

## Crisis y Reinención de la Ciudad contemporánea



Archipiélago num.62

“Superestructuras de infradiseño y otras miserias”  
Juan Diez del Corral

“Las formas de la ciudad y del territorio van adquiriendo, poco a poco, las formas de las grandes infraestructuras del tráfico rodado”, “La arquitectura no puede entenderse nunca como algo ajeno a la ciudad”, “la arquitectura ha tratado siempre de hacer lugar, de significarlo y hacerlo habitable”.

De Juan Diez del Corral puede leerse *El retablo de Ambasaguas. Polémicas, cartas y artículos 1983-2000*, Logroño, Colegio Oficial de Arquitectos de La Rioja, 2000, y alguno de sus textos publicados en Archipiélago son: *Lugar, ciudad y transportes. El caso de Logroño*, núm.18, *Algunas notas sobre la cuestión de la periferia*, núm.34-35, *Arquitectura y Vejez*, núm.44.

Las formas de la ciudad y del territorio van adquiriendo, poco a poco, las formas de las grandes infraestructuras del tráfico rodado. Y no sólo físicamente hablando, sino sobre todo, en cuanto a su entendimiento o interpretación. Es posible que una vez visitada y conocida una ciudad o un territorio, uno retenga en su memoria una serie de formas más genuinas de una y otro –una catedral, una calle, una trama urbana ordenada o confusa, un río, un paisaje, una vegetación, etc.-, pero la atención primaria al leer sus planos, o la visión estratégica para calcular nuestros posibles movimientos por esos dos tipos de lugares (el lugar concreto de la ciudad o el lugar extenso del territorio), cada vez están más centradas en esas líneas gruesas de los mapas que en el urbanismo tradicional se venían denominando modestamente “infraestructuras”, pero que a la vista de su gigantismo real deberíamos empezar a llamar ya “superestructuras”. A diferentes escalas, las autopistas, los puentes, los cruces a distinto nivel, las señalizaciones gigantes para la gran velocidad, las autovías, las circunvalaciones y hasta los cruces en rotonda ofrecen un repertorio formal cuyo tamaño y presencia inciden y alteran sustancialmente las formas tradicionales de la ciudad y el territorio.

Sorprende por lo tanto la poca atención que la sociedad en general o la crítica urbana en particular les dedican, como si en realidad siguieran siendo objetos de segunda clase (infraestructuras) que no se ven y que no cuentan en el panorama del paisaje urbano o territorial. Las enormes paredes de hormigón de un cruce urbano a dos niveles, la descabrada ruptura del plano horizontal de una gran avenida para embocar a los pasos subterráneos, los siniestros espacios que generan los pasos elevados de las autopistas, los gigantescos cortes en las montañas o los imponentes taludes sobre valles y llanuras, parece que son elementos ajenos a las formas y a las miradas, y por lo tanto ajenos también a la cultura de la creación humana.

### Primeros intentos de integración

Cuando estas grandes líneas de tráfico empezaron a aparecer en el paisaje a mediados del siglo XX, hubo algunos arquitectos que trataron de integrarlas con nuevas formas de edificación en grandes proyectos globales. Las propuestas para Río de Janeiro, Sao Paulo y Montevideo (1929) o Argel (1930) de Le Corbusier, o las “megaestructuras” de Archigram, Kenzo Tange, etc., divulgadas por Reyner Banham,

planteaban una simbiosis entre las estructuras de las vías de tráfico y unos nuevos y extravagantes tipos edificatorios de viviendas, oficinas o centros comerciales que, con el correr de los años, se quedaron en simples propuestas dibujadas de ciudad-ficción. Una radical división del trabajo profesional entre arquitectos e ingenieros acaeció tras esas ingenuas propuestas y la ciudad se dividió en dos territorios ajenos entre sí: aquellos donde la cultura del proyecto podría seguir ejerciéndose, y aquellos donde la eficacia ingenieril podría desplegarse sin ningún tipo de crítica.

A la vista de los resultados de esa ciudad rota y descompuesta no se espere que vaya a hacer yo aquí una defensa de los arquitectos como gremio, pues es notorio que la mayor parte de los profesionales titulados en arquitectura ejercen su profesión, en el sector laboral que les ha tocado, como auténticos ingenieros del almacenamiento humano y de la economía inmobiliaria; pero sí que voy a hacer una defensa encendida de la cultura del proyecto (por no decir de la arquitectura) que tuve la suerte de aprender en una escuela llamada aún, acertadamente, de arquitectura. Una cultura, que por utilizar otra palabra igualmente abusada y malinterpretada, deberíamos llamar genéricamente, cultura del “diseño”.

## Segundo intento de integración

Antes de ponerme a ello y de mostrar cuán ajena al diseño se ejerce la ingeniería, cabe mencionar un último episodio en la historia de la forma de hacer ciudad, en el que la arquitectura y las grandes infraestructuras parecieron querer converger en una nueva herramienta urbanística. A partir de los años setenta, y ante la ineficacia de un urbanismo abstracto de zonificación, usos, normas y coeficientes de explotación del suelo, se pusieron en marcha una serie de operaciones arquitectónico-urbanísticas que se empezaron a conocer como Grandes Proyectos Urbanos (GPU) con los que se pretendía de nuevo “construir ciudad”, especialmente en aquellos puntos donde empezaba a hacerse más amorfa y difusa. Los GPU parecieron la técnica ideal para inyectar vida a zonas deprimidas o confusas, y para relanzar la ciudad como hecho construido acercando de nuevo los diseños de las infraestructuras viarias a los diseños de la edificación. Lo malo es que, como toda nueva técnica, ha generado más problemas que soluciones, y los GPU han acabado por convertirse en una herramienta ideal para el pelotazo político o económico con el subterfugio de unas “arquitecturas” espectaculares firmadas por un grupo selecto de arquitectos llamados del “star-system”: Gehry, Nouvel, Moneo, Foster, Koolhaas, Calatrava, Zahid, etc. Digo “arquitecturas” entre comillas porque me parece un descarado abuso del término o una lamentable perversión del concepto. La arquitectura no puede entenderse nunca como algo ajeno a la ciudad. No se puede decir nunca, como le oí hace poco a un profesor de arquitectura de la misma escuela en donde yo estudié (¡ay!), que en los GPU que se vienen haciendo en Barcelona sobre la zona del Pueblo Nuevo, “se están haciendo arquitecturas pero no se está haciendo ciudad”, porque eso equivaldría a decir que la arquitectura no tiene ya nada que ver con la ciudad y que es tan sólo un decorado, un escenario, una performance, un negocio, una obra de arte para el museo, o algo así.

## Arquitectura y ciudad

Yo sostengo o propongo, por el contrario, que la arquitectura es justamente la única forma válida de hacer ciudad porque en la depuración histórica de sus patrones o en la relación dialéctica y crítica de sus procesos de creación, siempre debe darse un entendimiento entre las tipologías de la edificación y las formas urbanas. Sólo cuando entre tipologías arquitectónicas y morfologías urbanas se da una feliz continuidad, la ciudad se hace realidad física.

Las grandes infraestructuras de la ingeniería (o las grandes arquitecturas actuales del espectáculo) funcionan acaso como sistemas de irrigación (o como sistemas simbólicos y propagandísticos) de un organismo urbano que por su propio crecimiento desmesurado o por su decrepitud natural empieza a morir. A diferencia de las ciudades antiguas, el gran problema de las ciudades contemporáneas es que no se pueden fenecer, y que sobre los tejidos caducos que se han ido yuxtaponiendo y mal cosiendo a lo largo de los siglos hacen su aparición esas desproporcionadas obras de la vialidad que vengo a llamar superestructuras y que quizás no son sino las “infraestructuras” de una ciudad a otra escala en la que la arquitectura, tal y como se venía entendiendo, carece ya de sentido.

El choque es brutal porque mientras que la arquitectura ha tratado siempre de hacer lugar, de significarlo y hacerlo habitable, esas gigantes superestructuras han sido entendidas y expresadas por los más lúcidos observadores como auténticos lugares inhóspitos o “no-lugares” (como parodia de uno de esos no-lugares, J.G. Ballard escribió ya en 1974 una curiosa novela: La isla de cemento).

Es cierto que, a lo largo de la historia, sobre las ciudades medievales se abrieron nuevas vías y se construyeron edificios-propaganda. El caso de la Roma papal que se rehace a comienzos del siglo XVI o el caso de París en el XIX son bien conocidos. Pero la iglesia y su corte en un caso, o la burguesía en el otro, ofrecieron unos tipos edificatorios simultáneos –el palacio renacentista y la casa burguesa-, que cuajaron inmediatamente una nueva ciudad sobre la anterior. En cuanto a la arquitectura-espectáculo, la basílica del Vaticano en Roma inició y dinamizó el proceso, mientras que en el París de Haussman la torre Eiffel lo cerró,

pero ni las gran redes de autopistas de Nueva York, de Los Angeles, y de todas las ciudades del mundo que las han imitado, han alterado una ciudad anquilosada entre la expansión suburbana y los rascacielos; ni el Guggenheim de Bilbao o el vibrador de Nouvel traen bajo el brazo ningún modo nuevo de construir el tejido urbano.

Como decía antes, esas nuevas grandes vías de tráfico o esos grandes objetos espectaculares nada tienen que ver con la cultura del proyecto arquitectónico (o cultura del diseño), que tiene al método crítico como eje de trabajo. Frente a la simplicidad del proyecto de ingeniería (o de las arquitecturas del espectáculo), que se construye de una manera simple bajo el dictado de un solo argumento, la verdadera arquitectura surge como un constante compromiso con una multiplicidad de factores que continuamente se dialectizan y resuelven. Resoluciones formales que, en el mejor de los casos, vuelven a quedar abiertas al lugar y al tiempo, como nos contara Manuel Iñiguez a los lectores del Archipiélago en la carpeta del número 34-35, "De espacios y lugares". Una dialéctica que, además, no se agota en el proceso de diseño pues continúa una vez producido el objeto arquitectónico en las relaciones que éste establece con su entorno.

Frente a una "arquitectura" objetual, cerrada y ensimismada, que nace directamente muerta, como hija que es de una voluntad simple y enloquecida (una voluntad de poder), hay que proponer y defender en todo momento una arquitectura compleja y orgánica que sea reflejo de lo mejor de su hacedor. Sólo a la vista de esa arquitectura que enseña a hacer el proscrito Christopher Alexander en sus dos libros ya desaparecidos y nunca reeditados (El Modo Intemporal de Construir y Un Lenguaje de Patrones) es posible desenmascarar a las arquitecturas de la razón y la técnica primero, y a las arquitecturas del espectáculo después, junto a sus lógicos referentes urbanos: las gigantescas infraestructuras de tráfico rodado.

Para quien quiera adentrarse en la espesura teórica de los procesos de creación, es preciso señalar, ya que he invocado a Alexander, que el método de proyecto de Alexander y el método crítico ejercido tradicionalmente por la arquitectura son cosas distintas aunque no muy distantes. Para Alexander la proyectación no es tanto un método dialéctico como un proceso orgánico emparentado con la misma capacidad de hablar un lenguaje, pero dejemos la cosa aquí porque el artículo ha de volver al asunto de su título.

## Miseria vial

Al hablar de infradiseño en las superestructuras dedicadas al tráfico viario, hago alusión a la escasez de elementos de partida en su diseño o a la pobreza de miras de sus resultados. Tanto es así que en no pocos casos ni siquiera aciertan a resolver los problemas que trataban de solucionar. Es conocido por el conductor habitual que la congestión que trata de resolver un cruce a distintos niveles lo único que hace es desplazar el problema a los semáforos siguientes. Inventos útiles como el de las rotondas (véase en el número 11 de Archipiélago mi artículo "Ciudad y transportes"), en cuanto se desajustan en los ángulos de acceso o no se calculan con la dimensión adecuada al tamaño y flujo de los viales a los que sirven, acaban por convertirse en nuevos problemas. Para demostrar la estrechez de miras con respecto a la construcción de la ciudad o el pésimo diseño de las propias funciones elementales que tratan de resolver los grandes viarios de tráfico, es preciso hacer alusión a casos bien concretos y documentados o a casos bien conocidos por todos, que la generalidad de una revista como ésta no permite. Desde hace algún tiempo yo escribo preferentemente sobre la ciudad en la que habito, Logroño, así que quien quiera hacerse una idea de la parafernalia y torpeza de puentes, rotondas, autovías y circunvalaciones de mi ciudad y su territorio de influencia, puede consultarlo en el número 76 de elhAll, modesta publicación que editamos en nuestro Colegio de Arquitectos y que afortunadamente puede leerse desde cualquier parte del mundo en internet accediendo a la página [www.coar.es](http://www.coar.es), pestaña cultura, pestaña elhAll, número 76. Sólo diré aquí un dato concluyente respecto a la seriedad con que se acomete el diseño de ese tipo de vías: en los últimos veinte años he visto construir y tirar tres veces seguidas los cruces de la circunvalación con las carreteras de salida de la ciudad hacia Burgos, Soria y Zaragoza. En la última remodelación la anchura y el hundimiento de la circunvalación ha sido tan desmesurada que hay quien vaticina que la próxima reforma será para reducirla o incluso para convertirla en un excelente parking subterráneo de toda la ciudad haciendo una vía de dimensiones más sensatas por encima...

Dando un paso más o rizando más el rizo, las superestructuras de infradiseño no pocas veces tratan de olvidar su condición de objetos secundarios de la ciudad (infraestructuras al fin y al cabo) y aspiran a entrar y competir con las arquitecturas del espectáculo. Es el caso de esos puentes escultóricos que elevan grandes arcos o enormes pilares al cielo para significarse en el paisaje como nuevos hitos territoriales. La prensa, los políticos y la muchedumbre los celebra como auténticos fuegos de artificio, pero nadie que yo sepa ha explicado nunca la diferencia en euros entre el coste de ese tipo de "ingenios" y el de un puente sencillo y convencional que resolviera de igual manera el salto de una orilla a otra de un río o de una autopista. En el artículo mencionado más arriba, pueden encontrarse un par de casos recientes en mi pequeña ciudad, que servirán para que el lector encuentre de inmediato casos similares en la suya.

## Miseria arquitectónica

No sólo los ingenieros de caminos ignoran que la cultura del proyecto es un complejo proceso de utilización de materiales históricos, equilibrio de premisas, juego de jerarquía de intereses, idas y venidas entre bocetos y desarrollos, o entre resultados y quehacer crítico, sino que la sociedad en general tiene la creencia de que la creación es básicamente una cuestión de azar o de la dotación extraordinaria de una personalidad individual (el artista). Por ello, para acabar este sucinto repaso de deterioro urbano, quisiera mencionar a modo de ejemplo significativo, la contribución a la miseria de las calles de un arquitecto mundialmente admirado por su “arquitectura”: el mexicano Luis Barragán.

En el año 2003 tuve la oportunidad de visitar tres ciudades mejicanas, Puebla, Guadalajara y México DF, siguiendo la pista de la “herencia urbanística española”. Mientras que en el centro de Puebla y en buena parte de su casco urbano, la calle sigue siendo el espacio de representación social al que se asoma la arquitectura, es decir, mientras que Puebla aún posee un rico legado español, Guadalajara se muestra actualmente como una ciudad fea y hostil, en la que las casas han desaparecido de las calles, no sólo en su inmensa conurbación, sino incluso en su muy deteriorado centro. La diferencia entre uno y otro modelo de ciudad es del todo evidente, pero la historiografía urbana no parece haber detectado los puntos significativos de inflexión entre uno y otro.

Al visitar la famosísima casa del arquitecto Luis Barragán en el barrio de Tacubaya en México DF creí encontrar por lo menos uno de esos puntos. En un barrio sencillo de casitas de dos o tres plantas, en el que la vida podría aún tener el calor y el color de un mundo ordenado por casas y calles, el venerado artista mexicano se construyó una casa del tamaño de un palacio cuya fachada bien podría pasar por la de un suburbano pabellón industrial. Nadie que yo sepa ha criticado con la dureza que se merece tamaña orientación arquitectónica.

Así que el infradiseño de las calles no es cosa sólo de ingenieros. Sino también de los más consagrados arquitectos.

© Juan diez del Corral

Este artículo fue publicado en Archipiélago  
Cuadernos de Crítica de la Cultura núm.62  
coordinado por:

