

una remodelación posmoderna de una plaza en un pueblo italiano, pero no un rincón degenerado de Ciudad Nezahualcóyotl.

Peor aún resulta la estrategia visual utilizada en algunos párrafos sobre la estructura e iconografía política de las ciudades históricas, en donde se coloca una fotografía de un joven que finge dormir en la plataforma panorámica de la Torre Latinomericana de México, titulada *Sueño urbano* (p. 77). En los “créditos de imágenes y fotografías” (pp. 181-182) se notifica que el autor de la fotografía es Ernesto Ramírez, pero no se registra la fecha de la fotografía pseudoartística y mucho menos su función epistemológica en este capítulo.

Para lectores capitalinos que sufren la brutalidad visual del Distribuidor Vial San Antonio en las colonias Nápoles y Nochebuena, impresiona ver la imagen aérea de “Viaductos superpuestos en una ciudad norteamericana” (p. 45), pero, más allá de comentarios superficiales sobre el efecto urbano de la “revolución digital”, el autor no aprovecha para interpretar esta imagen como una ecoestética destructiva y anacrónica de los años sesenta, que desafortunadamente celebra un *revival* en la ciudad de México al inicio del siglo XXI.

Pese a estas críticas, es recomendable consultar el libro. Creo que frente a la dominante presencia de megaacumulaciones de imágenes como *ABCD* (véase mi reseña en *Anales*, núm. 81, pp. 183-186), que aplastan visualmente la reflexión sobre la condición humana en las megaciudades, es importante promover, con una perspectiva crítica de la historia cultural, la conciencia sobre las crisis urbanas. Quiroz Rothe constata que “la calle es una especie de texto que ofrece múltiples lecturas” (p. 84) e invita a conocerlas. A pesar de los déficit mencionados, en el nivel

conceptual, historiográfico y filológico, el libro exige al lector la reflexión. Por medio de la lectura compensativa, aprovechando la creatividad cerebral de los múltiples receptores, el tópico “malestar” se convierte en catalizador para la autocrítica de los arquitectos-urbanistas y todos aquellos actores que configuran la cultura urbana. El libro inicia virtualmente un proceso de concientización que, según mi punto de vista, debería desencadenar una serie de revisiones profundas de los procesos autodestructivos que vivimos actualmente en las megaciudades del planeta. Queda pendiente profundizar el estudio *empírico* sobre el “malestar por la ciudad” para evitar el refugio cómodo en la investigación autosuficiente sobre la ciudad y la arquitectura.



***Die Informelle Moderne Spontanes Bauen in Mexiko-Stadt. Informal Modernism /Spontaneous Building in Mexico-City***

Eckhart Ribbeck y Sergio Padilla

Heidelberg, Architektur-und Wirtschaftsförderungs-Verlag / Städtebau-Institut, Universität Stuttgart, 2002

por

GABRIELA SÁNCHEZ SERRANO

En el año de 1900 la ciudad de México contaba con una población de 340 000 habitantes, mientras que actualmente sobrepasa los veinte millones y tiene una inmigración rural de aproximadamente 70 000 nuevos resi-

dentes al mes. La mayor parte de la población de esta megalópolis es de escasos recursos y se encuentra viviendo en las partes altas de los cerros que rodean el Valle, devastándolos día a día con la finalidad de hacerse de un espacio donde vivir. El resultado de tal expansión territorial se aprecia claramente en el fenómeno de la autoconstrucción, única posibilidad de vivienda para que esta gente forme parte de una de las ciudades más pobladas y contaminadas del mundo.

Aunque aparentemente el tema de la estética de las megaciudades se ha puesto de moda en nuestros días encabezado por preocupados arquitectos como Rem Koolhaas o Richard Rogers, es una realidad que la autoconstrucción no puede pasarse por alto o relegarse a un plano exclusivamente urbano, pues como ciudadanos nos afecta a todos los que participamos diariamente del movimiento infatigable de esta creciente urbe. Además, el tema de las autoconstrucciones es una contribución a la historiografía de la ciudad de México en el presente siglo, y el estudio académico de las mismas se vuelve parte importante de las investigaciones estéticas sobre la ciudad y la cultura urbana.

El tema del libro que a continuación se reseña es precisamente la autoconstrucción en la ciudad de México, caso interesante en el plano internacional ya tratado con anterioridad por diversos arquitectos y urbanistas de renombre, y que, por incluir un caso ejemplificador y concreto, puede trascender en el terreno práctico sin quedarse como mera especulación o ejemplo negativo de una ciudad en desarrollo y en peligro de volverse insostenible.

Eckhart Ribbeck, profesor de la Universidad de Stuttgart, Sergio Padilla, maestro en urbanismo por la UAM, y un equipo de colaboradores alemanes y mexicanos, apoyados

por la Fundación Alemana de Investigación (DFG), la UNAM y sus mismas universidades (las de los autores), trabajaron durante los años 1996-1999 en el análisis del fenómeno de la autoconstrucción en la ciudad de México, estudiando empíricamente cinco casos diferentes y representativos de colonias populares enclavadas en los cerros de dicha megalópolis: Jalalpa, Lomas de San Agustín, Nezahualcóyotl, Pro Hogar y Vallejo.

De este estudio surge, a principios del 2002, el libro *Die Informelle Moderne Spontanes Bauen in Mexiko-Stadt* (Modernismo informal y construcción espontánea en la ciudad de México), editado por el Städtebau-Institut (SIAAL, por sus siglas en alemán: Instituto de Urbanismo en Latinoamérica, África y Asia) de la Universidad de Stuttgart. A pesar de que actualmente el texto está escrito en alemán, cuenta con una traducción paralela —aunque abreviada— en inglés, y se prevé una próxima traducción al español.

Los autores comienzan el texto con el tema de la megaciudad como laboratorio, en el que pretenden ver a la ciudad más como un reto que como una amenaza, impresionados por la sobrepoblación, en su mayoría formada por jóvenes de enorme vitalidad y “deseos de supervivencia”.

Evidentemente, en la planeación y construcción de estas colonias no colaboran arquitectos ni urbanistas; sin embargo, los autores parecen aprobar esta carencia a partir de la hipótesis de que la autoconstrucción masiva (práctica que lleva décadas de desarrollo) demuestra que aún en las megaciudades la tradición vernácula de construir para uno mismo no sólo no ha desaparecido sino que está cobrando fuerza al experimentar un renacimiento.

De acuerdo con los autores, la autoconstrucción no debe ser vista como una tradi-

ción que haya de preservarse nostálgicamente, sino como un intento de supervivencia de las masas urbanas que, con gran determinación y en pobres circunstancias, conquistan una pequeña parte de la ciudad y de su vida moderna. Probablemente en esta parte, los autores tratan del tema de la “modernidad” como algo de lo que se vive en el momento en que se vive, como lo actual, como un signo de pertenencia al resto de la ciudad y del que todos quieren formar parte. La modernidad es, sin embargo, un término difícil, pues para varios autores ésta comienza con Descartes o incluso antes, y se considera moderno todo aquel que vive una vida de paradojas y contradicciones; ser modernos es encontrarnos en un entorno que nos promete aventuras, poder, alegría, crecimiento, transformación de nosotros y del mundo, y que al mismo tiempo amenaza con destruir todo lo que tenemos, todo lo que sabemos, todo lo que somos.<sup>1</sup> Esta definición puede aplicarse a todos los tiempos, por lo que, en el contexto particular del libro en cuestión, sería mejor hablar de una integración de estas zonas al resto de la ciudad, por el deseo de sentirse parte de ella y de su tiempo.

Antes de pasar al segundo capítulo, en el que se esboza de manera muy general la historia de la ciudad de México dirigida a un público extranjero, se plantean algunas interrogantes que cuestionan si el desarrollo de las megaciudades se ve acaso interrumpido o hasta deteriorado debido a este proceso de autoconstrucción que se aprecia en las colonias populares<sup>2</sup> que crecen en las periferias de la zona metropolitana del Valle de Méxi-

co y que se va volviendo dominante, o si es más bien un fenómeno cíclico que genera áreas problemáticas. Los autores aceptan que ambas situaciones pueden estar ocurriendo; por un lado, la gente se ve obligada a la autoconstrucción, pero a su vez esto implica un tremendo potencial que las autoridades no parecen ver.

Ribbeck y Padilla quieren enfatizar que el punto importante de su texto no es de aspecto político, social o económico, sino exclusivamente de giro urbanístico-arquitectónico, como un intento de presentar, en lo posible, una visión objetiva de la autoconstrucción, sin ignorar las condiciones de pobreza, pero al mismo tiempo del optimismo que se encuentra en estas áreas. Tal vez por esta misma razón, las fotografías e imágenes presentadas en el libro no son de buena calidad, pues, como afirma Ribbeck, su libro no es un libro de arte, sino que busca en sus fotos mostrar la expresión de la gente y la situación de sus viviendas. Sin embargo, aun para estos fines hubiera sido mejor contar con imágenes de alta calidad; pero, es difícil encontrar fotografías profesionales de arquitectura que se interesen por estos temas y no busquen únicamente fotografiar casas y edificios vistosos con fines mercadotécnicos que satisfacen la vanidad de los arquitectos de moda y cumplen con los requisitos de las revistas.

Con la misma brevedad con la que se toca el tema de la historia de la ciudad de

<sup>1</sup> Marshall Berman, *Todo lo sólido se desvanece en el aire*, trad. de Andrea Morales, 14a ed., México, Siglo Veintiuno, 2003.

<sup>2</sup> Los autores no traducen la frase “colonias populares” dando por hecho que el lector de habla inglesa o alemana comprenda a qué se refiere. En general todo el libro tiene frases no traducidas como “la más noble y leal ciudad de México” o “programa de ordenación de la zona metropolitana del Valle de México” y otras tantas que personalmente me pregunto si el lector comprenderá.

México, los autores hablan en los incisos del capítulo tercero acerca de la situación actual, tanto política y social como urbana y geográfica de esta megalópolis, tocando incluso el tema del arte y la arquitectura de los años treinta y pasando por tópicos como el buen funcionamiento del sistema de transporte metropolitano y la zona altamente desarrollada de Santa Fe.

En el capítulo cuarto, "Wohnen in Mexico-Stadt" (Vivienda en la ciudad de México), se va introduciendo el tema en cuestión. De forma ascendente-descendente, y de manera muy general (pues olvidan que la cantidad de clases sociales en México es excesiva, por lo que hablar de cuatro tipologías resulta demasiado ambiguo), los autores describen cuatro tipos de vivienda en la ciudad: el área oeste de la ciudad, a la que consideran la mejor, económicamente hablando, para contrastarla con los conjuntos habitacionales de los años treinta destinados a las clases medias. Sucesivamente, las descripciones pasan a las clases menos favorecidas, como son las que habitan en vecindades, para terminar el capítulo con las zonas en cuestión: las colonias populares.

El capítulo "Definitionen und Typologie" (Definiciones y tipología) lo comienzan mencionando las condiciones en que se encuentran los habitantes de las zonas marginales de la ciudad y del crecimiento que ésta tuvo en los años setenta. Algo se rescata de este *boom* constructivo al observar los aspectos positivos que se descubrieron con la autoconstrucción. Apparently, la construcción "improvisada" o espontánea puede representar a la vez una solución prometedor y un problema estructural. Para hacer rescatable este tipo de edificación, hace falta un acercamiento tolerante, pero sobre todo cooperativo por parte de las autoridades; sin

embargo, no ha sido siempre así, la mayoría de las veces esta tolerancia se ha visto acompañada de proyectos que van desde la demolición y el reemplazamiento hasta el alza de impuestos.

Los autores dividen la autoconstrucción en tres tipologías básicas: vernacular (a la que identifican con un tipo de construcción híbrida, entre tradicional y moderna), invasiones (lo que conocemos como "paracaidistas" y que en este caso es una construcción provisional y construida en un par de horas) y parcelamientos irregulares (que ocupan un área extensa y la subdividen). Con los años, la autoconstrucción se ha formalizado, llegando a formar zonas grandes y estructuradas como Nezahualcóyotl, que hoy cuenta con una población de dos millones de habitantes aproximadamente (en su momento el asentamiento ilegal más grande del mundo!).

Más adelante, se describe el procedimiento actual para adquirir un lote y la forma en que se van estableciendo las colonias populares, su evolución. Se habla de los promotores o fraccionadores (personas que venden los lotes) y de los precios que, según la investigación, cuesta cada lote, así como la manera de obtenerlos. Como es sabido, la mayoría de las veces estos terrenos no tienen papeles que los validen, lo que ocasiona problemas con las autoridades o se duplican las ventas (un mismo lote es vendido más de una vez a diferentes personas). Sin embargo, la gente de tan escasos recursos no tiene otro modo de hacerse de una propiedad, por lo que el oportunismo de los vendedores no se hace esperar.

Con el tiempo, las colonias populares van creciendo y el gobierno, aunque lentamente, las va dotando de servicios e infraestructuras hasta que se van legalizando y consolidando formalmente acabando por

incorporarse a la gran metrópolis; de ahí que esta ciudad “no tenga fin” y los cerros se vayan consumiendo poco a poco; cada vez que se observa el Distrito Federal y sus alrededores desde un punto lejano, se nota la deforestación de los cerros que va cediendo paso a la autoconstrucción y formación de nuevas colonias que se integran ampliando la zona metropolitana hasta que se llegue a confundir con los estados vecinos.

En el capítulo “Siedlungsmuster” (Modelos de establecimiento), los autores comienzan a adentrarse en lo que será uno de los puntos básicos de su estudio: la retícula de las construcciones. Éstas se establecen frecuentemente a lo largo de una calle existente que automáticamente se vuelve la calle principal. Aun sin un plan urbano previo ni sofisticado, la retícula resulta robusta y flexible, comparada por los autores con un tablero de ajedrez: abierto y diverso. Las cuadras se conforman por entre treinta y sesenta lotes cuya área varía entre 150 y 200 m<sup>2</sup>. A partir de este capítulo, Ribbeck y Padilla comienzan a encontrar ventajas o por lo menos puntos favorables de la autoconstrucción: “La gran capacidad para integrar casas pequeñas y grandes, altas y bajas, pobres y ricas en una cuadra compacta, es una de las cualidades más notorias del urbanismo informal” (p. 108). A lo largo de esta calle principal, se distinguen pequeños negocios que las mismas familias abren en sus casas, convirtiendo aquélla en una plaza local donde se reúne y convive la gente.

En la página 113 se muestran una serie de isométricos con combinaciones resultantes de las formas de autoconstrucción, a modo de tablero de ajedrez y cuyo máximo aprovechamiento se debe a los patios que tienen todas las casas, concepto que encuentra sus orígenes en la América precolombina y aún en la época colonial. En contraste, esto se ha perdido ab-

solutamente en las clases altas de hoy: las casas de los ricos no sólo no hacen patios (pues la cultura actual indica que un patio es chico, sucio, no sirve más que para guardar las cubetas y puede traer reminiscencias de pobreza), sino que buscan cerrar los existentes techándolos con acrílicos para ampliar los espacios alrededor de éstos, aun si sacrifican luz y ventilación naturales.

Otra de las ventajas que encuentran los autores en la autoconstrucción es la ayuda que mutuamente se prestan los colonos. Todos cooperan con sus conocimientos o aptitudes y van construyéndose sus casas poco a poco, entre albañiles, electricistas, carpinteros, plomeros etcétera. Todos colaboran. Esta actividad recuerda la autoconstrucción de la que habla Hassan Fathy en su libro *Arquitectura para los pobres*,<sup>3</sup> donde las comunidades igualmente se prestan sus servicios al no tener dinero para contratar especialistas. Esto trae como consecuencia un rico intercambio de apoyo entre colonos. Es frecuente encontrar en las azoteas de estas casas las varillas salientes de las losas, como quien no ha terminado de construir, con la esperanza de algún día poder hacerlo, o simplemente porque saben que seguirán creciendo.

El esquema de estas viviendas es básicamente el mismo para todas: son retículas cuadradas de cuartos que se alinean en forma de I, L o C, dependiendo de las necesidades de cada familia y de su crecimiento y que pueden más tarde ser convertidas en formas de U u O según los requerimientos familiares. A veces los patios se van cerrando tanto con nuevas construcciones, que acaban por convertirse en meros corredores. Esta planea-

<sup>3</sup> Hassan Fathy, *Arquitectura para los pobres*, trad. de Ricardo Reyes, 2a ed., México, Extemporáneos, 1982, 266 pp.

ción no fue hecha a base de cálculos ni siguiendo el criterio de ningún arquitecto, sino sólo basada en la experiencia que, después de medio siglo, es ya confiable. La autoconstrucción funciona debido precisamente a que se realiza poco a poco cada casa de manera independiente de la colindante, lo que permite modificarla en cualquier momento, y que además cuenta con ciertos detalles curiosos, como los techos salientes arriba de las puertas que pueden ser usados como logias o decorados con plantas. La mayoría de estas casas cuentan con uno o dos niveles.

Sin embargo, precisamente por hacerse en partes esta construcción tiene la gran desventaja de, ser poco segura y no permitir condiciones salubres. Al no contarse con dinero para su término, la calidad de los materiales no puede garantizarse, los muros casi nunca tienen acabados y queda el tabique a la vista, lo que facilita el paso del viento y agua que provocan corrosión y humedad. Las casas son, pues, frágiles y de fácil deterioro, prácticamente casas nunca acabadas.

Los autores continúan describiendo las estructuras de las viviendas, sus posibilidades de crecimiento, sus interiores y los gustos de sus habitantes. Algo que llama su atención es cómo los cuartos de las plantas bajas que dan a las fachadas de estas casas son convertidos en negocios. Estos comercios mantienen a las familias, creando una especie de comunidad entre ellas. Entre los negocios más comunes se encuentran salones de belleza, barberías, tiendas de revelado, fondas, tiendas de música y videos, reparadoras de calzado, farmacias, etcétera.

No podía faltar en el análisis de estas comunidades, algo de nuestro país que llama mucho la atención de los extranjeros: la actitud de la gente, sus opiniones, su manera tan optimista de vivir a pesar de sus circuns-

tancias (casi inexplicable para alguien en cuyo país no existen este tipo de viviendas), y por supuesto el folklor, los colores, las formas de las casas, el *kitsch*.

Como dato curioso se presenta una similitud accidental entre las construcciones populares y el estilo de la Bauhaus. Accidental porque la gente de estas viviendas no tiene conocimiento de la arquitectura modernista de principios y mediados del siglo pasado; sin embargo, no es difícil entender esta situación atendiendo al origen de tales formas. El modernismo como estilo surge para las clases trabajadoras. La casa expandible de Gropius y la casa "dominó" de Le Corbusier son ejemplos de arquitectura habitacional con posibilidades de crecimiento, tal como se observa en la autoconstrucción, aunque los principios reguladores tengan un origen distinto. Resulta verdaderamente impresionante el parecido de algunas de estas fachadas con las funcionalistas europeas: los esquemas, las ventanas, la sencillez, etcétera. Es como la continuación en América de una arquitectura que no siempre funcionó en Europa.

Después de algunos capítulos más donde se tocan temas como infraestructura, renta, mercados sobre ruedas, futuro económico de las comunidades y otros, la tercera parte del libro (y la última) ocupa el tema de la investigación y los casos de estudio a los que se dedicó el equipo durante sus tres años de trabajo. Se seleccionaron cinco vecindades representativas, de las cuales existía ya cierta información: Jalapa, Lomas de San Agustín, Ciudad Nezahualcóyotl, Pro Hogar y Vallejo.

Los autores describen brevemente cada zona de estudio, mostrando ubicación y características del barrio en los años setenta y en la actualidad, y luego las comparan entre sí. En cada apartado presentan una serie de

gráficas, fotografías aéreas y lotificación que expone la diferencia entre las densidades actuales y las de años anteriores. Lo más interesante son los esquemas que resultan de las plantas arquitectónicas de las casas, esquemas que dibujan en isométricos y que pretenden demostrar la versatilidad y variedad de juegos que se pueden obtener de estas plantas.

El trabajo de este equipo consistió básicamente en obtener datos cuantificables que les facilitaran el estudio de las zonas, como la densidad de cada una de ellas, su modo de crecimiento y expansión, en qué tiempo ocurre, su tipología, etcétera. Trabajo sin duda laborioso y entretenido, cuyos resultados manifestaron en esquemas e isométricos, levantamientos de plantas que se aprecian, por ejemplo, en las páginas 308 y 309 y que en ocasiones resultaron interesantes formas, algunas veces de tipo *collage* o como tablero de ajedrez, entre otras. Pero no sólo eso: en el penúltimo capítulo, "Häuser" (Casas), los autores describen el interior de las casas, de las familias en las que se adentraron y con quienes mantuvieron amplias conversaciones; conocieron su entorno, trabajo, ocupación, familia, actividades, decoración, acabados, gustos, historia, ingresos, etcétera.

Después de este "censo" realizado en casi cincuenta y cinco viviendas, el libro concluye con el capítulo de breves líneas, "Projekte-Lernen vom spontanen Bauen?" (Proyectos. ¿Aprendiendo de la autoconstrucción?). Hasta los años ochenta la autoconstrucción estaba considerada como un error que debía ser prevenido o reemplazado en la medida de lo posible por proyectos planeados profesionalmente. Después de dos décadas de una aparente o relativa autoconstrucción poco entusiasta y fructífera, surge la pregunta: ¿Qué se puede aprender de la autoconstruc-

ción, la cual, a pesar de todos sus defectos, se encuentra en posición de proveer a millones de familias pobres de un pedazo de tierra y una casa construida por ellas mismas? (p. 342).

Ésta es una situación que se da en muchos países y a la que se ha terminado por aceptar e incluso integrar a las ciudades. Además, los esquemas resultantes de la autoconstrucción han devenido modelos a seguir, como en el caso de la autoproducción o los usos múltiples y la flexibilidad de las casas expandibles.

El libro, de casi 350 páginas, ocupa sólo un par de ellas para hablar del proyecto al que se llegó después de tres años de investigación. La descripción de los barrios resulta, al parecer, más llamativa para alguien que está poco acostumbrado a este tipo de viviendas que para quien vive en una ciudad tan mezclada como ésta, en la que la mayoría de las colonias cuenta con un área cercana de autoconstrucción y las fotos del libro le resultan totalmente familiares. Quizá este recorrido de ideas sueltas pudo haber presentado más esquemas o la manera en que se puede llegar a integrar este tipo de viviendas al resto de las ciudades. ¿Cuál sería el ejemplo concreto de la autoconstrucción, cuál su legado? Es claro que la gente que construye sus propias casas no necesitó de un arquitecto, pero eso no es nuevo, pues la profesión del arquitecto surge después de la construcción. Según palabras de Ribbeck, la intención del libro es ver a las colonias populares con una visión fresca, amplia, analizar el alcance de estas colonias a lo largo del tiempo y su riqueza tipológica. Como profesor de universidad, él encuentra práctico realizar ejercicios que ayuden a los alumnos a descubrir el potencial de la autoconstrucción que, por ejemplo, no tienen las casas del Infonavit, pues no

están pensadas por la gente que las habita, dejando escapar las muchas posibilidades de usos y combinaciones en las plantas arquitectónicas resultantes. Con el tema desarrollado, se despliega una impresionante gama de posibilidades para descubrir, en fenómenos como la autoconstrucción, un ejercicio de aprendizaje de enorme valía.

Los autores promueven, así, la enseñanza de la autoconstrucción a partir de un análisis intenso y una interpretación creativa. Con ella y su enorme riqueza tipológica, no sólo se pueden obtener respuestas a las críticas circunstancias en las que vive la gente de escasos recursos, sino que representan un

modelo de construcción urbana en general y una invitación a repensar la ciudad contemporánea conforme a parámetros de auto-organización. Los alumnos podrían no solamente dibujar y obtener formas virtuales, sino también hacer maquetas flexibles que muestren los esquemas tanto exteriores como interiores de las viviendas y los adiestren en el diseño de casas que permitan futuros cambios y ampliaciones, sin que ello implique una reestructuración costosa y poco práctica, capitalizando estas informaciones para utilizarlas en provecho de nuevos proyectos o de nuevas formas de proyectar que ayuden a entender la imagen urbana. ♣