



proyecto, progreso, arquitectura

ISSN: 2171-6897

revistappa.direccion@gmail.com

Universidad de Sevilla

España

Ramos Carranza, Amadeo
SOBRE LA CONDICIÓN URBANA Y SOCIAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS
proyecto, progreso, arquitectura, núm. 13, noviembre, 2015, pp. 12-15
Universidad de Sevilla
Sevilla, España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=517651578001>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

SOBRE LA CONDICIÓN URBANA Y SOCIAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS ON THE URBAN AND SOCIAL CONDITION OF THE INFRASTRUCTURES

Amadeo Ramos-Carranza

RESUMEN La arquitectura del siglo XX, con sus teorías, sus propuestas, proyectos y realidades, ha sido la que nos ha enseñado a observar con renovado interés las infraestructuras y a considerarlas como una forma de pensar nuestra disciplina. En cada nueva situación la arquitectura ha señalado y diseñado los lugares de las infraestructuras; se ha modificado el contexto y se han vuelto a generar nuevas situaciones. Se incide directamente en la organización de las estructuras urbanas y territoriales, en la movilidad interior de las ciudades y sobre todo, en la manera que las personas acaban relacionándose. Aalto nos ofrece un claro ejemplo a través de dos infraestructuras aparentemente idénticas con resultados muy diferentes; un punto de vista desde el que pueden observarse otras propuestas de *infraestructuras urbanas* surgidas a partir de la segunda mitad del siglo XX, o las nuevas tendencias de movilidad del espacio en un mundo globalizado con menor presencia colectiva y social frente al carácter individual de cada persona.

PALABRAS CLAVE nfraestructura; movilidad; estructura urbana; Aalto; Smithson

SUMMARY 20th century architecture, with its theories, its proposals, projects and realities have taught us to look at infrastructure with renewed interest and to consider them as another form in which to think about architecture. In each new situation architecture has pointed to and designed the locations for the infrastructures; the context has been modified and new situations have been generated. It is possible to extract from them their social component with a direct impact on the organisation of the urban and territorial structures, in the interior mobility of the city and above all, in the way that people relate to each other. Aalto offers us a clear example through two apparently identical structures with very different results; a point of view from which other proposals of urban infrastructures can be observed and which have emerged in the second half of the 20th century, or new trends of space mobility in a globalised world with a greater collective and social presence facing the individual character of each person.

KEYWORDS Infrastructure; mobility; urban structure; Aalto; Smithson

Persona de contacto / Corresponding author: amadeo@us.es. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla

En el año 1932, Alvar Aalto escribía el artículo *Geografía del problema de la vivienda*; un texto sugerente que tenía como objetivo debatir sobre la relación campo-ciudad, las formas de las ciudades en expansión y sus consecuencias. Sin embargo, este texto nos deja una interesante reflexión sobre dos infraestructuras de comunicación de distinta naturaleza: una, la radio, emisión por ondas; otra, el teléfono –el de aquellos años–, conexión física mediante cableado. Aalto descubría que aquella infraestructura que era libre e independiente en su trazado que no requería diseñar y construir una estructura física en el territorio, como era la radio, provocaba una centralización del hábitat por una “*mayor dependencia para la periferia (...) respecto a la ciudad*” porque era en esta última donde se encontraba el centro emisor y porque la dirección de transmisión siempre era en un único sentido: del emisor al receptor. Concluía Aalto calificando a la radio como “*fuerza altamente centralizadora*–. El teléfono, con sus líneas y ramificaciones visibles en el territorio, sus centralitas extendidas por muchos lugares, hacía visible la idea de la “*ramificación orgánica de las localidades permitiendo la descentralización geográfica*” aunque “*a condición de mantener un cierto agrupamiento local*” consecuencia de la lógica rentabilidad que debe poseer cualquier infraestructura cuando su soporte es físico. Ayudaba a esta reflexión el que las comunicaciones fueran en diversas direcciones sin establecer un sentido prioritario tal como ocurría con la radio, concluyendo Aalto que, la infraestructura telefónica, al contrario de lo que cabría pensar, era una infraestructura descentralizadora. Estaba convencido de que la red telefónica podía llegar a determinar la forma de asentamiento de una agrupación de viviendas, posible “*cuando la necesidad de comunicación interhumana se toma como criterio primordial*–. Aalto, no dudaba en trasladar el ejemplo de la infraestructura telefónica a otras formas de comunicación: las calles de una ciudad, la red nacional del ferrocarril, el telégrafo o correos, atribuyendo a las infraestructuras la capacidad de generar un modelo de ciudad orgánico, descentralizado, pero no disperso. Es más importante la estructura y organización de las

comunicaciones en el interior de las localidades que la distancia que pudiera existir entre ellas. Este mismo criterio debía imperar, al ubicar en la ciudad, los edificios esenciales en la organización de la estructura urbana y movilidad interior. Aalto citaba las escuelas, los servicios sanitarios, todo tipo de producción y adquisición de materias primas; y también, funciones sociales o necesidades humanas como el reparto de trabajo, la distribución de alimentos o la higiene, que debían ser *accesibles* al mayor número de personas.

La vigencia que encierra el pensamiento de Aalto, radica en considerar las infraestructuras como parte de la naturaleza geográfica y territorial sobre la que la sustenta; una clara intención de crear con las infraestructuras, estructuras espaciales y funcionales de las que participen viviendas, calles, plazas, edificios y sobre todo, las personas. No se impone un sistema, sino que el sistema surge como necesidad del propio proyecto. La elección por parte del Aalto de estos dos tipos de infraestructuras, con escasa presencia en el territorio, no parece casual; además de recordarnos cómo es el paisaje finlandés y la importancia que tiene en la cultura nórdica la cuestión de la naturaleza, también definen una forma particular de interpretar la condición urbana y social que debería regir el diseño de las infraestructuras.

Podemos pensar que algunas de las propuestas para la creación o la regeneración urbana que surgen a partir de los años cincuenta del pasado siglo, tienen algo de este planteamiento. Ocurre que, tras el dramático escenario que deja la Segunda Guerra Mundial, las nuevas teorías que deberán fundamentar modelos y propuestas se enfrentarán a una realidad compleja y confusa, a veces devastada, que tratan de recomponer. Tomando prestado el término acuñado por los Smithson en año 1962, las nuevas *infraestructuras urbanas* se superponen agrupadas en una red de *edificios-ciudad*. Al igual que Aalto deducía con la infraestructura telefónica que era necesario un mínimo agrupamiento local, estos *edificios-ciudad* parecían responder mejor a las relaciones sociales entre personas que los edificios aislados del Movimiento Moderno: tal como indicaba Alison Smithson en su artículo *How to recognise and read mat-building. Mainstream architecture as it has developed towards the mat-building* publicado en 1974, el edificio-ciudad “*compendia lo colectivo anónimo, donde las funciones pasan a enriquecer el tejido constructivo y el individuo consigue nuevas libertades de acción () basado en la interconexión, en patrones de asociación tupidamente entretejidos y en las posibilidades de crecimiento, disminución y cambio*”. De nuevo la preocupación por las *funciones sociales o necesidades humanas*, aunque una de las partes que más dista de aquella lectura sensible al paisaje que hacía Aalto, es la aparición de diferentes niveles de circulación y estancias elevadas respecto a la cota cero, sobre una trama geométricamente bien definida que todo lo hilvana. Longitud y latitud no son ya las únicas dimensiones importantes; el espesor que puede alcanzar el sistema sobre la ciudad empieza a ser tan determinante como preocupante, colonizando de nuevo la altura y alejándose progresivamente de la realidad que dicta el plano del suelo. Como afirma el profesor Juan Antonio Cortés en su libro *Historia de la retícula en el siglo XX*, el sistema de los Smithson deja de estar “*en el plano y da el salto al espacio ()*. Mediante un cambio de escala, los puntos y las líneas de la red adquieren los gruesos

suficientes para que dentro de ellos se pueda estar". Las propuestas de Archigram, entre otras, dieron imagen a esta tendencia tridimensional de escala monumental sostenida en las infraestructuras de comunicación, visibles y habitables.

En estas naturalezas artificiales se elude el entorno, como aquellos dibujos futuristas de Antonio Sant'Elia donde las infraestructuras de comunicación se convertían en una topografía artificial que, junto al edificio, eran el único paisaje visible, expresando además una confianza ciega en la tecnología que nos hacía creer que ni la extensión ni el lugar son un problema, allí donde se instalen.

El legado de las numerosas propuestas que ocupan estas décadas es amplio; mantienen vigente el interés por la disposición para comunicarse, para pensar y para intercambiar. Sobrevive la idea de la inclusión del movimiento en la génesis del proyecto, como una continuidad de acontecimientos variables en un mismo espacio antes que como una visión estática predefinida por la idea de edificio. Nos enseña que la arquitectura trabaja además con la multiplicidad perceptiva que se añade a este espacio casi fenomenológico, que conlleva variabilidad de encuentros y contactos de cada persona con el mundo tal como es vivido: es como narrar la propia experiencia en tiempo real. La arquitectura ha sabido potenciar esta idea de movilidad sensorial: el color, por ejemplo, es una herramienta útil afín a los distintos fenómenos que como la luz o la materialidad, tanto infieren en el sentido, percepción y movilidad en el espacio.

Ocurre hoy, que el teléfono, como otras infraestructuras de intercambio e información, ya no necesita cables y cada persona es una estación móvil y autónoma emitiendo en todas direcciones, espacio y tiempo. Puede que se gane en libertad, mientras se modifica profundamente el criterio lógico de *mínima agrupación* al que aludía Aalto.

Son nuevos contextos: *nuevas situaciones* donde la arquitectura debe diseñar los lugares que mejor se ajusten a estas infraestructuras invisibles, en un mundo globalizado con riesgo de pérdida de la identidad colectiva y por ende, social. Es pertinente la revisión de experiencias pasadas como forma de conocimiento del que habrá que saber extraer conclusiones para proponer *nuevas soluciones* que generarán otra vez, *nuevas situaciones*. Toma sentido la idea de que cualquier infraestructura forma parte de un sistema de mayor dimensión y que éstas, las infraestructuras, son estructuras esenciales en toda organización *espacial* y *funcional*, siempre presentes en la creación, gestión y organización de cualquier idea cuyo objetivo sea la realización de arquitectura.

El profesor Juan Herreros en su texto *Geografía, infraestructuras y tipos de viviendas* afirma que *"la técnica es una cultura y no una colección de sistemas de producción o recursos constructivos"*. La arquitectura del siglo XX, con sus teorías, sus propuestas, proyectos y realidades, ha sido la que nos ha legado este renovado interés por la existencia de las infraestructuras y la que nos ha enseñado a considerarlas como una forma de pensar la arquitectura hasta acercarnos a ese mismo sentido cultural que posee la *técnica* y que podemos reconocer como identidad en todas las civilizaciones.

Sin duda, los artículos que siguen a esta editorial, nos ayudarán a ampliar la relación entre arquitectura e infraestructura. ■