

## REFLEXIONES A PARTIR DE LOS ARTÍCULOS DEL CURSO

Después de una síntesis de *lo que nos dice el texto*, presento *lo que me dice el texto* o como reacciono después de su lectura.

### 1. WAGNER Otto, "La gran ciudad", 1911

A principios del siglo XX, Otto Wagner da una conferencia en Nueva York sobre la expansión de la ciudad. Quería que los proyectos no fueran sólo técnicos, sino que también plantearan cuestiones estéticas. El arte debe formar parte de la ciudad y de la realidad de la vida cotidiana. Para Viena, se inspiró en la obra de Haussmann en París. Sin embargo, no trabaja en lo existente, sino en la ampliación de la ciudad. Piensa en la ciudad como una unión de distritos de 100.000 a 150.000 habitantes, cada uno de los cuales ofrece los servicios necesarios para la vida cotidiana. Plazas, correos y edificios públicos embellecen el tejido urbano. Estos elementos diferencian el espacio, lo que crea un valor añadido. Otto Wagner cree que debería devolverse a la administración a través de un impuesto para que pueda devolver las inversiones que ha hecho en transporte y edificios públicos. Pero más allá de esta solución fiscal, repite Otto Wagner, "una ciudad sólo puede cumplir su objetivo por entero, es decir, ser la morada satisfactoria de millones de habitantes, si esta ciudad también es bella" (p.83).

Por ello, Otto Wagner nos insta a que, cuando planifiquemos una gran ciudad, pensemos en ella por su belleza. La cuestión del gusto debe plantearse antes que la de la función. ¿Qué vistas, qué materiales, qué recorridos, qué olores, qué colores... esperamos cuando planeamos ampliar una ciudad? El sistema puesto en marcha por la administración no debe centrarse únicamente en los imperativos del transporte o la sanidad. Los elementos de la ciudad existente pueden conservarse según criterios artísticos. Podemos pensar en el proyecto del Gran París leyendo este extracto. Inicialmente se pensó en un proyecto de transporte por carretera de circunvalación. Se trata de un proyecto técnico para mejorar la circulación de los habitantes de Île-de-France. Pero posteriormente se decidió replantear este proyecto pensando no sólo en las estaciones sino también en el barrio que las rodea. La belleza de un barrio es tan importante como el tiempo de desplazamiento entre la casa y el trabajo...

## 2. GOMEZ ORDONEZ José Luis, "la ciudad necesita de todos nuestros cuidados", 1999

La lección inaugural del curso académico 1999-2000 de la universidad de Granada fue impartida por José Luis GOMEZ ORDONEZ. Recuerda la definición de la arquitectura según los 3 principios vitruvianos Utilitas, Venustas y Firmitas: "en armonía con el cuerpo [...], en armonía con el alma, [...] en lucha con el destino efímero [...]"(p.9). Por consiguiente, presenta la ciudad como un edificio eficiente, bello y seguro. Por tanto, la ciudad no sólo es útil, sino que también está llena de deseos, sentimientos y anhelos de sus habitantes. Nos recuerda que Italo Calvino había clasificado las ciudades en función de la expresión de los deseos de sus habitantes en la forma urbana: "las que a través de los años y las mutaciones siguen dando su forma a los deseos y aquellas en las que los deseos o el bien logran borrar la ciudad o son borrados por ella". (p.13) Le preocupa el actual proceso de urbanización porque refleja el espíritu de la sociedad. "En esta sociedad desaparecen los valores de comunidad y la familia y sólo hay sitio para esperanzas y miedos individuales, planteando el enigma de su articulación colectiva y plural" (p.18). La riqueza de la ciudad no sería, pues, su consumo, sino su población animada por un espíritu colectivo. La cuestión esencial para construir una ciudad es la del espíritu de sus habitantes. "Cuál es el estado anímico de nuestras ciudades, cuales sus fuerzas colectivas e integradoras, su vigor público, su sentimiento de comunidad, su energía sobrante una vez deducida la supuesta por la suma de los intereses individuales...". (p.21). No tiene sentido ampliar materialmente una ciudad si, colectivamente, no ha crecido. Hace una comparación orgánica con un cuerpo que aumenta su peso sin fortalecer sus músculos y huesos. Constata que el espacio colectivo es mucho menor por número de habitantes que durante la Edad Media. Basándose en la obra de Pierre VILAR (1906-2003), recuerda que "los campesinos pobres disfrutaban de bienes de uso común, de la parte colectiva de la renta global, de las instituciones benéficas, del patrimonio cultural difuso, de los edificios colectivos...". (p.26). Además de ensalzar el espacio público como bien común, anima a los miembros de la universidad a participar en el vigor de la ciudad. Por último, al espacio y a los habitantes se suma el tiempo. Con la globalización, el hombre ya no parece estar limitado por el espacio, sino que limita cada vez más su pensamiento en el tiempo. Por ello, nos anima a hacer lo contrario, es decir, a pensar en proyectos locales pero analizando "el espesor temporal de los lugares" y enténdelos como "sucesión de estratos históricos" y "condensación espacial de la historia" (p.30).

Esta lección inaugural fue escrita a la luz del siglo XXI y sentimos el brío del autor. Se proyecta con los oyentes. Llama a su intervención "la ciudad necesita de todos nuestros cuidados" como si se hubiera convertido la ciudad en una persona, o al menos en un organismo vivo. Curar los espacios sería como curar a un enfermo. Tenemos que entender el pasado de la persona, su historial médico. El médico también toma el pulso de la ciudad en este momento, lo analiza. Finalmente, diagnostica y se proyecta con el paciente dándole un remedio a seguir en mucho tiempo. José Luis GOMEZ ORDONEZ probablemente había leído *Governing the commons: The evolution of collective action* escrito por Elinor OSTROM en 1990. Se trata de pensar en la ciudad, en la ciudadanía, a través de acciones colectivas que cuiden los lugares. Según él, la Universidad de Granada tiene los medios para participar en esta atención.

### 3. Artículo sobre la gran ciudad moderna, autor y fecha desconocidos

Según el autor, la agrupación de los seres humanos en comunidades corresponde a niveles de desarrollo productivo: la aldea a la economía agraria, la ciudad al trabajo artesano y la gran ciudad a la industria y al comercio. Pero si la Roma imperial producía mercancías, la gran ciudad moderna es fruto de un modo de producción capitalista. Este modo económico está profundamente ligado a la gran ciudad hasta el punto de que "la actual situación económica condiciona las grandes ciudades y, al mismo tiempo, está condicionada por ellas" (p.2). Este modelo se basa en los intereses privados y en el corto plazo e introduce una desorganización. Al contrario de los grandes complejos industriales, regulados por el principio de Adam Smith de la división técnica del trabajo. Su crítica al capitalismo salvaje es tan fuerte que afirma que "Una ciudad que derive del espíritu de la especulación será siempre un producto artificial, nunca necesario". (p.2). Por todo ello, la gran ciudad no está acabada. El autor distingue dos desarrollos de la ciudad. El primero es natural y orgánico, resultado de una lenta evolución y de varias generaciones, ordenado por edificios públicos o por la topografía, y cuyo plano es el epílogo. La segunda es artificial, resultado de elecciones individuales, ordenadas por arbitrariedades geométricas y cuyo plan es el prólogo. La ciudad orgánica tiene una forma que depende de la forma de la casa individual "cuya estrecha fachada permite cualquier curva a la calle" (p.4), mientras que la ciudad colonial es un arquetipo de la colonización cuando era necesario construir rápidamente sin construir de acuerdo con el lugar sino para marcar su presencia y expresar su poder. Nueva York, Washington, Canberra, Prince Rupert o Filadelfia son ejemplos tomados por el autor.

La problemática del ensanche se puede tratar de manera concéntrica o radial. El primer método provoca fácilmente una congestión mientras que el segundo facilita "un crecimiento sistémico" (p.6). Además, el trazado cuneiforme permite dejar espacios públicos en los ángulos y utilizar con más densidad el espacio. Pero, en cualquier caso, la expansión de la ciudad plantea tres problemas: vivir, circular y trabajar. La gran ciudad se ha dividido en zonas de trabajo y residenciales, formando un sistema de satélites. Este sistema se limita a una zona limitada y se mantiene de forma que el centro quede libre para la vida comercial. Este pensamiento particularmente modernista se sintetiza en la frase siguiente "porque nuestro deber no es conservar el pasado sino también preparar los caminos del futuro" (p.8). Se reconoce que este sistema es una solución parcial porque requiere un sistema de transporte eficaz. Los rascacielos que han crecido en la ciudad de Nueva York han provocado la congestión de las aceras por parte de los peatones y de las aceras por parte de los coches, hasta tal punto que se pensaron soluciones de aceras elevadas o de plantas bajas dedicadas por parte a los peatones y con el tráfico abajo. Entonces, después de la separación del trabajo y de la vivienda, se separa el peatón del coche. De lo que se trata es de que, a partir de cierto tamaño, no se produzcan los defectos de la gran ciudad. En lugar de que la aglomeración sea "un conglomerado: una acumulación de elementos incoherentes" (p.12), se trata de formar de manera metódica una gran ciudad "Para el hombre creativo, los sistemas no son más que medios para ordenar" (p.5). Le Corbusier ha propuesto una solución para una ciudad de muchos miles de habitantes y Ludwig HILBERSEIMER para un millón de habitantes. Le Corbusier propone grandes torres cruciformes en medio de espacios verdes y manzanas cerradas. Pero esta solución más vertical transforma el atasco horizontal en uno vertical, ya no en la calle sino en el edificio. El problema puede resolverse si se aborda en su origen: el lugar de trabajo debe estar en el mismo sitio que el de residencia. Por ello, Ludwig HILBERSEIMER propone trabajar más a escala de manzana. "como la ciudad-habitación se

encuentra en esta ciudad, sobre la comercial, cada uno vive sobre su lugar de trabajo. En este punto la ciudad moderna se toca con la ciudad del pasado. En una casa particular de una ciudad medieval, las habitaciones se hallaban encima de tiendas y talleres" (p.17). Una casa colectiva corresponde a una manzana y reúne todo lo necesario para sus habitantes con el fin de reducir el transporte. Además de un diseño en sección, el diseño en planta sigue razones similares. "La longitud de la manzana queda determinada por la separación entre las estaciones del metro" (p.18). Ludwig HILBERSEIMER llega incluso a diseñar el equipamiento interior para que las viviendas estén ya amuebladas y la mudanza no sea complicada. Las viviendas aparecen como hoteles y se necesita solamente mover con sus maletas. El autor concluye "el problema de la vivienda y el problema del tráfico serán el alfa y el omega de todo el organismo metropolitano" (p.20).

En mi opinión, sería más justo cuestionar el trabajo que es, como dice este artículo al principio, la causa de la reagrupación de los seres humanos en las ciudades. El transporte de casa al trabajo tiene incluso un verbo específico en Estados Unidos: "to commute". La concepción de la gran ciudad es más una cuestión de tiempo que de espacio. Las políticas temporales son esenciales para mejorar el tráfico urbano y la calidad de la vida cotidiana. El teletrabajo ha demostrado que muchas tareas pueden realizarse desde casa, dejando tiempo para otras actividades. ¿A qué velocidad vive una gran ciudad?

4. BUSQUETS Joan, *Ciudades, X formas : una nueva mirada hacia proyecto urbanístico*, Nicolodi Editore, 2006

Un grupo de estudiantes de la Harvard Graduate School of Design, junto con Joan BUSQUETS, realizaron en 2002 un trabajo de clasificación y clarificación del proyecto urbano con la ayuda de un catálogo de 10 tipos llamados líneas.

1. Edificios clave con sinergias urbanas o proyectos estratégicos.
Se trata de una especie de urbatectura en la que el proyecto, aunque sea en una parcela limitada, está pensado por y para su entorno urbano cercano.
2. grandes artefactos urbanos.
Corresponde a proyectos públicos relacionados con las infraestructuras urbanas multimodales
3. Proyecto minimalista.
Aunque el proyecto tiene un presupuesto limitado, apunta a un tema esencial, preciso y estratégico del lugar.
4. El espacio urbano o el paisaje dentro de la ciudad.
El proyecto no es construir sino mejorar el espacio construido por el no para mejorar, si retomamos el título de un libro de Jan GEHL, "la vie entre les immeubles" (la vida entre los edificios).
5. Proyecto urbano.
El proyecto se entiende aquí a una escala urbana media. Se produce a corto pero también a medio y largo plazo.
6. Enfoque "revival".
El reto es revivir un tipo de ordenación más tradicional que se perdió en el lugar del proyecto.
7. Proyectos paisajísticos a gran escala, polo de descentralización.
Se trata de reciclar los espacios abandonados, como le proponen Palo VIGANO y Bernardo SECCHI en la consulta para el Grand Paris.
8. Rehabilitación urbana de los centros históricos y/o monumentos urbanos.
El objetivo es mantener y adaptar a las necesidades actuales el casco urbano.
9. Plan director urbano.
Los políticos buscan una visión a largo plazo y a gran escala del desarrollo de un territorio.
10. Proyecto Experimental o nuevos conceptos urbanos.
Se trata de cuestionar más el método de diseño e intervención dando más peso a otros actores que el arquitecto o el urbanista.

Así, cada tipo permite distinguir un enfoque adoptado. Cuestionan el ámbito de actuación (prefiriendo a la cascada de proyectos de gran a pequeña escala proyectos directamente trans-escalares (que tienen un sentido absoluto y una coherencia relativa), la relación entre disciplinas (arquitectos, urbanistas, paisajistas, promotores, políticos, ingenieros...), la metodología y las herramientas (sistemas de información geográfica, producciones informáticas de imagen pero también de vídeo...) y los lugares de intervención (no sólo el tejido urbano clásico, sino también el eje multimodal, las infraestructuras en desuso, el centro histórico o los distritos de eventos internacionales de doble ciclo). La conclusión es doble. El proyecto urbano debe pensarse más

desde el interior y no desde el exterior, concibiendo sobre todo los espacios y no simplemente los intermedios. Además, el proyecto urbano se enfrenta a la elevada movilidad de los habitantes, lo que debilita la animación ciudadana de los barrios.

Es interesante cuestionar el proyecto urbano como herramienta porque los medios influyen en los fines. Joan BUSQUETS toma el ejemplo de Italo Calvino en *La Città invisibile* en 1976: un puente de piedra se entiende cuando se comprende la transferencia de cargas mediante arcos, pero sólo existe si existen las piedras. Del mismo modo, un proyecto urbano requiere una teoría abstracta como el arco y una realidad concreta y operativa como la piedra.

5. CHOAY Françoise, "Alegoría del patrimonio", *Monument et monument historique*, Seuil, 1992.

Françoise CHOAY, en el primer capítulo de su libro, señala desde el principio que el patrimonio es un concepto nómada. No está fijado en una disciplina, sino que se encuentra en boca de médicos (patrimonio genético), paisajistas y urbanistas (patrimonio natural) o arquitectos o historiadores (patrimonio histórico). Este último, cuando es inmueble, constituye el patrimonio histórico construido. Señala tres grandes cambios en el caso de los bienes del patrimonio inmobiliario. La primera es tipológica. La primera comisión para los monumentos históricos en 1837 en Francia tenía tres categorías, mientras que después de la Segunda Guerra Mundial, se inventariaron diez veces más propiedades. Los conjuntos construidos por ejemplo pueden ser clasificados. El Albaicín es un ejemplo cercano a nosotros. El segundo cambio es cronológico porque el pasado está cada vez más cerca cuando se trata de los llamados monumentos históricos. Los proyectos de Le Corbusier son un ejemplo que da el autor. Finalmente, el cambio es geográfico ya que este concepto era inicialmente occidental y finalmente más de 120 países en 1991, 191 hoy, firmaron la Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural de la UNESCO.

Este triple movimiento ha provocado 4 obstáculos o problemas para el patrimonio histórico; turismo de masas, costes desorbitados de mantenimiento, inadecuación a los usos y parálisis para nuevos proyectos. La paradoja es conservar y proteger el patrimonio al tiempo que se mantiene vivo. Nos recuerda que el patrimonio siempre ha estado sujeto a cambios: "los estilos han coexistido, y se han articulado en una misma ciudad o en un mismo edificio" (p.71). A continuación, se distingue entre los proyectos contemporáneos que se asemejan a los monumentos y los llamados monumentos históricos. Retomando la etimología del término (monumentum; de monere: advertir, recordar), define el monumento histórico como un signo del pasado y un testimonio de la memoria construido a posteriori. También define el monumento histórico como un signo del pasado y un testimonio de la memoria construido a posteriori. También define el "monumento no ha sido querido" (p.75), refiriéndose a *Der moderne Denkmalkultus* de Alois RIEGL, publicado en 1903. Mientras que un monumento hoy en día es una señal del presente y un testimonio de la estética, diseñado a priori. Se trata de "una creación deliberada" (p.75). Poco a poco, la noción de memoria se borra. ¿Por qué? Sin duda a causa de la pregunta del goût que suplantó a la de la memoria y a causa de las memorias artificiales como la escritura según el autor, o hoy en día podríamos añadir el world-wide web. Sin embargo, los monumentos históricos siguen desempeñando un papel en nuestras sociedades. El autor toma ejemplos de lugares clave de la Segunda Guerra Mundial como Verdún, Varsovia o Auschwitz. Lo interesante es que son al mismo tiempo lugares cargados de significado y lugares que delimitan el espacio, contenidos y contenedores, "reliquias y relicarios" (p.74). Françoise CHOAY llama, como lo hizo León Battista ALBERTI en *De Re Aedificatoria* en 1452, trabajó sobre el patrimonio como monumento y como monumento histórico. "aquella arquitectura que puede al mismo hacer revivir nuestro pasado, asegurar la gloria del arquitecto-artista y confirmar el testimonio de los historiadores" (p.76).

Al leer este fragmento, tal vez podamos reconocernos. En lugar de investigar la memoria de un lugar histórico, ¿cuántos prefieren hacer muchas fotos para asegurarse, temiendo no haber captado la belleza del lugar? Françoise CHOAY reconoce la ambigüedad de la fotografía. La nombra como pharmakon porque en la antigua Grecia significa remedio, veneno y chivo expiatorio. El movimiento Ars Industrialis, presidido antes

de su muerte el año pasado por el filósofo Bernard STIEGLER, pretende alertar sobre esta ambivalencia de la técnica y propone soluciones en las que ésta se pone al servicio de su usuario. Por supuesto, una foto antigua de un lugar puede permitirnos imaginar con precisión y realismo el ambiente, los usos, el estado de conservación... pero también puede "avaluar la historia" (p.73).

Este extracto plantea otra cuestión, no de método sino de fondo. ¿Cuál es el lugar adecuado del arquitecto cuando interviene en un monumento histórico? ¿Debe modificarlo manteniendo su carácter de monumento histórico (1+1=1)? ¿Debe ampliarlo proponiendo un monumento junto al monumento histórico (1+1=2)? ¿O articularlo creando un espacio intermedio entre lo nuevo y lo viejo (1+1=3)? Por último, ¿cuál es la huella ajustada de un arquitecto contemporáneo frente a un monumento histórico?

6. CERVERLLATI Pier Luigi, "El proyecto de conservación", en *Los centros históricos. Política urbanística y programas de actuación*, CIARDINI Francesco. y FALINI Paula, Gustavo Gili, 1983.

Pier Luigi CERVERLLATI propone un método para elaborar un proyecto de conservación del patrimonio histórico, definido como la suma del "conjunto de manufacturados [...] (y) el territorio natural" (p.103). Se trata de conservar no solamente el centro histórico, pero también el territorio natural. Propone un método científico y generalizable que considera "el patrimonio como la parte viva y verdaderamente moderna de la ciudad contemporánea" (p.103). El primer paso es definir el perímetro de la ciudad preindustrial. La aera histórica o zona A es la parte edificada y la parte libre agrícola dimensionalmente fija y definida según la lectura catastral. Mientras que la era contemporánea es la ciudad emergente con entidades cambiantes. Esta separación entre zona A y B no debe conllevar una separación en la zona A entre los edificios mayores de las construcciones menores o entre "el monumento (y) su contexto ambiental" (p.104). La segunda fase consiste en la lectura de la organización inmobiliaria dentro de esta zona A. El objetivo es elaborar un catálogo de tipologías constructivas y comprender la estructura interna de los edificios y la estructura externa del conjunto. De este modo, podemos destacar "tipos históricos, ya sean arquitectónicos o agrarios" (p.106). La tercera fase consiste en comprender cómo actuar y restaurar. Podemos distinguir dos casos. O bien "la autenticidad material revela valores no reproducibles" o "la ejecución puede ser rehecha más o menos fielmente" (p.107). La cuarta fase es la acción política y la redacción de un programa de conservación a partir de planes detallados a las 1:50 y no solamente de planes reguladores a las 1:2000. Hay que respetar tres principios. La forma urbana es "una constante fija en relación a la función "variable". No es "la forma sigue a la función" o "la función sigue a la forma", sino "las formas, lo que funciona". Además, las zonas residenciales como los elementos sobresalientes (monumentos públicos) deben ser recuperados. Por último, el territorio natural, con su potencial uso agrícola, debe ser protegido porque "no es reproducible y por tanto de inestimable valor" (p.111). La quinta fase consiste en llamar a la gente a participar porque "el proyecto de conservación representa el método operativo para una recuperación social" (p.112). La razón principal es que "se trata de operar sobre lo ya existente, sobre una conformación [...] conocida" (p.112). De este modo, los habitantes conocen las cualidades y los defectos del lugar y pueden actuar más fácilmente a favor de su mejora y potenciación.

Creo que el último punto debería ser el primero. Las piedras no están vivas. Un barrio sin habitantes conscientes de su belleza y capaces de habitarlo es un barrio condenado a la destrucción. Se trata, pues, de trabajar no para valorizarlo mediante el turismo, sino, sobre todo, para valorizarlo para las generaciones presentes en el lugar. El arquitecto debe sentir las necesidades del lugar y trabajar con los habitantes mostrándoles la belleza del entorno artificial y natural en el que viven. Debe ayudar a los habitantes a ver y cuidar su entorno. Por supuesto, el arquitecto tiene conocimientos que una persona normal no tiene necesariamente. Pero al mostrar a cada habitante la calidad arquitectónica, la profundidad histórica y el valor de la memoria del lugar, el arquitecto puede animar a todos a cuidar el patrimonio histórico. El reto es, sin duda, pensar en este patrimonio histórico como un recurso para la modernidad.