



HAL
open science

Pasajes de la vida

Pascal Amphoux, Andrés Borthagaray

► **To cite this version:**

Pascal Amphoux, Andrés Borthagaray. Pasajes de la vida. Entrevistas 4, 4, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, pp.79-93, 2017, Perez Jaramillo, Arroyo, Meroni, Amphoux, Smets, Rolnik, Bucci, Reynolds, 9789974015104. halshs-01704465

HAL Id: halshs-01704465

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01704465>

Submitted on 8 Feb 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Pascal Amphoux, Andrés Borthagaray

Amphoux Pascal, « Pasajes de la vida », Andrés Borthagaray, Entrevista a Pascal Amphoux, in *Entrevistas, Perez Jaramillo, Arroyo, Meroni, Amphoux, Smets, Rolnik, Bucci, Reynolds*, vol.4, Universidad de la República, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Montevideo, 2017, pp.79-93

(título) Pasajes de la vida

(Destaque 1) «... detrás de las diferencias surgen aspectos y actitudes comunes que hay que identificar y que nos ayudan a ir formulando y definiendo los criterios que aumentan la calidad de *passage* que tiene que tener la ciudad desde un punto de vista democrático y político...»

(Destaque 2) «... es necesario descubrir la esencia de un lugar a través de la palabra de la gente y transformarla en algo que el diseñador pueda y deba explotar, en vez de en una herramienta de aplicación del proyecto»

Pascal Amphoux es profesor en la École Nationale Supérieure d'Architecture (Nantes, Francia), arquitecto DPLG y asesor en proyectos de planificación urbana (Bureau CONTREPOINT, Projets urbains, Lausanne, Suiza).

Investigador en el Centre de Recherches sur l'Espace Sonore et l'Environnement Urbain (CRESSON, École d'Architecture Grenoble, UMR CNRS), ha llevado a cabo la investigación de laboratorio enfocada en el ambiente perceptible, arquitectónico y de atmósferas urbanas, en la que se abordan los fenómenos relacionados con la luz, el calor, el olfato, el tacto y el movimiento corporal; a su vez, delinea originales métodos pluridisciplinarios en el cruce entre lo humano y las ciencias sociales, entre arquitectura e ingeniería. La publicación *Sonic Experience. A Guide to Everyday Sounds* (McGill-Queen's University Press, 2005) es uno de los resultados de este trabajo.

Amphoux es miembro del comité científico del Instituto para la Ciudad en Movimiento (IVM, París) para el proyecto *passages* y asesor en diversas instituciones suizas y francesas.

Es autor de numerosos artículos científicos y publicaciones sobre la relación entre sonido y el medio ambiente urbano, y más específicamente, sobre la relación entre la práctica del proyecto, la estética del paisaje y los métodos de las ciencias sociales.

Buenos días, Pascal. Es un placer continuar con el diálogo entablado durante el Seminario Montevideo de la Facultad de Arquitectura. Hablaremos de lo que nos deja este acontecimiento, pero primero quiero preguntarte cuál es tu rol en el comité científico de *Passages*¹.

¹ *Passages* (pasajes, espacios de transición urbanos), actividad impulsada por el Institut pour la Ville en Mouvement (IVM), incluyó en su fase internacional (2014) a la ciudad de Montevideo y, en particular, a la Facultad de Arquitectura, siendo para esta una oportunidad para potenciar el Seminario Montevideo.

Mi rol es el mismo que el de los demás miembros del consejo científico, es decir, participar en las diferentes reuniones que se celebran regularmente sobre el tema *passages* desde hace aproximadamente un año. Nos reunimos cada dos o tres meses con órdenes del día que van armando todo el proceso, un proceso que parte de una hipótesis: ¿es interesante el tema de los *passages*? ¿Se trata de una forma nueva y original de abordar los problemas urbanísticos? París fue la ciudad de los *passages* en el siglo XIX (tuvieron alcance mundial; es probable que en Montevideo haya tantos como en París). ¿Cuál será el *passage* del siglo XXI? Somos cinco o seis personas provenientes de disciplinas diferentes, pero todas relacionadas con el urbanismo: ingenieros de transporte, profesionales que se dedican a la investigación y otros que se dedican a la práctica. Por medio de las diferentes sensibilidades, poco a poco vamos construyendo el tema, con el horizonte de... es un tema completamente abierto, el término *passage* se refiere prácticamente a todo y a casi cualquier espacio urbano; basta con mirarlo de cierta manera para que se transforme en *passage*, pero sin embargo, algunos espacios son más *passage* que otros. ¿Por qué? ¿Cómo? ¿Bastarán un par de años de seminarios, conferencias, concursos, sitios de prueba, para determinar cuál podría ser el *passage* del siglo XXI?

¿Qué te parece que aporta la experiencia de Montevideo y, más en general, del Río de la Plata, a una nueva definición del concepto de *passage*?

Lo que hemos visto durante estos dos o tres días: los proyectos que produjeron los diferentes talleres de la facultad en tres lugares diferentes sobre los que trabajaron varios equipos, revelaron distintas formas de abordar este tema. Pero detrás de las diferencias surgen aspectos y actitudes comunes que hay que identificar y que nos ayudan a ir formulando y definiendo los criterios que aumentan la calidad de *passage* que tiene que tener la ciudad desde un punto de vista democrático y político, en el sentido etimológico original de la palabra *polis*. Una ciudad en la que esto no sucede deja de ser una ciudad, para pasar a ser un territorio que ha perdido la esencia urbana de nuestros grandes mitos fundadores.

¿De qué forma crees que este tema, que es tratado por una facultad de arquitectura, debe integrarse a nuestra actividad disciplinar? ¿Cuál debe ser el diálogo entre la arquitectura y las otras disciplinas? ¿Cómo podemos dejar de lado un enfoque un tanto endogámico y adoptar otro más abierto a un lenguaje compartido por toda la sociedad?

Estoy convencido de la necesidad de hacerlo. ¿Cómo? Ese es el desafío de todas nuestras investigaciones, nuestros cursos y nuestros experimentos. En lo que me es personal (es cierto que soy muy sensible a estos temas porque durante un período de mi vida fui más investigador que proyectista; actualmente es más bien al revés) siempre intenté comprender, captar, inventar nuevas formas de aplicar aspectos propios de la investigación a aspectos propios de la actividad proyectual. Me estoy expresando mal... la posición del investigador, que analiza, que intenta explicar los fenómenos, observarlos, objetivarlos, es radicalmente diferente y no se puede comparar –no existe un

patrón común entre ellas— con la posición del proyectista, que representa la visión de futuro y la concreción de las acciones.

El investigador muchas veces cree que sus observaciones se pueden aplicar a la práctica para mejorarla. Pero los que hemos tenido ambas experiencias sabemos bien que eso no es posible, aunque no por eso vamos a dejar de intentar establecer una relación. Creo que hay formas de aplicar los principios metodológicos de los antropólogos, los sociólogos, etcétera, para, por ejemplo, hacer hablar a los lugares, como digo a menudo (lo cual para mí es muy diferente de las clásicas acciones participativas); es necesario descubrir la esencia de un lugar a través de la palabra de la gente y transformarla en algo que el diseñador pueda y deba explotar, en vez de en una herramienta de aplicación del proyecto. Es decir, me parece que estas cosas constituyen grandísimos desafíos que realmente modifican nuestra práctica; ya no se trata del arquitecto *maître d'oeuvre* que debe controlar todo, desde el diseño hasta el detalle de ejecución. La casa Vilamajó en la que estamos es un ejemplo perfecto de esta forma de trabajar, y es admirable, pero creo que, sobre todo cuando pasamos a escalas urbanas, metropolitanas, con multiplicidad de actores, es absolutamente necesario inventar formas de producción de proyecto mucho más imbricadas, mucho más colaborativas, en las que la idea de la “dirección de obra” podríamos decir que cede el lugar a la de “conducción de la obra”. O sea, el *maître d'oeuvre* es el maestro, el que controla todo. No sé cómo se dice en español *maître d'oeuvre*...

... director de obra. Por un lado se hace el proyecto y por otro la dirección de obra. Son dos cosas diferentes, aunque se pueden hacer las dos.

En francés usamos *maître*. El maestro de obras representa la medida, controla todo. Yo hago un juego de palabras con la expresión francesa, *maîtrise d'oeuvre*, *maîtrise d'ouvrage*. Todo eso terminó. Ahora digo “conducción de obra”; cuando conducimos un coche el tránsito es variable, hay que doblar a la izquierda, a la derecha, es decir, manejamos según la situación. Tenemos un destino, no estamos dando vueltas porque sí, pero no planificamos todo de antemano, y todas esas maniobras son lógicas.

Como cuando se construían las catedrales...

... claro. Eso es lo que sucedía cuando se construían las catedrales a lo largo del tiempo, a lo largo de cientos de años; permanentemente se hacían ajustes. En una obra, incluso en una obra corriente, donde todo marcha bien, a algunos arquitectos les gusta mucho la obra, otros la detestan. A los que les gusta es porque en una obra siempre hay sorpresas, todo el tiempo hay que hacer adaptaciones; por ejemplo, un obrero es muy hábil para hacer algo, entonces lo hacemos a su manera; el arquitecto modifica el plano o se aparta del diseño original; existe un diseño original pero también una flexibilidad que considero absolutamente esencial para el proyecto urbano.

En esta visita pudiste tener contacto con una buena muestra de disciplinas, universidades y países de toda América Latina, no solamente de Uruguay. ¿Cuál es tu opinión, qué comentario podrías hacer? Tal vez no hayas tenido antes un diálogo tan intenso con América Latina.

El comentario es que es formidable. Pienso que ustedes... bueno, es un poco simple hablar de "América Latina" como un todo, pero por otro lado es cierto que existe una especie de hábito de entenderse, de escucharse, que a mí, desde afuera, me parece mucho más arraigado que en Europa, donde más bien existe la costumbre de pelearse o competir. Se siente una verdadera apertura, un recibimiento cálido, una curiosidad muy grande, muy agradable, algo sumamente valioso que hay que preservar a toda costa.

¿Podrías hacer una reflexión sobre la formación, en tu calidad de profesor? Y cómo haces, siempre en relación con los *passages*, la evolución de una escala a otra; tal vez no sea necesariamente empezando durante los primeros años con la escala menor y llegando a la más grande al final, aunque en general hay una relación entre la altura de la carrera y la escala. ¿Cómo manejas esta transición como profesor?

Bueno, en este momento no estoy dando clases en primer año. Doy en tercero, que es el último año de lo que en Francia y en Europa se llama licenciatura, y en una maestría, al final de cuarto y quinto año, o sea que no veo el avance desde el primer año, en el que efectivamente se da introducción a la arquitectura, etcétera. Mis clases se insertan más bien en el ámbito del proyecto urbano o proyecto territorial. Pero siempre exijo la articulación de las escalas, y de hecho baso todos mis cursos en este aspecto. Aplico el proceso de aprendizaje inverso. Por ejemplo, en tercer año hago un taller de proyecto combinado con seminarios teóricos. Hay intervenciones teóricas y filosóficas sobre el espacio público, y de tarde se hace el proyecto. Considero muy valiosa esta confrontación; los estudiantes muchas veces tiemblan. En las facultades en general hay profesores que dan las materias teóricas y otros que enseñan proyecto. A mí me gusta mucho combinar ambos aspectos en un mismo curso... Eso es lo primero. Lo segundo es que organizo mis cursos –que son breves, porque nosotros tenemos el sistema semestral, de hecho el semestre son cuatro meses y no seis, por lo que tenemos tiempos muy reducidos– de la manera siguiente: de los cuatro meses, en general dedico cuatro semanas a un gran territorio, a una primera aproximación a un gran territorio con una escala de referencia que es la de la ciudad, la metrópolis; luego vienen cuatro semanas dedicadas a la escala urbana, de barrio, como referencia, pero los estudiantes tienen que articular todo; y luego cuatro semanas a escala arquitectónica. Tengo sesenta estudiantes, cada uno debe elegir un sitio en algún espacio público, desde el centro histórico de la ciudad, con sus problemas patrimoniales, hasta la periferia, casi en el campo. La tesis consiste en decirles, bueno, el espacio público está por todos lados, ¿cómo hacemos? Y surgen sesenta proyectos. Durante las cuatro primeras semanas tienen que investigar en grupos de a tres un cuadrado de territorio de 500 metros de lado, para las cuatro semanas siguientes tienen que elegir un territorio de 50 metros de lado, y para las cuatro últimas semanas, de 5 metros de lado, por lo que tienen que llegar al detalle arquitectónico, pero a su vez el detalle arquitectónico tiene que incorporar todo lo anterior. Esta es una forma de articular las escalas, de obligarse a articular las escalas.

¿Cuál es tu rol, tu relación con el IVM y cómo surgió? Tal vez puedas también contarnos cuál es tu relación con el concurso de proyectos urbanos para arquitectos de toda Europa, European. El equipo de IVM tuvo un papel importante y determinante en el Premio European.

Varios de los que formamos el pequeño grupo de *passages* estuvimos también en la aventura de European; yo fui uno de los primeros. Si Suiza está en European es... no sé si debo decir gracias a mí o por mi causa. Siempre recuerdo con mucho cariño sobre todo a François Ascher, él fue en cierta forma el promotor de la idea, a partir de los concursos que existían en Francia desde hacía tiempo. Yo había redactado los textos introductorios del primer concurso del European con... François había hecho uno, y además colaboré mucho con esa primera organización. Luego se formó todo un grupo de personas muy entusiastas, porque creo que era la primera vez que, por un lado, teníamos intercambios realmente internacionales y, por otro lado, que había dos o tres reglas totalmente inéditas tendientes sobre todo a lograr la interacción entre la investigación y la práctica arquitectónica. Y creo que ese es uno de los aportes importantes de European.

European acompañó el surgimiento, en Francia y en otros países, de la noción de proyecto urbano; luego, después de tres o cuatro sesiones, se constituyó un consejo científico, en el que conocí a Marcel Smets², con quien estuvimos en el consejo durante varios años. El secretario general era Didier Rebois. Mireille Apel-Muller y Yuna Conan fueron también formidables impulsoras de European, así que hay entre nosotros una cierta familiaridad. Y lo que es fantástico es que hacía prácticamente quince años que no veía a Mireille, nunca trabajé para el IVM, y esta es una oportunidad de revivir formas de actuar, combinar profesionalismo y una profunda amistad, todo lo cual desemboca en una gran complicidad.

También hay una continuidad en el tema de la investigación y la práctica, que se extiende a otros campos fuera de la arquitectura, estoy pensando en la movilidad.

Sí, claro... Sobre la cuestión de la movilidad... en mis proyectos, en mi actividad independiente, hago muchos estudios y proyectos sobre aspectos de la movilidad suave, como se la llama en Francia o en Suiza. Muchas veces digo que el término es un poco absurdo, porque cuando el tiempo está bravo, la movilidad suave es para mí la más difícil. Pero estudio aspectos de la articulación de los peatones, de las bicicletas, y ya hace veinticinco años, en mis trabajos de investigación, había intentado poner en el tapete el tema de la caminata; en esa época nadie caminaba, y ahora el tema marcha solo, y hasta demasiado. Es decir que todos los temas de modalidades, de velocidades diferenciales según los modos, de articulación, de tiempo, de espacio público... cuando se pasa de un modo a otro, son fundamentales.

También pienso en algo de lo que se ha hablado poco, y me sorprende; se trata de todas las nuevas perspectivas que se abren en términos de movilidad a partir de las nuevas tecnologías, tanto en cuanto a las aplicaciones que existen como en cuanto a un cambio que considero fundamental: el pasaje del vehículo

² Vea la entrevista a Marcel Smets en esta misma publicación.

individual privado al vehículo individual público, cuyo símbolo indiscutible fue la bicicleta, el sistema Vélib'. Hace diez años era algo totalmente inimaginable, pero en cinco años, en algunos meses, este sistema modificó completamente el conjunto de la circulación de todas las ciudades que aplicaron la experiencia. En realidad las personas que usan las bicicletas son relativamente pocas, pero eso no es lo importante del sistema Vélib', lo importante es que modificó radicalmente el comportamiento automotriz de una ciudad como París, que pasó a tener un tránsito relativamente tranquilo, con menos fricciones. Este es un cambio muy importante. Creo que el vehículo, el auto, utilizado del mismo modo, puede provocar una revolución muy, muy grande, y si el vehículo individual pasa a ser público, merecerá inscribirse, reinscribirse. Esto constituye un desafío mayor para el espacio público.

Creo que hemos ampliado las reflexiones de estos días. Gracias, Pascal.

Muchas gracias.

Andrés Borthagaray

Andrés Borthagaray es arquitecto por la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires (FADU-UBA) y obtuvo el Diploma Internacional en Administración Pública de la École Nationale d'Administration (ENA) de Francia. Es director para América Latina del Institut pour la Ville en Mouvement (IVM) y ex director ejecutivo del Consejo de Planeamiento Estratégico de Buenos Aires. Es profesor de la maestría en Gestión Ambiental Metropolitana de FADU-UBA, profesor de urbanismo en la Universidad de Palermo y ex de movilidad urbana en la Universidad Nacional de General Sarmiento. Ha sido subsecretario de descentralización y tránsito y transporte en el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Ha dirigido la publicación colectiva *¡Ganar la Calle! Compartir sin dividir* (2009) y ha sido compilador, junto a Jean-Pierre Orfeuill de *La fábrica del movimiento: 16 casos de política pública de movilidad urbana en América Latina*. Desde la cátedra latinoamericana del IVM ha organizado un ciclo de formación en materia de diseño y gestión de calles sustentables en el VII foro urbano mundial. Junto a UN Habitat forma parte de The Future of Places, un ciclo de conferencias internacionales sobre el espacio público. Es miembro de la red sobre el futuro de la forma urbana, con sede en Estocolmo (KTH).