

ESPACIOS DEL TRÁNSITO | SPACE OF TRANSIT

Patricio Mardones Hiche

El proyecto de los pabellones de baños del Centro Comunitario Judío de Trenton en Nueva Jersey, realizado por Louis Kahn en 1954 e inaugurado un año después, tendría una importancia casi desproporcionada para la carrera que el arquitecto desarrollaría en las siguientes dos décadas y también para la cultura arquitectónica de la segunda mitad del siglo xx. A pesar de un tamaño más bien reducido y su evidente modestia material, el proyecto de Trenton sirvió a Kahn para poner en juego, con claridad inaugural, las categorías de espacios “servidos” y “servidores”, que luego aparecerían nítidas como hilo argumental de proyectos como los laboratorios del Instituto Salk o la biblioteca de Philip Exeter Academy: el proyecto podía entenderse como la articulación de dos categorías, donde una de ellas daba sentido a la otra y de alguna forma, la subordinaba.

Los modos en que esta noción jerárquica y disociadora ha permeado otras áreas del proyecto son tan variados como los resultados de esta aceptación. Quizá esta distinción entre un ente servidor –básicamente utilitario y de alguna forma auxiliar– y otro servido, de naturaleza noble y con un destino central, pueda explicar el relativo abandono que los arquitectos hemos hecho de la calle “servidora”, para concentrar nuestras miradas y esfuerzos en los edificios “servidos”. El título de la última edición de 2013, “Espacios para el tránsito” trata de instalar a los caminos, avenidas y paseos en una posición menos periférica y que merecería mayor atención; más que una vía conectora entre dos puntos, o un corredor para el transporte de personas y bienes, el espacio del tránsito ofrece un enorme potencial en cuanto a las experiencias a las que puede dar lugar y las cualidades espaciales que en él se pueden desplegar.

Lejos del ámbito de las meras infraestructuras –y más cerca del proyecto cualificador– este número hace eco de la afirmación de Elke Schlack, quien en el inicio de su artículo “Una figura legal: calle” recuerda que la calle es, justamente, el dispositivo espacial más cercano a la vida pública y un claro ejemplo de cómo el espacio puede asumir una función social. Más que un mero conector o lugar de circulación –evidentemente lo es– las obras, proyectos y lecturas de ARQ85 recuerdan las múltiples situaciones que los tránsitos pueden gatillar a su alrededor para generar intercambio y accesibilidad en muchos niveles. Esta edición propone una mirada sobre los espacios del tránsito (parques, calles, el lecho o el borde de un río) como lugares para la comunicación y la negociación; y también propone atenuar la oposición que –quizás inconscientemente y a propósito de jerarquías y convenciones– hacemos entre la ruta y el destino.

The project for the Trenton Bath House at the Jewish Community Center in New Jersey, designed by Louis Kahn in 1954 –and opened a year later– would have an almost disproportionate significance for the career that the architect would develop in the following two decades and also for the architectural culture of the second half of the 20th century. Despite its reduced dimension and evident modest materiality, the project in Trenton served Kahn to put in play, with inaugural clarity, the spatial categories of “served” and “servers” that would later appear be defined as the design plotline of the Salk Institute laboratories, or the Philip Exeter Library: the project could be understood as the articulation of two categories, where one of these gives reason to the other and somehow governed it.

The ways in which this hierarchical and disassociated notion has permeated other areas of architectural design are as varied as the results of this acceptance. Maybe this distinction between a serving entity (essentially utilitarian and in some way auxiliary) and the other served, a main character of a noble nature, can serve to somehow explain the relative abandon that we architects have left the (serving) street, to concentrate our attention and effort in the “served” buildings. The title of this last 2013 edition, “Space of Transit” seeks to establish the streets, avenues and sidewalks in a much less peripheral position more deserving of our interest; more than a path between two points or a corridor for the transport of people and things, these spaces have an enormous potential as they can give place to rich experiences and unfold spatial qualities.

Far from the scope of mere infrastructure, and closer to the notion of a project able to change our understanding of the world, this edition echoes the affirmation of Elke Schlack, who at the beginning of her article “A legal figure: street” reminds us that the street is, precisely, the spatial device closest to public life, a clear example of how space can assume a social function. More than a mere connection or place for circulation (although evidently it is) the works, projects and articles of ARQ85 reflects on the multiple situations that transit spaces trigger while generating exchange and accessibility on many levels. This edition looks at transit spaces (parks, streets, or river banks) as spaces for exchange and negotiation; and also proposes to adjust the opposition that we make (perhaps unconsciously and regarding hierarchies and conventions) between the route and the destination.