

Editorial

Los artículos que sirven de entrada a la revista que lleva el nombre de “desplazamientos”, nos muestran dos cuestiones verdaderas y a la par contradictorias: por una parte la antigüedad, el largo recorrido y las transformaciones desde Inglaterra, y E.E.U.U. hasta Sudamérica, de la idea urbana de “ciudad jardín” - en el artículo de Alejandro Gutiérrez -, junto a la reticencia de aceptar, por parte de autoridades y ciudadanos, que en el transporte el sentido común de ambos - ciudadanos y autoridades - no sirve y es engañoso, y que las soluciones que se toman finalmente no son tales: ensanchar calles y hacer atajos, por ejemplo.

Esto indica que la ciudad y sus versiones históricas más modernas permanecen misteriosas y nos juegan malas pasadas, o que la realidad - del tipo que sea -, siempre puede ser vista de otra manera, en una interrogación permanente.

La ambición de este número era alentar esa interrogación. No creo que hayamos cumplido ni siquiera medianamente con ello. Sólo espero que no hayamos aumentado el número de lugares comunes, que como demuestra el ingeniero Juan de Dios Ortúzar, son engañosos y una trampa costosísima.

El cruce de caminos y la movilidad del transporte como origen y atributo de las ciudades y el carácter de inmóvil de la arquitectura, parecen haber alcanzado un proceso de mutuo enfrentamiento y aniquilación.

La meditación idéntica que sobre esto han hecho alcaldes de ciudades tan diferentes como Bogotá y París parece indicar que estamos llegando a un punto en que el retorno es obligado.

The articles that open the present issue of this review, the topic of which is “displacements”, deal with two questions that are highly true but also contradictory: on the one hand the history of the long route traveled and the transformations undergone, from England and the USA to South America, by the urban notion of “Garden city” -in Alejandro Gutiérrez’s article-, together with the reluctance of both authorities and citizens to accept that, regarding problems related to transportation, common sense is not useful, that it can be deceitful, and that what appears as a solution to a problem (widening streets and creating shortcuts) may in fact not be one.

This points at the fact that the city and its more modern historical versions continue to be mysterious, playing trick on us, or that reality, -in whatever sense, can always be seen from another perspective, in a constantly ongoing process of interrogation.

The present issue attempts to encourage that interrogation. I think we are far from having achieved what we aimed at. I hope, however, that it may be said at least that we have not contributed to increase the number of truisms that circulate in reflections about these topics, since engineer Juan de Dios Ortúzar has shown in his articles how dangerous and costly can these commonplace ideas be.

It seems at the present that route intersections and the mobility of transport as founding attributes of cities, have become tangled up in a confrontation with architecture’s immobility, a confrontation that might come to the extreme of resulting in mutual annihilation.

The reflections on this phenomenon by majors of such different cities as Bogotá and Paris seems to indicate that we have reached a point where considering the possibility of return seems imperative.

Montserrat Palmer Trias



Fotografía: Jorge Christie, Londres, 2001