

Infraestructura y carácter

LUIS TEJEDOR FERNÁNDEZ

Universidad de Málaga
Área de Composición Arquitectónica
luistejedor@coamalaga.es

Resumen

Es necesaria una correcta percepción del carácter de una ciudad para llegar a comprenderla. Las acciones emprendidas en la actualidad por los promotores urbanos, tanto públicos como privados, tienden a "descharacterizar" a las ciudades, lo que influye en el desarraigo de la población, que no llega a vincularse con la ciudad que habita. Así, la ciudad se convierte en un mero decorado, pues la arquitectura urbana se vacía de contenido.

Palabras clave: carácter de la ciudad, centro urbano, infraestructuras, espectáculo urbano.

Title: Infrastructure and Character

Abstract

A right perception of a city's character is necessary in order to understand it. The actions taken currently by the urban developers, both public and private, tend to "decharacterize" the cities, which influences the population, who feels uprooted and who doesn't bond to the city where they live. Thus the city becomes a sheer set, since the urban architecture gets empty.

Keywords: city's character, downtown, infrastructures, urban show.



Figura 1. Panorámica del centro de Málaga

1. Acerca del carácter de la ciudad

Difícilmente puede dissociarse la idea o el recuerdo que una ciudad deja en nuestro ánimo del carácter del núcleo a partir del cual crece, de su centro urbano. El carácter es algo que va más allá de la simple disposición espacial, de la materialidad que hace de ella una realidad tangible y mensurable. Según Norberg-Schulz, "[...] el carácter se define mediante expresiones como 'clausura', 'apertura', 'amplitud', 'limitación', 'oscuridad', 'iluminación', etc., cualidades que dependen de la modelación plástica, de la proporción, del ritmo, de la escala, de las dimensiones, de los materiales y de los colores [...]". Y añade que "el hombre solo conquista un equilibrio existencial si consigue dar a su lugar un carácter concreto y significativo [...]" (Norberg-Schulz 1999).

Parece pues importante una correcta percepción del carácter de la ciudad para alcanzar a entenderla. Norberg-Schulz se refiere al carácter como la verdadera materia de la arquitectura, aquella dimensión que aporta concreción a los niveles ambientales de paisaje, asentamiento y casa.

Para quien esto escribe, el centro de Málaga es una realidad bien concreta, y su carácter una dimensión aprehendida a lo largo de toda su vida. Mi percepción de este fragmento de ciudad es la de un espacio urbano altamente deteriorado, y creo que en ese deterioro radica su carácter. No se trata de un deterioro progresivo, el que es consustancial a la acción erosiva del tiempo, sino de un deterioro existencial, permanente, que obliga a ciertos trueques compensatorios de las imprescindibles mejoras físicas, con ciertas mermas funcionales. Así, la sustitución de un pavimento destrozado por los años por otro de mejor calidad y digno diseño, lleva aparejada la desaparición de una parada de taxi, un aparcamiento de motocicletas, o el tráfico rodado. Estas desapariciones lo son en el más amplio sentido del término, ya que el servicio que pudieran prestar no conoce una contraprestación. Sin querer realizar juicios de valor al respecto, de lo que no cabe duda es que el empeño en perfeccionar aquello que es en esencia imperfecto no debería comprometer el normal desarrollo de su actividad vital, propiciar su defunción.

Si la actuación de los promotores públicos tiende a esta "descaracterización" urbana, la de los promotores privados obedece, como no podía ser de otra forma, al dictado de los imperativos mercantiles y especulativos, cuya consecuencia no es otra que la construcción desenfrenada de pequeños habitáculos que puedan ser adquiridos por los ciudadanos al precio de un artículo de lujo. De esta manera se consigue, de paso, que esos ciudadanos amparados por la Constitución en su derecho a disponer de una vivienda digna, dejen de ser libres para convertirse en trabajadores al servicio de su banco (la perfección del sistema financiero español es objeto de estudio en los países del mundo desarrollado, según me cuentan, ya que ha conseguido trocar una población fundamentalmente pobre en un ejército de consumidores compulsivos, que no por ser pobres dejan de consumir con encomiable disciplina). Como quiera que vivir en uno de estos habitáculos no es plato de gusto para nadie, se produce un fenómeno relacionado, de alguna manera, con la descaracterización a la que antes nos referíamos: el desarraigo de una población residente que no alcanza a vincularse con la ciudad en la que vive, ya que aspira a huir de ella en cuanto las circunstancias lo permitan.

2. Acerca de las infraestructuras

Recordemos una certera reflexión del arquitecto Francisco Alonso a propósito del segundo concepto que nos ocupa:

[...] Debido a las exigencias de ritmos ajenos a los intereses culturales, la arquitectura y el urbanismo se han visto vaciados de los contenidos mejores y utópicos de los movimientos de vanguardia del siglo XX, unificadores de los conocimientos estéticos, científicos y colectivos. Infraestructura significa "unidad", la unidad de unas partes que son individuales, pero que en la totalidad contenedora de todas ellas forma un todo universal. Desde este punto de vista, cada cosa es infraestructura de la siguiente. Esa es la conquista del siglo XX. La de lograr un campo unificado perceptivo, en el que aunar terrenos técnicos, científicos o estéticos, en un solo pensamiento colectivo [...].

La imagen que los últimos críticos dan de la estructura de la ciudad no es más que una visión fantasmagórica, reduciendo así el progreso del mundo a visiones de moda, anhelando únicamente la imitación del poder y la identificación con el mismo, adecuando los tiempos de la construcción de la obra pública y del desarrollo técnico de la arquitectura a los intereses de mercado e incluso a aquellos personales. Eso ha reducido extraordinariamente la complejidad de la arquitectura de la ciudad y de sus propias infraestructuras, hasta el punto de que se ha construido una colección de simulacros para pintar la arquitectura y que ésta sea

mirada. Así, la arquitectura se convierte en piezas simbólicas que son transmitidas por la propaganda sin pensar en la trascendencia inmensa que ello tiene en la unificación del mundo, y en la posición que ocupa el hombre en él.

Aún se suele ver la ciudad de forma muy simple: "la ciudad no tiene infraestructura, la ciudad es un plano", como Piero della Francesca, o Francesco de Giorgio lo representaron. "La ciudad es un museo de arquitectura, reducida al ornato que representan los objetos en ella contenidos, los edificios". Esta visión de ciudad "ideal", que es la más simplificada y menos adecuada posible, debilita el progreso multiplicador que marca el alcance de la complejidad. La ciudad no debe reducirse de forma sistemática a una colección de fórmulas, de principios y de edificios, convertida en enciclopedia, donde elegir piezas, como un continuo sin fundamento ni uso posible.

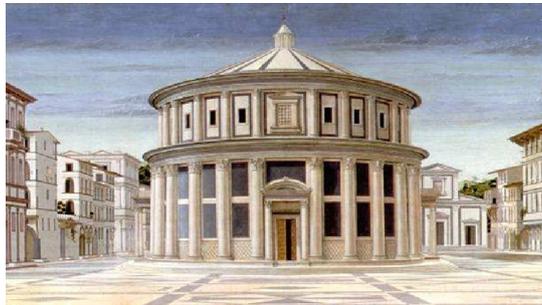


Figura 2. Piero de la Francesca, *Ciudad ideal* (detalle)

Contra esta visión, hay que defender la ciudad interna, la ciudad íntimamente entrelazada, en donde no es posible distinguir los edificios como unidades sueltas. Es pues muy negativo poner el énfasis en lo emblemático, puesto que ello acaba reduciendo la arquitectura a una actividad forense, a algo muerto, analizable de una forma plana. Las grandes operaciones edificatorias que se hacen actualmente son mortecinamente reductoras. Lo pulido puede ser bello, pero no significa sabiduría ni experiencia. En Atocha, por ejemplo, hubieran debido mejorarse los pasos elevados en lugar de eliminarlos –y convertir así algo "feo" en algo bueno–. La ciudad es multiplana e infinitamente más compleja y humana que esas simples soluciones que estructuralmente no aportan nada a la ciudad, tan sólo el convertirla en cartel de propaganda, en postal, hipotecando su herencia para el futuro. Los puentes, en este caso los pasos, suponen en cualquier sistema la preservación de la estructura inferior, y cabe recordar lo que sucede en ellos: como cuando sobrevolamos una ciudad en avión, en los puentes se construye el tiempo, se consigue un salto de un lugar a otro y aparece una sensación retrospectiva. "La Ciudad" aparece, pues, en las continuas transformaciones que se van produciendo a todas las escalas. La ciudad no se acaba nunca, y la salubridad de sus infraestructuras se mide a todos los niveles, desde la calidad de un billete de transporte público (su impresión, su papel, su dimensión), hasta el buen funcionamiento de ese mismo transporte.

Pero las arquitecturas que ahora se producen alejan de su configuración final las infraestructuras que las han hecho posibles. Parece como si existiera un desprecio a la ética de construir. El producto final es lo que menos debiera importar, puesto que es la transformación de la ciudad, su proceso de crecimiento, aquello que convierte en cultura el objeto resultante, del mismo modo que fue

el proceso constructivo el que acabó caracterizando la cúpula de Brunelleschi en Santa María dei Fiore. Las grandes obras plásticas que limitan la ciudad, las grandes estructuras, parecen no revestir importancia en nuestros días, como si hubiéramos perdido la sensibilidad para medirlas [...]. (Alonso 1988)

Hasta aquí la cita de Francisco Alonso. Nótese que los dos conceptos sobre los que fundamentamos esta reflexión, 'carácter' e 'infraestructura', alcanzan un grado de identificación en lo que tienen de cualificación del espacio urbano, que no deberíamos pasar por alto.

Ya no existe una población estable en el centro que pueda frustrar con sus coches, sus basuras, o su inevitable envejecimiento, el espectáculo urbano que para un observador ocasional depara nuestra ciudad. Tanta perfección carece del pulso vital de lo cotidiano: supone la conversión del espacio físico en un decorado de opereta, tan impecable como ilusorio. La normalidad claudica ante la espectacularidad de lo que acontece en ese decorado, lo útil cede su lugar a lo "emblemático". La forma se fosiliza para simular a la ciudad que alguna vez fue, pero falta el carácter que imprimen la verdadera ciudadanía y sus infraestructuras, aquella ciudadanía que habita el lugar y lo siente como algo suyo. En definitiva, asistimos a la sustitución de la ciudad por su apariencia sustrayéndole el carácter y, con él, la propia vida.

Bibliografía

- ALONSO, Francisco (1988): "Infraestructuras". Conferencia dictada en el curso "Arquitectura y ciudad" de la UIMP (Santander, agosto de 1988). Texto publicado en *Quadernos d'Arquitectura i Urbanisme*, núm. 181-182, abril-septiembre 1989. Barcelona: Colegio de Arquitectos de Cataluña.
- NORBERG-SCHULZ, Christian (1999): *Arquitectura occidental*. Barcelona: Gustavo Gili, col. "GG Reprints", 3ª edición.