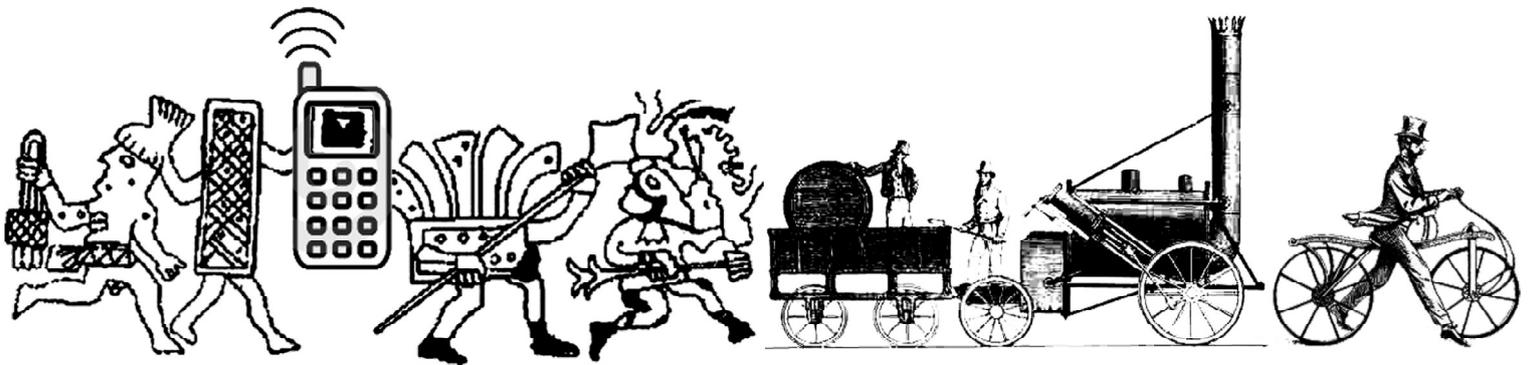


# La rebelión de los objetos



Revolución industrial:  
problemas, retos y posibilidades

Elio Martuccelli



## PRIMERA PARTE

### 1. La vieja modernidad

La modernidad, como categoría histórica, termina configurándose en la segunda mitad del siglo XVIII. Se podrían considerar como antecedentes modernos otros momentos de la historia, pero lo que alumbró la Ilustración terminó siendo decisivo. La modernidad viene acompañada por la voluntad de progreso y de esperanza, allí cuando el ser humano se plantea libremente decisiones sobre su futuro. Apartándose de las explicaciones teológicas, el ser humano razona e inventa una nueva realidad conformada por abstracciones, lo que trae otros sentimientos también modernos como el pánico y la inseguridad. Lo moderno es parte de una forma de ser, de pensar y de sentir, inherente a lo occidental.

La modernidad durante el siglo XIX asume nuevas características: tres lógicas, el capitalismo, la industrialización y la sociedad civil, se convierten en categorías constitutivas de ella.<sup>1</sup>

En la realidad, la contradicción es el cemento que une los componentes de una sociedad moderna. Si el capitalismo hace referencia a la universalización del mercado, la industrialización nos remite a la producción masiva de bienes. No son, en principio, características negativas ni perversas, pero ambas fácilmente conducen a la dominación de unos países por otros y a la explotación de unas personas por otras.

Además hay un desfase con la tercera lógica, la sociedad civil, que nos introduce de lleno en la nueva opción por la democracia, donde debe primar la condición de ciudadanos, la igualdad de oportunidades, la debida socialización del poder y el cuidado a las garantías individuales. La modernidad empieza a existir cuando las tres lógicas se encuentran y eso no ocurre fácilmente.

El liberalismo y el socialismo son hijos de la modernidad, ambos buscaron la libertad y el bienestar por caminos ideológicos diferentes. Los planteamientos de Adam Smith y Karl Marx han producido modelos de sociedad y regímenes políticos con sus propias manifestaciones culturales y artísticas. El liberalismo sobrevive por asumir la contradicción de las lógicas. En buena cuenta, acepta la imperfección del ser humano y es capaz de continuar hacia delante: su defensa del libre mercado incorpora la desigualdad entre países y personas. El socialismo sueña con la superación de esas contradicciones en un estado perfecto. Es cierto que los socialismos intentados hasta ahora no han logrado la hegemonía de la sociedad civil pero, aun cuando algunos muros caen, ciertas ideas sobreviven.

### 2. La revolución industrial

La revolución industrial constituye uno de los cambios más grandes ocurridos dentro de la modernidad: planteó una serie de transformaciones en la vida de los seres humanos, en sus aspectos materiales y tecnológicos: nunca olvidar que dicha modernización es sólo una de las caras de la modernidad. La revolución industrial del siglo XIX se desarrolló con mayor fuerza y rapidez en unos países, como Inglaterra, Francia y Alemania, extendiéndose por Europa y Norte América hasta abarcar buena parte del mundo, de manera totalmente desigual. Desde entonces, la obsesión por lo nuevo y el mito del progreso persiguen a la humanidad que, apoyándose en la ciencia y la tecnología pretende crear una forma de vivir deseable para todos, con gran cantidad de objetos que invaden y trastornan nuestra vida cotidiana.

La lista de inventos de los últimos 25 años del siglo XIX es asombrosa: la máquina de escribir, el teléfono, el fonógrafo, la lámpara eléctrica, la cámara fotográfica, el proyector de películas. Mientras, van mejorándose todos los medios de transporte a vapor. Muy pronto, en 1903, se realiza el primer vuelo exitoso en avión y se comienza a producir autos utilizando la cadena de montaje.

Las fábricas necesitaron mayor cantidad de trabajadores agrupados y ordenados en largas cadenas productivas. La revolución industrial cambió las relaciones humanas y los porcentajes que hasta ese momento existían entre habitantes del campo y la ciudad, agrupándose alrededor de las fábricas una enorme cantidad de gente proveniente del mundo rural. Es el nacimiento del proletariado urbano, acompañado de una grave crisis de la vivienda. Por otro lado, las máquinas de vapor demandaron mayor cantidad de carbón, que era extraído de las minas en las peores condiciones laborales: en la revolu-

ción industrial la modernidad pudo mostrar su cara más oscura y despiadada. De esta terrible situación, dentro y fuera de las ciudades, hablaron políticos, médicos, sociólogos, urbanistas y artistas. El socialismo, en el siglo XIX es a la vez producto y antídoto de dichos cambios: diversos ideólogos sienten el deseo de poner orden en medio del desorden de la sociedad industrial.

### 3. El siglo XIX. Entre los sueños y la realidad.

La revolución industrial y la nueva era de las máquinas generó los más encendidos entusiasmos y los más profundos reparos; reflexiones y actitudes hacia ella que marcaron nuevos rumbos en sociedades modernas.

En este contexto aparece una lista de socialistas, franceses e ingleses, llamados utópicos. Comparten ellos la fe en el progreso de la razón científica y la transformación técnica del mundo, con deseos igualitarios. Sus ideas vienen de la filosofía política, creyeron en el urbanismo como medio de transformación social y muchos comprendieron que a una sociedad nueva debía corresponder un nuevo modelo de ciudad. Sus ideas no llegaron cabalmente a la realidad pero ejercieron distinta influencia en propuestas posteriores que trataron de aplicarse.<sup>2</sup>

Los socialistas utópicos no forman parte del anarquismo de Proudhon y Kropotkin ni del socialismo científico de Marx y Engels. Además, fueron atacados ideológicamente desde la derecha y la izquierda, por liberales y marxistas.

Con semejanzas y diferencias entre ellos, están en esta lista pensadores franceses como Saint-Simon, Cabet, Fourier y Considérant. Hay también teóricos anglosajones con propuestas de sociedades y ciudades ideales: Robert Owen, Benjamin Ward Richardson, Henry George, Edward Bellamy, John Ruskin y William Morris. Los «socialistas utópicos» pertenecen ideológicamente a la Ilustración, por haber nacido en ella y por mantener el optimismo en la eficacia humana y los deseos de igualdad.<sup>3</sup>

En la Icaria de Cabet las calles serían rectas, anchas y limpias. En la ciudad no habían tiendas: el estatismo hacía que la producción se repartiera gratuitamente. Los edificios eran iguales, las casas estandarizadas y los talleres colectivos. El Falansterio de Fourier tiene un cariz experimental, que reuniría en viviendas colectivas entre 1500 a 1600 personas. En este caso la propiedad y la vida estarían colectivizadas. El falansterio, llamado también Palacio Social, es un gran edificio de tres pisos donde hay un intento por separar las actividades y regular la convivencia. Su propuesta, en general, trata de integrar actividades industriales y agrícolas.

Robert Owen proponía agrupar las funciones: comedores comunes, salas de reunión, talleres

para trabajar e incluso dormitorios comunales para los niños. Elaboró planes para la construcción de pueblos de unidad y cooperación, con un número ideal entre 800 y 1200 habitantes. La base de la vida debía estar en la agricultura. Edward Bellamy anunciaba comunidades donde la esencia estaría dada por una especie de servicio laboral obligatorio: un mundo ordenado y amistoso. William Morris se imagina una ciudad que ha vuelto a la arquitectura medieval y un sistema comunista que es la nueva base económica del mundo.

En varias de estas propuestas terminan uniéndose, a su manera, las viejas ideas de Tomás Moro con las de Karl Marx. Algunas comunidades ideales, sobre la base de estos planteamientos, se hicieron realidad en Estados Unidos décadas después.

Paralelamente a estas ideas utópicas de transformación social y urbana, durante la segunda mitad del siglo XIX se amplían las periferias de las ciudades o se reforman los centros existentes. Ejemplo de lo primero es Barcelona y de lo segundo París.

El Ensanche de Barcelona, plan de Ildefonso Cerdá de 1859, es un sistema reticular con avenidas en diagonal que facilitan la comunicación. Ese fue el recipiente ideal para la extraordinaria arquitectura modernista catalana, financiada por la burguesía industrial de entonces.

Bajo el gobierno de Napoleón III, el Barón Haussman modifica grandes porciones de París entre 1858 y 1869. Se llevó a cabo el mayor proyecto de renovación urbana de los tiempos modernos, destruyendo buena parte del tejido urbano medieval: una de las intervenciones «quirúrgicas» más decididas que la historia registra en una ciudad ya consolidada. La apertura de grandes alamedas, que rasgaban violentamente el viejo tejido de París, significaba una operación de cirugía, sin contemplaciones, en cuanto a desalojos y demoliciones. Este nuevo plan urbano tenía tres ingredientes modernos igualmente poderosos en su concepción: la voluntad por volver más higiénica la ciudad, el control policial y militar de la población y la especulación inmobiliaria sobre las nuevas avenidas.<sup>4</sup>

Otras propuestas urbanas siguieron realizándose a fines del XIX, visiones de nuevas ciudades para el futuro. Ebenezer Howard acuñó el término ciudad-jardín, un ideal de ciudades pequeñas con parques y zonas ajardinadas y escasa densidad de población, una alternativa a las grandes metrópolis industrializadas. El modelo espacial constituye un proyecto de sociedad que Howard logró llevar a la práctica. La Ciudad Lineal, anterior a la Ciudad Jardín, es una versión específica de esta, dando énfasis al transporte. Las ideas de Arturo Soria y Mata han influido, mucho tiempo después, en la configuración de asentamientos lineales y corredores metropolitanos.

#### 4. Un sueño en la realidad

Un caso particular merece resaltarse. El Familisterio de Guise (Aisne) al noreste de Francia, iniciado en 1859 por Jean-Baptiste Godin, es una de las pocas realizaciones basada en ideas del socialismo utópico. Godin era un empresario y un filántropo, dueño de una fábrica de hornos y estufas, que pensó en crear un palacio social: una pequeña ciudad obrera de 900 personas, proyectada en seis hectáreas. Para eso, el empresario se transformó en arquitecto: el conjunto de viviendas para sus trabajadores fue diseñado por él mismo y consistía en tres pabellones unidos por un patio techado, con servicios de almacenes, lavaderos, guardería, escuela, biblioteca y teatro, lo suficientemente cerca de los talleres en medio del valle. El planteamiento favorece el encuentro y la mutua vigilancia. Fue más realista, en cuanto aceptaba mantener parcialmente la propiedad privada, tampoco cuestionaba el orden social y la institución familiar. Se podría decir que los departamentos que allí se construyeron utilizando delicadamente el ladrillo, sin diferencias sociales, eran mejores que los del centro de París, hechos en la misma época. Ventilación, iluminación y una serie de servicios colectivos enriquecían la vida en esta comunidad inspirada en las ideas de Fourier. En el Familisterio, una especie de *institución total*, se juntaban la vivienda, el trabajo, la educación y la recreación. Se terminó hacia 1870, como un microcosmos moderno de ciudad modelo, en la que Godin diseña y determina los detalles constructivos y las normas de convivencia. El resultado constituye una utopía real y medible que planteaba reformas en el tema de la vivienda obrera, una experiencia socialista en que la arquitectura y el urbanismo contribuían a modificar positivamente la realidad.<sup>5</sup>

### SEGUNDA PARTE

#### El arte y la arquitectura entre los siglos XIX y XX

##### 1. El arte y la industria

Desde el siglo XIX, el arte reacciona y responde a una situación absolutamente inédita. El arte tratará de reflejar los nuevos tiempos y de adaptarse a la industria, vinculándose a ella, demostrando admiración por las máquinas. Desde el impresionismo hasta el fauvismo, entre los temas retratados, aparecen desde entonces lugares y escenas típicas de la industrialización: estaciones de tren humeantes, vehículos en movimiento, multitudes presurosas en las calles, obreros en las fábricas.

Charles Baudelaire había retratado hacia 1860 al artista enamorado de la vida cosmopolita que entra en la multitud. El artista moderno es un paseante crítico, observador apasionado, por ratos hastiado

pero siempre atento a los cambios. En ese desierto de seres humanos, el protagonista, Constantin Guys, está buscando algo que, por no haber otra palabra mejor, se denominará modernidad.<sup>6</sup>

Ese clima desembocará en las vanguardias artísticas europeas, antes y después de la Primera Guerra Mundial, del cubismo al neoplasticismo. El arte occidental, desde fines del siglo XIX y comienzos del XX, ya no es figurativo ni imitativo: si antes buscaba una sintonía inmediata con las cosas, ahora privilegia una actitud tendente a la abstracción. La fotografía pudo fijar fielmente la realidad y reproducirla, eso abrió una serie de posibilidades expresivas al arte y generó cambios en la pintura. Cierta noción de belleza, relacionada a las reglas del academicismo, comienzan a revisarse desde entonces. La expresión individual cobra una importancia decisiva en lenguajes artísticos que están buscando nuevas experiencias estéticas.

Baudelaire anticipó algunas de estas ideas, sobre el artista que fija en pocos trazos su visión de la realidad, expresándose y manifestándose sobre ella. Hay allí un camino a la abstracción que no es corto pero sí directo, propio a su vez de la llamada modernidad. Por un lado, el cubismo observó y valoró los objetos producidos industrialmente y retrató a obreros y máquinas como parte de un nuevo paisaje; el expresionismo pintó el desastre y la decadencia del momento, incluyendo la explotación obrera, el constructivismo comenzó a expresarse con una fuerte carga técnica.

Paralelamente, de la unión del arte y la industria nacerán los diseños, que es el arte industrial. Si bien ambos términos parecen contradictorios al aludir uno a la expresividad y el otro a la utilidad, eso constituye su mayor vitalidad. Dicho por los propios protagonistas: se trataba de lograr desde entonces que las artes sean útiles.

Desde el siglo XIX se da cada vez mayor importancia al diseño industrial y al diseño gráfico. Con el tiempo, dichas manifestaciones se han vuelto más complejas y elaboradas, abriendo nuevos caminos. Los diseños construyen modelos que se aplican a la producción industrial. Se estandarizan las necesidades, las funciones y las formas: luego se inventan otras. El consumo de los diseños es realmente masivo, popular en todo el sentido de la palabra. Algunos artistas de vanguardia abandonaron la pintura y la escultura para dedicarse al diseño gráfico, el diseño industrial y la arquitectura.

El desarrollo del diseño y las formas industriales si bien no liquidaron el arte, lo han transformado, tal como lo advirtió Walter Benjamin en un célebre texto de la segunda década del siglo XX.<sup>7</sup>

El cine, la fotografía en movimiento, se convirtió rápidamente en la expresión de los nuevos tiempos, como explosiva combinación de arte, negocio y entretenimiento. El cine es, desde sus inicios en

el siglo XIX, lo que ha retratado mejor a la sociedad moderna: no es casualidad que haya nacido en medio de la revolución industrial, como testimonio de ella. Una película emblemática al respecto será *Tiempos Modernos* de Charles Chaplin, en la que se denuncia, con agudo humor, la explotación y la alienación obrera.

## 2. La arquitectura y las máquinas

Al igual que las ideas urbanísticas, surgidas bajo el sello de una nueva sociedad industrial, la arquitectura decimonónica nace también bajo la impronta de la industria y del maquinismo, que tuvo influencias en diversos campos. Fueron inventadas nuevas tipologías arquitectónicas ligadas directamente a la producción en serie: fábricas, talleres, factorías, depósitos, almacenes y servicios anexos relacionados a la carga y descarga de bienes, la infraestructura necesaria para que la revolución industrial se extendiera.

Esto produjo, en diversos lugares del mundo, edificios de gran formato, como hangares de grandes dimensiones. Algunas fábricas, dependiendo de su actividad, contaban con la presencia de molinos, hornos o chimeneas, que alteraban la ciudad y el territorio, enfrentados en muchos casos al contexto urbano o al paisaje natural: fueron, en determinados casos, culpables de los peores desastres ecológicos.

Por otro lado las estaciones de tren, los pabellones de exposición, los invernaderos, las galerías comerciales cubiertas y los mercados expresan bien esta época de hierro y vidrio. Si bien no son espacios directamente ligados a la producción de bienes, están inmersos dentro del proceso industrial, su espacialidad y gran iluminación apuntan a desmaterializar la arquitectura. En la impresionante cantidad de vías férreas construidas en Europa, para unir de manera nueva el territorio, las estaciones de tren son parte decisiva en el transporte de productos y personas. Los pabellones de exposición, desde el evento organizado en Londres en 1851, se convirtieron en el lugar donde poder mostrar los últimos adelantos técnicos y para que inventores y empresarios se encuentren. Los mercados techados serán el nuevo escenario para que se realice, de manera limpia y ordenada, el comercio de distintos productos.

A su vez, la vivienda obrera surge como expresión de esta realidad, cargada de retos y problemas. Al mismo tiempo que las capas medias urbanas en Europa van separando las actividades domésticas en ambientes definidos y se fabrica aparatos sanitarios en una tendencia por lograr mayor higiene, las viviendas obreras continúan en las peores condiciones.

Si en un caso hacemos referencia a la arquitectura industrial propiamente dicha, en el otro esta-

mos hablando, de modo general, sobre la industrialización de la arquitectura, lo que podríamos llamar arquitectura industrializada.

Arquitectura industrial es aquella que específicamente cobija el trabajo de obreros. Arquitectura industrializada es un término más amplio, ligada a la revolución que produjo novedosos planteamientos formales y espaciales que no se habían visto antes y que desde este momento incorpora el tema de la vivienda social. La modulación, la estandarización y la prefabricación, con piezas que se repiten y facilitan el ensamblaje, son conceptos intrínsecos de esta nueva arquitectura.

Fábricas y depósitos, estaciones de tren y mercados, en escala, carácter y envergadura, constituyen las nuevas catedrales, laicas y productivas, del siglo XIX. Los armazones metálicos y el concreto armado transformaron la situación de la arquitectura: la era industrial comienza a desarrollar la ética del funcionalismo y la eficiencia.

El ingeniero a lo largo del XIX es el gran actor de estos cambios. Gustave Eiffel es el paradigma de un profesional capaz de resolver, de manera racional y práctica, grandes retos y de hacer funcionar una empresa constructora en términos modernos.

El arquitecto, durante el siglo XIX, aún no se plantea la solución de nuevas necesidades de transporte, servicio, producción y, tampoco, el reto de la vivienda masiva. Siguió siendo lo que había sido durante siglos: un constructor de monumentos, un artista. En muchos casos, cubría los materiales nuevos con fachadas de diversos estilos, propios del academicismo. Pero, también hay que decirlo, algunos comenzarán a interesarse en los nuevos materiales y en la nueva expresión formal de ellos: Louis Sullivan es un ejemplo.

La joven tecnología de hierro está ligada a la nueva arquitectura moderna de la segunda mitad del siglo XIX. En las primeras décadas del siglo XX el concreto armado termina perfeccionándose e imponiéndose, con obras notables como las de Auguste Perret.

Los dos materiales favoritos del siglo XX, el acero y el cemento armado, son invenciones del siglo anterior, al igual que muchas otras propuestas propias de la industrialización. Lo que se entiende por arquitectura moderna queda asociado inevitablemente a la construcción como industria y a la creación de prototipos para habitar.

Las dos vertientes ideológicas de la modernidad tendrían también su propia representación en la arquitectura. El liberalismo hallará su expresión megalómana en los rascacielos, el socialismo en la vivienda social. Si el primero se ubica en Estados Unidos, el segundo se manifiesta en países europeos, con especial importancia en Alemania y Holanda.

De esta manera cobran notoriedad edificios como aduanas, estaciones de tren y pabellones;

también obras de infraestructura, como puentes, viaductos, muelles, canales y represas.

Los bocetos de Tony Garnier para la ciudad industrial conceden importancia central a la fábrica y a un entorno productivo, en conexión con un marco natural. Las perspectivas de Garnier sin duda inspiraron a la arquitectura moderna del siglo XX. En ese mismo camino, aún más dramáticos y explícitos, tenemos los dibujos del futurista Antonio Sant'Elia, que constituyen un elogio a la industrialización: la ciudad como una gigantesca máquina atravesada por redes de comunicación.

Los que serían los arquitectos modernos más importantes del siglo XX, basta pensar en Le Corbusier, habían dirigido su mirada a los nuevos medios de transporte (automóviles, aviones y trasatlánticos), así como a las fábricas y depósitos construidos por ingenieros. En su libro de 1923, Le Corbusier muestra específicamente imágenes de silos para granos y elevadores de trigo que él ubica en Canadá y Estados Unidos, admirando en estos edificios anónimos, austeros y honestos, su simplicidad plástica, su espacialidad y su lógica constructiva.<sup>8</sup>

La identificación de otros arquitectos hacia las obras de ingeniería fue también muy grande. En Alemania, varios de ellos, como Peter Behrens, Hans Poelzig, Walter Gropius y Erich Mendelsohn, proyectaron arquitectura industrial entre sus primeras obras, la fábrica como expresión monumental de la nueva sociedad. Al hablar de su diseño de 1908 para la fábrica de turbinas AEG, en Berlín, Behrens mencionará la necesidad de construir «*fábricas que emocionen al transeúnte y motiven al trabajador*». En Estados Unidos, Albert Kahn es uno de los proyectistas más reconocidos en el tema.

Al iniciarse el siglo XX, la revolución industrial había transformado los modos de producción y la situación social en Europa, en Norte América y poco a poco en el mundo. Propuestas políticas de mejorar o transformar radicalmente la realidad se estaban planteando paralelamente.

## TERCERA PARTE

### I. La modernidad en el pensamiento contemporáneo.

El término «moderno» implica la conciencia de una época que se pone en relación con el pasado. Existe lo moderno en la medida que se plantea una ruptura con la antigüedad. El término apareció y desapareció en varios momentos de la historia europea, con mayor fuerza a partir del Humanismo, y en este proceso fue la Ilustración la que fijó la idea de un avance conflictivo hacia el futuro. Siguiendo esa línea, está claro que el siglo XX sería la consecuencia de los cambios producidos en el XIX.

La modernidad ha sido fuertemente criticada y fracasó en muchas de sus promesas. Pero al mis-

mo tiempo hay un reconocimiento de lo que ella significa como proyecto. Es decir, como conjunto de deseos profundos que aún son válidos y están vigentes. No son detalles insignificantes la importancia de la racionalidad, la búsqueda del conocimiento, la visión de futuro, el sueño de la igualdad o el deseo de emancipación humana. El futuro deseable podría estar dentro de una modernidad que hay que reformar.

Los textos críticos a los que nos referimos formaron parte de corrientes que en las décadas de 1970 y 1980 planteaban su preocupación frente al desastre ecológico y buscaban alternativas en contra de una modernidad uniformizante y empobrecedora.<sup>9</sup> Una discusión que tuvo, hay que anotarlo, sus primeras manifestaciones en arquitectura, cuando se criticaba y se revisaba lo que en ella se producía, dentro del ya gastado «estilo internacional».

Pero el abandono de la modernidad abre caminos llenos de inseguridad. El proyecto de la modernidad está constituido sobre aspiraciones, deseos que llevarían a la humanidad a la equidad, la libertad, la solidaridad y el bienestar. Es cierto que las «instituciones» que debían realizarlo han mostrado una serie de problemas y eso las pone en duda. Todo lo que compone el Estado-Nación está en cuestión: hay, en general, un descreimiento del «gran» proyecto moderno.

### 2. La modernidad en el Perú

A su vez, si revisamos la historia de la modernidad en el Perú, nos encontramos con una serie de aspiraciones no resueltas. Algunas formas de modernidad en el país se vienen dando desde la segunda mitad del XVIII con las reformas borbónicas. Constituía un proyecto modernizador pero quería en el fondo consolidar la presencia del gobierno central en las colonias, reformando aspectos del estado, el mercado, la seguridad y la educación, pero sin llegar a transformar ni la producción ni las esferas de la cultura. Es decir, no hubo secularización ni una conveniente separación de los aspectos públicos y privados.

El apoyo de Inglaterra a la sociedad civil de América Latina durante el siglo XIX es parte de una estrategia interesada por universalizar mercados. Como sea, las ideas modernizadoras penetraron en el Nuevo Mundo y eso nos hace formar parte, a nuestro modo, de Occidente, como repúblicas con más o menos dos siglos de existencia. Así mismo, la ilustración criolla introdujo los conceptos claves de la cosmovisión moderna: a los ideales políticos de la revolución francesa, se suman la racionalidad, la dignidad y el progreso.

A su vez, la posterior industrialización, está claro, se dio como un proceso desigual en el planeta. Para el Perú, la época del guano y los ferrocarriles, situada a inicios de la década de 1850, es la etapa

en la que probablemente se vivió la modernidad en mayor magnitud, aún cuando nunca estuvieron presentes todos los ingredientes necesarios para hablar de ella. En casi 200 años de vida republicana se arrastra muchas características pre-modernas, con profundas deficiencias de origen y un Estado-Nación que no se ha construido a cabalidad: una modernidad incompleta, como nuestros ferrocarriles.

### 3. La modernidad revisada

La modernidad, desde la Ilustración y la Revolución Industrial, viene acompañada de un discurso emancipador, que nos habla de libertad en términos políticos y culturales. Otro discurso nos habla de progreso, del bienestar que nos traerá la producción. Ambos traen consigo los instrumentos necesarios para que los dos funcionen: libertad controlada y bienestar restringido, la modernidad quita y da. Este desencuentro de los discursos y los medios para llevarlos a cabo es una de las características más significativas del problema.<sup>10</sup>

La misma paradoja se vive con la nueva relación entre sujetos y elementos naturales. Si en una sociedad antigua unos y otros eran inseparables, la modernidad inventó objetos para entender y controlar a los elementos. Dominada la naturaleza, los objetos nos regalarían mucho tiempo libre. Los bocetos de Le Corbusier, por simples que parezcan, nos señalan, con la presencia constante de sillones y divanes, un futuro en el que las máquinas darían tiempo al ocio, la diversión y la cultura. Lo cierto es que unos aparatos han llevado a tener otros y cada día todas las personas dicen estar más ocupadas. Lo que en un momento se imaginó, ya no es verdad: hoy los objetos nos controlan. La revolución industrial nos ha conducido a la revolución

digital: del ferrocarril a la computadora, en todas las formas de comunicación que se posibilitan, está presente la misma obsesión moderna por la velocidad y la simultaneidad. Y en ese panorama pareciera que los objetos han terminado dominando a los seres humanos, quienes han pasado de ser conocedores críticos a consumidores pasivos.

En el campo de la arquitectura, la industrialización también ha terminado imponiendo en la construcción el uso de determinados elementos prefabricados. Por ahorrar tiempo y recursos, en el sentido más pobre y mercantilista, se ha perjudicado la creatividad en la solución de detalles particulares.

Además, se suponía que la tecnología era democratizadora, que sus beneficios alcanzarían a la población en su conjunto. Hoy la tecnología marca crueles diferencias entre los que pueden o no acceder a ella, abriéndose la brecha de competitividad entre unos y otros. Enorme contradicción planteada en el siglo XIX, que el XXI sigue enfrentando.

### 4. Últimas reflexiones

La modernidad es un proyecto. Se volvió sinónimo de homogeneidad y cometió, en nombre de la igualdad, terribles errores. Pero el discurso de la diversidad abre también la posibilidad de múltiples nacionalismos, bastante peligrosos, donde las cosas pueden funcionar aún peor. La postmodernidad no es proyecto, es perspectiva. Y en ella, hay que tener cuidado con la pre-modernidad y con la anti-modernidad, que ya existieron y no constituyen ninguna novedad para la humanidad.

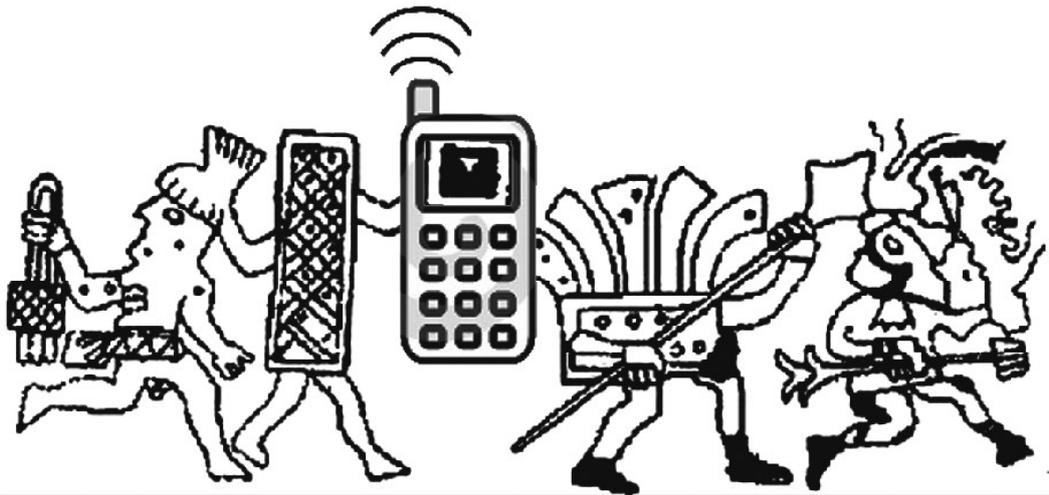
Se puede entender la post-modernidad como un conjunto

de valores modernos revisados y corregidos. Se puede imaginar el mundo contemporáneo dentro de ciertos límites en los que Occidente ha intentado convivir y resolver sus problemas. Dos siglos de modernidad encaminados a lograr esa base mínima de igualdad para los ciudadanos, en Occidente y en lo que se *parece* a Occidente, es decir, América Latina. *Somos iguales, somos diferentes*, no deben ser frases excluyentes: está claro que la primera hace referencia al aspecto político y la segunda a lo cultural.

En fin, es casi imposible oponerse hoy a la multiculturalidad, la subjetividad y la diversidad, pero eso no implica la disolución de la modernidad. Lo cierto es que las particularidades han sobrevivido. Y paralelamente la modernidad ha tratado de construir un marco de seguridad necesario para vivir en igualdad. Para sentir un mínimo sentido de protección jurídica, política y legal que, por cierto, se quiebra frecuentemente. Dentro de la modernidad, por encima de todo, hay garantías individuales mínimas. Eso que, aunque sea un ideal, nos protege de la arbitrariedad y el abuso.

La modernidad nunca se dio de manera completa. Sus virtudes más profundas no tienen que ver con las repúblicas creadas a partir de las ideas ilustradas. Mucho menos tiene que ver con la modernización, es decir, con los aspectos materiales y técnicos, con la producción masiva de bienes. Su importancia está en los ideales de libertad e igualdad que competen no a los gobiernos, sino a los seres humanos. En la voluntad de transformar el presente y lograr un futuro mejor. ■



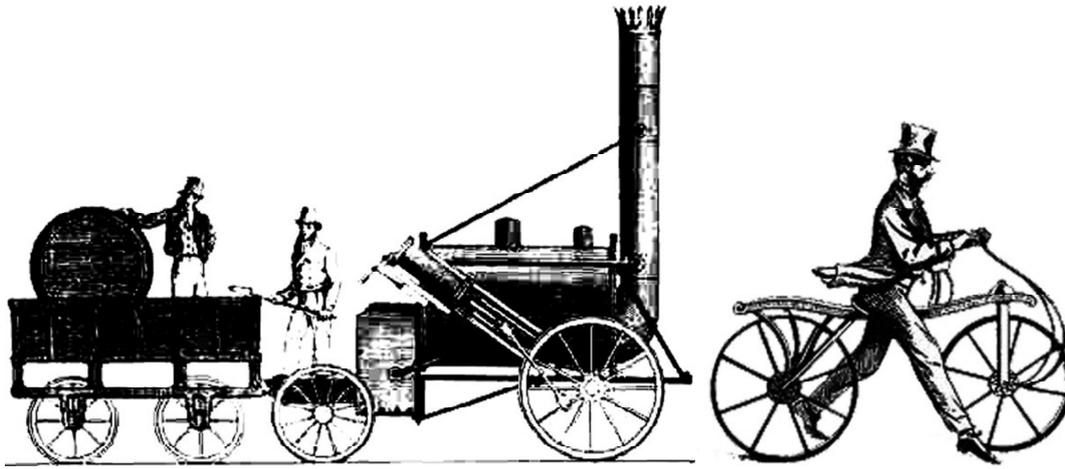


## Notas

- 1 HELLER, Agnes; *Crítica de la Ilustración*; Editorial Península, Barcelona, 1984. Citado por: LÓPEZ SORIA, José Ignacio; «Las Lógicas de la Modernidad»; Revista *H.U.A.C.A.*, Nº 2, Universidad Nacional de Ingeniería, Lima, 1988.
- 2 RAGON, Michel; *Historia mundial de la arquitectura y el urbanismo modernos. Tomo I. Ideologías y pioneros 1800-1910*; Ediciones Destino, Barcelona, 1979.
- 3 «La utopía no hace más que colmar el vacío entre un paraíso perdido y una tierra prometida. Presenta asimismo numerosos puntos en común con los ritos de iniciación, ya que con ellos como con la utopía, el individuo franquea la muerte para acceder a un nuevo nacimiento». SERVIER, Jean; *Utopía y utopías*, Fondo de Cultura Económica, México, 1995, pág. 139. (Primera edición en francés, 1979). En este libro encontramos las diferentes características, ordenadas y analizadas, que tienen las utopías de plantearse.
- 4 BERMAN, Marshall; *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*; Siglo Veintiuno editores, México, 1991, tercera edición. (Edición original en inglés, 1982).
- 5 RAGON, Michel; op. cit.; págs. 84-86.
- 6 BAUDELAIRE, Charles; *El pintor de la vida moderna*; Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos, Librería Yerba, Caja Murcia; Murcia, 1995. (Edición original en francés, 1863).
- 7 BENJAMIN, Walter; «El arte en la época de la reproductibilidad técnica». En: *Discursos Interrumpidos I*; Editorial Taurus, Buenos Aires, 1989. (Versión original en alemán).
- 8 LE CORBUSIER; *Hacia una arquitectura*; Editorial Poseidón, Buenos Aires, 1958. (Primera edición en francés de 1923). Sobre este tema, Banham dedica un estudio a la fascinación que generaron las fábricas «diáfanos» y los elevadores de granos en los arquitectos europeos modernos. BANHAM, Rayner; *La Atlántida de hormigón*; Editorial Nerea, Madrid, 1989.
- 9 Jürgen Habermas se ubica entre los reformistas de la modernidad, planteando la necesidad de un nuevo diálogo. Habermas es autor de aquel ensayo tantas veces citado: *La modernidad: un proyecto inacabado*. Es decir, la modernidad como proyecto inconcluso, tal vez pervertido, pero que hay que concluir y corregir. En el fondo se insiste en construir un proyecto que no descarta la modernidad. Revisarla y criticarla, siempre, pero nunca negarla. Ver también: HABERMAS, Jürgen; «Modernidad versus postmodernidad». En: Picó, Josep (Ed.); *Modernidad y Postmodernidad*; Alianza Editorial, Madrid, 1988. (Presentado previamente en alemán, 1980).
- 10 Los sistemas de seguridad se revelan, como tantas veces lo repitió Michel Foucault, en mecanismos de vigilancia y castigo. Foucault ha sido preciso y agudo en sus críticas a la modernidad, a todos los aspectos negativos y necesarios para que ella, como proyecto, se imponga y funcione, con cambios fundamentales en sociedades antiguas y tradicionales. Ver: FOUCAULT, Michel; *Vigilar y castigar*; Siglo Veintiuno editores, Madrid, 1992, vigésima edición en castellano. (Primera edición en francés, 1975).

## Bibliografía

- BANHAM, Rayner; *Teoría y diseño arquitectónico en la era de la máquina*; Edición Buena Visión, Buenos Aires, 1977, primera edición. (Versión original en inglés, 1960). *La Atlántida de hormigón*; Editorial Nerea, Madrid, 1989. (Edición original en inglés, 1986).
- BAUDELAIRE, Charles; *El pintor de la vida moderna*; Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos, Librería Yerba, Caja Murcia, Murcia, 1995. (Publicado originalmente en francés, 1863).
- BENEVOLO, Leonardo; *Historia de la arquitectura moderna*; Gustavo Gili, Barcelona, 1994, 6ª edición. (Primera versión en italiano, 1960).
- BENJAMIN, Walter; *Discursos interrumpidos I*; Editorial Taurus, Buenos Aires, 1989. (Versión original en alemán).



BERMAN, Marshall; *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*; Siglo Veintiuno editores, México, 1991, Tercera Edición. (Edición original en inglés, 1982).

CALINESCU, Matei; *Cinco caras de la modernidad*; Editorial Tecnos, Madrid, 1991. (Versión original en inglés, 1987).

COLLINS, Peter; *Los ideales de la arquitectura moderna: su evolución (1750-1950)*; Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1988, 5ª edición. (Primera edición en inglés).

CURTIS, William; *La arquitectura moderna desde 1900*; Hermann Blume, Madrid / Barcelona, 1986. (Primera edición en inglés, 1982).

DE MICHELI, Mario; *Las vanguardias artísticas del siglo XX*; Alianza Editorial, Madrid, 2002, segunda edición. (Primera edición en italiano, 1966).

DORFLES, Gillo; *La arquitectura moderna*; Editorial Ariel, Barcelona, 1980 (Primera edición, 1954).

FRAMPTON, Kenneth; *Historia crítica de la arquitectura moderna*; Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1989, cuarta edición. (Primera edición en inglés, 1981). *Estudios sobre cultura tectónica. Poética de la construcción en la arquitectura de los siglos XIX y XX.*; Ediciones Akal, Madrid, 1999. (Edición original en inglés, 1995).

GIEDION, Siegfried; *Espacio, tiempo y arquitectura*; Ed. Dossat, Madrid, 1979. (Primera edición en inglés, 1941)

HEREU, Pere; MONTANER, Josep María; OLIVERAS, Jordi; *Textos de arquitectura de la moderni-*

*dad*; Editorial Nerea, Madrid, 1994.

KAUFMANN, Emil; *De Ledoux a Le Corbusier*; Gustavo Gili, Barcelona, 1982. (Versión original en alemán, 1933).

KOSTOF, Spiro; *Historia de la arquitectura*; Alianza Editorial, Madrid, 1988, Tomo 3. (Edición original en inglés, 1985).

KRUF, Hanno-Walter; *Historia de la Teoría de la Arquitectura*; Alianza Editorial, Madrid, 1990, Segundo Tomo. (Edición original en alemán, 1985).

MAGNAGO Lampugnani, Vittorio; *Dibujos y textos de la arquitectura del siglo XX. Utopía y realidad*; Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 1983. (Versión original en alemán, 1982)

MARCHÁN Fiz, Simón; *La arquitectura del siglo XX. Textos*; Alberto Corazón Editor, Madrid, 1974. (selección y edición) *La metáfora del cristal en las artes y en la arquitectura*; Ediciones Siruela, Madrid, 2008.

MONTANER, Josep María; *La modernidad superada. Arquitectura, arte y pensamiento del Siglo XX*; Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 1998, 2ª edición. *Las formas del siglo XX*, Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 2002. *Sistemas arquitectónicos contemporáneos*; Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 2008.

ORTEGA Y GASSET, José; *La deshumanización del arte*; Espasa Calpe, Madrid, 2007. (Primera edición, 1925).

PEVSNER, Nikolaus; *Pioneros del diseño moderno. De William Morris a Walter Gropius*; Ed. Infinito. Buenos Aires, 1958. (Edición original en inglés, 1936).

*Los orígenes de la arquitectura moderna y del diseño*; Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1973. (Edición original en inglés, 1968).

PIZZA, Antonio; *Arte y arquitectura moderna. 1851-1933*; Ediciones UPC, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2001. (Primera edición, 1999).

RAGON, Michel; *Historia mundial de la arquitectura y el urbanismo modernos. Ideologías y pioneros. 1800-1910*; Ediciones Destino, Barcelona, 1979. (Edición original en francés).

RISEBERO, Bill; *La arquitectura y el diseño modernos. Una historia alternativa*; Hermann Blume, Madrid, 1986. (Edición original en inglés, 1982).

SOLA-MORALES, Ignasi de; *Diferencias. Topografía de la arquitectura contemporánea*; Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1995.

SUBIRATS, Eduardo; *La flor y el cristal. Ensayos sobre arte y arquitectura modernos*; Anthropos Editorial del hombre; Barcelona, 1986.

TAFURI, Manfredo; *La esfera y el laberinto*; Gustavo Gili, Barcelona, 1984. (Edición original en italiano, 1980).

TOURNIKIOTIS, Panayotis; *La historiografía de la arquitectura moderna*; Librería Mairea / Celeste Ediciones, Madrid, 2001. (Edición original en inglés, 1999).

WORRINGER, Wilhelm; *Abstracción y naturaleza*; Fondo de Cultura Económica, Madrid, 1997, cuarta edición. (Edición original en alemán, 1908).

ZEVI, Bruno; *Historia de la arquitectura moderna*; Emecé Editores, Buenos Aires, 1954. (Edición original en italiano).