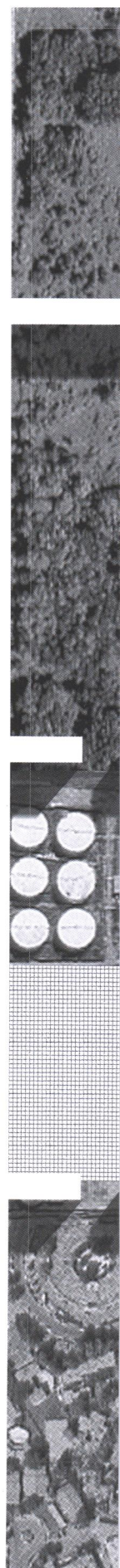


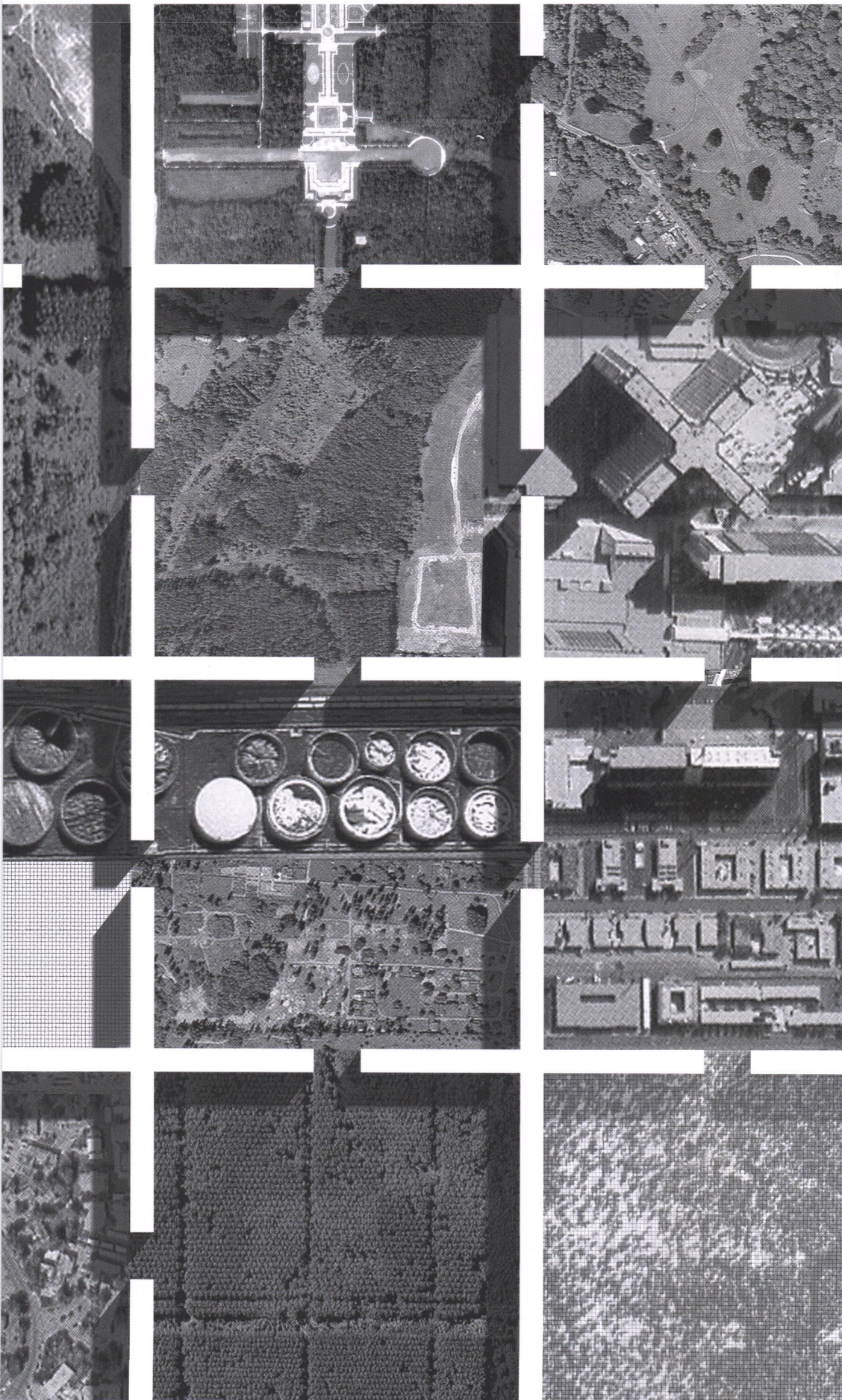
Una gramática para la ciudad: dos proyectos

Dogma. Pier Vittorio Aureli & Martino Tattara

PALABRAS CLAVE: BORDE; CRECIMIENTO; LÍMITE; RETÍCULA; VACÍO; HABITACIÓN; ARQUITECTURA GENÉRICA.

EL SIGUIENTE TEXTO ES UNA PRESENTACIÓN Y REFLEXIÓN CRÍTICA ACERCA DE DOS PROYECTOS URBANOS DE GRAN ESCALA QUE EL COLECTIVO DOGMA PLANTEÓ ENTRE 2006 Y 2008. EL PRIMER PROYECTO ES EL QUE SE PRESENTÓ AL CONCURSO “MULTIFUNCTIONAL ADMINISTRATIVE CITY” (CIUDAD MULTIFUNCIONAL ADMINISTRATIVA) EN COREA DEL SUR. FUE GALARDONADO CON UN PRIMER PREMIO *EX AEQUO* A FINALES DEL 2005 Y SE DESARROLLÓ DE MANERA MÁS INTENSA EN 2006. EL SEGUNDO PROYECTO ES UNA INVESTIGACIÓN TEÓRICA SOBRE LA FORMA DE LA CIUDAD BASADA EN LA IDEA DE LÍMITE QUE PRESENTAMOS EN VARIAS EXPOSICIONES ARQUITECTÓNICAS EN 2007 Y 2008. AMBOS PROYECTOS SON EJEMPLOS DE UNA INVESTIGACIÓN GENERAL SOBRE LA FORMA DE LA CIUDAD Y LA ARQUITECTURA QUE HA ESTADO LLEVANDO A CABO EL COLECTIVO DOGMA DESDE QUE SE FUNDARA EN EL AÑO 2003. ESTA INVESTIGACIÓN ESTÁ COMPUESTA POR PROYECTOS, ESCRITOS, ESTUDIOS SOBRE LA CIUDAD Y ARQUITECTURA, LA ENSEÑANZA EN WORKSHOPS Y SEMINARIOS CELEBRADOS EN EL INSTITUTO BERLAGE DE ROTTERDAM. CON ESTO DOGMA TIENE LA INTENCIÓN DE RECUPERAR UN ENFOQUE GENERAL SOBRE LA CIUDAD Y SU PROYECTO, Y TRANSFORMAR LA ESPECIFICIDAD DEL CONOCIMIENTO ARQUITECTÓNICO EN UN DISCURSO SOBRE LA FORMA. EL COMPROMISO CON LA FORMA COMO INSTRUMENTO DE RESPONSABILIDAD POLÍTICA Y MATERIAL SUPONE UN ALEJAMIENTO DE LA RETÓRICA *LAISSEZ-FAIRE* DE FLEXIBILIDAD, CARÁCTER INDETERMINADO, NARRATIVA, PROGRAMACIÓN, CONTENIDO, HIBRIDISMO E INMATERIALIDAD QUE, EN EL PASADO RECIENTE, HAN PARALIZADO EL PROYECTO DE CIUDAD.





Grammar for the city¹

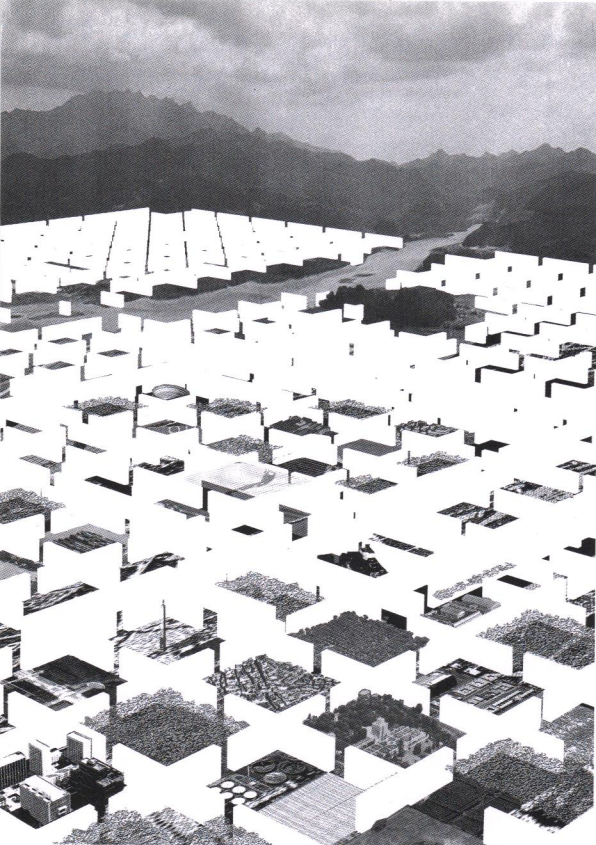
**Dogma & Office Kersten Geers
David Van Severen**

/1/

Este fue el título de la entrada a concurso presentada por Dogma junto con Office Kersten Geers David Van Severen en 2005. En 2006 el proyecto se presentó como un manifiesto acerca de la relación entre la forma arquitectónica y la ciudad. Ver: Pier Vittorio Aureli, Kersten Geers, Martino Tattara, David Van Severen, *Obstruction: A Grammar for the City*, en "AA Files 54", 2006, pp 3-7.

En el año 2005 el Gobierno de Corea del Sur decidió lanzar la construcción de la Ciudad Multifuncional Administrativa. El comité especial nombrado para la organización del proceso de construcción seleccionó el emplazamiento de la nueva ciudad en un área de 73 Km² situada al sur de Seúl, a una distancia de aproximadamente 200 Km. de la capital. El propósito específico de la Ciudad Multifuncional Administrativa era "des-congestionar" la capital al reubicar allí parte del sistema de administración nacional. Se propuso que la nueva ciudad acogiera 12 ministerios, viviendas, y algunas dependencias adicionales, que en la actualidad están situados en Seúl. Sin embargo, tras el propósito funcional de la descongestión y reubicación, hallamos un objetivo político: la transformación de la nueva ciudad en una referencia clave en el diseño urbano; un acto de promoción política del gobierno coreano como líder emergente en Asia. Se podría comparar esta elección del gobierno coreano con la planificación de Brasilia realizada por Juscelino Kubitschek a finales de la década de 1950, como gesto simbólico para manifestar el nuevo espíritu político presente en Brasil en esa época. Sin embargo, en el caso de Brasilia, Kubitschek estaba interpretando una larga historia de intentos de situar la nueva capital alejada de la costa atlántica, a fin de completar definitivamente la independencia de Brasil con respecto a sus ex-colonizadores, quienes habían construido Rio de Janeiro como su ciudad capital.

En el caso de Corea del Sur la nueva ciudad es meramente una "descentralización" parcial de la capital existente, con el objetivo preciso de poner en escena una nueva urbanidad "ideal", donde los dos símbolos del capitalismo contemporáneo, la industria de alta tecnología y la sostenibilidad, se proponen como los temas principales de la ciudad. Esto quedó patente en las bases del concurso que, a pesar de mostrar una absoluta falta de precisión



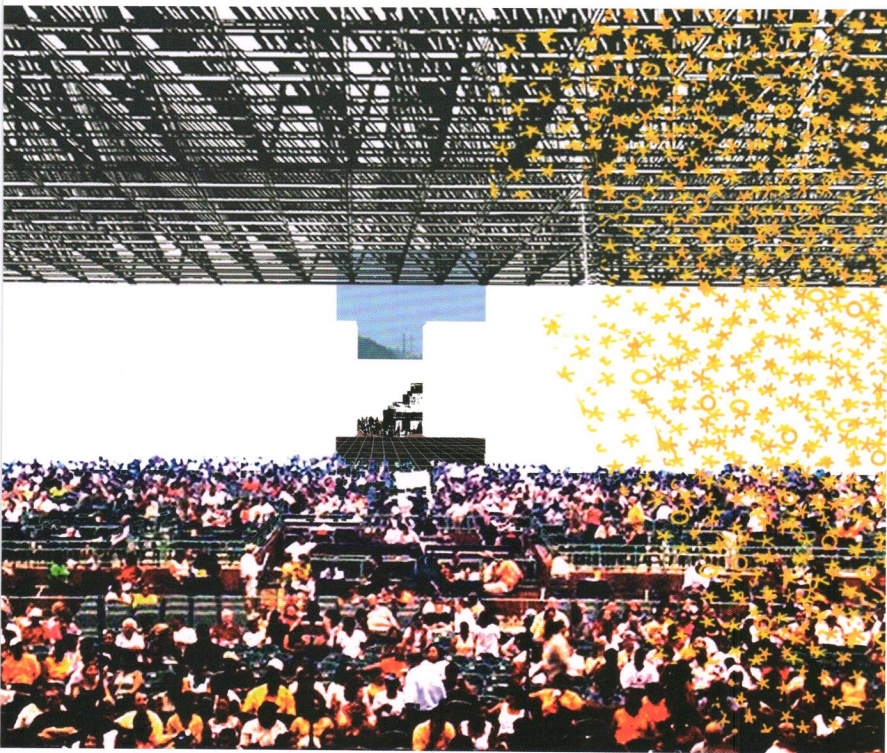
en su programa y funciones, consiguieron dejar extremadamente claro a los candidatos que debían centrarse en la identidad visual y utilizar la sostenibilidad en forma de espacios verdes como principal imagen urbana. Al situar esta nueva ciudad proyectada en el contexto de ciudades de construcción reciente en Asia, se hace claro que la Ciudad Multifuncional Administrativa va a ser una mera concentración gigantesca de la industria de servicios. Sin embargo, en este caso, la industria de servicios se centrará principalmente en la “gestión estatal”. En otras palabras, el Estado se apropia del modelo urbano del *campus* corporativo —el denominado parque de negocios— como una nueva forma de Ciudad Capital. Para nosotros esto significó que la nueva ciudad sería una especie de fábrica de trabajo administrativo, en la que el extraño título de “multifuncional” que se le había otorgado (¿no es la “ciudad” tradicionalmente multifuncional por naturaleza?) compensaría su verdadera naturaleza “monofuncional”, en lo que a identidad se refiere. Sin embargo, lo interesante de esto es el hecho de que el modelo de urbanidad no lo promuevan entidades privadas, sino el Estado Democrático Liberal con el objetivo (para mejor o peor) de conferirle un carácter público a esta nueva “ciudad” proyectada.

En respuesta a las instrucciones del concurso, no negamos ni celebramos esta realidad, sino que decidimos proporcionar una respuesta crítica. En primer lugar, lo que nos motivaba no era el diseño de algo específico, simulando de este modo una pericia sobre

ese lugar de la que (en ese momento) carecíamos por completo. Nos interesaba poder utilizar esta oportunidad para definir una gramática para la ciudad, o dicho de otro modo, para establecer los principios de la composición de elementos, en vez de su diseño. Como punto de partida decidimos establecer un principio claro e inteligible de organización de la ciudad en el que recalcar sus límites y forma, como el indicador crucial de su carácter público. Decidimos utilizar el cuadrado y la cuadrícula como principal forma —tanto en la micro como en la macro escala— precisamente porque el cuadrado es una forma explícita a la vez que genérica de establecer orden. Esto significa que el carácter claro e inteligible del cuadrado no implica un origen, ni consecuentemente un poder inherente para establecer reglas. Al fin y al cabo, los cuadrados y cuadrículas son principios que se hallan en múltiples culturas urbanas de las civilizaciones oriental y occidental. En vez de utilizar la cuadrícula de la manera convencional como sistema de calles y bloques, decidimos cuestionar este arquetipo radicalmente invirtiendo la relación y elaborando la cuadrícula en sí como la edificación básica. Las viviendas y oficinas (70% del programa) se organizan a través de una repetición de la misma tipología edificatoria: una pantalla en forma de cruz que hace que la cuadrícula de la ciudad se materialice. La combinación de cuatro pantallas cruciformes da origen a una “habitación”, con un patio gigantesco, convertido en el espacio urbano básico de la ciudad. Eventualmente, este espacio alojaría más programas —aquellos que debido a su sección no puedan ser física-

mente incluidos en las pantallas: museos, centros comerciales, palacios de congresos, etc. El resultado de este principio es la confrontación entre una rígida estructura repetitiva que establece el límite de crecimiento y un mayor desarrollo que no puede sobrepasar los límites impuestos por la habitación. El objetivo de este principio es restar importancia al papel de la inevitable arquitectura como “figura” en favor de una conciencia más intensa del fondo de la ciudad (viviendas). Este fondo es una re-interpretación del típico bloque de apartamento coreano conocido en Corea del Sur como *ap’at’ù*. Elegimos intencionadamente esta referencia austera y anónima para las “habitaciones pared” a fin de mantener un vínculo crítico con la historia urbana coreana —y el proceso de construcción contemporáneo— donde la importancia del trabajo dio lugar a una brutal e intensa urbanización llevada a cabo por bloques de viviendas prefabricados. Por esta razón representamos las pantallas cruciformes simplemente diseñando los perfiles de las envolventes. La arquitectura queda así reducida a una obstrucción espacial, un marco sin más retórica que su presencia y forma.

Propusimos una ciudad de habitaciones en vez de una ciudad de calles. Propusimos una ciudad de marcos en lugar de una ciudad de hitos. La elección de la habitación como tema de la ciudad tiene como objetivo resaltar la experiencia de cerramiento y espíritu de comunidad, en oposición con la individualidad de los edificios y estructuras en el interior de la “habitación”.

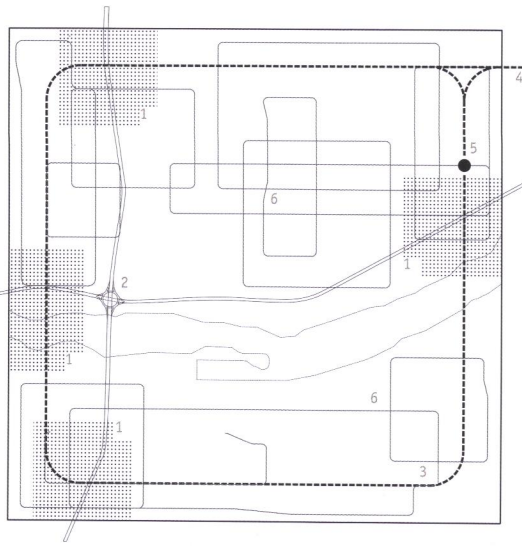


La ciudad se organiza como una secuencia de habitaciones delimitadas por "Paredes-Ciudad". En sí son el resultado de la adición de una serie de edificios cruciformes. Enmarcan el espacio para el desarrollo urbanístico y son una arquitectura infraestructural habitable básica puesta al servicio de la generación de espacio urbano.

Un principio fundamental es la manera en la que crece la ciudad. En vez del modelo centro/periferia, propusimos comenzar desde los bordes/límites de la ciudad y colocar allí los núcleos y actividades más importantes. Un anillo de transporte público

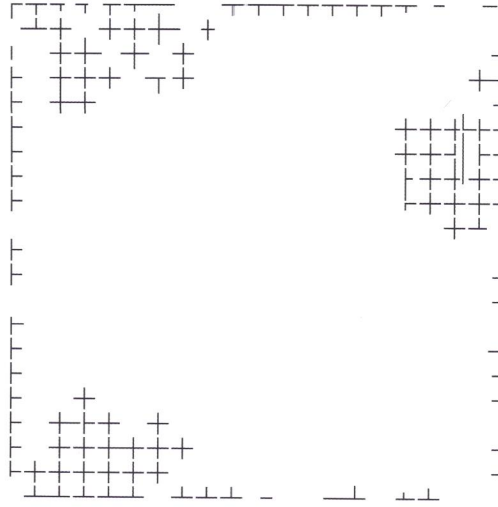
bordea el perímetro de la ciudad, haciendo intersección con otros anillos menores que penetran de distintas formas la homogénea composición de las habitaciones. De esta manera se invierte el crecimiento de la ciudad: el desarrollo inicial se dará en

el borde, extendiéndose gradualmente hacia el centro. Este proceso de inversión resalta la importancia del límite de la ciudad, que ya no se ve como un efecto secundario problemático, sino como su comienzo esencial, su "zona cero". ■

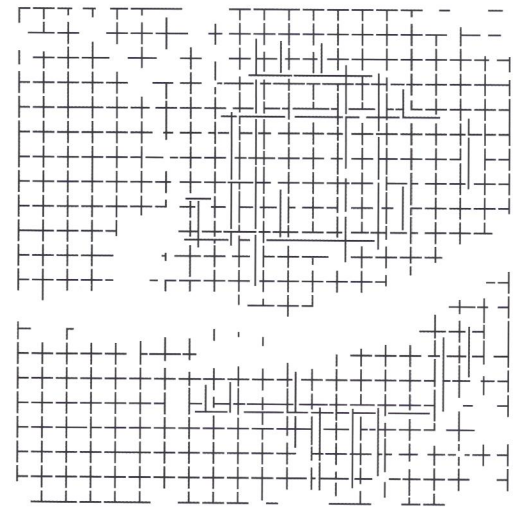


Esquema de transporte y circulación

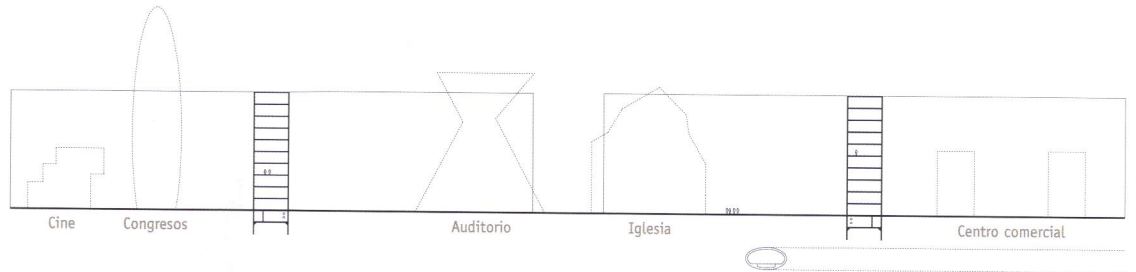
1. Aparcamientos
2. Carreteras subterráneas
3. Línea de Metro subterráneo
4. Lanzadera a la estación de tren y aeropuerto de Osong
5. Estación de tren
6. Tranvía



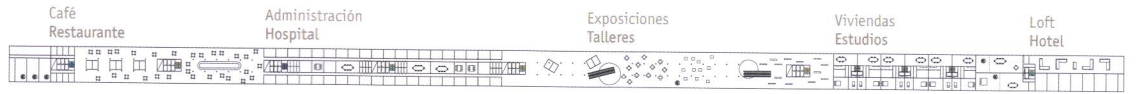
La construcción de la ciudad. De la periferia al centro



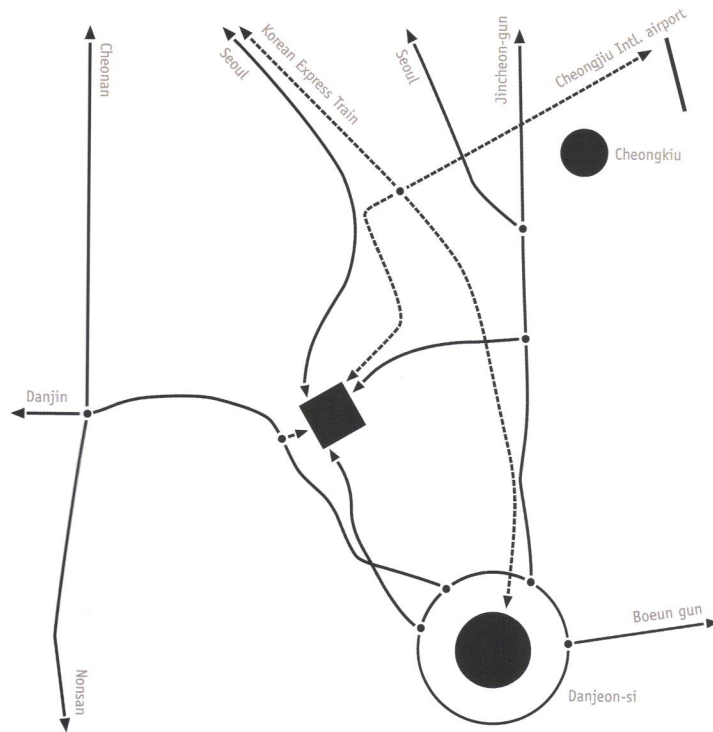
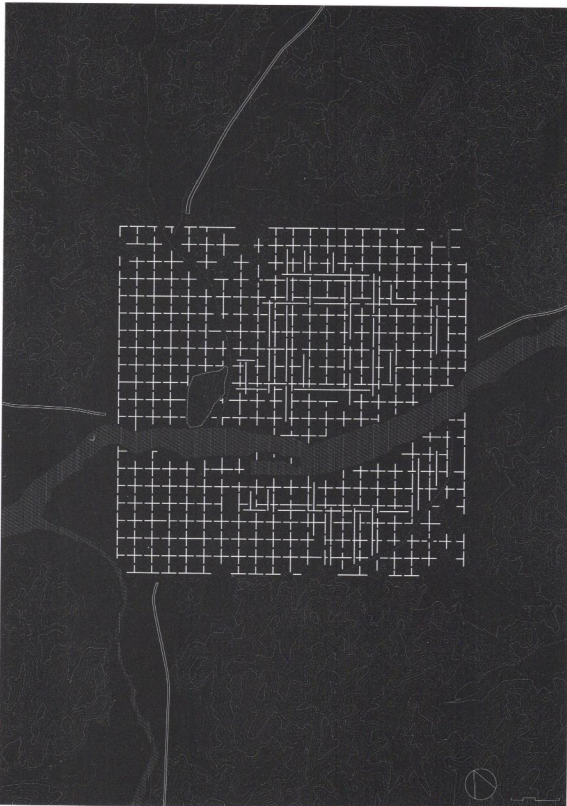
Sección/alzado por habitación y muro



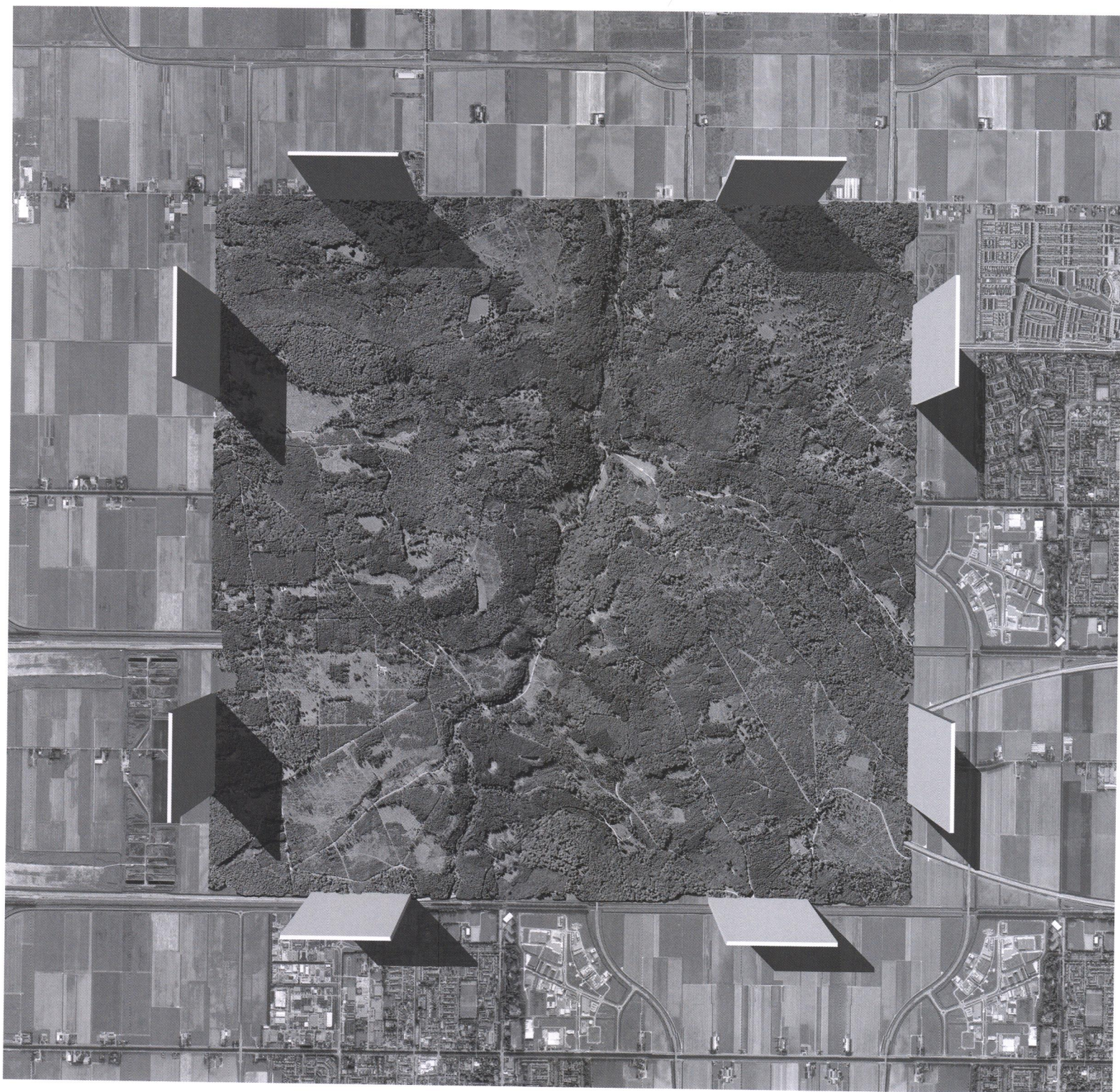
Planta del muro habitable como tipología genérica



Plano de la ciudad



Esquema de conexión de la ciudad con el resto del país



Stop City

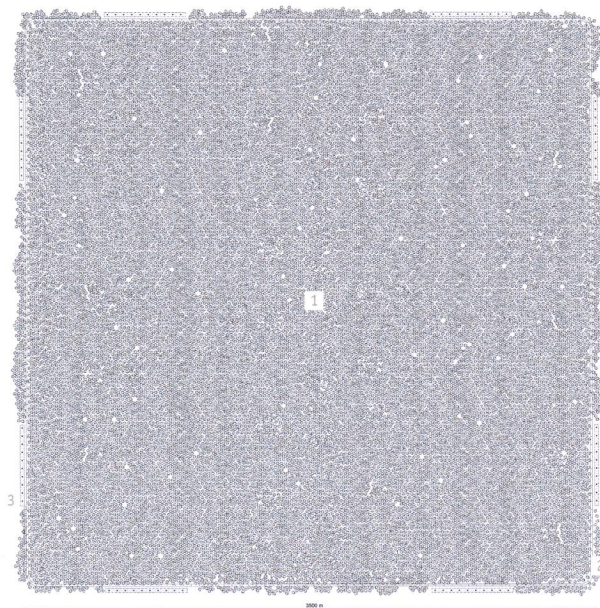
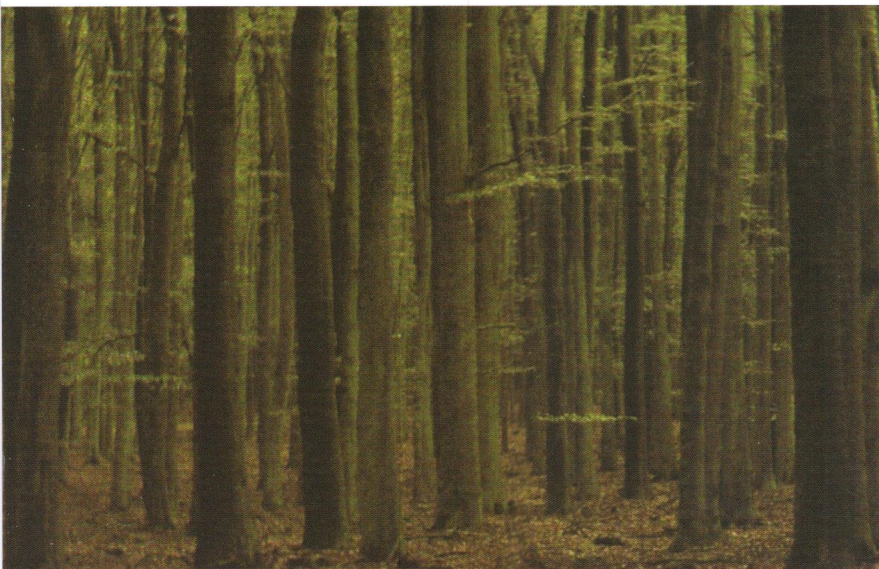
Dogma

El principio de los límites como conformadores de la ciudad se desarrolla de manera más extensa en otro proyecto, que forma parte de una investigación en curso sobre las formas de condiciones del habitar. A este proyecto lo hemos llamado Stop City y, como indica claramente el título, se propone que sea una obstrucción a la expansión de la urbanización, en vez de su elemento detonador². El proyecto propone una ciudad para 500.000 habitantes donde el espa-

cio edificado se concentra a lo largo de sus bordes, mientras que el resto de la ciudad, enmarcado por el espacio edificado, simplemente queda vacío.

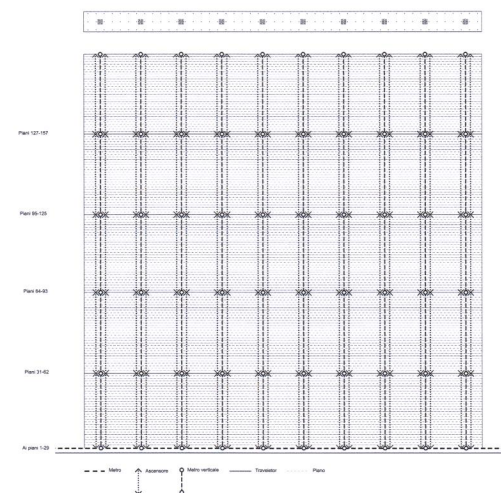
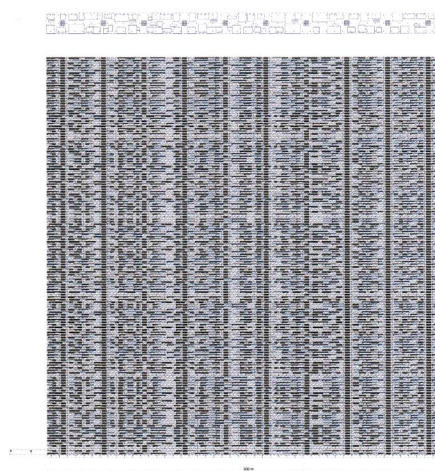
/2/

El proyecto se ha desarrollado como una investigación teórica y se ha presentado en varias exposiciones en Milán (Museo della Triennale, 2008) y Roma (MAXXI, Museo de Arte Contemporáneo, 2007). Ver: Gabriele Mastrigli (ed.) *Italy-Holland: Ten Works of Architecture*. Electa, Milan, 2007, pp. 143-152.



Planta tipo de la ciudad

1. Paisaje hipóstilo (bosque)
2. Entrada (metro-anillo)
3. Falansterio (unidad para 60.000 habitantes)



Unidad para 60.000 habitantes (de izquierda a derecha): detalle del alzado, planta y alzado, diagrama de movilidad y distribución.

Siguiendo el modelo de la Ciudad Multifuncional Administrativa y una serie de investigaciones que llevamos a cabo en el Instituto Berlage sobre la relación entre las nuevas geografías del trabajo y la forma urbana, nuestra principal hipótesis es que la multitud contemporánea que habita la ciudad es a la ciudad lo que la clase obrera a la antigua fábrica³. Dicho de otro modo, la ciudad en sí se ha convertido en una fábrica, y sus habitantes (potencialmente) en la nueva clase obrera. Esto resulta evidente si tenemos en cuenta que la producción capitalista ya no es una simple producción de bienes, sino que también ahora produce servicios, como por ejemplo comunicación, cooperación, intercambio cultural, o lo que es lo mismo, *capital social*. Esta condición ha impregnado la ciudad por completo: todo movimiento y toda vida —así la vida de sus habitantes— están conformados por la condi-

ción de estar ahí simplemente por el bien de la producción. Todas las teorías urbanas que antepusieron la movilidad y el consumo y las establecieron como las fuerzas impulsoras mediante las cuales el capitalismo afecta a la urbanidad son erróneas. Esto se debe a la incapacidad de ver que estas fuerzas son resultado de la producción, que toma la forma de una explotación total de la *fuerza de trabajo*. Esta explotación no se da solamente en lo que se interpreta tradicionalmente como *trabajo*, sino también como una recreación en sí de la fuerza de trabajo: cultura, medios de comunicación, educación y todos los medios de reproducción biopolíticos. Las teorías que pasan por alto esta realidad producen el mismo tipo de mitificación reproducido constantemente por las imágenes que retratan la ciudad como un sitio de congestión, ocio, espectáculo y consumo libre de valor⁴.

/3/

Esta hipótesis constituye una de las suposiciones principales sobre la relación entre territorio urbano y trabajo formada en la tradición del pensamiento *Post-Operaista*, especialmente por Antonio Negri. Ver: Antonio Negri, *Dalla Fabbrica alla Metropoli: Saggi Politici*. DataneWS, Roma, 2008.

/4/

Estas teorías proceden todas de literatura producida en los años 1990 sobre la ciudad —desde el análisis de la Ciudad Global de Saskia Sassen a la Ciudad Genérica de Rem Koolhaas y *Junkspace*— que ha resaltado la complejidad de la ciudad ignorando el hecho de que esta complejidad es simple resultado de la organización capitalista contemporánea del trabajo, basada en su fragmentación y reconfiguración radicales para la obtención de beneficios.



La forma arquitectónica permanece inalterable, moviéndose continuamente de sus significados, funciones, programas, contenidos, imágenes, estilos, clientes, representaciones y pretensiones.



La esencia de la forma arquitectónica funciona como estrategia simplemente haciéndose presente: está ahí para desvelar su contexto y no a sí misma.

Nuestro proyecto es un intento radical de contrarrestar esta imagen, a través del desarrollo de un arquetipo de ciudad austera y simple donde la condición de la totalidad del trabajo no es sólo evidente, sino críticamente explícito, e interpretado como el "tema" que ha de ser enmarcado y limitado. Por esta razón el principal objetivo arquitectónico de nuestro proyecto es hacer frente a cualquier complejidad formal o visual para la ciudad, y volver a una forma arquitectónica muy simplificada.

Hemos denominado el proyecto Stop City, haciendo referencia crítica al modelo de Archizoom de urbanización homogénea que ellos llamaron No-Stop City (1968-1972). No-Stop City era una continuación de las investigaciones urbanas llevadas a cabo por Ludwig Hilberseimer entre las décadas de los años 20 y 50 del siglo pasado, y dedicados a la búsqueda de una condición urbana de grado cero completamente libre de las figuras de la arquitectura. Para Hilberseimer y Archizoom esta nueva urbanidad carente de cualquier figuración arquitectónica era un intento para desmitificar su verdadera esencia como lugar de producción. Consecuentemente,

teorizaron la ciudad como una expansión sin fin de infraestructura y movilidad.

Casi 40 años después de No-stop City, nuestra propuesta para Stop City continúa el lenguaje no figurativo desarrollado por Hilberseimer y Archizoom, pero da un vuelco completo a su tesis urbana. Si Hilberseimer y Archizoom concibieron la ciudad como un sistema genérico y extendido sin límites, Stop City, tomando la forma de una frontera que separa la urbanización del espacio vacío, se propone al contrario, como un límite absoluto y, por lo tanto, como la forma en sí de la ciudad. No-Stop City se desarrolla sobre un plano horizontal, mientras que por contra la Stop-City se desarrolla verticalmente. No-Stop City está formada por una única superficie continua habitable mientras que Stop-City es un archipiélago de islas urbanas de alta densidad. La expansión de No-Stop City se producía por extensión ilimitada, a la vez que el crecimiento de Stop City contiene una ciudad de 500.000 habitantes y está compuesta por 8 grandes edificios laminares de 500 metros (pantallas) de 25 metros de ancho, situados en los bordes de una zona de 3x3 Km. Esta zona es un bosque: una gran archi-

tectura hipóstila vegetal abierta, límite de la urbanización y verdadera forma de Stop City. Este área está destinada a permanecer "vacía" o sólo ocupada por actividades que no requieran el soporte de estructuras construidas. Cada pantalla es una ciudad dentro de la ciudad, un *Immeuble Cité* donde en el mismo espacio coinciden los espacios dedicados a la vivienda y al trabajo. La arquitectura de estas pantallas es radicalmente genérica, y por lo tanto, refleja la naturaleza genérica del trabajo contemporáneo en sí. Por esta razón la pantalla prototipo no se caracteriza por ningún programa o actividad, ya que constituye el soporte de *cualquier* programa o actividad. Las pantallas se componen mediante habitaciones para una o dos personas.

Al igual que la arquitectura de Hilberseimer y Archizoom, nuestra propuesta para Stop City persigue una arquitectura *ohne eigenschaft*, es decir una arquitectura libre de imagen, de estilo, de la obligación impuesta de invenciones inútiles de nuevas formas. Finalmente, Stop-City propone una arquitectura liberada de sí misma, para constituirse en el marco estructurante de la ciudad verdadera. ■ ■