

Las Obras Públicas en la formación de la ciudad

Jorge BERNABÉU & Miguel AGUILÓ

Fundación Miguel Aguiló, Escuela de Ingenieros de Caminos, Universidad Politécnica de Madrid

RESUMEN: Si a la mera observación de la ciudad recientemente construida se añaden las últimas revisiones teóricas, el panorama del urbanismo actual resulta bastante desolador. Barrios completos, cuando no verdaderas ciudades a menudo costeras, de casas nuevas en venta con grandes avenidas desiertas se conjugan con la evidencia de una normativa a todas luces ineficaz o inservible, para ofrecer un desalentador panorama de lo construido. Pero la completa cesión del proceso de formación de la ciudad al binomio funcionarios-mercado resulta aún más patética cuando se revisa la reciente reflexión académica de cierto alcance y se constata que discurre por territorios ajenos a esa problemática.

DESCRIPTORES: Obras públicas. Ciudades. Significados. Representación.

Revisando los últimos trabajos de la Universidad de Harvard, Fredric Jameson afirmaba en un ensayo titulado *Future City* que el urbanismo tradicional, o quizá más valdría decir moderno, está en un callejón sin salida. Las discusiones acerca de modelos de circulación del tráfico o sobre la distribución por áreas —incluso los debates en torno a la falta de vivienda y los procesos de elitización o segregación urbana [*gentrification*] o a las políticas tributarias sobre bienes inmuebles— se vuelven insignificantes en cuanto pensamos en la inmensa expansión en el Tercer Mundo de lo que solían llamarse ciudades (Jameson, 2003:92).

Dada la escasa atención de aquel urbanismo hacia la ingeniería civil, vale la pena dedicarla

algo de atención en este número. Es habitual considerar el papel conformador de las obras públicas en la ciudad, en cuanto a su capacidad física para proveer determinados servicios o funciones básicas. El crecimiento del caserío a lo largo de las carreteras siempre sirvió de ejemplo para explicar un determinado tipo de poblaciones, por ejemplo en Galicia. La rápida expansión de un barrio promovida por una nueva estación de Metro, podría ser un segundo ejemplo, ahora en Madrid. Y se podrían aducir muchos más en esa misma línea.

Menos frecuente es la consideración de las Obras Públicas como agentes en la formación de «la idea» de una ciudad. No se trata ahora tanto de su valor utilitario como proveedoras

Recibido: 26.09.2011.
email: maguiló@grupoacs.com

de servicios o funciones sustantivas, sino de su capacidad para generar «ideas fuerza» que hacen ciudad. Pero la hacen de manera real y no simplemente retórica lo que, por supuesto, es arriesgado de afirmar o imposible de demostrar, pero muy atractivo para una formulación necesariamente provocadora pero siempre bien intencionada.

Para iniciar esta aproximación, vale la pena recalcar en los orígenes del otorgamiento de sentido, y conviene hacerlo recordando el amplio pensamiento de Dardel: La gran ciudad es una empresa del hombre sobre la Tierra, un desarrollo en torno a un puente, un puerto, un cruce, una explotación minera o manufacturera. Implica intercambios a gran distancia, recursos locales o facilidades de acceso. En revancha, ella es, en sí misma, un cierto horizonte geográfico, una presencia compacta, donde puede nacer esa particular educación que llamamos urbanidad o esos sobresaltos de revuelta que la historia registra como reacción propia de los habitantes urbanos (DARDEL, 1952: 37).

Y estructurarlo a partir de dos ideas. La primera es la capacidad demostrada por las obras públicas de «reunir» paisaje en torno suyo, que ya formuló Heidegger con absoluta claridad al poner como ejemplo un puente para explicar la formación de un lugar. No eligió la casa, ni la plaza, ni cualquier otro referente típico de la idea de centro vital, sino una Obra Pública esencialmente vinculada al paisaje. De hecho, una de las principales propiedades de la idea de lugar es su capacidad para reunir el paisaje en torno suyo, para constituirse en centro y, a partir de ello, otorgar impulso vital a su alrededor.

Como explica y extiende Walter Benjamin en sus *Pasajes* (1982: 524), determinados monumentos son capaces de otorgar vida propia a los barrios donde residen. Como núcleo de importantes calles, son ellos los que confieren a los barrios un centro de gravedad, representando a la vez a la ciudad en cuanto tal. *Todo edificio monumental... constituye el núcleo dominante de un barrio que parece haberse reunido en torno a él.*

La segunda es la constatación del valor de las aportaciones inmateriales en la construcción de la ciudad. Pues la ciudad no se fabrica solamente con normas, planos y ladrillos, son muchas las fuerzas que contribuyen a su construcción. De hecho, lo que le da vigor y consistencia no es la inmisericorde repetición de la pauta de calzada, bordillo, acera y edificio, sólo responsable de una monotonía física más o menos acorde con la normativa urbanística

de zonas y densidades, sino la confluencia de muchas y variadas aportaciones de índole inmaterial. La ciudad se edifica, normalmente, a partir del plano, pero «se hace» con otros materiales.

Benjamín señala la importancia del nombre de las calles en la construcción del imaginario de la ciudad. Unos nombres que se resisten tenazmente al cambio y que perduran por encima de pretensiones y reconocimientos políticos, por mucho que sea el respeto que el personaje o la institución a quien se dedica merezca a sus habitantes. Grande es, por ejemplo, el prestigio que se concede al pensador José Ortega y Gasset, pero son muchos quienes siguen llamando Lista a la calle que lleva su nombre.

A veces sucede, como en ese ejemplo, que la calle es más conocida que el personaje o el acontecimiento que rememora. Pocos sabrán quien fue Lista, pero madrileños y visitantes saben cuál es su calle. Como la cita que recoge el propio BENJAMIN (1982: 517) a propósito del puente de Austerlitz, en París: *A pesar de lo que me habían afirmado, que yo aceptaba en las formas, era la batalla la que sacaba su nombre del puente.*

Esa persistencia de los nombres otorga a las calles una fuerza suficiente como para organizar la ciudad en torno a ellas. No sólo se sabe cuál es la calle sino que las demás calles próximas se conocen por su relación topológica con ella y sus cruces son verdaderos hitos para situarse en la trama. Y mucho más cuando se asocian a la movilidad general como, de nuevo, recuerda BENJAMIN (1982: 518): *En la ciudad, los nombres se tornan poderosos una vez que aparecen en el laberinto de las estaciones de metro.*

Pues, volviendo al pensamiento esencial, la ciudad, como realidad geográfica, es la calle. La calle como centro y marco de la vida cotidiana, donde el hombre es transeúnte, habitante, artesano; elemento constituyente y permanente, a veces casi inconsciente, en la visión del mundo y el abandono del hombre; realidad concreta, inmediata que hace del ciudadano «un hombre público», un hombre delante de los otros, bajo la mirada del prójimo, «público» en el sentido original del término. Para muchos hombres, sobre todo en los siglos pasados, la calle es allí donde se nace, donde se vive y donde se muere sin salir. La calle medieval, tortuosa, en escalera o sin salida, con su fisonomía pintoresca o sórdida, con su gremio instalado de tiempo inmemorial,

sus tenderetes, sus ruidos y sus olores, su vecino lugar de encuentro y sus vías adyacentes, la calle entregada por la noche a la obscuridad y el silencio, es el punto de anclaje del hombre en el universo, su espacio concreto y familiar (DARDEL, 1952: 38).

Las calles son vivienda del colectivo. El colectivo es un ser siempre móvil, siempre inquieto, que tanto vive, conoce, experimenta o imagina como los individuos protegidos entre cuatro paredes. Y, siempre según Benjamin, para entender la *calle* hay que distinguirla del *camino*, más antiguo. Se distinguen por completo según su naturaleza mitológica. El camino implica el miedo a elegir la dirección equivocada en la bifurcación, donde se experimenta el poder de las antiguas indicaciones. Pero quien va por una calle no necesita al parecer ninguna mano que le indique o que le guíe. El hombre no cae en su poder al marchar por un camino equivocado, sino al sucumbir al despliegue monótono y fascinante de la banda de asfalto (BENJAMIN, 1982: 518).

Pero esa fascinación es a la vez un espacioso contenedor de sugerencias en torno a las «posibilidades» abiertas por la existencia del camino. Y no se trata tanto de posibilidades reales de desplazamiento, sino de sólidos sueños de evasión de orígenes o de traída a colación de destinos, capaces de movilizar recuerdos, afectos y añoranzas con mayor vigor que los movimientos reales.

El hombre se hace constructor de espacios abriendo caminos: senderos, pistas, carreteras, ferrocarriles o canales son otra tantas maneras de modificar el espacio, de recrearlo. El camino deshace el espacio para rehacerlo, para reagruparlo. Este reagrupamiento acusa a veces muy firmemente su huella cuando el relieve impone al ingeniero terraplenes, desmontes, muros de contención o viaductos. Incluso en terreno llano, el camino reconstruye el espacio dándole un «sentido» en la doble acepción del término: una «significación» expresada en su «dirección». En la campiña que atraviesa y que, por contraste, parece más inmóvil, más calma, el camino se agita como una llamada al movimiento, como una huida hacia el horizonte o más allá del horizonte; abre el horizonte y dinamita el paisaje.

Al mismo tiempo, el camino es presencia humana, como paisaje real o posible. La intención humana se inscribe sobre la tierra: la vía romana, indiferente a los accidentes naturales del terreno, corta por lo derecho, según la exigencia estratégica que la suscitó. La carretera

moderna, con su función comercial, sigue más dócilmente los valles donde están las ciudades y, por deseo de comodidad, rodea los obstáculos en vez de atacarlos de frente. El ferrocarril, sin nada que hacer en la montaña, la evita con sus túneles para unir por el camino más corto las llanuras y los valles. El puerto, primeramente pasaje (*portus*), contacto entre el elemento continental y el elemento marítimo, se vuelve hacia el mar, indicando un «por allí», una dirección invisible hacia otras orillas. En todos estos casos, el movimiento natural o posible implicado en la vía actúa como una apertura del espacio, fenómeno de apertura que está en la base de toda la geografía de comunicaciones y transportes. Desvelamiento de una posibilidad oculta del espacio, movilización de su inmovilidad, exteriorización de la movilidad innata del hombre en su relación existencial con la Tierra (DARDEL, 1952: 40).

Ese desvelamiento marca el papel del puerto en la ciudad marítima y está en la raíz de los sustanciales cambios de su mutua relación. Durante siglos, el puerto formó parte del sistema general de aprovisionamientos de la ciudad, permitía la llegada de bienes que no se producían en el entorno próximo y la salida de estos hacia lugares donde eran igualmente escasos. De hecho, permitía el comercio que es pieza imprescindible en la formación de la ciudad, al posibilitar su especialización. Al dar salida a los productos que la ciudad sabía hacer bien, permitía mejorarlos de manera eficiente para que se vendieran mejor en otros mercados. Igualmente traía usos, costumbres, materiales o diseños diferentes que, a su vez, daban pie a nuevas oportunidades para enriquecer aquellos productos que se vendían fuera. Por los puertos entraba el trigo capaz de dar sustento a la población, pero también el flujo de novedad que requiere cualquier sociedad para sentirse viva.

Con el ferrocarril todo eso cambió. El hábito de los puertos alcanzó territorios situados mucho más allá de la esfera ciudadana. Al tiempo que daba entrada de ese impulso vital a ciudades muy lejanas de la costa, el puerto perdía peso específico en el interés de la ciudad que lo albergaba. Quizás seguía marcando su pulso con los vaivenes de fuerza de trabajo que exigía el tráfico, pero había sustraído el uso y control de la mercancía al ámbito local. Lo que ganó en alcance significó pérdida de intensidad en el trato con su vecindad.

Pero la ciudad marítima nunca renunció a su contacto peculiar con el mar, vital para mantener su esencial identidad. Y no bastaba la

mera proximidad ni mucho menos el simple contacto visual que se opera desde cualquier punto de la costa. La visión estática de una masa interminable con algún barco ocasional en la lejanía participa de unas cualidades ciertamente ajenas a lo urbano.

La inmensidad de la lámina de agua ocupante del otro lado de la frontera ecológica que es la costa contiene unas sugerencias de masa y lejanía del todo extrañas a la íntima convivencia característica de la vida ciudadana.

El espacio ilimitado deviene símbolo de extensión, de liberación de la existencia, como retorno a una libertad de alguna manera anterior, original (DARDEL, 1952: 51).

El pálpito de la ciudad solo se acercará al carácter contemplativo o sublime de la visión del mar en toda su amplitud, cuando la tribulación le pida sosiego o el fastidio cotidiano requiera de lo lejano, en busca de una cierta alteridad o superación. El pálpito de la ciudad precisa de una cierta presencia de vida en el mar que la baña, solo posible en el puerto y, ocasionalmente y con determinadas particularidades, en la playa.

El puerto es más *contacto* que visión del mar, es una brecha en una gran frontera, es un paso entre el mar y la tierra. Para el ser humano, implica *una posibilidad de movimiento en su relación existencial con la tierra*. Como brecha, el puerto es sugerencia implícita de comunicación, es el espacio donde la frontera une en vez de separar. Y, como tal, tiene un papel sustantivo en la ciudad, que va más allá de su mera funcionalidad, cada vez de más difícil encaje en el ideario de la ciudad.

De hecho, la operación portuaria, el manejo de las mercancías o de los viajeros, los sistemas de carga y descarga, en definitiva, la funcionalidad del puerto ya no es tecnológicamente compatible con la presencia de ciudadanos que hacen otras cosas. La especialización es, en definitiva, segregación, alejamiento. La zanja que separa el puerto de la ciudad es fundamentalmente tecnológica, participa de los mismos caracteres que distinguen otras muchas zanjas con que se topa del desarrollo normal de la vida.

Está presente en la escala desmesurada y en la especialización promovidas por una cegata búsqueda de eficiencia a toda costa y a corto plazo. Está también en la aplicación de unos principios y técnicas de gestión empresariales a unos objetivos completamente ajenos a la

vida cotidiana de la ciudad y de sus vecinos. Está de manera agresiva en la omnipresente presencia de vallas por todas partes: vallas para impedir el paso, vallas para delimitar, barreras para señalar usos y competencias no permitidos al común (AGUILÓ, 2011).

Entre los diferentes tipos de obras de ingeniería civil, quizás los puentes sean las de mayor valor icónico. El puente de Triana puede considerarse como pieza clave en la estructuración representativa de la ciudad de Sevilla. Aunque como estructura es una copia literal del puente del Carrusel de París que fue un tipo ya obsoleto al nacer, en la ciudad da paso al barrio de mayor significación en las raíces castizas de Sevilla y lo vincula a la plaza de toros.

En Bilbao hay varios puentes cuya funcionalidad ha sido sobrepasada por nuevas fuentes de significación. El puente de Deusto fue emblema de modernidad por su condición basculante que permitía el cruce de los barcos del puerto con los camiones y coches de la ciudad. En su día símbolo de progreso, la posibilidad de apertura se convirtió en innecesaria al migrar el puerto hacia la desembocadura de la ría.

Pero, además de ver mitigada su funcionalidad, aquella imagen inicial ha sido sobrescrita por el recuerdo de su papel como escenario de las batallas de la policía y los trabajadores del vecino astillero de Euskalduna, motivadas por la reconversión del sector naval. Con esos cambios de función e imagen, el puente de Deusto pasó a ser visto como memoria de una ciudad ya superada.

También en Bilbao, el puente de La Salve tuvo un importante papel funcional, como primer vínculo directo de la ciudad con sus accesos, y cierta significación tecnológica como puente atirantado metálico temprano. Ambas capas de significado han sido tapadas por la presencia del Guggenheim. El diseño del museo se apropió del puente prolongando su planta bajo el tablero y disponiendo una fracturada torre aguas arriba y al lado del estribo de la margen izquierda.

Posteriormente, el museo organizó un concurso de proyectos para apropiarse también de la única pila del puente. El diseño ganador camufló la sobria pila original tras un arco de color rosa intenso. La resonancia clásica del arco se descompone en la postmodernidad del color enriquecida, además, con nocturnas mutaciones provocadas por fluidas variaciones de la iluminación.

Todo ello no es nuevo pero corrobora la convicción de que, a largo plazo, la función aguantará menos que la forma, que es esencia de la obra como ya formuló Aristóteles. Y como la presencia de la obra sigue ahí aunque cambie o desaparezca la función, su realidad física se carga de nuevas representaciones que protagonizan su verdadero papel en la formación de la idea de la ciudad.

Con todo ello, cabe preguntarse ¿siguen siendo hoy significantes las Obras Públicas para la ciudad? Y no resultará sencillo conseguir una respuesta pretendidamente clara por dos motivos. Primero, debe afrontarse su cada vez más cuestionable adecuación a las necesidades ciudadanas, sobre todo en un contexto de crisis sistémica como el actual. Segundo, debe considerarse su extraordinaria e inevitable presencia en la cada vez más difícil representación de la ciudad. Y, quizás, esos dos motivos hagan necesario referirse a la irrupción del simulacro en la actual idea de la ciudad, asunto que viene apuntando en los párrafos anteriores.

En primer lugar, aunque las necesidades humanas tienen una definición racional y representable, su transformación en proyectos de Obras Públicas pasa por el filtro del gobernante que las modula según su conveniencia política. Hasta hace pocos años, eso daba lugar a obras que cubrían un amplio espectro de formulaciones, quizás discretas u ostentosas, estrictas o excesivas, mínimas o redundantes, pobres o magnificentes. Pero no solían perder la conexión de sentido con la necesidad originaria. Ahora, sin embargo, en vez de necesidades se proponen satisfacer deseos, de difícil definición y en constante cambio, que cuando son satisfechos renacen encarnados en nuevos fetiches. Eso produce una deriva que lleva desde la construcción para cubrir necesidades hasta la construcción de escenografías del deseo, de modo que las ciudades actuales adoptan un aspecto onírico coincidente con la desintegración de las clases sociales (AZÚA, 2003: 16).

En el caso concreto de las Obras Públicas, no se trata solo de la desmesura de algunos puentes, de la excesiva dotación de glorietas en desérticas circunvalaciones, de la redundancia de autopistas y carreteras con y sin peaje, o de la estrambótica forma o desmedida escala de algunos puentes. Es que además de construir un paisaje descontextualizado y sin sentido, hay aeropuertos sin aviones, puertos vecinos que se quitan los barcos, trenes veloces pero vacíos, autopistas desiertas o vistosos puentes que no salvan obstáculos.

Luego está la cuestión de cómo se representa la ciudad actual, que sigue siendo el depósito principal de nuestra memoria y el centro neurálgico de nuestra civilización, pero se ha ido convirtiendo en un laberinto de imágenes. Pintura y dibujo fueron suficientes para la ciudad antigua; la escritura dio cuenta de la ciudad industrial; cine y fotografía se bastaron para el siglo XX. Las *vistas* renacentistas de las ciudades y las descripciones literarias enseguida transformadas en novelas, capaces de forjar una verdadera *alma* para tantas ciudades, cedieron paso a la fotografía y el cine. Walter Benjamin relacionó la técnica del montaje, específica de esas nuevas artes visuales, con la esencia de las metrópolis industriales. Entendió que la yuxtaposición de imágenes sin relación interna expresaba con toda propiedad el proceso productivo, las condiciones de trabajo proletario, las relaciones sociales y la experiencia sensible del ciudadano en la gran urbe industrial. Pero la urbe del siglo XXI escapa a esos medios técnicos de representación. Y es que, siempre según AZÚA (2003: 15), la ciudad como unidad conceptual ya no existe, pero en su lugar y sobre ella se está construyendo un *simulacro* de ciudad clásica muy convincente que, además, es *verdadero*.

Los ejemplos de Obras Públicas protagonistas de las imágenes contenidas en esos medios de representación son abundantes. Y las protagonizan por razones de escala y dominancia de la escena urbana, donde su presencia siempre es notoria sino conspicua. Pero juegan ese papel de una manera más activa: ya no se trata del protagonismo de los puentes de Nueva York en la imagen de la ciudad reflejado por Woody Allen en sus películas. El cineasta recogía el acumulado y perenne atractivo de esas grandes obras y lo convertía en símbolo icónico.

Pero ahora, los puentes se conciben y diseñan para ser recordados, con independencia de que sean o no importantes en términos de luz salvada, grandeza del obstáculo, servicio prestado o bondades del diseño. Un puente sigue sirviendo para pasar sobre un río, pero es construido no tanto por el interés del paso sino para hacer atractivo un nuevo barrio. Y para ello se utilizan, no ya los tipos estructurales más adecuados para el problema resistente a resolver, sino aquellos que ofrecen mayor presencia o alzado —como los puentes atirantados— pues deben ser muy visibles, deben sobresalir en el paisaje para constituirse en el centro de la actuación, para ser recordados y asociados al nuevo barrio, a la ciudad.

Como explica KOOLHAAS (2008, cap. 5: 16), en el pasado, las complejidades del nuevo espacio urbano eran compensadas por la austera crudeza de sus infraestructuras... que exhibían rutinariamente una impresionante pureza, objetivo original del modernismo.

Ahora, a base de enormes inyecciones de lirismo, la infraestructura —el único dominio hasta ahora inmune al diseño, el gusto o el mercado— se ha unido al mundo del espacio basura, que ha expandido sus manifestaciones bajo el sol. Las estaciones de tren se despliegan como mariposas metálicas, los aeropuertos brillan como ciclópeas gotas de rocío, los puentes se extienden a menudo sobre insignificantes orillas como versiones grotescas y ampliadas del arpa. Cada riachuelo tiene su propio Calatrava.

Y para ello no se duda en aprovechar cualquier resquicio de prestigio o cualquier sugerencia resonante, capaz de tener eco en el competitivo mundo de las marcas. Se buscan desesperadamente «imágenes de marca» capaces de sostener enormes operaciones de marketing. Los retornos comerciales esperados —en términos de ventas, de visitas turísticas, de revalorizaciones de la propiedad o de posición competitiva— exigen a su vez grandes inversiones que han de financiarse agre-

gando nuevos espacios y usos rentables a la operación:

Cada centímetro cuadrado se convierte en una superficie codiciosa y necesitada que depende de apoyos, compensaciones y fondos, ya sean manifiestos o encubiertos: para la cultura, lapidas en honor al «donante»; para todo lo demás, efectivo, arriendos, usufructos, cadenas y marcas que reclaman todo el espacio que quepa. Cada atracción porta sus propias debilidades; debido a su endeble viabilidad, el espacio basura se traga cada vez mas programa. En el espacio basura, el viejo aura encuentra un nuevo lustre para generar una súbita viabilidad comercial: Barcelona se fusiono con los Juegos Olímpicos, Bilbao, con el Guggenheim; la calle 42, con Disney. En lugar de «vida pública», espacio público «de marca»: lo que queda una vez eliminado lo impredecible (KOOLHAAS, 2002: 184).

Lo anterior parece apuntalar la idea de que las Obras Públicas van perdiendo su original independencia en cuanto a planteamientos, diseño y modo de construcción y son asumidas como un elemento más del vasto conjunto de lo construido. Aquel papel de faro de la modernidad que asumieron a principios del siglo xx parece haberse disuelto en los vacíos mecanismos que gobiernan la formación de la ciudad actual.

Bibliografía

- AGUILÓ, Miguel (2011): «Lo que la ciudad pide al puerto». *Rede*, núm. extraordinario, octubre.
- AZÚA, Félix de (2003): «La necesidad y el deseo». *Sileno*, 13 diciembre: 13-20.
- BENJAMIN, Walter (1982): *Das Passagen-Werk. Suhrkamp, Frankfurt am Main*. Ed. español: *Libro de los pasajes*. Akal, Tres Cantos (Madrid), 2005.
- DARDEL, Eric (1952): *L'homme et la terre*. Comité des travaux historiques et scientifiques, Ministère de l'Éducation National, Paris, 1990.
- JAMESON, Fredric (2003): «Future City». *New Left Review*, 21 (mayo-junio): 91-106.
- KOOLHAAS, Rem (2002): «Junkspace». *October* (MIT Press), Vol. 100, Obsolescence. (Spring): 175-190.
- (2008): «El espacio basura de la modernización y sus secuelas». En: *Distorsiones Urbanas*. Gustavo Gili. Barcelona.