

CULTURALES NUEVO ELOGIO DE QUITO

¿Es necesario el corazón de la ciudad? La respuesta parece evidente: necesitamos en nuestras capitales, como Santiago o Quito, un área tranquila, cúspide de la pirámide política, social, económica y cultural del país. El centro direccional de una nación no debe coincidir necesariamente con el corazón de su capital. Concretándonos a la tierra ecuatoriana podemos decir: no es necesario que la zona gubernamental esté enclavada en el casco colonial que estableciera Sebastián de Belalcázar. El espíritu de esta Atenas de América ha echado raíces en el damero de manzanas heredado de la antigua Audiencia Real. Aquí pueden desarrollarse las actividades de alto nivel espiritual, como la planificación física y económica, el diálogo democrático, las exposiciones de arte, las conferencias y mesas redondas, la irradiación de los museos, la vida de los teatros de arte. A un núcleo de tal carácter concurrirán siempre los viajeros.

Ahora el centro de Quito sufre por lo menos dos males, notoria fase de su hipertensión metropolitana incipiente: el ruido de automóviles y vehículos colectivos y la sombra de la edificación que comienza a elevarse, ahogando los cuerpos arquitectónicos erigidos por el Virreinato de Nueva Granada (mejor que en Bogotá, su capital) y las edificaciones de la época de la lucha de la independencia, de la Gran Colombia y del período clásico de la República Independiente. Todas las naciones desearían conocer un Quito silencioso, apacible y lleno de trinos (ahora solo audibles en los claustros de sus conventos), armónico en sus espacios urbanos y atrios modulados por luces y sombras, animado con el juego contrapuntístico de muros y torres.

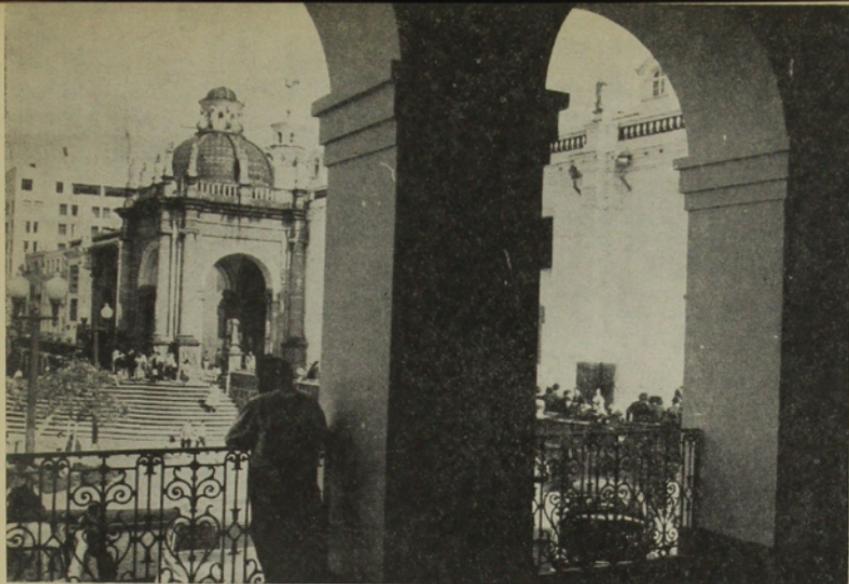
Joyas urbanísticas como Cuzco, Ouro Preto, Potosí y Quito pertenecen a la humanidad. Pericieron bajo el avance del modernismo conjuntos históricos en el centro de Caracas, Bogotá, Méjico, Santiago de Chile, Córdoba de Argentina. En Buenos Aires la ruina de un Cabildo apenas nos recuerda el pasado colonial.

En otras partes se defiende el carácter de las ciudades heredadas y áreas antiguas de las urbes que crecen: el barrio gótico de Barcelona, la fisonomía singular en el centro de Bordeaux o Avignón, el ámbito histórico de Heidelberg o Bonn. Otras ciudades tomaron el camino de reconstruir con fidelidad lo que fue destruido por la guerra: tal el ejemplo de Florencia.

Quito es como Florencia por su bullicio, aunque la ciudad de la Señoría continúa en lo arquitectónico-espacial una vigilancia estricta. Cuando se reconstruyeron aquellos edificios que había ordenado demoler el mariscal Kesselring, fueron respetadas la silueta y altura conocidas; pero no la forma de los detalles. Advirtió la mala calidad de la falsificación Bernard Berenson y expresó: "Si existen los relevamientos de las fachadas con todo detalle, ¿a qué viene lo de copiar

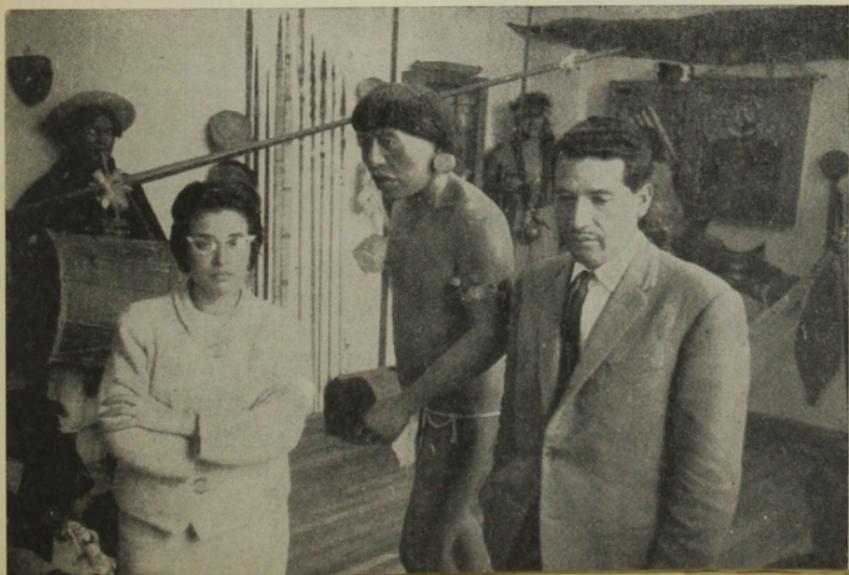
por el arq. GUILLERMO ULRIKSEN

Prof. de Urbanismo y Planificación de la U. de Ch.



Vista hacia la Catedral y Hotel Humboldt, desde el Portal del Palacio de Gobierno

En 1955, cinco misioneros bajaron por el río Napo a la cuenca amazónica y perecieron asesinados por los aucas. Tres años después fue recuperado el negativo que Elliot alcanzó a tomar a su victimario, cuya efigie, realizada por el tallador Galo Tobar, se encuentra en el Museo del Instituto Ecuatoriano de Antropología y Geografía de Quito. A la derecha el Director Lic. Alfredo Costales, a la izquierda la Dra. Piedad Peñaherrera de Costales



"a medias?". Y agregó: "Detrás de esas fachadas medievales y renacentistas el hombre de hoy podría gozar de todo el confort de la era tecnológica y sanitaria que vivimos; la pequeñez de las ventanas podría ser suplida con lámparas de luz solar; la falta de ventilación, ser reparada con aire acondicionado". Dijo el octogenario de la Villa ITATI por el año 1946 y el ulterior desarrollo acelerado de la tecnología de los edificios le daba razón.

Aparte de iglesias, palacios y claustros, lo más hermoso que vemos en Quito son resalientes aleros. En Guayaquil habíamos disfrutado de largos portales que pasan de manzana en manzana; pero estos tejados encierran fajas angostas de cielo que sirven para realzar cuerpos arquitectónicos y plazas, que son las salas de visita de la ciudad.

La autoridad comunal, plausiblemente, estima innecesario ensanchar las calles del habitat histórico de Quito. Si tal determinación de la comunidad quiteña está expresada en el plan regulador actualizado o si no hay tal expresión oficiosa: en cualquier caso, sería ella un aspecto meramente instrumental que no afecta el fondo de la cuestión.

La ciudad de Ouro Preto fue declarada monumento nacional por el gobierno de Brasil en 1938. Todo lo nuevo que se proyecta, se somete a riguroso examen. Hubo de someterse al control necesario el propio Oscar

Portada la Iglesia de la Compañía. Obra del barroco tardío, debida al arquitecto Leonhard Deuber (1750) no tiene parangón por su equilibrada mezcla de riqueza recocó y serenidad clásica



Niemeyer (después arquitecto de Brasilia) con su proyecto de amplia hostería conocida con el nombre de "Gran Hotel de Ouro Preto".

Sabemos que los ciudadanos de otras épocas y distintas latitudes erigieron ciudades que todo el mundo admira, cuidando su crecimiento, como la madre vigila al hijo enseñándole a afirmarse en la tierra.

Era fácil cuidar y vigilar el lento crecer de la ciudad-mercado, además que era pequeña. Los habitantes poseían la percepción total de todos sus ámbitos. No toleraban que la belleza del espacio urbano fuere disminuida por la agregación de objetos arquitectónicos casuales y feos, que pudiesen bajar el tono de la obra de arte que llamamos ciudad. El concepto ciudad: objeto de arte fue echado al olvido en razón inversa con la idea de progreso total que nos enorgullece.

La circulación urbana inspiró transformaciones como Londres y París, antes de conocer la densidad del movimiento rodante de hoy.

Hasta hace pocos decenios han abierto avenidas diagonales en Barcelona, Filadelfia y Buenos Aires.

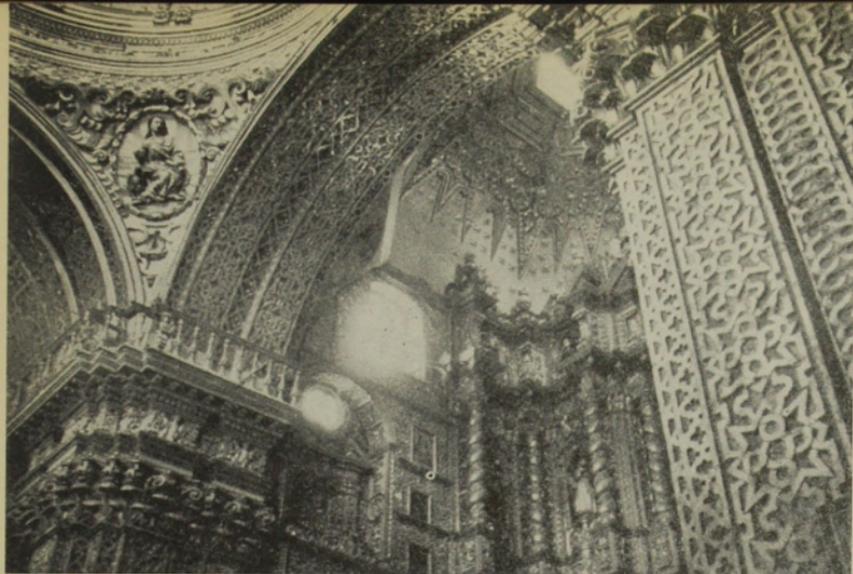
La "diagonalización" inspiró el trazado de Belo Horizonte, capital del Estado de Minas Gerais de Brasil.

Con espíritu más conservador abrieron avenidas monumentales como 'Nueve de Julio' en Buenos Aires, 'Getulio Vargas' en Río y 'Manuel Bulnes' en Santiago de Chile. Ninguna de ellas está terminada y el objetivo circulatorio inicialmente tenido en vista ha sido rebasado; se hace necesario un segundo piso para esas avenidas, para canalizar los torrentes automovilísticos que hoy las asaltan.

Roma, Estocolmo, Copenhague, Amsterdam, Colonia y Essen han rechazado ese tipo devastador de cirugía. No obstante vienen resolviendo sus problemas de circulación con gran prudencia, a la luz de una meta pundonorosamente no divulgada: la intensificación de la vida espiritual de los habitantes. Así resultará: zonas de silencio, zonas exclusivas de transeúntes y fajas de separación, que son materializadas por medio de planes reguladores operativos.

Además, en el lenguaje de la ingeniería urbanística significa: dispositivos de enlace con diferentes niveles de circulación (apágense los semáforos, y silénciense las bocinas); avenidas de canalización de tránsito exentas de interrupciones.

Tales calzadas se construyen en forma de largos puentes con puntos o sistemas de fundación más o menos distantes entre sí. Los equipos rodantes de acero se deslizan silenciosamente sobre lllantas de caucho, apoyados sobre neumáticos, que amortiguan también las fuerzas horizontales. Los pioneros de esa innovación fueron los administradores del ferrocarril subterráneo de París (METRO); enseguida cogieron la idea las compañías que construyen o proponen construir sistemas



Interior del Templo de la Compañía de Jesús. La calidad de su decoración interior (imágenes, recuadros, pilastras cubiertas de almocárabes, todo en panes de oro) coloca a este interior, por la serenidad de su trazo, en la cúspide de la arquitectura renaciente al sur del Ecuador; solamente los bancos de inclinación perturban, por su mezzquina escala, la majestuosidad de las naves

llamados "MONORRIEL"; y se pregona la ausencia de ruido como factor dominante. Hasta aquí nos preocupan vehículos de movilización masiva de pasajeros que *no* pueden utilizar calzadas que se encuentran al nivel de ingreso de los edificios. Pero con insistencia nuestras ideas se mueven en torno a la ciudad histórica por su calidad de obra de arte.

No somos francotiradores de la idea de revitalizar la ciudad existente. El Congreso CIAM del año 1951 (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna) realizado en Bridgewater había agregado a los cuatro preceptos fundamentales de la Carta de Atenas: habitación, trabajo, esparcimiento y circulación, una nueva exigencia: *la reconquista del ambiente urbano para garantizar la comunicación y utilizar la ciudad como el crisol en que se produce la aleación del nuevo humanismo.*

La ciudad debería llegar a ser de nuevo un organismo social; no sólo un grupo de individualidades.

La expresión material del sentido urbano reconquistado se expresará en el corazón de la ciudad.

El corazón de la ciudad ha de caracterizarse por el silencio y la seguridad que habrá de otorgar a los transeúntes.

Todo peligro originado por la circulación de vehículos deberá ser eliminado, lo que significa descartar toda clase de medios de transporte colectivo de pasajeros en el área de seguridad y silencio, en que se desplazan

hombres, mujeres y niños en los afanes propios de la metrópoli.

Las noticias cablegráficas y las revistas especializadas nos explican como los recintos de las grandes exposiciones resuelven esta clase de problemas. Ayer, era la autopista aérea de la exposición mundial de Bruselas; hoy, se realizan las ferias internacionales de Nueva York y Lausana, con monorriel, "telecesto-andarivel" y acera rodante; en menor escala y no hace mucho la feria de Torino instalaba también una línea de monorriel; ahora Tokio realiza no sólo una gran olimpiada, sino su transformación urbana integral con aero-autopista y aerovagones silenciosos.

Al hablar de Quito pensamos en su corazón histórico renacentista; no se podría descartar, no obstante, la creación contemporánea de zonas magnéticas relacionadas con actividades gubernamentales, de transporte, de intercambio regional, de folklore y de arte internacional.

Para el Punjab, Le Corbusier ha colocado el centro direccional, el complejo de los tres poderes en posición tangencial con relación al cuadrilátero de la primera fase de Chandigar (de ciento cincuenta mil habitantes de capacidad), cuidando que la ciudad pueda crecer sin envolver el área gubernamental. Este partido general del Maestro de La Chaux-de-Fonds es prístino: porque nada debe perturbar la actividad gubernamental y di-

rectiva del área de los tres poderes. Se sale o se entra allí sin cruzar la ciudad misma.

Quito es una ciudad lineal por su carácter, aunque no perfeccionada como tal. Tendrá que desarrollar en el futuro una arteria longitudinal expedita, que reunirá fluidamente el corazón histórico con la ciudad universitaria en desarrollo, con los organismos que continuarán formándose, tales como la ciudad de la salud, el parque de los deportes, el área de los tres poderes; pero el tesoro barroco ha de ser cuidado, restañando las heridas causadas por la pasión modernizadora, volviendo el todo histórico a su sabor primigenio, materializando las leyes de armonía que permiten dominar los espacios urbanos y arquitectónicos.

Una gran arteria, la columna vertebral de la ciudad lineal *Quito*, parece consistir en la presencia de una carretera de muchas pistas que troncharía la escala intimista del paisaje de estos valles. Sabemos que una avenida de velocidad constante no puede ser cruzada al nivel de sus pistas por ningún motivo; su faja central es equivalente a un muro imaginario.

Por lo anfractuoso del paisaje de Quito esa vía no sería rectilínea. Acotemos de paso cuán encantadoras serían las dos grandes avenidas que convergen sobre el "Hotel Quito" si se hubiese agregado una leve inflexión de su trazado en curvas y contracurvas con radio de amplitud adecuada.

Las avenidas del futuro en las grandes ciudades pasarán por debajo (o por encima) de barrios enteros habitacionales e industriales. Nos acostumbraremos a comprender que las usinas no serán necesariamente visibles, porque estarán soterradas bajo delgadas capas de suelo que darán vida a jardines y espacios de juego y alboroto. Las fábricas de automóviles de los alrededores de San Pablo y de Córdoba o las grandes manufacturas de Santiago de Chile estarán ocultas bajo livianas colinas, porque el aire para sus procesos será acondicionado y la luz necesaria será artificial.

No rehuirá una polémica con economistas, sociólogos y psicólogos para debatir estas ideas de sabor fantástico; pero reclamo el derecho de formular el programa de la belleza urbana apoyándome en la audacia de los pioneros.

ANTONIO SANT'ELIA expuso su proyecto *CITTÀ NUOVA* en 1914, en el seno del grupo "Nuove Tendenze". Han pasado cincuenta años y sus ideas se encuentran realizadas en varias ciudades de Europa. Su compañero de ruta, MARIO CHIATTONI elaboró los diseños titulados "Construcciones para una Metrópoli Moderna" (que ahora un arquitecto como Kenzo Tange ha eclipsado, al seguir desarrollándolos).

Marinetti relacionó a Sant'Elia y su grupo con el movimiento futurista que había nacido en 1909 y con el dinamismo plástico de Boccioni de 1903.

Por esto, en el "Manifiesto de la Arquitectura Futurista", ellos sostienen: "La Arquitectura ha de desligarse de lo tradicional, ha de comenzar vigorosamente de nuevo, ha de amar lo liviano, lo útil, lo efímero y lo rápido".

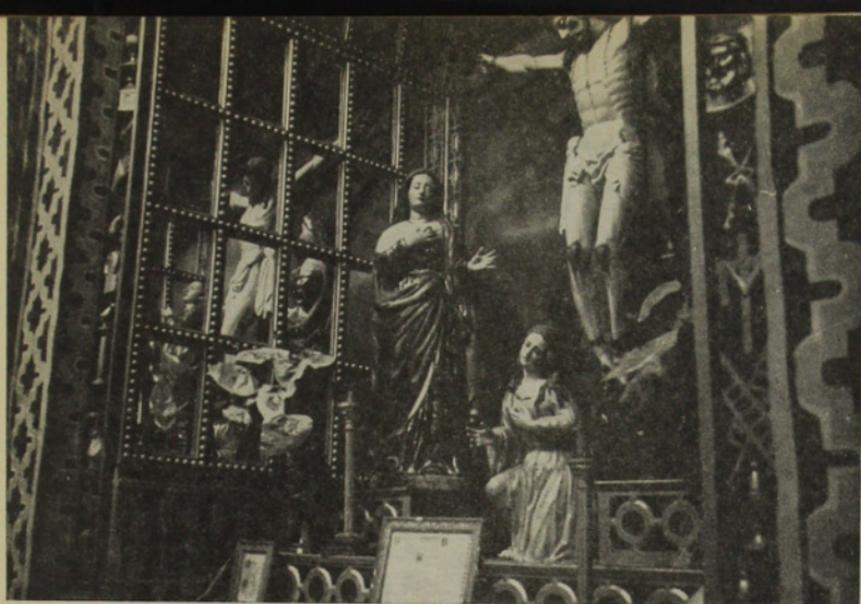
Treinta años después, el profesor del Instituto de Tecnología de Illinois Ludwig Mies Van der Rohe, famoso arquitecto del "Seagram's Building", de Nueva York, enseña doctrinas y composición arquitectónica y urbanística, que suelen compendiarse en sus conocidas frases: *Menos, es más*, o bien: *¡Dios está en los detalles!* Otro precursor, el francés Tony Garnier, fue parco en el hablar, pero dibujó todas las ideas que agitan el urbanismo actual. En su proyecto de una ciudad industrial realizado como becarío de la Academia de Francia en Roma, en los años 1901-1904, no sólo fue precursor en los aspectos constructivos. Su poderoso pensamiento urbanístico, inspirado en la doctrina del socialismo, lo llevó a concebir organismos urbanos adecuados para el hombre de la era maquinista. El Maestro de Lyon desarrolló el plano libre, la red de pilares equidistantes, el techo-terrazza en que el hombre había de caminar en diversos niveles sin utilizar las superficies destinadas a los vehículos.

Tony Garnier, anticipándose en veinte y siete años a la Carta de Atenas, diseñó la segregación de las funciones: habitar, trabajar, descansar, educar y circular. Fue en su tiempo heraldo ignorado del nuevo urbanismo, hermano de olvido de Antoni Gaudí, el arquitecto catalán que revolucionó la composición arquitectónica y la plástica estructural y cuya obra más célebre es el templo de la Sagrada Familia en Barcelona.

Dijo una vez Gaudí que la recta era la línea del hombre y la curva la línea de los dioses. ¡Nunca pensé que era justo el acerto del genio de Reus hasta que pisé el suelo sinuoso de las terrazas de Quito!

La relación entre circulación urbana y edificios altos había de ser el "leit motiv" de esta conferencia. Digamos entonces que los "juveniles" maestros como Kenzo Tange (1913) con sus prodigiosos compañeros de ruta Arata Isozaki, Koyi Kamiya, Heiki Ko, Noriaki Kurokawa y Sadao Watanabe; los arquitectos Allinson (1928) y Peter (1923) Smithson de Sheffield, como creadores de la doctrina del "brutalismo" en la arquitectura contemporánea; los holandeses, Jacob B. Bakema (1914) y Johan Henrik Van Den Broek (1898); los jóvenes creadores de los "edificios-colina", que han de entregarse pronto terminados en la ciudad de Stuttgart (Roland Frey y Hermann Schroeder), no proponen ya el edificio en altura a secas, prisma o torre, como solución para abrigar al hombre de las inclemencias del tiempo.

Es cierto que Broek y Bakema gustan colocar unos prismas chatos (parecidos al "Hotel Quito") en el conjunto municipal de la ciudad de Marl; pero están cons-



Altar colateral de la nave del Noviciado mercedario de "El Tejar". Numerosos imagineros continúan la huella trazada por los inmortales escultores de estirpe india de Quito: Pampite (José Olsmos) y Caspicara (Manuel Chili) que con su taller invadiera el mercado de arte de nuestras colonias en el siglo XVIII. "El Señor de los Espejos" señala, con su torso estilizado, la simplificación que encontramos en "El Crucificado de Achao", que recientemente comentara Roberto Montañón (Boletín de la Academia Chilena de la Historia. N° 70, 1.º semestre 1964)

Guardián del ambón del evangelio en el Templo de la Merced. Continúan laborando los doradores de Quito: Su decano ritual, don Luis Arturo Abúja, trabaja en estos años en la mampara del Sagrario; otros maestros tiene a su cargo las tribunas del nártex y coro alto, de La Merced, mientras los más jóvenes realizan adoratorios por encargo



cientes del rasgo más importante de la fisonomía de la construcción en altura: el edificio de muchos pisos genera una elevada densidad de tránsito.

Así, por ejemplo, el centro comercial de Valparaíso genera 4.220 viajes diarios por hectárea neta de terreno edificado.

El área comercial de la ciudad de Valparaíso, investigada por alumnos de la cátedra de Urbanismo, ha dado como resultado una cifra más alta que aquella de Detroit: 6.900 viajes por día, por hectárea.

Esos miles de viajes de habitantes urbanos condicionan repetidas y extensas paradas de vehículos colectivos, obligan a mantener áreas de estacionamiento, simplifican los ruidos urbanos y congestionan también la circulación en los ascensores. Por último, se genera un foco

de contaminación cuando en los niveles inferiores se establecen médicos y dentistas mientras en los pisos superiores continúan viviendo las familias, para dar sólo uno de los dilemas, de la mixtura indiscriminada de usos dentro de una misma estructura.

Que la ciudad de Quito no sufra el destino de Santos en Brasil. Allí, en el año 1953, se observaba también, como ahora en Quito, rascacielos dispersos, separados armónicamente y hoy la faja de las playas se ha transformado en un monótono hacinamiento de torres que amenazan chocar entre sí al menor temblor.

No ofrezco ninguna solución. Los estudiantes de Chile en nuestras Escuelas de Arquitectura de Santiago y Valparaíso, han demostrado que los suelos agrícolas no deben ser edificados y como corolario se deduce que las ciudades futuras deberán establecerse sobre las moles de granito, estériles e incultivables que emergen del *alivium* del valle central. Tampoco han vacilado en proponer ciudades oceánicas o metrópolis subterráneas, saltando la barrera de la realidad.

Cada región del mundo encontrará una respuesta específica para los problemas de su crecimiento urbano, siempre que dé sólida formación al "aprendiz de brujo" para domar su "pandemonium".

Corremos el riesgo de ser tildados de utopistas: conviene, por tanto, escuchar voces más audaces que las de Hilbersheimer y Le Corbusier.

Kevin Lynch y Lloyd Rodwin, profesores del Instituto Tecnológico de Massachusetts, llegan al extremo de decir: "¿Acaso no se puede pensar en una metrópoli de cincuenta millones de habitantes estructurada como un cubo transparente de ocho kilómetros de altura, favorecida por todos los climas, para obtener una densidad de siete mil ochocientos habitantes por hectárea?".

El urbanista griego, Constantino Doxiades, ve un cáncer que corroe la epidermis del globo. Haciendo el balance de las perspectivas del proceso de urbanización sobre nuestro esferoide, ha dicho: "primero la urbe se extendió sobre los campos agrícolas como en Atenas y Roma y se formó una "Dynápolis", que absorbió las aldeas

vecinas, que fueron digeridas por esa esponja y desaparecieron".

"La era del automóvil produjo la Metrópoli, que crece excesivamente como resultado de la explosión demográfica extraeuropea, caracterizándose por su mixtura urbano-rural".

"Las metrópolis comienzan a fundirse en una sola masa como en la faja que discurre entre Washington y Boston". Ya tenemos la MEGALOPOLIS, que dijera Lewis Mumford.

El geógrafo Gottmann ha inferido que las "Megalópolis" se unirán, extendiéndose en Estados Unidos entre los océanos Atlántico y Pacífico, formando una sola ciudad de siete mil kilómetros de longitud, que Doxiades propone llamar "ecumenópolis", extendiendo así de antemano al fenómeno monstruoso un certificado de enfermedad incurable.

De ahí la importancia de las áreas de separación que deben programarse entre los alvéolos de las ciudades y de las regiones, para evitar su fusión en una sola masa, al decir de Cornelis van Eesteren, el cerebro moderador del CIAM durante 27 años (1929-1956).

Pronto los tres mil millones de habitantes terrestres habrán aumentado a doce mil millones si se logra controlar la natalidad, y en caso contrario, a cuarenta y cinco mil millones, con lo cual se llegaría a 350 habitantes por kilómetro cuadrado de tierra emergida.

Por todo esto, porque los vestigios de tranquilidad, paz, protección, silencio, dados por las ciudades antiguas de Europa, Asia, Africa, declinan, es necesario salvar las joyas urbanas que el hombre, sin distinción de credo, raza o pensamiento político ama por igual.

En el centro de esa diadema fulgurante de ciudades entrañables, en el eje mismo del mundo se encuentra Quito. No tengamos temor entonces de imaginar los collares de ciudades de mañana, porque si ya hoy los tejedores de Otavalo saben llegar con sus mercancías típicas a Santiago de Chile, tal vez pronto podamos viajar por una arteria rápida de las altas praderas andinas para conocer mejor nuestro mundo latinoamericano que crece constantemente.