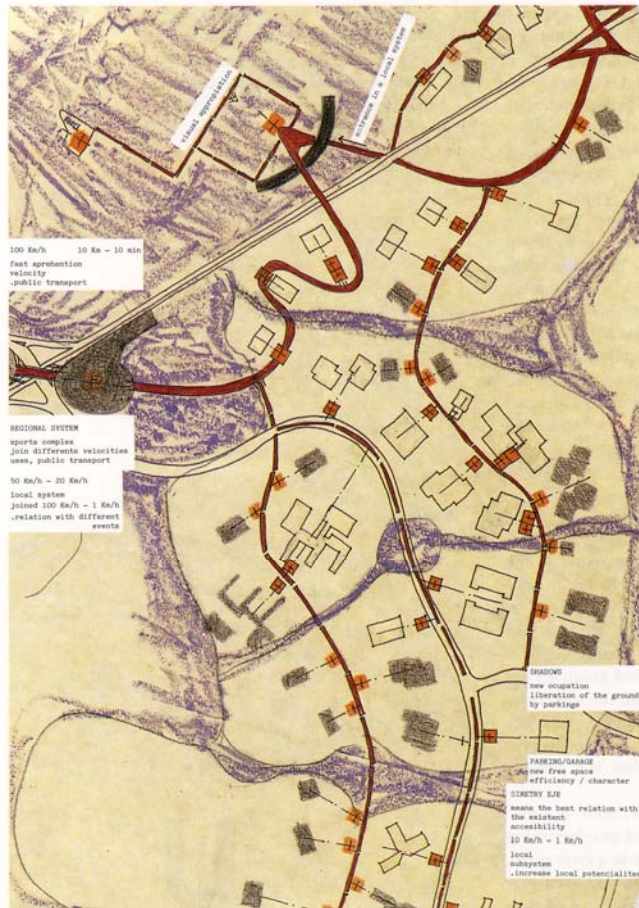
Shopping mall and parking surface next to Route 1.

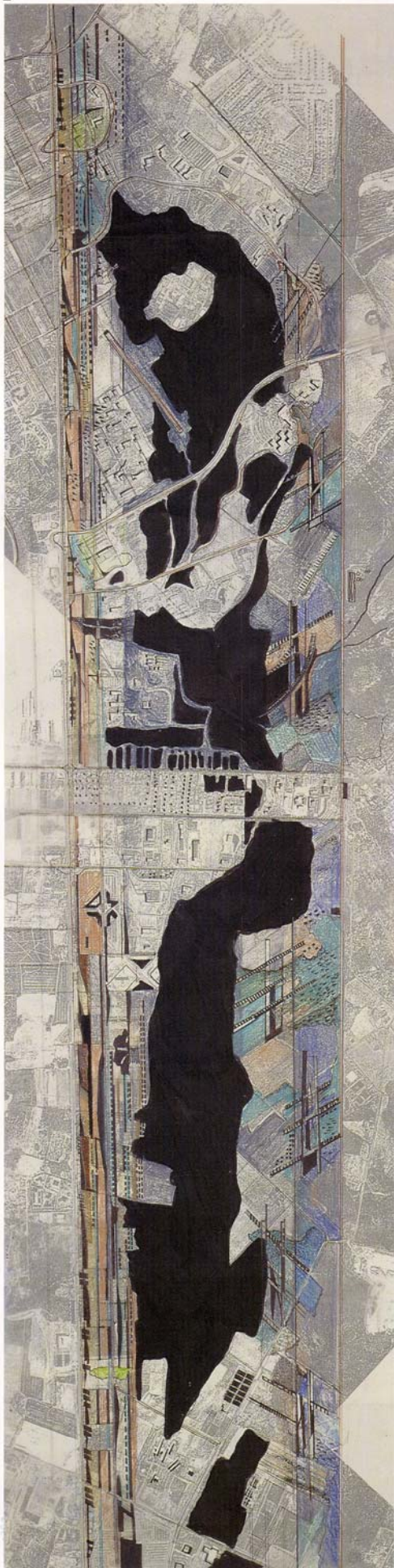
Centro comercial con sus plazas de aparcamiento, junto a Route 1.



A second boulevard creaves under and over Route nº 1 to create adjacent development areas of varying density.

Un segundo boulevard serpentea por debajo y por encima de la Route 1 fomentando la creación de áreas adyacentes de urbanización, de densidad cambiante. (Denise Picinini)



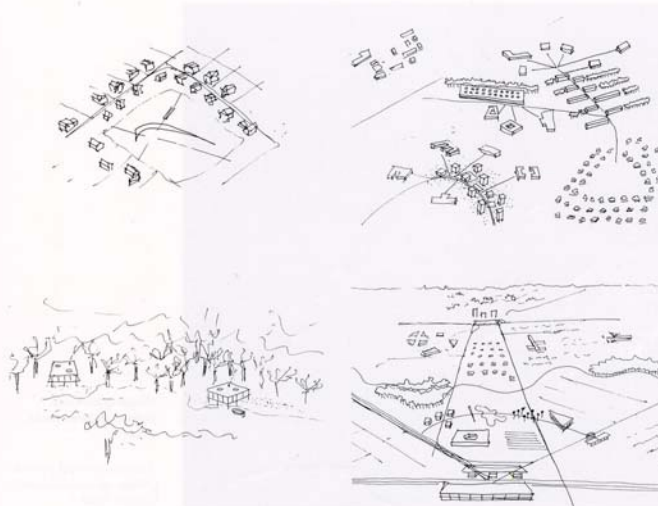


■ The commercial corridor of Route nº 1 is separated from new housing communities by enlarging the wetlands area which also prevents overbuilding.

La ampliación de las áreas pantanosas separa el corredor comercial de la Route nº 1 de las nuevas comunidades residenciales. Previene a su vez la sobre-edificación. (Juliette Bekkering).

■ The themes of the landscape and their particular connections.

Los temas del paisaje y sus conexiones particulares.



The existing conditions between Route nº 1 and the Antrak line are modified by strategies of inversion: voids are cut into dense suburban housing; a linear park is created in the Wetlands; and new local transport systems connect points of concentration.

Las condiciones existentes entre la Route nº 1 y la línea del ferrocarril se modifican mediante estrategias de inversión: la creación de vacíos que interrumpen densas áreas residenciales suburbanas y de un parque lineal en la zona de pantanos; y la conexión de puntos de concentración mediante nuevos sistemas de transporte local. (Willem Sulsters).

The found landscape of the periphery is a territory that is still best described by sociologists and demographers. It requires the graphic techniques of cartography to be easily understood. The joining together of the texture of the suburbs and the idea of the "green city" bring the project of the periphery into the realm of a landscape project.

Two further difficulties are that there is a sense of working on a site without boundaries, and that the project involves retrofitting buildings and surroundings that have many negative qualities.

Finally, the resolution of the study project in each case required a jump in scale from the general proposition of restructuring to a smaller project of landscape or individual buildings that answer the masterplanning concept.

nic communication. When the planning models approach traditional urban densities —"point"—, the aspirations of an anti-urban community are frustrated. In the Route 1 project, at least, it is a suburban density, a —"field"—, that is sought after ■

Study Projects

The study projects responded to the "ladder" structure of the Route 1 Corridor in one of the three ways: 1) Reinforcing the primacy of Route 1 as the regional connector by adding facilities adjacent to it; 2) A second group set out to create communities on the transverse roads that crossed the highway at 90°; 3) Finally, there were autonomous projects that reacted against the existing dynamic.

Throughout the work, there is a tension between density and its relationship to the idea of public life in a civic space, a public life which today has been partially taken over by mobility and electro-