

EPPUR SI MUOVE

Eppur si muove

Fecha Recepción: 08 marzo 2014

Eppur si muove

Fecha Aceptación: 20 mayo 2014

PALABRAS CLAVE

Movimiento | circulación | metáforas mecanicistas | infraestructura | límites

KEYWORDS

Movement | circulation | mechanistic metaphors | infrastructure | limits

Gabriela García de Cortázar

Candidata a PhD, Architectural Association School of Architecture**Londres, Reino Unido****gabrielagdec@gmail.com**

Resumen_

¿Cuál es la forma del movimiento? Este ensayo examina cómo la arquitectura ha rechazado el movimiento de manera consistente, mientras al mismo tiempo sostiene que está al centro de sus preocupaciones. El *New Luxor Theatre*, de la oficina de arquitectura Bolles + Wilson, y más específicamente su rampa para camiones, es la médula de este ensayo que argumenta cómo esta propone una nueva forma de entender la relación entre movimiento y edificio. Para afirmarlo, el artículo utiliza elementos de la historia de la arquitectura (términos como "circulación" y metáforas mecanicistas como el transatlántico) y el análisis de los elementos arquitectónicos en sí mismos (cómo esta rampa difiere de otras). En general, el ensayo investiga la forma en que la arquitectura, por definición una pila de material estático, lidia con el elemento más inestable e impredecible de todos: lo móvil.

Abstract_

What is the form of movement? This essay examines how architecture has consistently rejected movement, while at the same time claiming that it is at the centre of its preoccupations. The essay focuses on Bolles + Wilson's *New Luxor Theatre* to investigate how this building, and more specifically, its ramp for trucks, propose a new way of understanding the relationship between movement and buildings. To put forward its argument, the essay draws both from architectural history (the uses of terms such as "circulation" or the recourse to mechanistic metaphors, such as the liner) and an analysis of the architectural element itself (how this ramp differs from others). Overall, the essay investigates how architecture, by definition a static pile of material, deals with the most unstable and unpredictable element of all, the mobile.



Rampa, *New Luxor Theatre*, Bolles + Wilson, 2001, Róterdam, Países Bajos. Fotografía de Nicolás Stutzin, 2013.



Entre la calle y el teatro, la rampa para camiones. Isométrica del *New Luxor Theatre*. Imagen cortesía de los autores: BOLLES + WILSON GmbH & Co. KG.



Salida nocturna en el *New Luxor Theatre*. BOLLES + WILSON. Imagen cortesía de los autores: BOLLES + WILSON GmbH & Co. KG.

Hay un sitio listo para ser desarrollado en un área post-industrial junto al río, en la zona de Kop van Zuid en Róterdam. Se necesita un teatro para cabaret, música y cultura popular en general, pero el terreno en cuestión no es muy grande. El público al que se dirige quiere una salida nocturna: un par de tragos, un buen espectáculo, disfrutar entre la gente. El foyer tiene que ser grande de modo de poder acomodar las actividades previas a la función, así es que la sala de conciertos se eleva y el foyer ocupa la planta baja, alineando su interior con la calle. Pero el escenario debe ser atendido: un espectáculo no se trata solo de la función, sino también de su producción —construcción del escenario, instalaciones técnicas, etc.—. Los arquitectos Bolles + Wilson, entonces, introducen una rampa para camiones que sube a la parte posterior del escenario del teatro.

Este ensayo propone que la rampa del *New Luxor Theatre* no es solamente una solución inteligente que resuelve un problema práctico de diseño, sino también una operación que se hace cargo de un problema fundamental de la disciplina: la relación del edificio con el movimiento. La rampa del teatro es un argumento construido que de manera efectiva supera concepciones reductivas del movimiento. Al hacer esto, la rampa abre posibilidades insospechadas tanto para edificios como para la disciplina, inventando nuevas maneras de participación en la construcción de la vida pública.

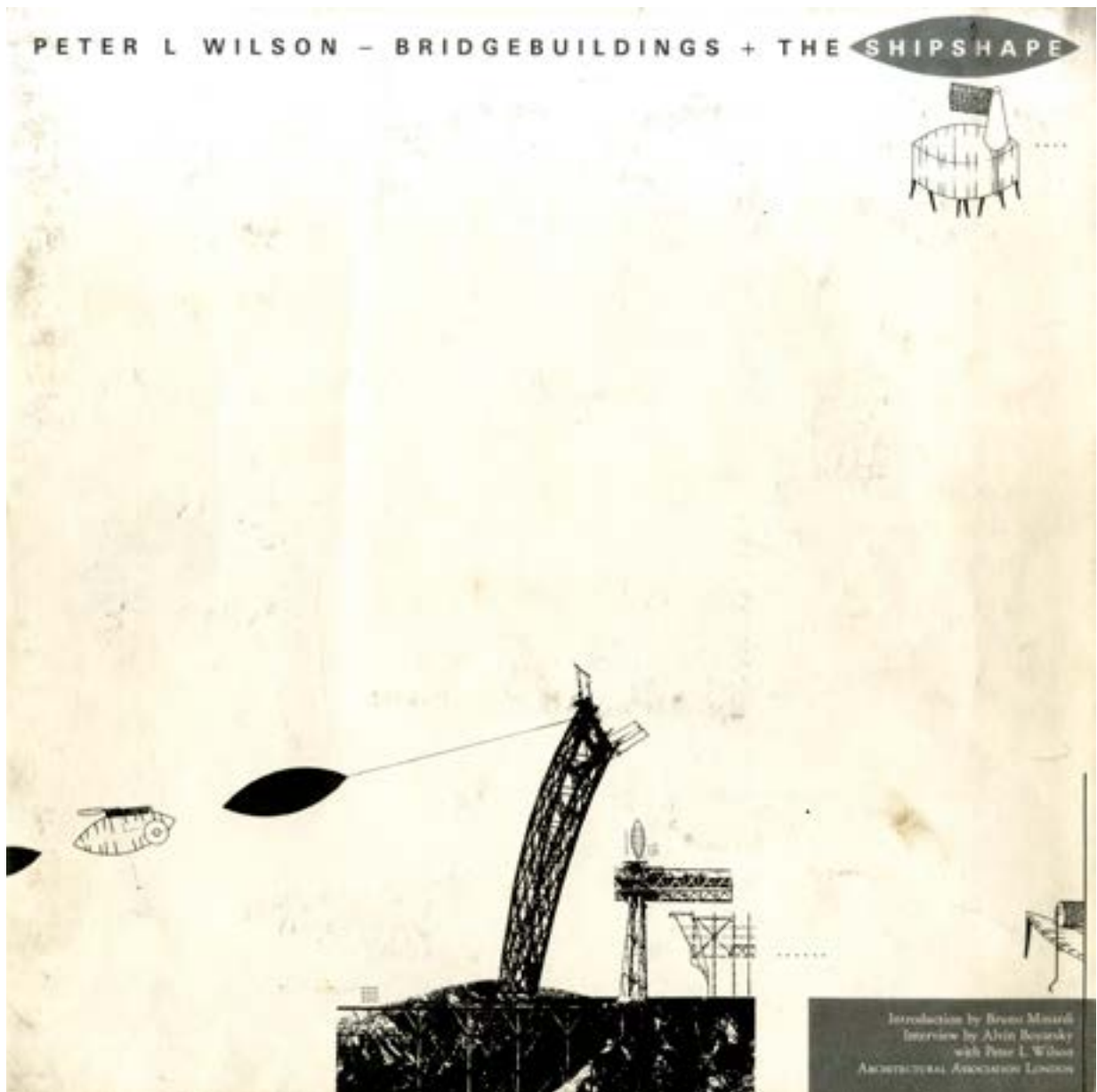
Elusivo por definición, el movimiento es un problema central para la disciplina (después de todo, el movimiento de la gente en los edificios es lo que le otorga sentido a lo que de otra manera solo serían mudos montones de material), pero la manera en que ha sido abordado es totalmente insuficiente, por no decir completamente fallida. El uso del concepto “circulación” y las metáforas de movimiento son las dos estrategias principales para lidiar con el movimiento en arquitectura pero, como mostraré aquí, son, contradictoriamente, acerca de lo estático.

Aunque pareciera designar los flujos de gente dentro de un edificio, lo que realmente sugiere el término “circulación”, concepto adoptado por la arquitectura solo en la segunda mitad del siglo diecinueve (Forty, 2000, pág.

87), es la constitución de un ambiente sellado y finito: el edificio como un cuerpo abstracto sin contacto con el exterior (Forty, 2000, pág. 93). Interpretaciones más amplias del término, como las que usa la economía y, en consecuencia, el urbanismo, enfatizan esa característica: por “circulación” se entiende el flujo de bienes para los cuales se establecen rutas y, de igual manera, se iguala movimiento al canal donde esa acción tiene lugar. Por supuesto, esto es una buena solución para la arquitectura: un canal puede ser dibujado, mientras que el movimiento como tal no, y así es como el dominio sobre lo móvil se rinde ante lo estático. Si un arquitecto dice que su interés es la circulación (como hiciera Le Corbusier en 1930: “Arquitectura es circulación”), su interés real está en el sellado y fijado del movimiento más que en la exploración de sus reales posibilidades.

Por otra parte, las metáforas de movimiento también se enfocan en lo estático. ¿Cuál fue el impacto del transatlántico, el aeroplano y el automóvil de Le Corbusier? Puesto de manera simple, es la imagen del transatlántico, el punto de vista del aeroplano y la economía de la industria automotriz, las tres informando el exterior del edificio. Los balcones con un aire de barco y los ojos de buey, el jardín en la quinta fachada para el deleite de los *jet setters* y las estructuras de la *Maison Dom-Ino* cobijando un auto nuevo hicieron olvidar a los arquitectos su cualidad esencial: que estas máquinas se mueven.

Los arquitectos modernos se quedaron en la superficie de las cosas y así nació el nuevo estilo: barcos, aviones y autos fueron integrados y naturalizados; su contribución: la estética del movimiento. El interior del edificio moderno, por otra parte, adoptó una metáfora distinta pero que también reforzaba la idea del interior sellado. Las dinámicas circunscritas de la planta industrial (la base de la planta libre, como algunos sostienen) se basan en el gesto repetitivo de la producción en línea, definiendo usos estáticos y estables, abiertos a ser fijados como “función”. Así, aunque el edificio se viera como un barco y funcionara como una máquina, siempre lo hizo desde un punto de vista estático. En la metáfora mecánica, la vista se fijaba en las piezas interiores del barco y, por lo tanto, podría haber sido “cualquier” máquina.



Portada de "Peter Wilson: The Bridge Building and the Shipshape", catálogo de la exposición del mismo nombre, Architectural Association, Londres, 1984. Cortesía de AA Publications, Londres.

Tanto la circulación como las metáforas de movimiento mecánico terminan expulsando el movimiento de los edificios. Lo que ofrecen es una manera de entenderlos como si fueran un sistema cerrado, donde el movimiento es predicho a través del diseño de los canales donde ocurrirá. La demostración más evidente de cuán inútiles son, aparece cuando la vista se amplía hasta incluir la ciudad, el lugar donde están: la gente entra y sale de los edificios, ofreciendo una refutación cotidiana de esta piedra angular de la arquitectura.

Pero si el movimiento es expulsado de los edificios, este no necesariamente encuentra su lugar en la ciudad. De la misma manera que el movimiento deviene en función y, a través de medios gráficos, es fijado en el dibujo de un plano, el movimiento en la ciudad también es detenido de modo de ser administrado y controlado⁽¹⁾. De lo que realmente se trata la infraestructura del transporte es de saber dónde está y dónde va la gente: la institución de una hora oficial, la calendarización de la vida a través de horarios, la planificación detallada de sistemas de circulación (como el metro, los trenes, sistemas viales, etc.), permiten controlar lo aparentemente incontrolable. Y para todo lo demás está la policía: todo movimiento inesperado y fuera de la norma está sujeto a ser detenido⁽²⁾.

Así es como lo móvil desaparece de la ciudad y sus edificios, ya que todo movimiento impredecible es una amenaza al orden. El movimiento libre e impredecible es relocalizado en el campo, donde termina siendo inocuo, lo que explicaría que la única teoría estética donde el movimiento de las personas es central sea el estilo pintoresco del jardín inglés, donde es decididamente individual, bucólico,

contemplativo y no asociativo, es decir, eminentemente apolítico⁽³⁾.

El *New Luxor Theatre*, en cambio, con su rampa para camiones yendo desde la calle a la parte trasera del escenario, propone una completa dislocación de estas categorías recibidas. ¿Qué es lo nuevo de esta rampa y sus efectos? Si se mira tanto la historia de los teatros como la de los edificios con rampas, se puede comprender la medida del invento. El Luxor podría relacionarse con, por ejemplo, el *Royal Festival Hall*⁽⁴⁾ de Londres: en ambos hay una clara inversión en el diseño de amplios espacios de circulación con una vocación popular (Forty, 2001, págs. 200-211).

Esta mirada, sin embargo, es insuficiente para explicar la innovación ya que se centra solo en el interior y la rampa en cuestión está fuera. Si se compara el *New Luxor Theatre* con otros edificios donde una rampa define el total, como el Guggenheim de Nueva York (o su paralelo para autos, la fábrica Fiat en Torino), el Luxor tampoco es tan innovador (el Guggenheim es en sí una rampa helicoidal que organiza el programa y define la forma del edificio). El Luxor, sin embargo, escapa de esta categoría. A pesar de que su rampa también moldea el edificio (abrazo su exterior), se mantiene “fuera” del teatro, casi no lo toca. El *New Luxor* no es un edificio-rampa, sino que un teatro que de pronto se hace cargo de los camiones allá afuera.

Y esta es la innovación central de este edificio, la que permite que la rampa del *New Luxor Theatre* no solo sea una buena solución de diseño sino también una contribución a la disciplina: al diseñar un espacio para que la calle participe del edificio, el teatro redefine el límite entre interior (lo que es teatro) y exterior (lo que es calle). La rampa para camiones abre un tipo de espacio antes inexistente, un espacio intermedio que participa de igual manera tanto del interior como de la vida exterior: así como la rampa

(1) Este es, de manera general, el tema de mi tesis doctoral titulada “Getting There” (AA, supervisor: Mark Cousins).

(2) El término “detención” (la mejor traducción para el término en inglés “arrest”) es central en mi tesis. En ella establezco un paralelo entre lo que hace la descripción (siguiendo a Alex Purves, la descripción efectúa una detención en el tiempo de la narrativa —ver Purves, 2010, pág. 141—) y, por lo tanto, lo que hacen los mapas (herramientas de descripción gráfica), con la invención de la policía en el siglo dieciocho (ver Nicolas Delamare, *Traité de la Police*, 1705/38). No es coincidencia que las expediciones de mapeo de la Ilustración hayan ocurrido al mismo tiempo que fue inventada la policía.

(3) También las teorías urbanas derivadas del *picturesque*, principalmente el *Townscape* de Hubert de Cronin Hasting, insisten en la atmósfera rural.

(4) En el *New Luxor Theatre* responde a los requerimientos programáticos (el teatro es una “salida nocturna”, por lo tanto debe haber grandes foyers y bares). En el *Royal Festival Hall*, en tanto, es la materialización de la voluntad de acercar y abrir la música clásica a mayores audiencias, en el contexto del Festival of Britain (ver Forty, 2001, págs. 200-211).



Kop van Zuid, Róterdam. Acuarela de BOLLES + WILSON.
Imagen cortesía de los autores: BOLLES + WILSON GmbH & Co. KG.

no modifica el teatro (el interior sigue siendo un teatro convencional), esta tampoco pretende ser igual a la calle. Al inventar un espacio no-calle y no-teatro, propone para la arquitectura una nueva manera de participar de la vida pública: al hacerse cargo no solo del espectáculo, sino también de los camiones que vienen desde proveedores, fábricas y puertos, el teatro establece conexiones tanto con la vida como con su soporte, lo que podríamos llamar "infraestructura". Y hace esto en los términos definidos por el edificio, no mediante una subordinación ante esta: el New Luxor decididamente no es un edificio ordinario para autos, como podrían serlo los edificios de estacionamiento o, por ejemplo, el *Port Authority* de Nueva York (un edificio fascinante, de todas formas). Al diseñar un espacio exclusivamente para camiones, el *New Luxor Theatre* remueve las hasta ahora rígidas definiciones propuestas por el concepto de "circulación" (el edificio se hace cargo del movimiento de personas y bienes) y las metáforas mecánicas (proponiendo un límite espeso que cuestiona y supera la concepción del interior como máquina).

Esta posición específica, cuidadosamente articulada entre un interior que se queda como teatro y un exterior que se hace calle, pero sin rendirse ante ella, puede ser rastreada en la pre-historia de la "idea" de esta rampa. La centralidad del movimiento en el trabajo de Bolles + Wilson, y más específicamente, en el *New Luxor Theatre*, tiene orígenes tanto históricos como geopolíticos. Por una parte, Bolles + Wilson citan a Ledoux y su *architecture parlante* como una de sus influencias más directas. Como dice Picon, para los arquitectos de la ilustración

«[La] arquitectura era el arte de producir imágenes o de unir impresiones, que aunque inicialmente fugitivas, se acumulan e interconectan, formando un único complejo y una entidad compuesta en la que el carácter genuino del edificio pudiera ser discernido» (1992, pág. 272).

En la *architecture parlante* de Ledoux «no hay más imagen que en la mente del espectador» (Picon, 1992, pág. 272) y así el visitante debe moverse alrededor del edificio

de modo de poder obtener la idea del total, para articular en su cabeza la experiencia del edificio. Esta concepción del movimiento como elemento que une y da sentido a las que de otra manera solo serían mudas formas construidas, es quizás similar a la *promenade architecturale* de Le Corbusier (dos buenos ejemplos de lo último, el *Carpenter Center* y la *Villa Savoye*). Esto, a pesar de ser una expansión de la comprensión usual del término "circulación", aún pertenece a ella (Forty, 2000, pág. 93). En el caso particular del New Luxor, la *promenade* está presente en el concepto interior del teatro: Bolles + Wilson querían crear un «interior peripatético», donde un «espectador móvil» pudiera experimentar «el paisaje interior del Luxor» (Wilson, Malinowski & Nyman, 2002, pág. 16). La rampa para camiones, sin embargo, está fuera del teatro.

Mirando ahora hacia el exterior, es significativo encontrarse con el concepto del "europaisaje" desarrollado por Bolles + Wilson: ellos ven todos sus proyectos y edificios europeos como parte de este. El europaisaje para ellos es el ilimitado territorio europeo donde no hay casi diferencia entre lo urbano y lo no urbano (Bolles & Wilson, 2001, pág. 20), una extensión continua donde la infraestructura domestica el territorio. En esta situación de vasta igualdad, sus proyectos actúan por irritación, por incoherencia y adyacencia más que por reproducción. Consecuentemente, la posición del *New Luxor Theatre* dentro de este europaisaje no es de continuidad, sino de dislocación. La rampa para camiones no es una prolongación ininterrumpida de la calle, sino una etapa completamente diferente: no se ve como infraestructura, por lo tanto no la reproduce.

Más importante, sin embargo, es que la postura de Bolles + Wilson respecto de la infraestructura no se resuelve mediante la teoría —dicen rechazar «el mundo ajeno de la especulación teórica» (Bolles & Wilson, 2001, pág. 52)—, sino haciendo que sus edificios asuman una posición: en sus palabras, no solo los arquitectos, sino de manera más importante, los «edificios establecen un "contrato social"» (Bolles & Wilson, 2001, pág. 17).

Para finalizar este *close-up* a la rampa del *New Luxor Theatre*, quisiera examinar una última evidencia. En 1984, Peter Wilson exhibió algunos de sus dibujos en la galería de

la Architectural Association de Londres, en una exposición denominada “*Peter Wilson: The Bridge Building and the Ship Shape*” (“Peter Wilson: el edificio puente y el forma-de-barco”). En el catálogo que acompañaba la muestra se pueden encontrar algunos temas familiares que podrían ser las semillas de lo que luego se materializaría en la rampa del teatro. Las dos tipologías presentes en el título ofrecen dos estrategias diferentes para la arquitectura. Wilson escribe acerca del *shipshape*:

«Una definición alternativa [del *shipshape*] puede presentársenos cargada de precedentes: como jeroglífico, como arca o barca cabalística o como una figura erguida de Kandinski. Es tan potente como diversa, como símbolo y en tanto interpretación formal. Consecuentemente, en nuestros proyectos nos apropiamos del *shipshape* en cuanto ícono (primer plano figurativo) y como mecanismo de orden (recuadro abstracto)» (1984, pág. 4).

Wilson, y luego junto a Julia Bolles, exploraría los potenciales del *shipshape* en tanto “metáfora arquitectónica fundamental”, y así su(s) proyectos parecerían barcos (como su propuesta para la *Ópera de la Bastilla*, muy “barco” en verdad). Pero el *shipshape* tenía límites: Wilson inmediatamente se da cuenta de que quizás el objeto que más se beneficia de la forma de barco es una simple banca —una conclusión de alguna manera algo decepcionante—.

El edificio puente, por otro lado, corresponde a un «tipo que es una colaboración entre edificio (ocupación) y puente (mecanismo de travesía)» (Wilson, 1984, pág. 5). Wilson establece los orígenes de esta tipología en los puentes medievales como el *Ponte Vecchio* y el antiguo *London Bridge*, puentes que tenían casas y tiendas en sus costados. Dentro del catálogo, el edificio puente es, tal como el barco, examinado como metáfora. En una entrevista, Alvin Boyarski le dice a Wilson: «has estado diseñando puentes por un tiempo ya y es obviamente un cierto tipo de metáfora», a lo que este responde que sí, que el puente es la última metáfora que ha agregado a su colección (Wilson, 1984, pág. 12).

Este artículo propone que ambas tipologías, en tanto metáforas verbales que permiten el desarrollo del pensamiento arquitectónico, tienen una capacidad casi

contrapuesta en cuanto al tipo de conocimiento arquitectónico que pueden gatillar (y así este ensayo no termina con el edificio en sí, sino con la relación entre edificios, lenguaje y conocimiento arquitectónico). Por una parte, el *shipshape* es reductivo en cuanto se refiere a la forma del barco (y obviamente está aún muy arraigado en la fascinación estética con el transatlántico modernista). Por otra, el edificio puente es “productivo”, ya que no importa cuán formal o metafórico sea el análisis del puente, igual seguirá siendo acerca del acto de cruzar. El movimiento, servir a un propósito, permitir a la gente ir de un lado a otro, es parte de la definición de lo que un puente es —no solo una estructura sino también el movimiento que ocurre en él (¿porque qué sería un puente sin movimiento? ¿Una viga, una plataforma?).

Tal como “circulación”, “transatlántico” y “*shipshape*” son palabras y estrategias para reducir, aplanar y fijar el movimiento, el uso de la metáfora apropiada —en este caso, el puente— permite un tipo de razonamiento radicalmente distinto, uno que no es solo figurativo, sino también material, espacial y conectado con lo que está ocurriendo allá fuera. [m](#)

* Traducción de la autora.

REFERENCIAS

- BOLLES, J., & WILSON, P. (mayo-junio de 2001). La escala del Europaisaje: una conversación con Julia Bolles y Peter Wilson (M. Zardini, Entrevistador) *El Croquis*, 2(105), 6-21.
- FORTY, A. (2000). *Words and Buildings: A Vocabulary of Modern Architecture*. Nueva York: Thames & Hudson.
- FORTY, A. (2001). The Royal Festival Hall – a “Democratic” Space? En L. Borden, J. Kerr, & J. Rendell. (Eds.), *The Unknown City: Contesting Architecture and Social Space* (págs. 200-211). Cambridge, EE.UU.: MIT Press.
- PICON, A. (1992). *French Architects and Engineers in the Age of Enlightenment*. Cambridge, Inglaterra: Cambridge University Press.
- PURVES, A. (2010). *Space and time in ancient greek narrative*. Cambridge, Mass.: Cambridge U. Press.
- WILSON, P. (1984). *Peter Wilson: bridge buildings and the shipshape / Folio published to coincide with an exhibition held at the Architectural Association 1984*. Londres: Architectural Association (la Architectural Association figura como autor en Worldcat y los registros de la AA).
- WILSON, P., MALINOWSKI, A., & NYMAN, M. (2002). The Luxor Letters. *AA Files* (48).

"un canal puede ser dibujado, mientras que el movimiento como tal no, y así es como el dominio sobre lo móvil se rinde ante lo estático".