

Demoliciones, huertas urbanas, descampados

LARA ALMÁRCEGUI¹
Madrid (España), marzo de 2006.

Resumen: Un repaso por la obra reciente de Lara Almárcegui. Su mirada dirigida hacia aquellos lugares que han escapado a la definición de ciudad y de arquitectura, como edificios que van a ser demolidos, huertas urbanas, elementos autoconstruidos o descampados.

En mi trabajo cuestiono el urbanismo a través del estudio de lugares que se escapan a la definición de ciudad y de arquitectura, como descampados o edificios abandonados, que por olvido o dejadez, se escapan a un diseño definido. Lugares en situación de cambio que enseñan la inestabilidad de la ciudad, como edificios antes y durante su demolición. También me interesan las huertas urbanas, cabañas y autoconstrucciones por ser edificaciones realizadas por los ciudadanos que se oponen a la imagen que la autoridad querría construir de la ciudad. Los proyectos para presentar estos espacios se desarrollan con la realización de acciones físicas con un mensaje muy directo sobre cómo involucrarse con el lugar: como cavar en un descampado para ver qué hay debajo; restaurar un mercado que van a demoler; arreglar una cabaña; etc. O largas investigaciones, como pasar años integrándome en una comunidad de hortelanos, calcular los materiales de construcción de toda una ciudad. Estos proyectos se han ido radicalizando al tener más claro lo que quería y ganar medios para lograrlo. Realicé proyectos consistentes en escribir guías de descampados, más adelante abrí las puertas de descampados que estaban cerrados al público en Bruselas y, con los últimos proyectos, he conseguido que un terreno del puerto de Rotterdam y un terreno de la ciudad minera de Genk se queden protegidos como descampados para siempre.

Demoliciones



FIGURA 1: Restaurando el Mercado de Gros unos días antes de su demolición, Mercado de Gros, San Sebastián 1995

Me invitaron a participar en una exposición en un mercado que iba a ser demolido. Era un edificio estupendo de los años 30, con esquinas curvas y un alero que sobresalía un metro; además, todavía funcionaba como mercado. Parecía increíble que toda la vida de barrio que supone un mercado fuera a desaparecer en un mes, y que encima yo tuviera que aprovecharme de ello haciendo una exposición. Para llamar la atención sobre la calidad del edificio y los problemas en torno a él, decidí restaurarlo. Sabía que no tendría tiempo para hacer una restauración completa, pero estar un mes en el andamio, intentándolo, al menos mostraría una actitud.

¹Licenciada en Bellas Artes en Cuenca, y Postgrado en Atelier 63, Amsterdam. Nació en Zaragoza en 1972, vive y trabaja en Rotterdam. Su trayectoria artística está ligada indiscutiblemente a su formación en el extranjero: primero como alumna invitada en la Facultad de Bellas Artes de Hamburgo; y luego, tras su estancia en la Ecole des Beaux Arts de Nantes, elige Amsterdam para realizar el Postgrado. Obtiene la beca Endesa en el año 2001. Actualmente se encuentra instalada en Rotterdam, desde donde continúa planteando su particular exploración de los espacios urbanos, de sus márgenes y sus autoconstrucciones. Manifiesta especial interés por los espacios vacíos y en desuso. Uno de sus trabajos más conocidos es el *Wasterlands Map Amsterdam*, un mapa con el inventario de todos los lugares vacíos de la ciudad publicado como una guía para visitarlos.



FIGURA 2: Hotel de Fuentes de Ebro, Estación de tren de Fuentes de Ebro, Zaragoza 1997

Decidí hacer un proyecto con Begoña Movellán en una estación de tren abandonada de Aragón. Fuentes de Ebro es un pueblo atravesado por la nacional que no tiene mucho que ofrecer, demasiado cerca de la ciudad como para ser de interés turístico. Pensé que pasar una semana allí sería una forma de tener una fuerte experiencia con un lugar. Abrimos la estación de tren que llevaba veinte años abandonada y la convertimos en un hotel gratuito durante una semana. El hotel se llenó y, terminado el proyecto, los habitantes de Fuentes de Ebro querían quedarse con el edificio para que siguiera funcionando como punto de encuentro.



FIGURA 3: Cavar, Amsterdam 1998

Me propuse cavar en un solar vacío de Amsterdam. Me interesaba la acción, estar cada día en ese lugar simplemente cavando, sin saber en qué momento terminaría. Durante un mes extraje algunos restos del edificio anterior, pero sobre todo, saqué agua y tierra. Cuando el agujero medía unos dos metros y medio, y cada vez me resultaba más difícil entrar en él, y el derrumbe era más inminente, llegaron unas escavadoras al descampado, allanaron la zona y cubrieron el agujero. Y así di por acabado el proyecto.

Para poder hablar de la situación de un depósito de agua que iba a ser demolido lo medí y calculé sus materiales de construcción: 70 toneladas de ladrillo, 35 de piedra, 10 de hormigón, y 2,6 toneladas de acero. Coloqué esa misma cantidad de materiales de construcción junto al edificio para que, al igual que en un libro de cocina se ven el pastel y sus ingredientes, se pudieran ver el edificio y sus componentes. Me fascinaba la idea de que ese montón de materiales sería similar a como era el edificio antes de su construcción y a lo que será cuando, en un futuro desconocido, sea demolido.

Decidí descomponer un edificio en sus materiales de construcción y colocar esta misma cantidad de materiales en el interior. Cada empresa nos prestaba su producto y lo depositaba allí donde la estructura del edificio podía soportarlo mejor. El mayor problema era técnico: ¿cuánto aguantaría el edificio sin caerse? Era evidente que, si el edificio tuviera que soportar el peso de todos sus materiales de construcción, la sala de exposiciones se derrumbaría.



FIGURA 4: Depósito de agua: materiales de construcción, Falsburgo 2000



FIGURA 5: Materiales de construcción de la Sala de exposiciones, FRAC Bourgogne, Dijon 2003



FIGURA 6: Buscando escombros, Metz 2002

Durante los trabajos de transformación de un edificio en museo de arte contemporáneo se realizaron varias demoliciones. Mi proyecto consistía en averiguar qué materiales de construcción se extrajeron del edificio: qué cantidad de cada material, cómo fue extraído y transportado y, finalmente —y sobre todo—, dónde fueron a parar. Esta investigación me llevó a recorridos a lo largo de la ciudad y el campo para descubrir que hay escombros que acabaron en un valle junto a un río, formando parte de un paisaje; algunos se fundieron con materiales de otros edificios para generar formas nuevas, y otros encontraron un uso en el espacio doméstico. A veces, aunque parezca extraño, era difícil averiguar el paradero de ciertos fragmentos del edificio, que desaparecieron en algún lugar de Metz.



FIGURA 7: Demoliciones: Apertura de jardín interior , Rotterdam 1999

La demolición de un edificio genera un descampado nuevo, pero en Rotterdam, además, cada vez que un fragmento de un bloque de casas desaparece, su jardín interior se hace visible. Los jardines interiores forman una de las grandes reservas verdes del centro de la ciudad, cuidadosamente protegida, pero también secreta. Mi proyecto consistía en anunciar las demoliciones invitando al público a visitar la apertura de una nueva zona verde.



FIGURA 8: Demolición enfrente de la Sala de Exposiciones, Le Grand Café, Saint Nazaire 2002

Invitada a hacer un proyecto para una ciudad, me enteré de que iban a demoler un edificio situado justo frente al centro de arte contemporáneo. Este edificio se parecía mucho a la sala de exposiciones. Decidí convocar al máximo de gente posible y, sobre todo, a los visitantes del centro de arte para ver la demolición en el momento más simbólico y espectacular: cuando tiraban la fachada. Al mostrar un edificio en el momento en que estaba cayendo quería ofrecer una imagen lo más opuesta y alejada posible de la que los urbanistas ofrecen de una ciudad.

Huertas urbanas y autoconstrucción

Mientras trabajaba en la realización de un archivo sobre las cabañas que la gente construye en el jardín, encontré una cabaña que, aunque había sido hecha con extrema delicadeza, en aquel momento



FIGURA 9: Tres semanas restaurando una cabaña de jardín, Falsburgo 2000

estaba en muy mal estado. Su propietaria, una abuelita, estaba tan orgullosa de lo bonita que fue su cabaña en el pasado como avergonzada de su malísimo estado en el presente. Para mostrar mi admiración por estas construcciones, pasé tres semanas haciendo una cuidadosa restauración: la cabaña quedó igual a como era tras su construcción, 40 años antes.



FIGURA 10: Construyendo mi huerta urbana, Rotterdam 1999–2000

Un *volkstuint* es un terreno junto a las vías del tren o autopistas donde los habitantes de la ciudad cultivan hortalizas y flores. En una situación donde la vivienda, el espacio de trabajo y el espacio recreativo han sido masivamente planificados, los *volkstuinen* son una contestación al estado de cosas porque son unos de los pocos lugares de la ciudad que no han sido diseñados por urbanistas y arquitectos, sino por sus usuarios. Con el fin de profundizar en el estudio de los *volkstuinen*, y tras plantearme mi postura como artista, decidí convertirme en parte de la comunidad de *volkstuinen*. Este proyecto es un experimento que se ha desarrollado a tiempo real en un lugar específico (tres años trabajando en un huerto de una asociación de huertas de Rotterdam) y consiste en iniciar un jardín, construir una caseta y pasar horas trabajando allí con todas las implicaciones que esto pueda tener.

Decidí hacer una investigación sobre el movimiento de autoconstrucción en una ciudad. Me fascinaba la idea de que había una parte de la población que no aceptaba el espacio tal y como se les daba, sino que se empeñaba en transformarlo pasando su tiempo libre construyéndolo y siendo parte activa en la ciudad. Encontré un poblado de casas hechas por una cooperativa de autoconstrucción; cabañas de pescadores en las que el constructor era el mismo que el diseñador; un jardín en el que el propietario no paraba de construir cabañas con materiales de los Astilleros Navales; en otro jardín convivían flores, materiales de construcción y herramientas: lo bueno de la autoconstrucción y recuperación de materiales es que constituyen una actividad que no termina.

En una ciudad en la que todo el espacio está absolutamente reglamentado y no parece haber nada dejado al azar, encontré un lugar que no encajaba con ninguna definición del espacio: un barco, abandonado en un parque, que se parecía más a una cabaña que a un barco. Para mostrar mi interés por este tipo de construcciones, decidí restaurar el barco: limpiarlo, repararlo y pintarlo para hacer de él



FIGURA 11: La Autoconstrucción en Saint-Nazaire, Saint Nazaire 2002



FIGURA 12: Arreglar y ocupar un barco abandonado, Estocolmo 2003

un lugar acogedor y, finalmente, utilizarlo. Así, de la misma forma que el barco *ocupaba* espacio público simplemente al emplazarse sobre el terreno del parque, yo *estaba ocupando* espacio público emplazándome en el barco.

Descampados



FIGURA 13: Mapa de descampados de Amsterdam, una guía de los lugares vacíos de la ciudad Amsterdam, 1999

En Amsterdam publiqué una guía de los terrenos vacíos. Lo que me interesaba de los descampados es que son los únicos lugares de Amsterdam que nunca corresponden con la realización de un diseño de un arquitecto o urbanista, aunque su existencia tenga que ver con planes de urbanismo del futuro o del pasado que, por diversas razones, están parados. Desprovistos de una función definida, los descampados tienen un potencial enorme: son lugares de libertad donde se puede esperar cualquier cosa.



FIGURA 14: Un descampado se abre al público, Amsterdam, Bruselas, Alcorcón 2000–2002

Con el fin de cuestionar el uso del espacio público y la propiedad privada y debido al deseo de recuperar un territorio para los ciudadanos, decidí abrir un descampado al público: en Amsterdam el ayuntamiento no me permitió abrir un descampado esgrimiendo que la apertura pondría en peligro la salud de la población. En Bruselas logré abrir un descampado durante un día, y quien quiso pudo entrar a un solar del centro que normalmente estaba cerrado con llave. En Alcorcón, Madrid, abrí un descampado privado durante una semana. Era un terreno privado al que habitualmente estaba prohibido el acceso; no transformé el terreno ni coloqué nada en su interior; en él se discutió espontáneamente sobre el pasado y el futuro del lugar.

Me ofrecieron hacer una obra permanente en un terreno del puerto de Rotterdam que tenía unas vistas sobre el agua espectaculares. Lo más interesante del terreno era lo abierto que estaba a cualquier posibilidad; para mantener esta situación de espacio disponible decidí que mi proyecto consistiría en dejar



FIGURA 15: Un descampado en el Puerto de Rotterdam, 2003–2018

el terreno sin diseño. Esto es un experimento consistente en dejar un lugar sin definir para que, así, todo en él ocurra por azar, y no correspondiendo a un plan determinado, y donde la naturaleza se desarrolle a su aire y se interrelacione con el uso espontáneo que se dé al terreno y con otros factores externos como el viento, la lluvia, el sol y la flora. Los descampados me resultan imprescindibles porque creo que sólo en este tipo de terrenos que los urbanistas han olvidado puede uno sentirse libre. En el puerto de Rotterdam, cuando, dentro de unos años, todos los descampados que lo rodean sean edificados, éste será el único terreno que quede vacío.



FIGURA 16: Un descampado en Genk, 2004–2014

La ciudad de Genk, con una historia reciente de minas de carbón abandonadas, está llena de instalaciones y edificios vacíos, descampados y montañas de escoria. En este momento Genk está buscando su identidad, cómo dar forma a todos estos terrenos desolados. Parecía el lugar perfecto para preservar un descampado: conseguir que un terreno que era descampado se quedara como descampado para siempre. Me ofrecieron varios descampados propiedad de la ciudad. Elegí un terreno en el centro que el ayuntamiento quería reservar para dedicarlo en un futuro lejano a espacio natural. Por el momento es una magnífica chopera con praderas y restos de huertas y cabañas abandonadas, árboles frutales e incluso un pequeño arrollo con un puente, canales y terrenos empantanados. El terreno no está vallado y a él se puede acceder desde todo el carril de bicicletas que lo rodea.

El terreno ubicado junto al depósito de agua, dentro del Recinto del Matadero de Arganzuela, es un descampado que va a seguir sin ser diseñado, ajardinado ni renovado, quedando así protegido como descampado durante el máximo de tiempo posible. Tanto Madrid como el recinto del Matadero de Legazpi cuentan con muchos edificios y espacios vacíos, pero el descampado del proyecto va a continuar y, cuando otros descampados que lo rodean estén construidos, éste será el único que quede abierto al azar y vacío. De momento el compromiso de protección del descampado es durante un año, desde diciembre 2005 hasta finales 2006. Pero queremos que dure más y vamos a intentar que el terreno quede protegido indefinidamente y que una vez se termine el proyecto de renovación de todo el Recinto de los Mataderos que se está llevando a cabo, se deje esa zona tal cual y quede así protegido para siempre.



FIGURA 17: Un descampado, Matadero de Arganzuela, Madrid 2005–2006