

# Las infraestructuras, la arquitectura y la construcción de la ciudad<sup>1</sup>

The infrastructures, the architecture and the construction of the city

Juan Luis Piñón

## Abstract

The reasons which have motivated this article must be found among the dramatic changes with which the city provide us and the unnoticeable processes that start them. The object of this article is to develop some aspects that Smets left unconsidered when he wrote about the basis of the scene which offered the european infrastructures. Such aspects are related to the implicit reasons of its impulse and to the inherent mystifications and its purpose is to give evidence of those approaches which will be forgotten by the history.

## Resumen

Los vertiginosos cambios que nos brinda la ciudad y la invisibilidad de los procesos en los que descansa, se encuentran las razones que han impulsado este artículo. Un artículo que pretende desarrollar algunos aspectos que Smets dejó para mejor ocasión, hace unos años, cuando escribió sobre las bases del panorama que ofrecían las infraestructuras en Europa. Aspectos que tienen que ver con las razones implícitas de su impulso y de las mixtificaciones que las envuelven y cuya pretensión no es otra que la de dejar constancia de aquellos planteamientos que sin duda la reescritura de la historia condenará al olvido.

urbanism - city - infraestructure - territory

urbanismo - ciudad - infraestructura - territorio

Arquitecto UPB, Doctor Arquitecto UPV, Catedrático de Urbanismo. Profesor de Urbanística en la Universidad Politécnica de Valencia. Fue Director de la Revista Historia Urbana. L'IVEI. Valencia.

Libros de Historia Urbana: Los orígenes de la Valencia Moderna, L'IVEI, Valencia (1988). Alicante V siglos de arquitectura, COACM, Alicante (1990) La Valencia Marítima del 2000. Generalitat Valenciana, Valencia (1997)

Capítulos de libros de Historia Urbana: Patrimonio histórico y proyecto urbano. El caso de Port de Sagunt. Universitat de València (1999). Cartografía y ciudad. El Plano del Padre Tosca. Universitat de València (1999). Conjeturas sobre los orígenes del Pase de Valencia al mar. COACV, Valencia (2000). Cartagena de Indias. Presente y futuro. UPV, Valencia (2003)

Artículos publicados en revistas de Historia Urbana: Reflexiones sobre la comparación y la generalización en Historia Urbana, Revista Historia Urbana, Valencia (1993). Apreciaciones sobre los márgenes de Historia Urbana. Revista Ayer, Madrid (1996). Reflexiones sobre la genealogía de los ensanches: Valencia y Alicante, Revista Ciudad y Territorio, Madrid (1999). Historia y Proyecto: el caso de Cartagena de Indias. Revista Polis, Argentina (1999).

*La globalización –esto es, la mayor integración entre los países del mundo como consecuencia de la reducción en los costos de transportes y comunicaciones, por un lado, y de la supresión de barreras artificiales, por otro–, que tan recientemente se había saludado como el comienzo de un nuevo mundo, también parece verse con malos ojos.*

JOSEPH E. STIGLITZ<sup>2</sup>

Entre las muchas cosas que podemos aprender del excelente artículo de Smets<sup>3</sup> publicado hace unos años en Lotus, además de que un nuevo paisaje recorre Europa, es que la percepción de las infraestructuras está sujeta a múltiples determinaciones, que unas tienen raíces históricas y otras no, que las lógicas constructivas que orientan su construcción se superponen y que las categorías sobre las que se pretende explicar la realidad apenas traducen una parte de la misma.

Es más, el carácter sintomático de muchos proyectos, sus apuestas ideológicas y posicionamiento político-económico de sus patrocinadores, sugieren otro tipo de reflexiones; unas reflexiones orientadas, tanto a desvelar la complejidad de los procesos que envuelven la construcción, como a despejar las dudas que se extienden tras algunos proyectos estelares; reflexiones cuyos desarrollos deberán referirse, no sólo a la naturaleza de la ciudad actual, sino también a los diferentes conflictos que orientan su diseño. Tareas que si bien subyacen en el texto de Smets, reclaman alguna que otra puntualización.

1. Si la forma de construir la ciudad hasta mediados de siglo XX estuvo influida por los llamados modelos urbanísticos, será en décadas siguientes, en el entorno de los últimos CIAM, cuando su rigor se perderá entre afirmaciones grandilocuentes y apelaciones a una realidadazonada por la imprecisión. En ese proceso, junto a la afirmación de nuevas metodologías de aproximación al proyecto, se

fomentará la desconfianza en la tradición moderna iniciando un diálogo de sordos entre quienes apostaban por la improvisación, la creatividad, la “complejidad” o la imaginación, y quienes, más atentos a las conquistas de la modernidad, continuaron pensando en términos de sistema, de orden y de unidad. Un diálogo viciado por el desplazamiento del foco de interés desde los aspectos puramente organizativos y formales a otros más comprometidos con una ideología que se estaba abriendo paso entre la espesura de la sinrazón y en cuyo punto de mira se hallaba la propia ciudad, las causas de su disolución, la naturaleza de sus límites, las discontinuidades espaciales y la propia estructura del territorio.

El recurso a otras disciplinas, el uso y abuso de analogías de todo tipo, la vaguedad de los términos discursivos y el distanciamiento de la disciplina urbanística se contarán, en consecuencia, entre las circunstancias responsables de los desencuentros que coadyuvan la descomposición de la ciudad.<sup>4</sup> Marco en el que el planeamiento metropolitano –como instancia superior de la zonificación,– constituye el último testigo de una racionalidad puesta en crisis a causa de su dificultad para interpretar la realidad, lo que deslegitimada la razón como instrumento de proyecto. Ni la ciudad histórica, ni los procesos de crecimiento urbano, ni la calidad y forma del territorio, ni los desequilibrios regionales, ni la cultura local, constituirán argumentos suficientes desde los que poder hilvanar otros de índole urbanística. La ciudad estalla en un sinfín de partículas; unas susceptibles de recomposición y otras no; unas autosuficientes y otras dependientes; unas formales y otras informales. Al final la tarea se multiplica, a la vez que se complica.

La historia de la ciudad se atomiza igualmente confundiendo sus intereses, pierde su sentido y se desvanece su lógica, hasta desaparecer entre fuegos fatuos y cantos de sirena. Los barrios, las infraestructuras, las áreas productivas y los espacios monumentales se distancian de sus referencias culturales y

empiezan a flotar sobre un magma mezcla de espectáculo y confusión. Todo aparece bajo sospecha. La ciudad –o lo que queda de ella– se muestra como trofeo de una contienda que trata de legitimarse en su propia evolución. Se esgrimen nuevos eslóganes, se acusa a la planificación de intolerante, a la disciplina urbanística de autoritaria; los ataques no tienen límites y la proliferación de adictos por la causa sólo es comparable a la levedad de su argumentación. La ciudad agoniza, pero, no a causa de ninguna revolución interna, sino como consecuencia de presiones externas.

El amalgama que forman las sucesivas coronas peri-urbanas que cada generación brinda a la siguiente, así como su desdibujamiento formal, creará las condiciones para el abandono de la idea de gran ciudad; sobre todo en las periferias construidas tras la recomposición política y económica que siguió a la segunda guerra mundial, en los años sesenta y setenta, cuando se produjo el primer asalto a la razón.<sup>5</sup> Ningún país, ninguna ciudad saldrá indemne de la vorágine constructora de los setenta.

2. No obstante, será sobre las cenizas del urbanismo moderno donde se ensayarán los nuevos modos de construir la ciudad. Si el territorio podía dejar de ser campo para convertirse en ciudad, la fórmula debía contar con espacios intermedios proyectados a imagen y semejanza de la propia ciudad. Así vemos renacer una suerte de metropolización sobre los infortunios de la modernidad, alejada de ella, y atenta a un presente competitivo modelado por los flecos de una globalización de intensidad variable. Pero, el tránsito de la teoría a la práctica distará de ser lineal. Las teorías territoriales recogidas en los manuales de urbanismo de principio de siglo son explícitas. Los modelos de Howard a Machler, o los de Christaller y Lösh, sólo constituirán un momento del proceso llamado a desembocar en la Métapolis de Ascher, quintaesencia de la competencia imperfecta. Y no será por casualidad que sea precisamente EE. UU. el país que proyecte en su territorio la

nueva doctrina a partir de la situación económica creada en torno al capital monopolista de postguerra. Ocasión de oro para especuladores como los hermanos Levit quienes, con una visión comercial propia de un país por hacer, virgen, sin apenas tradición urbana y dispuesta a todo, con la complicidad del flamante negocio del automóvil, se lanzarán a la aventura de la conquista de las periferias urbanas; y lo harán con el solo acicate que incorpora la vivienda individual.<sup>6</sup>

La ciudad ve como se recomponen sus atributos que son paulatinamente sustituidos por otros de mayor enjundia tales como su desindustrialización galopante, las deslocalizaciones cuidadosamente calculadas, los vacíos emergentes, la subversión de los valores, el nuevo sistema de relaciones entre el espacio público y privado, la apuesta por la seguridad y por la denominada ciudad de *cuarzo*,<sup>7</sup> y sus corolarios más representativos, como las *Cop cities* o las CIDs;<sup>8</sup> reductos urbanísticos que bien por separado o conjuntamente constituirán los mimbres con los que se teje el modelo de urbanización codificado por Garreau<sup>9</sup> como *Edge City*, un fenómeno gestado en los cincuenta, impulsado por los blancos. –ante la imparable invasión de negros e hispanos–, y sufragado directamente a través de ayudas públicas a la vivienda, e, indirectamente, a través de la construcción de 65.000 kilómetros de autopistas.<sup>10</sup> Se trata de la implementación de un sinfín de ciudades resueltas a exaltar los valores tradicionales y a enmendar la plana a cualquier planteamiento progresista, el intento más vigoroso realizado por los americanos para desarrollarse como americanos. Una realidad en la que la ciudad se identifica con el automóvil; y se reformula como expresión territorial de los valores del individualismo, la libertad y la democracia; como espacio de auto representación; como lugar de cita del capital corporativo, comercial, productivo y de ocio; y, en última instancia, como mesa de pruebas para el desarrollo de los nuevos sistemas de telecomunicaciones modernas, inauguradas en los cincuenta.

Circunstancias propiciatorias del auge y desarrollo de unas infraestructuras lineales, solapadas y fundidas con una nueva generación de equipamientos y urbanizaciones. Fermento de mil ciudades en las que los elementos básicos de referencia ya no será el par público/privado, ni las calles, ni las plazas, ni las manzanas, sino otra cosa: condominios residenciales, edificios corporativos, centros comerciales, puertos y aeropuertos, parques temáticos..., y todo aquello susceptible de ser abastecido por una autovía, incluso algún que otro centro urbano, construidos según la imaginación de Disney.

3. Pero, el hecho de que los nuevos patrones de urbanización se alejen más y más de la ciudad convencional no hay que interpretarlo como un anacronismo azaroso o como un puro acontecer libre de antecedentes y consecuentes; al contrario, los cambios que acaecen en la ciudad son el producto de los sucesivos reajustes que la realidad impone a través de los mecanismos más diversos. En este sentido, tanto la desregulación urbanística, como la difusión de la ideología desurbanizadora, el desarrollo de las nuevas tecnologías y la intensificación del uso del automóvil, continúan constituyendo las claves interpretativas de la urbanización actual, pero sin tapujos, desnudas, cómplices de las razones sociológicas y económicas que apremian en el mismo sentido. De hecho, la calidad ambiental de los nuevos emplazamientos sobre los que proliferan las nuevas ciudades, los recursos disciplinares utilizados, los ejes de desarrollo económico y social que las orientan, las presiones que ejercen sobre el territorio, jamás habrían asumido el protagonismo actual de no haberse producido el cambio tecnológico y la revolución de los transportes, telecomunicaciones e infraestructuras que les dan soporte (transporte aéreo, trenes de alta velocidad, estaciones intermodales, etcétera). Tendencia corroborada por el paulatino abandono de la vocación productiva de la ciudad, el traslado progresivo de sus centros productivos y su sustitución por unos servicios cada vez más comprometidos con las nuevas

tecnologías y modalidades de consumo. Sólo hay que echar una ojeada a los nuevos conglomerados urbanos construidos al par de los aeropuertos para comprender la naturaleza y los límites de la nueva realidad urbana; una realidad dispuesta a eliminar lo superfluo, es decir, la ciudad como tal, y a potenciar todo aquello que reduzca el ciclo económico a través de la aceleración de la rotación del capital. (fig. 1)

Ahora bien, el aparente fin de la historia, la globalización proclamada por los medios de comunicación y la proliferación de acontecimientos de proyección mundial no han conseguido doblegar esa realidad renuente a la mixtificación que se esconde detrás de las nuevas tecnologías. Todavía quedan grandes áreas del planeta que si bien están afectadas por el nuevo orden mundial, gozan de una autonomía relativa, o lo que es lo mismo, asumen el presente de forma diferente. Las desigualdades regionales, la influencia de los organismos internacionales, las áreas de libre comercio, la particular idiosincrasia y resistencia de algunas naciones, nos hablan de respuestas distintas ante los mismos estímulos. Incluso en las regiones económicas y tecnológicamente más avanzadas, los modelos de ocupación del territorio difieren substancialmente. El que los procesos de convergencia crezcan a pasos agigantados es un síntoma no un precepto.

En este contexto, el proyecto de infraestructuras se convierte en un indicador, no tanto de los niveles de desarrollo de un área geográfica, cuanto de la forma en que éste se proyecta en el territorio. Mientras en unas regiones se apuesta por su racionalización y prevalece el dato cuantitativo sobre el cualitativo, en otras regiones las vemos desarrollarse como meros epifenómenos del poder, como una respuesta ideológica a los retos del presente o simple pretexto para confundir la realidad. En cualquier caso las posibilidades se multiplican y las soluciones se conjugan con las necesidades. La proliferación de grandes proyectos, tanto en ciudades grandes como en ciudades medias, evidencia el potencial de

esta nueva dimensión del proyecto de infraestructuras. Ahora bien, esta especie de homogeneización de los procesos de cambio de la ciudad solo se concibe desde la óptica que ofrece el espectáculo, es decir, la capacidad de sorprender o seducir a un público cada vez más escéptico y decidido a aceptar lo que aparece en letra impresa. Un público falto de juicio o proclive a los juicios prefabricados y siempre complacientes con los argumentos de calidad, aunque ésta sea la gran ausente.

Pero el que reconozcamos estas particularidades no basta para atinar el juicio que muchas infraestructuras nos merecen. Como se deduce de su estudio están sujetas a variables de distinta naturaleza y responden a estímulos diferentes. Por lo demás, el hecho de que la mayor parte de los grandes proyectos urbanísticos se correspondan con efemérides del capital o de sus representantes políticos, sólo nos habla del potencial signifiante de dichos proyectos y de poco más. En este sentido, tratar de derivar de ellos una doctrina universal o una valoración homogénea de las mismas es confundir la realidad con el deseo; confusión que aconseja incorporar nuevas variables.

De hecho, la proliferación de proyectos espectáculo a lo largo y ancho de nuestra geografía no hace más que darnos la razón. La solvencia que en principio parece desprenderse de la megalomanía de muchos de estos proyectos en el fondo esconde una realidad completamente distinta, falsa, entre cuyos atributos cabe destacar: en primer lugar, su escasa relevancia dentro del marco urbano: el espectáculo se dirige a un público difuso y foráneo. En segundo lugar, la desmesura de las propuestas es proporcional al provincianismo del promotor; nadie pudo entender como el político de turno valenciano encargó una Ciudad de las Ciencias como la de París y el proyecto de torre de telecomunicaciones más alta de Europa. Y, en tercer lugar, los argumentos que justifican los modos de financiación actuales, aunque presentan similitudes con los esgrimidos a

mitad del siglo XIX para explicar la transformación Haussmanniana, se demuestran falaces. Si en el siglo XIX se pudo hablar de las “cuentas fantásticas” de Haussmann, en alusión a la desproporción entre costos y beneficios, cuanto más se puede decir de la arrogancia exhibida por los políticos del fin de siglo XX.<sup>11</sup> (fig. 2 - 3 - 4)

Ante este estado de cosas cabe interrogarse sobre la idoneidad de los análisis sobre las infraestructuras al uso teniendo en cuenta las nuevas circunstancias que acompañan a su construcción. Desde nuestra óptica las razones que exigen la afinación del método de aproximación a la realidad urbanística son variadas, cabiendo destacar las siguientes. En primer lugar, *la parcialidad de las teorías que tratan de explicar la construcción de la ciudad actual*; es decir, la pretensión de explicar la ciudad desde parcelas de conocimiento autónomas –sectoriales–. No hay más que observar la evidente dificultad para hallar puntos de acuerdo entre la práctica de la ingeniería y de la arquitectura –en relación a la concepción de las infraestructuras–; y, no tanto por sus componentes disciplinares, cuanto por su instrumentalización política y económica. El distanciamiento acrítico de quienes deciden la ciudad en relación a los procesos de significación cultural, y el imperativo económico que subyace a todo proceso constructivo –sobre todo la sectorización de que es objeto la construcción del territorio–, crean un terreno abonado para la discordia. Todo el dispositivo elaborado en torno al proyecto de infraestructuras, desplegado por las ingenierías más competentes –bien sobre el trazado de autopistas y autovías, cruces y enlaces, bien sobre cualquier infraestructura portuaria o aeroportuaria–, constituye un síntoma inequívoco de la divergencia disciplinar que orienta la construcción de la ciudad. (fig. 5-6)

En segundo lugar, *la influencia de las nuevas construcciones teóricas en la configuración de las ciudades*. El escudo de la inducción no basta para legitimar según que hipótesis, sobre todo cuando aquellas que se pretenden

universales lo son únicamente para quienes las postulan. Se extrapola el caso concreto –aún a sabiendas de sus limitaciones discursivas–, con la cobertura teórica que ofrecen determinadas leyes análogas a la de la *uniformidad de la naturaleza*; leyes inscritas en el marco que ofrece el nuevo orden mundial, articulado alrededor de la economía de mercado y un pensamiento que se postula universal en tanto que único. Ahora bien, ni el nuevo orden económico, ni el pensamiento único, ni los discursos afines procedentes del campo la filosofía, bastan para reducir los límites dentro de los cuales la práctica del urbanismo puede desarrollarse.

Es frecuente observar como los ejemplos que dan la vuelta al mundo y se presentan como modélicos, en realidad sólo lo son dentro de los estrechos márgenes en los que se han producido. No hay más que pensar en la última generación de ciudades aeroportuarias para darnos cuenta de su alcance e inserción en el nuevo sistema de ciudades. Ahora bien, el que la lógica rige los destinos de las ciudades sea la de la competencia y no la racionalización del sistema, no debe abocarnos a pensar que este modo de proceder es fruto de la casualidad, sino más bien todo lo contrario; todo apunta a que la ciudad forma parte de una estrategia común cuyo epicentro está en el mismo sistema productivo, en los mecanismos de reproducción del sistema y en la serie de procesos desencadenantes de la homogeneización, normalización o estandarización, tanto de bienes en general, como del bien ciudad. Óptica que viene delimitando el ámbito en el que se mueve la arquitectura atendiendo a su nueva condición de mercancía, a la vez que permite la aparición de un nuevo tipo de profesionales, mercachifles, publicistas,... dispuestos a proyectar su desvaríos sobre un mercado cada vez más imperfecto.

En tercer lugar, *los efectos colaterales del crecimiento urbano*. La ciudad en su crecimiento ha ido asumiendo los problemas que le han salido al paso perdiendo la

virginidad que un día le otorgó la historia, convirtiéndose en un ente de difícil percepción y más difícil comprensión. La ciudad se pierde entre adjetivaciones, entre afirmaciones y negaciones, ilusiones y realidades. Pierde la claridad que la caracterizó hasta el último tercio del siglo XX, y se convierte en un laberinto de pasiones, de intereses contradictorios, de afirmaciones gratuitas y de sentimientos encontrados, lo que viene permitiendo distinguir en una misma ciudad otras tantas, yuxtapuestas y superpuestas, producto de vocaciones históricas y de conductas licenciosas.<sup>12</sup>

Sin embargo, los problemas no acaban ahí: al conflicto suscitado por los partidarios de un Estado fuerte frente a los partidarios de su desaparición, ahora hay que añadir los enfrentamientos derivados de los diferentes observatorios que se ocupan de la ciudad. La ausencia de criterios integradores o de referencias teóricas coherentes, el mito de la interdisciplinariedad, el desvanecimiento del objetivo ciudad, el cruce de intereses concurrentes a la propia acción urbanizadora y la falta de políticas territoriales eficaces, se cuentan entre las causas de la crisis que coadyuva el crecimiento de la ciudad –o lo que queda de ella–, de la trasgresión de los principios que inspiraron su construcción y la concibieron como fenómeno económico y cultural a la vez. Causas propiciatorias, en consecuencia, de su polarización y oscilaciones.<sup>13</sup> Y causas, en última instancia, del desplazamiento del centro de interés del ámbito de la cultura al de la economía.<sup>14</sup>

Y, en cuarto lugar, tenemos la *influencia del nuevo ordenamiento económico en los procesos de desarrollo urbano*. La influencia que ejercen los países centrales sobre los países periféricos y las similitudes formales que salpican sus desarrollos urbanos, constituyen auténticos bancos de pruebas que ratifican la existencia de ciertos modelos extraterritoriales, concebidos como universales, estrechamente emparentados con el desenvolvimiento económico, tutelados por la esfera de lo político y cada vez más alejados de la lógica urbanística.

Conviene recordar que desde hace décadas los espacios representativos del poder público se están viendo sustituidos por otros de distinta naturaleza, vinculados al sector privado, más directos y selectivos, y por mor de las nuevas convenciones los únicos capaces de transmitir esa idea de contemporaneidad que, junto a la de innovación, justifican las acciones encaminadas a cambiar el mundo.

Pocas son las ciudades de cualquier tipo de país que escapen a la simbología del desarrollo corporativo. El que se pueda hablar de una ciudad franquiciada superpuesta a la ciudad moderna es sintomático. Es más, se da el contrasentido de que ni la renta *per capita*, ni los IDH, ni las tasas de desempleo, ni los déficit de urbanización constituyen un freno en el momento de poner en práctica esas políticas de gestos tan queridas por los políticos y acariciadas por el capital corporativo, origen de los aeropuertos más fastuosos, las estaciones de tren más pomposas, las autopistas más displicentes, los enlaces de carreteras más enmarañados y los puertos más voraces y codiciosos. Sin embargo, fuera del marco de la acción corporativa, y sin la mediación de la acción política, la ciudad campa a sus anchas, indulgente y mezquina a la vez, modulada por los ciclos económicos, y ligera de equipaje. Ante este estado de cosas, la percepción que ofrece el nuevo ordenamiento de la ciudad –trufado de particularidades y desfases–, nos da qué pensar y nos hace dudar –tensando los hilos que mueven a la ciudad– sobre la naturaleza de los fenómenos urbanos. Circunstancias que nos permite afirmar la diversidad: ni todos los modelos de desarrollo urbanístico son los mismos, ni todas las CBDs son iguales, ni evolucionan en la misma dirección, ni las ciudades jardín asumen los mismos roles, ni la construcción de infraestructuras responden a idénticas estrategias; sin por ello romper el opresivo mundo de la mismidad –algo parecido a lo que ocurre con las imágenes arquitectónicas en las que se refugian los propios modelos–. Resulta cuanto menos sorprendente el hecho de que partiendo de un mismo ideario y repertorio formal, las ciudades

se venden en el mercado como diferentes, autónomas, competitivas y abiertas. Solución que si bien es capaz de brindar una imagen de progreso y prosperidad, en el fondo sólo es capaz de reproducir la esquizofrenia que la invade.

4. En este contexto, el estudio de las infraestructuras, exige el reajuste de los parámetros dentro de los cuales deben hallar su naturalidad; sobre todo cuando los medios de difusión especializados y los ejemplos más representativos de los que se hacen eco son incapaces –por sí mismos– de ofrecernos un marco de referencia capaz de evaluar la experiencia y mucho menos de apuntar tendencias. Hay que tener presente que los principios que informan la construcción de infraestructuras, su calculado distanciamiento de los circuitos que subyacen en la reproducción de la ciudad, y la forma de presentarse en sociedad –envueltos con un halo de novedad y conveniencia–, no sólo aumenta su carácter fetichista, sino que esconde la realidad en la que descansan; circunstancias que por separado o conjuntamente nos invitan a pensar sobre los escenarios o campos analíticos dentro de los que se desarrolla la acción urbanizadora. A título de ejemplo podemos referirnos a tres de las muchas puestas en escena protagonizadas por las infraestructuras:

En primer lugar, hay que destacar *la influencia que ejerce la sectorización de los conocimientos en la concepción de las infraestructuras*, concretamente aquellas directamente relacionadas con el nuevo ordenamiento económico y que, de una u otra forma, se presentan inexcusables para el desarrollo del capital. Se trata de una influencia estratégicamente planificada cuyos componentes ideológicos básicos son dos: uno, su convivencia con las secuelas de la interdisciplinariedad; no hay nada mejor que interiorizar la contradicción para hacer lo que se quiere; cuanto más sectoriales son los planteamientos más se recurren a las supuestas disciplinas concurrentes en cada

caso, sin que los objetivos de base se vean amenazados lo más mínimo. Dos, la solvencia que se supone a aquellas disciplinas bañadas en el prurito del rigor, la innovación, el conocimiento, etcétera; de ahí la importancia de la elección de la firma encargada de llevar a término las ideas gestadas en otros lugares. No hay más que bucear en los espinosos expedientes que generan los proyectos sectoriales que participan en la ordenación del territorio, para comprender la dosis de invisibilidad que arrojan sobre ese tapiz de intereses inconfesables que subyace en las políticas municipales. La cadena de sin sentidos que brinda el puerto de Valencia en su eficaz lucha por abrirse paso y posicionarse en el Mediterráneo, aunque sea a costa de una parte importante de su ciudad, pone de manifiesto los peligros derivados de la ideología desarrollista.

La complicidad entre el capital y los reductos politécnicos, y el frecuente olvido de la ciudad y del medio rural como entidades complejas de amplia base cultural, constituyen una hipoteca para el futuro del territorio. Cada vez es más fácil comprobar como el potencial económico de muchas infraestructuras es directamente proporcional a su potencial predador. La presión que desde siempre han ejercido los puertos sobre la ciudad, la superposición de huellas viarias y ferroviarias que las surcan, y las transformaciones territoriales derivadas de los trazados de los trenes de alta velocidad, o el tratamiento de muchos espacios aeroportuarios no nos hablan de otra cosa. Los ejemplos se multiplican y nada parece evidenciar un cambio de tendencia.

La complicidad de las mismas legislaciones, por lo demás, las convierte en factores de involución cultural al devaluar, por ejemplo, el papel que debe jugar en todo proceso de urbanización el estudio de impacto ambiental al limitarlo a los mismos entornos disciplinares responsables de los propios impactos. Práctica que está en el origen de esa espiral de incompreensión de la que quedan excluidos una parte importante de los vicios acumulados por la acción urbanizadora; una espiral

ideologizada en la medida que reproduce el viejo esquema que enfrenta la técnica y la razón histórica. La cesura entre el cumplimiento de la ley y la pervivencia de los efectos que trata de corregir constituye la mejor prueba de cuanto decimos.

En segundo lugar, hay que traer a colación *la distinta percepción que tienen los paisajistas y medioambientalistas sobre el impacto de las infraestructuras en el territorio*. La reducción que la ecolatría hace del paisaje —al considerarlo como una parte del entorno— constituye uno de los momentos más reaccionarios de la ordenación del territorio, tanto por la falacia de los principios que la inspiran, como por sus perniciosos efectos. Se trata de una reducción interesada y maniquea, de marcado carácter ideológico, que no tiene el menor recato para conseguir sus objetivos en enfrentar la supuesta ciencia que, dicen, les asiste con la cultura en sentido amplio. Como señala Roger,<sup>15</sup> se trata de la misma ciencia y argumentación que en los periodos más tristes de nuestra historia se utilizó para preservar los ecosistemas alemanes de la contaminación externa; argumentos idénticos a los que se esgrimieron para fundamentar y racionalizar, no sólo una ciencia de la pureza de las especies botánicas, sino también de la raza humana. Perspectiva que alimenta la paradoja de que sea precisamente en el momento de mayor euforia globalizadora, de máxima compenetración entre los estados y el capital corporativo, cuando se haga gala de una mayor preocupación por estos temas, creando ministerios, consejerías y concejalías de medio ambiente, sin que su proyección en la realidad traduzca mejora substancial alguna; coincidencia sospechosa y responsable, por lo demás, de gran parte del deterioro del medio que nos rodea. Lo que nos permite afirmar que la combinación del complejo de *balafre* con el neoconservadurismo que envuelve a un sector creciente de la plana mayor ecologista, constituye la principal rémora para el desarrollo de una auténtica disciplina del paisaje capaz de armonizar la tradición cultural que la informa con los necesarios



pactos de no agresión a la naturaleza sobre la que descansa.

Sólo después de entender que junto a unos valores biológicos se pueden dar otros estéticos y culturales, y que ningunos son reducibles a los otros, es posible pensar en una auténtica teoría del paisaje; una teoría en la que: a. Verbos como proteger, preservar y salvaguardar se conjuguen en positivo; b. La percepción subjetiva puede alcanzar el mismo *status* teórico que la “objetividad” ecológica; y, c. El complejo de *balafre* participe más de la idea de evolución y transformación del paisaje que de cualquier otra mixtificadora de la realidad derivada de dicho complejo. En este sentido, estaríamos más próximos a interpretaciones del territorio del tipo de las propuestas por Rodolphe Luscher que de las de Bernard Lassus. No se trata de mediatizar la relación del paisaje y la infraestructura a través de ventanas –separadoras– sino de fundir la infraestructura en un solo acto.

De ahí que muchos no podamos dejar de pensar en la debilidad de una parte creciente de la argumentación de quienes enarbolan el estandarte de la sustentabilidad. Se trata de un planteamiento en el que la ciencia se convierte en pura ideología por la versatilidad de la propia argumentación científica. No cabe la menor duda de que los aparatos ideológicos derivados de la ciencia ecológica sitúan a la generalidad de nuestras acciones en el ojo del huracán, pero el maximalismo que suele acompañar a muchas denuncias y el callejón sin salida al que somete el orden mundial desplaza, a la vez que desdibuja, otros problemas de idéntica magnitud. La misma estructura de la Agenda 21 pone de manifiesto las dificultades para abordar y pensar en los graves problemas que afectan al planeta, sobre todo los que afectan al Tercer Mundo.

Y, en tercer lugar, debemos referirnos *al papel que juega la arquitectura en un contexto tan particular como el de las infraestructuras, sobre todo si tenemos en cuenta la doble percepción que de su papel tienen ingenieros y arquitectos.*<sup>16</sup> En efecto, si bien los arquitectos están convencidos de lo mucho que pueden

aportar en la fase de proyecto de las infraestructuras, los ingenieros lo están más de la suficiencia técnica que incorporan a sus diseños. Simetría que exige reflexiones en ambos extremos y en ambos sentidos, entre otras cosas para evitar los desencuentros que desde hace años se vienen acumulando, tanto por parte de los ingenieros, como por parte de los arquitectos. (fig. 7-8-9)

En efecto, de acuerdo con recientes acontecimientos el par formado por la técnica y la lógica económica se ha visto deformado por la presión de ésta última; una lógica cada vez más alejada de la arquitectura y de la ingeniería, y más próxima a la que reúne en un mismo acto el beneficio y el espectáculo. Caso que, por lo demás, está en la base del actual reparto de papeles en los procesos de definición de los proyectos de infraestructuras, y en los que por primera vez en la historia se concita el rigor de las ingenierías y la genialidad de los arquitectos. Ahora bien, lejos de producirse aquella síntesis entre ingenieros y arquitectos ya hace muchos años postulada por Le Corbusier, el actual matrimonio –de conveniencia– al que asistimos nos está ofreciendo el mayor repertorio de despropósitos proyectados; actuado como mentores los presidentes de las grandes corporaciones –o asesores–, alcaldes, presidentes y toda la cadena de mando política, etcétera; en un ejercicio de autopromoción sin límites, con las exiguas demarcaciones que imponen las democracias orgánicas al uso, por un lado, y el grado de corresponsabilidad de los medios de comunicación de masas, por el otro.

Al final todo parece indicar que se ha conseguido cuadrar el círculo. Los políticos arrogándose el privilegio de decidir sobre lo humano y lo divino que impregna la ciudad. Los arquitectos, auténticos bufones de la corte, trabando con denuedo sus más bajos instintos para conquistar el favor de los políticos y de los presidentes de las grandes financieras. Las ingenierías asumiendo los retos planteados por el “genio” de los arquitectos y reclamando su cuota de pantalla. El capital corporativo posicionándose en la aldea global con la

acreditada colaboración de los políticos, y, todos juntos, con una paz y armonía sin precedentes, proclamando a los cuatro vientos, a través de los más variados medios de difusión, lo que alguien explicó en unos cuantos folios hace unos años: el fin de la historia. Pero para muchos las cosas no son como nos las pintan.

5. La insistencia en un debate en los términos planteados no es baladí. Tras la cortina técnica que envuelve el presente se hallan realidades diferentes en las que la concurrencia profesional es menos agresiva. Mientras en EE UU la ideología dominante propicia la *Edge City* y la autopista, ajustando sus exigencias a la escala de la intervención, en Europa las cosas suceden de otro modo. Europa, desde hace unos años, está tratando de conciliar las “conquistas” americanas relativas a la sociabilidad del miedo y a la efectividad del espectáculo, y la apropiación privada de las rentas del suelo que genera la propia ciudad; dicho de otro modo, está tratando de instrumentalizar la ideología conservadora que informa el panorama americano –relativa a los modos de habitar y estar presente en el mundo– para multiplicar unas rentas del suelo amenazadas, no sólo por las formas de crecimiento metropolitano, sino también por la propia inhibición de nuestra cultura urbana. Planteamiento que sin el menor sonrojo desemboca en una especie de juego de compatibilidades basado en la perversión de los modelos culturales que han informado la construcción de la ciudad; es decir, en un juego de apariencias en la que la única regla es la ausencia de reglas y en la que todo está permitido salvo la trasgresión de las leyes que impone el libre mercado.

Así, vemos como los bulevares que antes estructuraban la ciudad se convierten en vías express y las vías parque en autopistas; como la ciudad evoluciona y pierde su naturalidad a través de la impostura que suponen las urbanizaciones y algunos equipamientos; como los equipamientos se agolpan en los márgenes de la vías reclamando esa dosis de

presencia tan necesaria para su supervivencia; y como las nuevas catedrales del consumo tratan de fingir lo que no son ensayando mil reclamos visuales y tratando de difuminar lo que por naturaleza son las grandes superficies –desde Gruen–. Disney, por su lado, trata de inspirar todo, desde el silencio hasta el estruendo, desde lo más leve a lo más protuberante. Ningún tipo de ciudad debe escapar a su influencia, ni la ciudad convencional, ni la nueva, ni la temática. Ahora bien, una vez traspasado el umbral de la razón todo es posible. Se inicia de este modo un recorrido por la fina espesura de la apariencia, de las transmutaciones de lo uno en su contrario, del simulacro y de la pérdida de referencias. Proceso evanescente en el que la ciudad se disfraza con las mejores galas que le brinda el artificio para agotar el acto supremo del consumo, momento en el que los excesos de la ciudad inician su disolución a través del solemne acto de reconciliación de la infraestructura con la arquitectura. Sin perder de vista que mientras la arquitectura se oculta tras el síndrome de una innovación *sui generis*, la tecnología constructiva que asiste a las infraestructuras continúa ofreciendo más de lo mismo. (Fig.10 - 11 - 12 -13)

Paralelamente y en la misma órbita, observamos como se cierra el ciclo de los transportes, arañando tiempos de desplazamiento y optimizando la proximidad. Si la autopista permite la máxima velocidad y, en consecuencia, es capaz de acortar la distancia entre ciudades, ahora la preocupación es la de acercar las autopistas a las edificaciones, objetivo que abre toda una serie de expectativas impensable hace tan solo unos años por la propia lógica constructiva de la ciudad. La inversión de valores que supone construir lo que se quiera sobre un lazo de autopista o sobre la propia autopista, tanto desde el punto vista cultural, como físico, es una moneda tan corriente entre los nuevos innovadores de la ciudad como era algo inaceptable cuando se pensaba que la ciudad podía ofrecer algo más que su mecanización, cuando se creía que la ciudad era portadora

de valores distintos a los que incorpora la refetichización de la mercancía.

6. Pero, la aplicación de los modos propios de la arquitectura a las infraestructuras no es una tarea fácil, al contrario, es tan difícil como la de ponderar los límites de la propia arquitectura. La misión, pues, de insuflar desde la arquitectura nuevos aires a las infraestructuras se convierte en una tarea tediosa y laberíntica; en una operación reductiva cuya finalidad no es otra que la de transferir valor a algo que no lo tiene; una operación lógica montada sobre un espectáculo cuya verosimilitud dependerá, entre otras cosas, de su distanciamiento de los límites de la propia arquitectura.

Se trata, en resumidas cuentas, de una operación de transferencia de valor a una serie de construcciones –infraestructura– que el tiempo, acompasado por la desidia de sus diseñadores, ha devaluado. La desnaturalización de las soluciones técnicas a los problemas de siempre se contarán, en consecuencia, como la causa de la suplantación de la pericia de los ingenieros por la fantasía de los arquitectos. (fig.14) La facilidad con la que OMA/Rem Koolhaas, Calatrava, Zaera y tantos otros saltan de una instancia a otra, y la naturalidad con la que resuelven los problemas más complejos, implementados por la vocación mercantilista que preside su práctica profesional, atestiguan esa crisis de identidad que siempre acompaña al espectáculo. Un espectáculo suscitado, no sólo por los proyectos de infraestructuras, sino también por los distintos programas que acomete la arquitectura, sobre todo cuando la vemos flotar en la patraña y despreciar su historia. Las razones que históricamente relacionaban la arquitectura con las infraestructuras, se han visto reemplazadas por una estrategia comercial empeñada en presentar como razonable lo que no lo es; en presentarnos como novedad el delirio y como exigencia de los tiempos la estulticia del poder.

El rosario de ejemplos que se nos presentan como específicos de la arquitectura o de las

infraestructuras que conforman, en realidad no son otra cosa que el producto de un compromiso que el capital corporativo y el mundo de la política adquieren consigo mismo. Se trata de soluciones más o menos bien envasadas con el doble objetivo, por un lado, de relevar la realidad prodigando emblemas, logos o cualquier otra cosa, y, por otro lado, soslayar del vacío cultural que supura el poder instituido, tal como se desprende de las variopintas infraestructuras construidas en las últimas décadas, tanto en las grandes ciudades, como en las ciudades medias. Objetivos cuyo caldo de cultivo no es otro que la crisis de la modernidad, la clausura del urbanismo y el plus ideológico del *laissez faire* –en su versión menos ilustrada–. Por eso podemos afirmar que, una vez perdido el sentido de la arquitectura, su reducción a puro envoltorio, a reclamo publicitario, a símbolo de no se sabe bien qué, y degradada por las inexorables leyes del mercado,<sup>17</sup> sólo queda la resistencia más o menos heroica de quienes se niegan –o nos negamos– a tirar la toalla y se empeñan –o empeñamos– en demostrar que la arquitectura está ahí, que sólo hay que tender los lazos oportunos para rescatarla, inconscientes de que mientras persisten en el empeño de salvaguardar la identidad de la ciudad y el estatuto de la arquitectura, la historia reescrita castiga su soberbia negándoles –negándonos– su entrada en el Valhalla.

Para cualquier observador, por poco suspicaz que sea, el desplazamiento de las miradas de los arquitectos hacia las infraestructuras no tiene nada de virginal, como tampoco lo tiene el rigor con el que se pretende promocionar las mismas. Al contrario, ni los meta-relatos que suelen acompañar a los proyectos, ni los dibujos en 3D generados en los PCs, son capaces de hablarnos de otra cosa distinta de lo que ya se dejaba traslucir tras los primeros ensayos dirigidos a “revolucionar” las infraestructuras. En realidad la única novedad perceptible es que han sido diseñadas por arquitectos o estudios de arquitectura preocupados por el todavía más difícil, por el cuádruplo salto mortal, y, en última instancia

por epatar, no al burgués, sino a esa nueva clase de nuevos ricos que dirigen tanto el mundo de la economía como el de la política; estudios más preocupados por arañar insignificantes momentos de gloria, bien sea en revistas especializadas, de divulgación, en dominicales o incluso en revistas del corazón, y por exhibir cualquier producto “novedoso”, que en indagar sobre la naturaleza de esas nuevas edificaciones adheridas a las infraestructuras existentes.

Ahora bien, aunque la circunstancia de movernos en una coyuntura dominada por la competencia, modelada por las tasas de beneficio y siempre atenta a los índices de audiencia, sólo nos permita discurrir por la superficie de los hechos, no será cortapisa para que los problemas que se abordan en los grandes proyectos presentados en los distintos foros internacionales respondan a exigencias particulares y valoren aspectos tan relevantes como: 1) Los derivados de los propios programas cuyo contenido no suele estorbar la lucubración arquitectónica sino todo lo contrario. Nociones como la de intermodalidad, aparcamiento, comunicación, logística, ocio, comercio, dirección e, incluso, alojamiento, se cuentan entre los objetivos de proyecto más repetidos y las soluciones más variopintas. Por lo demás, debemos observar que el programa, a la vez que constituye un punto de partida de cualquier serie de proyectos, tras las experiencias recientes, puede considerarse igualmente un punto de llegada, sobre todo si consideramos la calidad de las propuestas a las que dan origen. 2) Los planteados por el cambio tecnológico y revolución de las comunicaciones, en especial, los relativos a los espacios circunscritos: bien a los lazos de autopistas, intersticios, vacíos, tal como queda esbozado, por ejemplo, en la categorización de los espacios generados al socaire de la A20, en Holanda; bien a los espacios aledaños a los grandes puertos y aeropuertos, en los que los técnicos de turno, diligentemente adoctrinados, han creado las condiciones para la generación y apropiación de oportunas rentas del suelo. 3) Los problemas derivados de

la accesibilidad y su corolario más inmediato: la movilidad; que han pasado de formar parte de un problema a centrar un sinfín de debates. Las mil diabluras para aproximar el coche a la edificación no tienen desperdicio, sobre todo cuando es la arquitectura la que toma las riendas. No hay más que echar una ojeada a los delirantes dibujos y textos recogidos en *Five Minutes City*, de Winy Maas para comprobar cuales son las preocupaciones de los nuevos teóricos de la ciudad. La levedad de los textos sólo es equiparable a la ingenuidad de las ilustraciones. 4) Los temas inherentes a las tecnologías de la construcción en las que descansan los nuevos proyectos a los que nos estamos refiriendo. Del mismo modo que en los años sesenta, proyectos de la misma índole despertaron el interés de críticos como Reyner Banham,<sup>18</sup> quien incluso les dedicó una monografía: *Megaestructuras*; hoy una serie de proyectos de las mismas características, los vemos revolotear en los despachos ministeriales, alcaldías y grandes corporaciones con la misma intensidad que sus homónimos de hace unas décadas, dando pie a una nueva generación de megaestructuras que, si bien no alcanzan la elocuencia de las primeras, las igualan en desmesura y sobrepasan en “imaginación”. (Fig. 15 -16) Y, por último, 5) Los problemas derivados de la crisis de la propia ciudad, cuya construcción, extensión, fragmentación, quiebra..., –en una coyuntura como la presente– la convierten en objeto de deseo, le hacen recorrer los inciertos caminos que transitan las periferias suburbanas, e invitan a recomponer su potencial económico a través del rescate de nuevas rentas del suelo, así como a inquirir con firmeza lo más oculto de sí misma, para lanzarse impudicamente a la conquista de sus más recónditos vacíos.

7. En este contexto, podemos interrogarnos sobre el presente de la arquitectura. Koolhaas, por referir uno de los arquitectos más mimados por el *stablishment*, no sólo profesional sino también académico, nos da las claves del presente; sobre todo cuando proclama sin recato –como lo hizo hace unos años–, tanto su interés por los aspectos organizativos y

estructurales de la arquitectura, como su desconfianza en el diseño. Afirmación nada baladí, no solo por tratarse de un planteamiento que ha respetado escrupulosamente en sus proyectos, sino por la orquestación subsiguiente dirigida a la promoción tanto de su persona como de su estudio. La sospecha de que tal talante podría despertar entre sus clientes le mueve a teorizar sobre la arquitectura y el quehacer del arquitecto, actitud que si bien ha contribuido a acelerar el descrédito de la arquitectura, del mismo modo le ha permitido officiar de sumo sacerdote y congregar a un número creciente de feligreses dispuestos a inmolarse por la causa.

Fredric Jameson, espectador de excepción de los movimientos culturales más actuales, dará cuenta del problemático presente a través de las claves que le brinda el demiurgo Rem Koolhaas. Arquitecto que Jameson<sup>19</sup> retrata fielmente cuando escribe que “interpreta su interés (teórico) por los Estados Unidos como una especie de sublimación intelectual de la gran escala imposible en los límites más estrechos de los Estados-nación europeos, en particular, Holanda”. ¿Quién sino nuestro arquitecto podría pensar en tales términos? Acólito y ferviente defensor de los tiempos futuros no dudará en proclamar la nueva religión de la gran escala, de la escala planetaria, galáctica... a quien esté dispuesto a escucharle. Una religión hecha a medida, ajustada a un presente globalizado cuyo valor se le supone pero que, de momento, da grandes réditos a quienes la abrazan.

Quizá con más impudicia que otra cosa nuestro arquitecto irá traduciendo los idearios de la peor globalización al mundo de la arquitectura y el urbanismo, y con el mayor desprecio hacia los mismos irá tejiendo esa tupida red repleta de ensoñaciones, falacias, temores y desvaríos, llamada a suplantar el problemático presente con un azaroso futuro. Poco importa que su traducción sea infantil. Poco importa la linealidad interpretativa del presente. Tiempo habrá para complicar las cosas, para hacer “teoría”, para publicar

artículos y libros, aunque su destino sean las secciones de rebajas; al fin y al cabo el calor de su público tampoco hila demasiado fino. Lo importante es construir un soporte ideológico capaz de legitimar, no sólo sus proyectos, sino todos los demás, los que puedan venir detrás, tarea que lleva a cabo con elocuencia y previsión a la vista de la recua de proyectos que tanto en Holanda como fuera de ella se vienen sucediendo desde hace una década.

En su artículo ¿Qué fue del urbanismo?,<sup>20</sup> queriendo o sin querer, el texto va más allá de sus palabras, desborda sus intenciones. Su calculado distanciamiento de los hechos no basta para distraer la atención del lector. Intenta desmarcarse del presente pero no lo consigue, y plantea el reto del futuro pero todavía queda lejos. Sin embargo, una cosa tiene muy clara: el descrédito de lo moderno, planteamiento cuyas plusvalías están garantizadas al menos para aquellos que continúan negociando con la ciudad. En el caso contrario ¿Cómo explicar la paradoja –planteada por el mismo Koolhaas– de la desaparición del urbanismo como profesión, justo cuando la urbanización generalizada –tras décadas de constante aceleración– está en vías de establecer el “triumfo” definitivo y global de la condición humana? Desde luego no hay que pretender descifrarla, ni en clave de magia, ni en términos ideológicos, sino atendiendo a la cotidianeidad de los hechos, a los límites del urbanismo moderno, a sus idearios y puntos programáticos y, especialmente, a la particular forma de inmiscuirse en el tejido económico. Ante las expectativas de advenimiento de una reestructuración en profundidad del orden económico mundial tras la crisis del 74, la ciudad constituía el mejor entorno abonado para sacar partido a tal situación y el urbanismo el principal obstáculo. Eso era algo que tenían claro quienes dirigían los destinos del mundo, algo que no cabía discutir; por eso era más eficaz decretar su muerte, pregonarla a los cuatro vientos y tratar de convencer al gran público de que el futuro de la ciudad sólo podía depender, como insiste en el mismo artículo, de una nueva práctica profesional

cimentada en la convicción de que lo urbano era un vector fundamental de la imaginación. De un plumazo todo quedaba resuelto. El urbanismo o lo que fuese si quería seguir vivo tendría, pues, que imaginar una nueva categoría de novedad: una gaya ciencia sin otro compromiso que el de la propia inspiración del artista.

Pero, lo que, en principio, podía parecer una lucubración elaborada para cumplir un simple trámite para la venta de una imagen intelectualizada de sí mismo, amplía su sentido hasta resultar peligroso cuando a fuerza de insistir en las mismas murgas, las ideas se convierten en obsesiones. O al menos eso es lo que se trasluce de su biografía. Sabedor del poco prestigio intelectual de sus argumentos, del escaso atractivo de frases como la que inicia su artículo: "Este siglo ha sido una batalla perdida contra la cantidad", tratará de trascender la megalomanía que subyace a su discurso refiriéndose a los grandes proyectos que salpican Europa como exponentes de una voluntad de incluir todo un mundo (el de la información, los transportes, las infraestructuras, etcétera) dentro de ellos. Ahora bien, la mixtificación, la imprecisión y las generalizaciones que envuelven el universo de nuestro arquitecto le exigirá lidiar en el terreno del proyecto, reto que asume sin pestañear entre otras cosas para dar salida a su vocación mercantilista. Y será en este tránsito, —el de la potencia (en tanto que posibilidad) al acto— en el que la *inconmensurabilidad* hará acto de presencia. Cualidad que planeará en muchos de sus dibujos y llegará a constituir todo un manifiesto en el cubo que reproduce Jameson en su libro y que constituye uno de los manifiestos más representativos del ideario del insigne holandés. (fig. 17 - 18)

En efecto, Koolhaas nos habla de un inmenso bloque en el que *los principales espacios públicos se definen como ausencia de edificio, vacíos excavados en el sólido de la información. Flotando en la memoria, son como embriones múltiples, cada uno de ellos con su propia placenta tecnológica.*<sup>21</sup> Todo un ejercicio de imaginación y locuacidad,

modelada, tanto por la solvencia de una analogía biológica que trata de suplantar la dimensión programática del proyecto, como por el descrédito implícito en la distancia que media entre el alarde literario-metafórico y la banalidad de los dibujos que exhibe. Ahora bien, con independencia de que se trate de una metáfora o de una analogía, el dibujo y la maqueta son presas de sí mismas. La "enorme colección azarosa de sólidos en el fondo" a los que se refiere Jameson, no hace sino evidenciar la simpleza y la levedad del modelo, así como la fragilidad de la teoría que trata de sustentarlo que ve como los sólidos van confundiendo y perdiendo presencia frente a la estructura encargada de dotar de verosimilitud al artefacto. En este sentido, la selección de "órganos flotantes", sus formas, la evidente ausencia de relación entre los mismos, su heterogeneidad, etcétera, no constituyen sino momentos de una construcción —teórica— tan elemental como superflua.

Algo de lo que no acaba de percatarse quien pretende ir más allá que el maestro; aquellos que confunden lo literal con lo literario, los escépticos, los aduladores, los que buscan ese momento de gloria a la que nos hemos referido antes. Los ejemplos presentados en la Bienal de Arquitectura, *Mobility, a room with view*, celebrada en Rotterdam, no hacen sino sancionar cuanto decimos. El bajo nivel teórico que orienta las intervenciones presentadas en la misma y la presión del modelo que las inspira serán las causas de su mismidad y de la serie de repeticiones que se suceden a partir del cubo-referencia. El cubo de Koolhaas —a través de la nueva generación de arquitectos—, se metamorfosea y se reencuentra con el presente —histórico— a través de los desarrollos de la movilidad. La "teoría de tubos" —como podría denominarse, no sin malicia, al modelo de nuestro arquitecto— encuentra en los enlaces de las autopistas la horma de su zapato. Nada de lo propuesto por Koolhaas ha caído en el suelo baldío. Un rayo de luz baña el horizonte. Fiel a la nueva doctrina, la "arquitectura" se ha salvado gracias a esa

reducida y azarosa colección de sólidos a la que nos hemos referido. Tubos rectos, curvos, helicoidales, rectangulares y elípticos, cuerpos elipsoidales, esféricos y cúbicos, casquetes, láminas planas, plegadas y estursionadas conviven como lo *contradictorio absoluto de la totalidad* que envuelve la intervención. Los infracuerpos diseñados por Monolab excusan todo comentario. Lo mismo observamos en *Five Minutes City*, ofertando más de lo mismo. Y qué decir del A6 Boulevard, en Almere NL, el nudo de Ponte Parodi, Mobiloskop, en Papenburg o la Idee Suisse, en Zurich. (fig. 10)

Al final todo reverbera como una pesadilla. El abuso de los mismos recursos, la reiteración de gestos, la convergencia formal de las imágenes, la utilización del mismo *hardware*, etcétera, en el fondo sólo muestran las limitaciones de esa fiesta a la que nos invita el demiurgo. Las reticencias de esa gaya ciencia con la que se pretende alimentar nuestras conciencias, incapaz de neutralizar el acoso con el que se pretende asfixiar a nuestras ciudades. Los esquemas, las imágenes, las maquetas, los montajes que se repiten en las más diversas publicaciones, pese a su clara vocación innovadora, saben a rancio, y mientras la arquitectura hace mutis por el foro, las infraestructuras sólo pueden presumir de ser hijas de un dios menor.

### Epílogo

En este contexto, ¿cuál puede ser el fundamento disciplinar que debe orientar la recomposición de nuestras ciudades? ¿O lo que es lo mismo, ¿cuales deben ser las reglas del juego encargadas de orientar el proyecto de las infraestructuras? Las respuestas no son fáciles. Frente a los desvelos que acompañan a las prácticas constructivas del presente y al doctrinarismo que despierta la nostalgia del pasado, cabe proponer un tejido más complejo e integrador, abierto y riguroso, capaz de deslizarse hacia el futuro evitando cualquier mixtificación de la realidad; un nuevo marco teórico más ajustado a la realidad y alejado de la ficción, el virtualismo y

el interés; un posicionamiento ético capaz de orientar la transformación de la ciudad a partir de los planteamientos políticos más democráticos y menos sucursalitas; menos egoístas y más comprometidos con las futuras generaciones. Menos confusos, cínicos e ilusorios y más reivindicativos, sociales y coherentes. Menos ideológicos y más realistas; capaces de oponer a la vorágine de la globalización desbocada la preservación del medio ambiente, la protección de la naturaleza y el reclamo de un nuevo orden planetario, así como una mirada más libre y culta sobre los hechos, más abierta y locuaz, en la que el hombre pueda proyectarse a través de la medida y la razón, pueda construir su futuro sin corsés, sin falsas ilusiones y sin otros compromisos que los que le impone el rigor de los saberes. Evitando planteamientos maniqueos y sorteando cualquier suerte de pensamiento único.

Pero, junto a los problemas de carácter general esbozados, hallamos otros más concretos y domésticos que, a pesar de no poseer el brillo de los anteriores, apuntan soluciones más ecuanímes para agotar la serie de sinrazones que amenazan la ciudad y el territorio. Problemas derivados del individualismo que acompasa a los cambios de escala de la ciudad y permite a los gobiernos locales actuar con absoluta irresponsabilidad y apostar por una nueva generación de proyectos urbanos cuyo potencial transformador empieza y acaba en ellos mismos, reproduciendo otra generación de problemas de índole territorial y negando el pan y la sal a cualquier mecanismo regulador de la actividad urbanística; problemas emparentados, por lo demás, con esa falta de transparencia democrática de los procesos de decisión que –traducidos en desinformación– alejan al ciudadano de los problemas de la ciudad y de sus soluciones, creando condiciones óptimas para la manipulación y el cohecho en materia urbanística.

En consecuencia, podemos finalizar diciendo que la atomización disciplinar y el rechazo de cualquier cuerpo de conocimiento capaz de

coordinar e integrar las distintas acciones urbanizadoras, lejos de enriquecer el discurso sobre la ciudad la conducen a un callejón sin salida, incapaz de dar noticia de la complejidad del presente, aunque sí de manipularlo. Y es en este contexto en el que los arquitectos se refuerzan positivamente tratando de abrirse un hueco en el desierto de la técnica. Los paisajistas se esfuerzan por descubrir los cánones que mejor pueden identificarlos como tales. Los ingenieros buscan afanosamente su parcela de eficiencia. Y los urbanistas continúan impávidos sin entender el porqué la historia les castiga propiciando su extrañamiento en los procesos urbanísticos. Mientras tanto los políticos –más preocupados por reafirmar las bases del poder económico que por atender las exigencias de los ciudadanos–, el sector empresarial –obsesionado con el crecimiento, el desarrollo y sobre todo con la innovación– y el capital corporativo –siempre atento a la cuenta de beneficios–, arropados por unas reglas del juego sin explicitar, continúan desfigurando nuestras ciudades y machacando el territorio, alentando la confusión con sus cada vez más disparatadas y costosas inversiones en proyectos “emblemáticos”, fomentando el negocio inmobiliario, y agudizando las contradicciones de las que se nutre la metrópolis, y siempre sin el concurso de los ciudadanos. La cultura, por su lado, en tanto amalgama que relaciona a los ciudadanos con su entorno, desaparece entre maquinaciones, mutaciones y olvidos, estratégicamente calculados con el único objetivo de ampliar el horizonte que exige la reproducción material del propio sistema.

Contexto que nos advierte que para entender el papel de las infraestructuras en la construcción del territorio hay que empezar por deslindar los marcos de actuación y distinguir la genealogía de los procesos sobre los que descansa la acción urbanizadora. Una tarea cada vez más difícil de llevar a buen término dada la superposición y cruce de intereses. Nada es lo que parece y menos lo que se nos dice. Al final, la opacidad de los procesos de decisión de los grandes proyectos de

infraestructuras sólo es capaz de alimentar la sospecha. Asistimos a un proceso de mixtificación sin otro objetivo aparente que el de despistar o el de teledirigir la atención del gran público hacia problemas más domésticos, para de ese modo poder actuar con los grados de libertad que exige el modelo. Sin embargo, el hecho de que los nuevos enseres de la ciudad vengan envueltos con el aura de la genialidad de los arquitectos o arropados por las ínfulas de un poder político, mediatizado por otro de rango superior, mediático, o por los departamentos de marketing del poder económico, no bastan para transformar la realidad y enmascarar los reiterados fracasos en los que desembocan. A lo sumo constituyen el envés de esa doble contabilidad que el nuevo orden mundial exige.



## Notas y bibliografía

<sup>1</sup> Las imágenes que ilustran este artículo han sido elegidas al azar. Las recurrencias a los mismos artificios, los tics y repeticiones, los lugares comunes, el sustrato ideológico sobre el que descansan e incluso el recurso a los mismos formatos y presentaciones, a la vez que ponen al descubierto su mismidad descubren su escaso aporte al discurso constructivo. Y si a eso añadimos la fealdad y el bajo contenido crítico que impregna los textos y las imágenes repertoriadas en las revistas, hallaremos más que justificado nuestro modo de proceder. Solo se apartan de dicha pauta los ejemplos referidos a Valencia, que por ser el lugar de residencia del autor le ha permitido conocer directamente sus entresijos y sentir con toda intensidad la presión mediática ejercida en su entorno. Primero, se han elegido aleatoriamente las revistas y los libros; y después se han seleccionado los ejemplos canónicos. Una comprobación posterior ha demostrado lo acertado del método. Cualquier número de cualquier revista de las que circulan por los kioscos y librerías acusan recibo de los mismos proyectos. Los proyectos se refieren a las mismas temas; y los temas se resuelven echando mano de los mismos catálogos o repertorios formales. Básicamente hemos utilizado dos números de la revista *Arquitectura Viva*, uno de la revista *Pasajes* y el libro *Five Minutes City*.

<sup>2</sup> STIGLITZ, Joseph E. (2005). *Los felices 90. La semilla de la destrucción*, Madrid, Suma de Letras, S.L., p.: 14-15.

<sup>3</sup> Nos referimos al artículo de SMETS, Marcel (2001). "Il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa", publicado en la revista *Lotus*, n. 110, Milano.

<sup>4</sup> No hay más que contrastar el repertorio de los modelos clásicos y las clasificaciones de los modelos territoriales a lo Lynch para comprobar que la desnaturalización de la ciudad sólo es comparable a la pérdida de rigor de los estudios urbanos; es decir, al abandono de la urbanística como marco de referencia para el análisis y proyección de la ciudad.

<sup>5</sup> Si bien en el periodo de entre guerras la disciplina urbanística dio sobradas pruebas de solvencia a través de la construcción de las periferias de las ciudades alemanas, la escasez de vivienda—tras los reajustes migratorios de postguerra—, los cambios en el sistema productivo y la alteración del sistema de relaciones campo ciudad—que siguieron a la segunda guerra mundial—, se conjugaron en un frente impenetrable que puso en tela de juicio y

acusó las limitaciones del sistema para concretar cualquier ideario urbanístico. Se abrió una definitiva e insalvable brecha entre las conquistas de la arquitectura moderna y su proyección en la realidad. A excepción de algunos polígonos—residenciales e industriales— ejemplares, reproducidos hasta la saciedad en libros y revistas, no cabe la menor duda que es sobre esta modalidad de crecimiento sobre la que se verterán los mayores oprobios y justificaran las más enardecidas críticas del urbanismo moderno.

<sup>6</sup> Pero no una vivienda cualquiera, sino la vivienda que cada americano demanda: viviendas de madera, de distintos tamaños, reunidas en verdaderos catálogos de tópicos y registro de anacronismos—con los que se pretende suplantar a la historia—, proyectadas y construidas con vistas a un mercado cautivo, inculto, modelados por un *marketing* siempre dispuesto a confundir los productos con los ideales, y a reivindicar el carácter pequeño burgués de la aristocracia obrera una vez transfigurada en mayoría silenciosa y satisfecha. Y así, Levittown será todo eso y mucho más; hasta proclamarse el negativo más elocuente de la doctrina urbanística. Ni la jerarquía viaria, ni la disposición de los exiguos equipamientos, ni el trazado, ni la extensión, etcétera, tendrán nada que ver con las experiencias de los años treinta. Las interminables e insulsas retículas y viviendas ocuparán las extensas periferias de las ciudades americanas sin que medie otro espíritu que el conservador de sus habitantes, sembrándose de este modo la simiente que fructificará décadas más tarde en la *Co-op City*, marco adecuado en el que conciliar, por un lado, la frustración de un sistema basado en la estandarización y uniformización y, por el otro, la inquietante búsqueda de identidad.

<sup>7</sup> En el sentido que los expresa Davis en su excelente trabajo sobre la sociedad de la ciudad de Los Ángeles, concretamente el capítulo 4º que lleva por título "La fortaleza LA". Ver DAVIS, Mike (2003). *Ciudad de cuarzo. Arqueología del futuro de Los Angeles*, España, Ediciones Lengua de trapo SL.

<sup>8</sup> Según Rifkin las *comunidades residenciales conocidas como urbanizaciones de interés común (common-interest developments, CID) han brotado a lo largo y ancho de todo el territorio estadounidense (...)*. Los individuos con mayor riqueza a menudo prefieren vivir entre personas de similares recursos y acogen con sumo agrado los controles de seguridad, así como las restricciones de acceso que conlleva el vivir en una CID. RIFKIN, Jeremy (2000). *La era del acceso. La revolución de la*

nueva economía, Barcelona, Ediciones Paidós, p.: 158 ss.

<sup>9</sup> Aunque en Europa en general y en España en particular es muy difícil alcanzar los estándares que propone Garreau en su definición de la *Edge City* (cinco millones de pies cuadrados de oficinas, seiscientos mil pies cuadrados de comercio, pendularidad de la población, la idea de totalidad del lugar y el factor de novedad), su modelo sí que puede servir de referencia para interpretar la nueva realidad urbana al ofrecer un marco bastante preciso de la nueva ciudad. Ver GARREAU, Joel (1992). *Edge City: Life on the New Frontier*, New York, Anchor Books.

<sup>10</sup> VERDÚ, Vicente (2002). *El planeta americano*, Barcelona, Ediciones Anagrama, p.: 128 ss.

<sup>11</sup> En el caso español, todas las ciudades aspiraron en su día a tener sus nuevos emblemas, aunque con la única limitación de la capacidad de endeudamiento de las arcas municipales y del mayor o menor compromiso de los políticos de turno con los ciudadanos presentes y futuros. Según este formato, Bilbao encargó a Ghery, a Foster y a Calatrava, Córdoba a Koolhaas, Valencia a Calatrava y a Foster, Barcelona a Herzog & de Meuron y Foster, Madrid a Rogers y Nouvel, Sevilla a Moneo, y así sucesivamente.

<sup>12</sup> A nadie le extraña hoy día oír a especialistas referirse indiscriminadamente a una ciudad como turística, industrial o terciaria, sólo por el hecho de haber desarrollado algunos de los aspectos merecedores de tal adjetivación; del mismo modo que acudimos a la idea de continuidad o discontinuidad, compactación o dispersión para referimos a su naturaleza física. Ahora bien, esa resurrección de las viejas clasificaciones geográficas podrían ayudarnos a percibir la realidad urbana si se ajustaran a la realidad, pero cada vez más da la impresión de que la ciudad se escurre de las manos de sus exegetas –urbanistas e historiadores– como la realidad de las manos del filósofo.

<sup>13</sup> La ciudad oscila entre dos polos: uno, el económico, en tanto que pasa a formar parte substancial de la economía global, en el sentido que le da Saskia Sassen en su libro. SASSEN, Saskia (1997). *Le città nell'economia globale*. Bologna, Società editrice il Mulino; y, otro, el cultural, circunscrita en este caso a su poder de comunicación a través de la componente publicitaria de sus construcciones.

<sup>14</sup> Sobre el proceso de desvirtuación al que se somete

a la ciudad burguesa y la ruptura del equilibrio que le permitía ser figura de una geografía basada en la división del trabajo y las necesidades del mercado, sin renunciar a aquella autonomía y valor propio que hicieron de ella un fenómeno cultural y no meramente económico, puede consultarse Ruvert de Ventos, Xavier (1976). *Ensayos sobre el desorden*, Barcelona, Ed. Kairós, S.A., p.: 81 ss

<sup>15</sup> Sobre estos temas puede consultarse el elocuente artículo de ROGER, Alain, "Paysage et environnement: pour une théorie de la dissociation", en LEYRIT, Christian et LASSUS, Bernard (1994). *Autoroute et Paysages*, Paris, Les Éditions du Demi-Cercle, p.: 16 ss.

<sup>16</sup> Si bien la polémica que enfrenta a arquitectos e ingenieros hasta los noventa se saldó a favor de los últimos a través del predominio de las políticas sectoriales, tan inapelables como estratégicas; desde hace unos años se observan síntomas de cambio, al menos sobre el papel, reviviéndose la polémica aunque de forma distinta. De hecho, Smetz, en el artículo citado alude a la responsabilidad de los ingenieros de la misma forma que habla de la fragmentación de la gestión política administrativa relativa a la construcción del territorio; mientras que Luisa María Calabrese se lamenta sin paliativos de la marginación de la arquitectura. CALABRESE, María Luisa (2003). "Buena sintonía", Pasajes, n. 50. Madrid, p.: 4 ss.

<sup>17</sup> Los inquietantes derroteros por los que discurre el proyecto de las infraestructuras alcanza su máximo grado de paroxismo en los ejemplos que recoge la revista Pasajes, n. 50, presentados en la I Bienal de Arquitectura de Rotterdam: *Mobility*.

<sup>18</sup> BANHAM, Reyner (1978). *Megaestructuras. Futuro urbano del pasado reciente*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, S.A.

<sup>19</sup> JAMESON, Frederic (2000). *Las semillas del tiempo*, Madrid, Editorial Trotta, S.A., p.: 115 ss.

<sup>20</sup> KOOLHAAS, Rem (1996). "¿Qué fue del urbanismo?", Revista de Occidente, n. 185, Madrid, p.: 5-10.

<sup>21</sup> KOOLHAAS, Rem (1992). Entrevista en *El Croquis*, n. 53, Madrid.



Figura 1. La intermodalidad como soporte de proyectos de infraestructuras. Frankfurt.

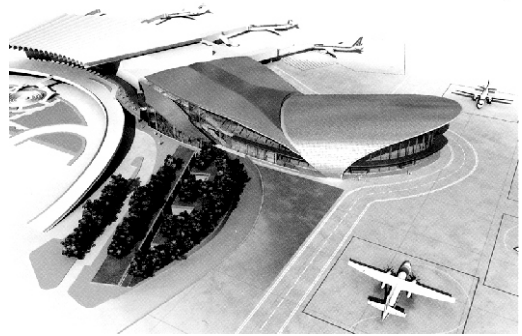


Figura 2. No hay proyecto menor. El genio del arquitecto no tiene límites inferiores. Valencia



Figura 3. La arquitectura marciana puede encarnarse en cualquier cosa. Valencia



Figura 4. De la sección de un diamante y su fugaz deslizamiento. Zaragoza



Figura 6. Cuando las infraestructuras tienden la mano al capital inmobiliario. Valencia



Figura 5. La estrategia de ocupación de suelo de algunos puertos pasa por el depósito ilegal de contenedores. Valencia.



Figura 7. Los símbolos y las infraestructuras. Barcelona



Figura 8. Mil años de historia arrasados por una infraestructura. Génova



Figura 10. En busca del suelo perdido I. Holanda

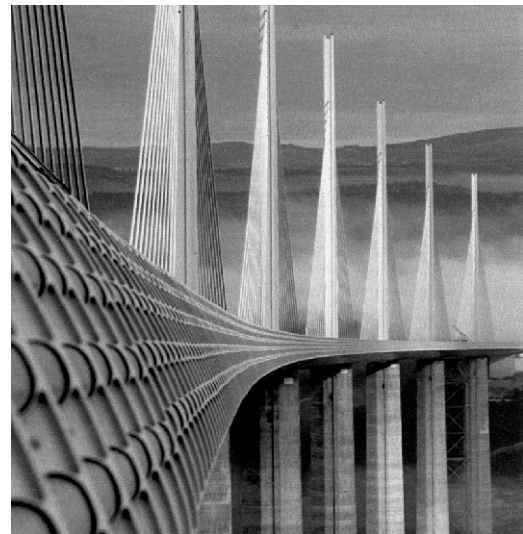


Figura 9. El poder de las naciones y la construcción de infraestructuras. Francia



Figura 11. La arquitectura del automóvil

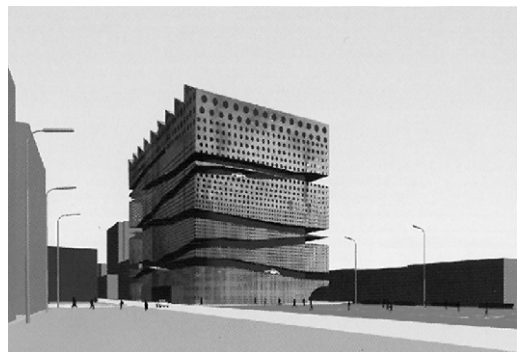


Figura 12. La arquitectura del automóvil

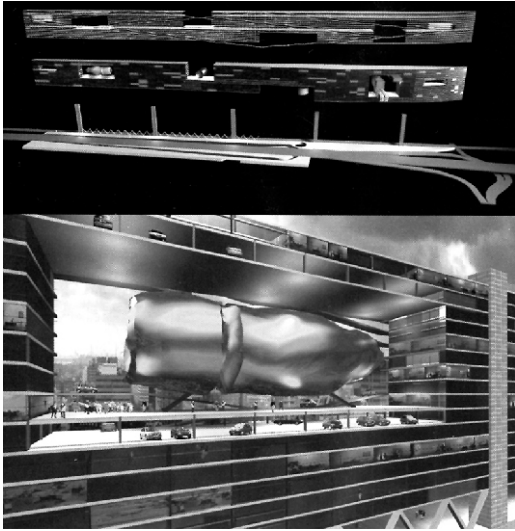


Figura 13. La arquitectura del automóvil



Figura 16. Los límites de la especulación inmobiliaria

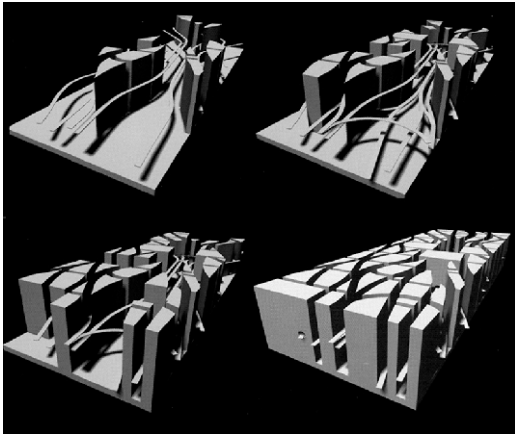


Figura 15. Los límites de la especulación inmobiliaria

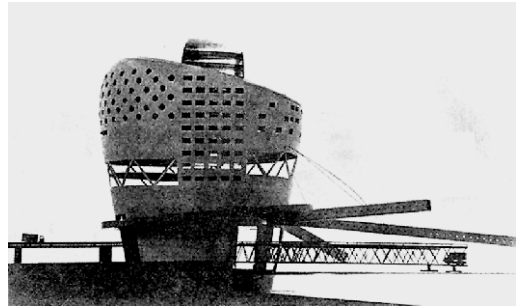


Figura 18. Los saberes de Koolhaas

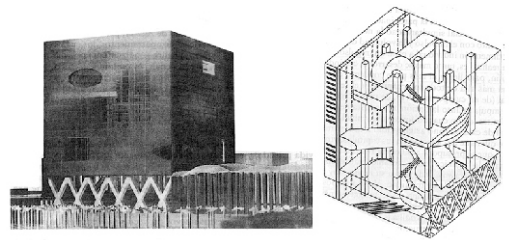


Figura 17. Los saberes de Koolhaas



Figura 19. Ensayo de verificación

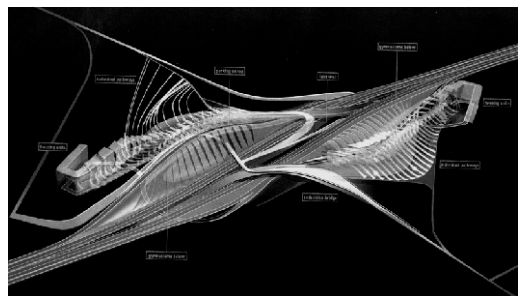


Figura 14. Aprendiendo de los vertebrados