

Más vale prevenir que lamentar

Vaivenes de un urbanismo depredador

José Castro Garza, Fernando Chiapa Sánchez,
Pablo Ortega Miranda, Edgar Pontón Troncoso
Egresados CYAD-UAM-Xochimilco
Taller de Arquitectura y Conservación

HACE UNAS SEMANAS, Casa Luis Barragán, a solicitud de Escuela Digital, convocó a estudiantes y jóvenes arquitectos, urbanistas, diseñadores industriales y de interiores, a participar en un concurso de ideas arquitectónicas e intervención urbana, para desarrollar una propuesta de mejora del espacio público, específicamente de la plaza de acceso peatonal del metro Constituyentes a la Casa-Estudio de Luis Barragán, ubicada al poniente de la Ciudad de México.

Entre los objetivos de dicha convocatoria, se menciona particularmente, el interés por "Fomentar una cultura en la recuperación de espacios públicos que padecen problemas de abandono, subutilización y usos no adecuados..."; al tiempo que se establece que los criterios de evaluación de las propuestas girarán en torno a: "La idea arquitectónica, el funcionamiento de los espacios, representación gráfica e integración con el medio, elección y uso de materiales, colores y texturas, y autosustentabilidad"; también considera, especialmente, aquellas propuestas basadas en cambios de los modelos actuales, usos, tipos y dimensiones. En este sentido, aunque algunos términos utilizados son confusos, en general se entiende que las propuestas deben promover cambios de paradigmas en diversos ámbitos, entre otros: alternativas de movilidad urbana y acceso a la zona; rehabilitación del espacio público; diseño de mobiliario urbano.

En relación con los anexos gráficos de la convocatoria, llama la atención de manera particular un plano de la Secretaría de Obras y Servicios del CDF, en el que, además de detallar los aspectos referentes al concurso, también se identifica el proyecto (en planta y en corte transversal) que se pretende llevar a cabo como parte de la Autopista Urbana Norte, San Antonio-Cuatro Caminos (Figura 1).

No olvidemos que en esta zona, no solo está ubicada la Casa-Estudio de Luis Barragán, bien cultural inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO desde 2004, sino también el Papalote Museo del Niño, proyectado por el arquitecto Ricardo Legorreta, recientemente fallecido. Ambas obras referentes importantes en la cultura arquitectónica mexicana del siglo xx.

Ante este hecho, surgen diversos cuestionamientos: ¿no resulta contradictorio y absurdo promover, a partir de un "concurso de ideas", la rehabilitación de espacios públicos desde cambios de paradigma tendientes a la mejora de la calidad de vida de la sociedad y, paralelamente, condicionar dichas propuestas a las actuales políticas de construcción de obras viales controvertidas y caracterizadas por los trastornos económicos y sociales que generan?

Mejor aún, ¿se habrá considerado el daño irreversible que, en diversos ámbitos, generaría la construcción de una ballena de concreto armado elevada a 12 m de altura, con ocho carriles destina-



Figura 1. Propuesta del trayecto de la Autopista Urbana Norte, San Antonio-Cuatro Caminos. Ubicamos en la imagen: A. Casa-Estudio Luis Barragán, B. Conjunto Museo Papalote del Niño, C. Zonas propuestas a intervenir por la convocatoria del Concurso Barragán. La línea punteada representa el cruce peatonal –identificada como pasarela peatonal en el plano del GDF– misma que corre desde el metro Constituyentes, pasa entre los carriles vehiculares de Periférico y llega hasta el conjunto del Museo Papalote del Niño. Las dobles líneas representan el trazo propuesto de la Autopista Urbana.

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Gobierno del Distrito Federal. Fotografía satelital Google Earth, 2012.

dos a la rodada de automóviles, sobre los límites del Papalote Museo del Niño y a sólo 100 m de la Casa-Estudio de Barragán?

Con todo lo que esto implica, es posible que la primera pregunta dirija la reflexión hacia las intenciones de un concurso de ideas que, en todo caso, desde el inicio está condicionado a una intervención urbana de indudable impacto negativo en el entorno natural y construido, sin mencionar la calidad de habitabilidad que ofrecería “socializar, literalmente, entre automóviles”(Figura 2). En este caso, continuamos insistiendo lo que, a casi cuatro décadas de distancia, Salvador Díaz Berrio ejemplificaba con las satíricas ilustraciones de Abel Quezada referentes a

la relación entre el hombre y el automóvil (Figura 3).²

Por lo que respecta al segundo cuestionamiento, es evidente que no sólo representa una preocupación de orden nacional, en el entendido de que México, como Estado Parte de la UNESCO, ratificó³ su compromiso ante la comunidad internacional de proteger y conservar aquellos bienes mexicanos –culturales y naturales– inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial, justamente por considerarlos de valor universal excepcional.

Para entender de manera más precisa el impacto que dicha obra vial generaría en los valores de autenticidad e integridad del mencionado bien, primero conviene destacar los criterios por los cuales

1. Una situación similar ocurre en uno de los tramos sur de dicha autopista elevada, específicamente, el trayecto que colinda con la Zona de Monumentos Arqueológicos de Cuicuilco, centro ceremonial prehispánico de mayor antigüedad ubicado al sur de la Ciudad de México. Con lo que respecta a otros estados del país, también podemos citar la lamentable construcción del Distribuidor Vial Ignacio Zaragoza en Puebla, mismo que como navaja sobre papel, secciona, en un segundo nivel, la zona histórica de los Fuertes de Loreto en su recorrido hasta la calle 2 Norte, uno de los accesos principales al Centro Histórico de la capital poblana que, conviene recordar, también está inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial desde 1987.

2. Díaz Berrio Fernández, Salvador, *Antologías. Estudios y Restauración del patrimonio arquitectónico y urbano*, CYAD, UAM-Xochimilco, México, 2011, p.209.

3. La Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de la UNESCO de 1972 fue ratificada por la Cámara de Senadores el 23 de febrero de 1984.

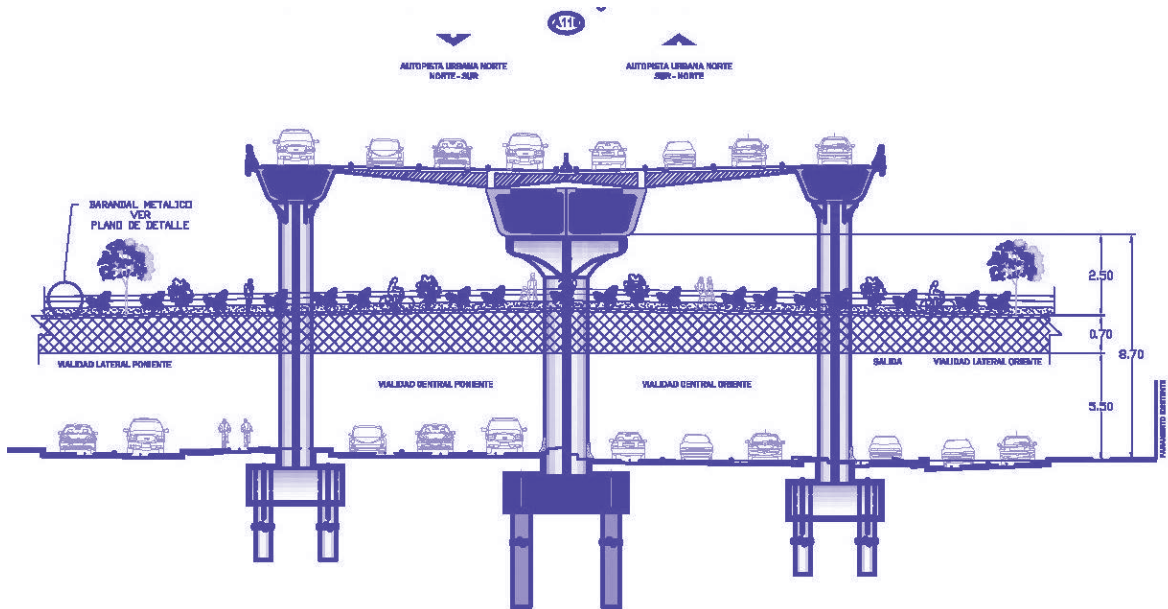


Figura 2. Corte transversal de la obra vial.
Fuente: Secretaría de Obras y Servicios, Gobierno del Distrito Federal, 2011.

fue inscrito en dicha lista: (i) Representar una obra maestra del espíritu creador del hombre y; (ii) Dar testimonio de un intercambio de influencia considerable, durante un periodo determinado o en una determinada área cultural, sobre el desarrollo de la arquitectura o de la tecnología, de las artes monumentales, de la planificación urbana de las ciudades o de la creación de paisajes.⁴

A nuestro parecer, el hecho de representar una obra maestra del espíritu creador del hombre está vinculado directamente con el desarrollo arquitectónico alcanzado a partir de la notable composición de los elementos característicos de la arquitectura de Luis Barragán. Así, el lenguaje plástico logrado por el uso del color, los efectos del agua y la luz y la cuidadosa distribución de espacios y objetos constituye el repertorio artístico que justifica el valor universal excepcional y, por consiguiente, aspectos de fundamental importancia para la conservación de la autenticidad e integridad de dicha obra.

Con respecto a las intenciones y valores identificados en la obra de Barragán, el arquitecto mexicano Carlos Mijares describe lo siguiente:

Es claro que Barragán no inventa el uso del color en los muros, pero sí descubre que en arquitectura es muy diferente pintar que usar el color. Usar el color es tener un muro azul junto a otro rojo *para que cuando el sol incida sobre ellos el espacio se inunde con luminosidades violetas, o una celosía amarilla para lograr que la penumbra se vuelva dorada...*

En su propia casa... *el espacio interior, sereno y ascético de la estancia/biblioteca muestra —enmarcado— el jardín exterior... los espacios de la azotea, vacíos, abstractos, clara y rotundamente confinados, que perciben del exterior sólo el cielo enmarcado.*⁵

Las ideas anteriormente expuestas describen perfectamente las intenciones logradas por Barragán, sin embargo, dichas intenciones transformadas en

4. Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, (UNESCO, por sus siglas en inglés), Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, 17ª Reunión de la Conferencia General de la UNESCO, 17 de octubre al 21 de noviembre, París, Francia, 1972.

5. Mijares, Carlos, "Luis Barragán y los duendes del sitio", en *Cuadernos de Arquitectura*, No. 6, El legado de Luis Barragán (1902-2002), INBA-Conaculta, México, 2 (2002), pp. 37-43.



Figura 3. Ilustraciones de Abel Quezada, Diario Excelsior, en Díaz Berrio Fernández, Salvador, 2011, Antologías. Estudios y Restauración del patrimonio arquitectónico y urbano, CYAD, UAM-Xochimilco, México, p. 209.

atributos de valor universal excepcional hoy son blanco de políticas erradas de expansión vertical en beneficio del automóvil. Atributos referentes a la materialización del espacio generada por la luz y a la serenidad de los espacios vinculada con olores, colores y sonidos, resultarán trastornados de manera irreversible por las decenas de automóviles que, minuto a minuto, circularán sobre las alturas.

Situación más grave enfrenta El Papalote Museo del Niño, obra del arquitecto Ricardo Legorreta, quien, vale mencionar, encontró en los atributos de

la obra de Barragán un gran referente para el desarrollo de su actividad proyectual.

Contaminación ambiental, auditiva y visual, debido a la proximidad de los carriles elevados, serían sólo algunos de los perjuicios generados en lo que respecta a los valores del emblema cultural y ambiental de la infancia de nuestro país, sobre todo si precisamos que el Bosque de Chapultepec es considerado una de las zonas de mayor importancia histórica y ambiental de la Ciudad de México. Además de lo anterior, valdría la pena reflexionar sobre las implicaciones que en el proceso de culturalización de los niños, generaría el hecho de observar que las grandes obras de su ciudad continúan a favor del automóvil.

Finalmente, estamos conscientes de la compleja problemática a la que nos enfrentamos hoy día en cuanto a movilidad y transporte urbanos se refiere; no obstante, pensamos que antes de continuar con la política depredadora de los segundos pisos, valdría la pena parar y hacer un recuento y análisis de todos aquellos entornos que han sido afectados y los que aún estamos a tiempo de conservar. Asimismo, resultaría necesario tomar conciencia de la manera en que se han venido "resolviendo" los problemas a los que nos enfrentamos cotidianamente y, que en diferentes ámbitos, continúan aquejando a la ciudad.

Si bien pensamos que la ciudad es un ente cambiante; resultado de la sociedad que la ha construido, que la sigue construyendo, que la habita, desde ahora comencemos a revertir prácticas urbanas que han dado como resultado una fuerte degradación social, anteponiendo la especulación económica y los intereses políticos por encima de las necesidades humanas. Promovamos otra manera de hacer ciudad: una que sea responsable con el medio ambiente, que colabore y promueva la humanización de una sociedad en crisis, que reconozca los hechos de la historia como fuentes de conocimiento y aprendizaje; en suma, una más ética y encaminada a ofrecer una verdadera y mejor calidad de vida. •