

DE CIUDAD MEDITERRÁNEA A CIUDAD LINEAL

TRANSFORMACIÓN DE LAS IMÁGENES E IDENTIDADES EL CASO TEL AVIV-YAFO



El encuentro fundacional de Tel Aviv, 1908.

"Cuando se usa una rueda, treinta rayos se vuelven uno en los orificios del cubo, los unifican los vacíos entre ellos; el uso que damos a una jarra modelada en arcilla se debe al hueco de su ausencia; en una casa, las puertas, las ventanas, son usada por su vacío; así nos ayuda lo que no es a usar lo que es."

LAO-TSE

Crédito de imagen de portada: Bauhaus Center Tel Aviv: *Tel Aviv Views: Photos by Avraham Soskin and Ran Erde 1909-2009*. Press: Top Print Ltd, 2009.

Crédito de imagen de contraportada: The Israeli Jewish Congress - *Israel from the sky: 67 Years - 67 Pics, Art exhibition from Israel Bardugo*.

DE CIUDAD MEDITERRÁNEA A CIUDAD LINEAL

TRANSFORMACIÓN DE LAS IMÁGENES E IDENTIDADES EL CASO TEL AVIV-YAFO

Tesis presentada para obtener el título de Doctor por la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) - Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB)

Autor: Uriel David Bryk
Director: Xavier Llobet i Ribeiro
Departament de Projectes Arquitectònics
Grup de Recerca - Cercle d'Arquitectura

Barcelona, Octubre 2015

ÍNDICE

Agradecimientos

09 Introducción

CIUDAD MEDITERRÁNEA

17 **1 ESCALA HUMANA**

1.1 El mediterráneo: el novio de la ciudad de Yafo

1.2 El mercado: referente del espacio público oriental

1.3 Imágenes e identidades de la ciudad mediterránea

58 **2 DESTRUCCIÓN, SEPARACIÓN, DESCONEXIÓN**

2.1 El diseño de la destrucción

2.2 La separación de las tramas urbanas

2.3 La desconexión de los barrios mediterráneos

CIUDAD JARDÍN

106 **3 ESCALA MECÁNICA**

3.1 La calle en la ciudad planificada del siglo XX

3.2 El automóvil: transformador del espacio urbano

3.3 Imágenes e identidades de la ciudad jardín

163 **4 CONSTRUCCIÓN, ABSORCIÓN, EXPANSIÓN**

4.1 La Bauhaus y el Estilo Internacional

4.2 La Americanización de Tel Aviv

4.3 Ciudad genérica, urbanalización, ciudad global

CIUDAD LINEAL

258 **5 ESCALA DIGITAL**

5.1 Las infraestructuras y la movilidad urbana

5.2 Las redes y la interconexión entre ciudades

5.3 Imágenes e identidades de la ciudad lineal

308 **6 DESTERRITORIALIZACIÓN, DESURBANIZACIÓN, DESCENTRALIZACIÓN**

6.1 Reinención de las imágenes e identidades de la metrópolis

6.2 La ciudad autopista metropolitana

6.3 La metrópolis como ciudad mediterránea-jardín

399 Epílogo

409 Anexo

419 Bibliografía

426 Créditos de las ilustraciones

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo de investigación se inició durante el máster en Teoría y Proyecto Arquitectónico de la Universidad Politécnica de Catalunya (UPC) - Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona (ETSAB), entre 2009-2010, más precisamente a través de la realización de la tesina final "*Lindar en el límite, espacios intermedios mediterráneos*" bajo la tutoría del profesor Dr. Eduard Bru y la colaboración del Dr. Enric Llorach. El apoyo de ambos ha sido fundamental para la formulación de los conceptos que se expusieron a lo largo de ese trabajo, enriqueciendo a su vez la iniciativa para continuar con la investigación académica.

En especial quisiera dar mis más sinceros agradecimientos al director de esta tesis doctoral, Profesor Dr. Xavier Llobet, ya que siempre ha demostrado un continuo apoyo intelectual y emocional, proporcionando además en cada tutoría voluntad e inspiración para el continuo desarrollo de este trabajo de investigación. Por otra parte, su tesis doctoral: "*Hilberseimer y Mies: La metrópoli como ciudad jardín*" me ha servido de base y de referencia histórica, teórica y práctica para el análisis de cómo podría llegar a transformarse una ciudad jardín a escala metropolitana. A través de su análisis teórico-práctico se ha logrado entrever un cuestionamiento fundamental e innovador de cómo deberían reconfigurarse las grandes ciudades en el siglo XXI a través de la descentralización programada. Su investigación está basada en el estudio de la obra de Hilberseimer y Mies desde un punto de vista crítico de la ciudad actual.

Quisiera agradecer también a las personas que me han ayudado a encontrar parte del material para la realización de este trabajo y que forman parte del departamento de Planificación de la Municipalidad de Tel Aviv-Yafo (עגף תכנון העיר- מינהל ההנדסה). En primer lugar, a mis antiguos compañeros de trabajo que hemos compartido nuestra actividad profesional en el despacho Yashar Architects y que actualmente trabajan para el municipio. Zvika Levin, coordinador de planificación del área central de la ciudad, e Iris Wharzager, de la sección de planificación del sector este de Tel Aviv-Yafo. También quisiera agradecer a Nir David Cohen, coordinador de planificación del sector este, ya que me ha proporcionado una valiosa información acerca del estudio de viabilidad para el soterramiento de un sector de la Ayalon Highway (A-20). A Michal Tausig del departamento de Planificación Estratégica que me ha ayudado a acceder a los documentos del reciente *Plan 5000* (תכנית מתאר מקומית לתל אביב-יפו תא/5000) (תא/5000).

A los profesores miembros del Instituto de Arte Americano (IAA) de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU) de la Universidad de Buenos Aires (UBA). A la Dra. Rosa Aboy, Dra. Alicia Novick y Dr. Horacio Caride que han escuchado con suma atención mis relatos sobre las transformaciones morfológicas ocurridas dentro de la ciudad de Tel Aviv, y a partir de ahí han sabido aconsejarme para que pueda clarificar ciertos aspectos importantes sobre la organización metodológica de este trabajo.

Al director y profesor Beni Reuben Levy de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Ariel, Israel (School of Architecture, Ariel University), por haberme invitado en varias oportunidades a formar parte de su equipo de trabajo durante las presentaciones de los proyectos de final de carrera en los cursos del ciclo 2010-2011. Y agradecerle también por haberme dado la oportunidad de relatar, invitándome a dar una conferencia para los alumnos del último año de la carrera, sobre mi experiencia académica en la Universidad Politécnica de Catalunya. El título de aquella disertación fue: *"The Barcelona Model: the identity of public spaces in a compact city"*.

A la familia Saban (Gastón, Roberto y Karen), como también al profesor Marcos Montagnoli, por haberme ayudado a traducir del alemán al castellano las cartas que le enviaron los profesores de la escuela Bauhaus (Mies, Hilberseimer, Meyer) al arquitecto Arie Sharon durante la década de 1930.

A lo largo de este trabajo me he encontrado con diferentes personas, profesionales y amigos, que todas ellas en su medida han aportado ideas y pensamientos que contribuyeron significativamente para el desarrollo de esta tesis. A mis queridos amigos: Martín Rozenberg, Alejandro Slafer, Gastón Saban, Hernan Trotta, Alberto Bendahan, Natalia Dulfano, Guido Cornistein, Gustavo Sukienik, Fernando Szenkier, Jonathan Krumecadyk, Arie Mouyal, Gustavo Rogovsky, Jonathan Limonic, Leonardo Starkman...

A mi padres, Julio y Mirta, por su apoyo incondicional en todo momento y lugar. A mis hermanos Gabriel y Matías por ser grandes personas. A mis cuñadas Dana y Vero por haberme hecho fío de Tair, Ian, Yarin y Noa. A mi nueva compañera de la vida Claudia Jovanini, por estar siempre de mi lado en este último año.

Y por sobre todo, agradecerle a la hermosa ciudad de Tel Aviv-Yafo por ser la "musa inspiradora" de este largo proceso de investigación que aquí se presenta.

INTRODUCCIÓN

"*De ciudad mediterránea a ciudad lineal, transformación de las imágenes e identidades. El caso Tel Aviv - Yafo*", es una investigación que aborda los problemas morfológicos que sucedieron y que continúan actualmente desarrollándose en esta ciudad de Medio Oriente. Los mismos están sumamente relacionados con el alejamiento de las características físicas-históricas respecto al contexto y a los límites naturales. La primera aproximación está planteada mediante la transformación de la escala dimensional en la ciudad durante el siglo XX, y cómo los sucesivos cambios escalares que se efectuaron en Tel Aviv a lo largo de sus cien años de historia generaron los nuevos paradigmas urbanos. La segunda aproximación se basa en las significativas alteraciones morfológicas que se produjeron en la ciudad, y cómo ello derivó en los visibles cambios sobre las imágenes e identidades de los últimos 30-40 años. A simple vista se podría pensar que las causas de estos hechos se originaron como parte de la consolidación de la globalización a finales del siglo pasado, hecho que produjo que las transformaciones en el espacio público se hagan sumamente visibles e identificables con una mayor nitidez a cualquier época pasada. Sin embargo, el proceso de transformación comenzó mucho tiempo antes.

Este trabajo de investigación destaca la importancia y necesidad de realizar en la actualidad un análisis morfológico más exhaustivo de la metrópolis de Tel Aviv-Yafo, que por cierto ha sido un caso poco estudiado en el ámbito académico internacional. El mismo plantea dividir la historia urbana de esta ciudad en tres fases claramente diferenciadas, proponiendo a su vez una salida crítica a la situación actual. Una de las causas que motivaron la realización de este trabajo se debió justamente al rápido crecimiento de esta metrópolis contemporánea, un proceso desarrollado sin una estructura física planificada que dio lugar a la "improvisación" de imágenes muy alejadas de la realidad física del paisaje cultural israelí. Los objetivos principales de este caso de estudio comprenden: el análisis de los procesos de transformación y evolución urbana a lo largo del siglo XX; los retos a los que Tel Aviv-Yafo se enfrenta en la actualidad; y la definición de los "espacios estratégicos" que podrían hacer posible la reconfiguración de ciertas imágenes e identidades de esta ciudad mediterránea.

A raíz de este estudio morfológico de la ciudad mediterránea contemporánea fueron surgiendo diferentes interrogantes que se desarrollarán a lo largo de la investigación. ¿Es posible que una ciudad mediterránea transforme sistemáticamente su paradigma urbano en un periodo menor a cien años? Desde un punto de vista sociológico se podría afirmar que sí, ya que una de las causas podría ser lo que sostiene el sociólogo urbano François Asher acerca del periodo actual de la modernidad: "(...) La modernidad no es un estado, sino un proceso de transformación de la sociedad. Se podría decir incluso que lo que diferencia a las sociedad moderna de otras sociedades es que el cambio es su principio fundamental"¹. Partiendo de esta afirmación, lo que se analiza específicamente en esta investigación es cómo fue evolucionando ese proceso de transformación morfológica dentro del espacio público de la ciudad mediterránea de Tel Aviv-Yafo.

La ciudad antigua de Yafo, con miles de años de historia, poseía hasta hace pocas décadas las características de una ciudad netamente mediterránea de Oriente Medio (ciudad puerto, contacto directo con el mar, diferentes tipos de mercados, diversidad sociocultural, escala intermedia, etc.); pero con el traspaso de las últimas décadas y por diferentes cuestiones de índole religiosa, política y económica, la región padeció cambios sustanciales que produjeron un giro en el modo de entender, planificar y habitar la ciudad. Por empezar, se produjo una marcada diferencia espacial entre Oriente y Occidente justamente en la forma de planificar la nueva parte de la ciudad (Tel Aviv). De aquí, que la parte más antigua de la ciudad - Yafo es uno de los puertos más antiguos de todo el Mediterráneo - comenzaba a convivir con una de las ciudades más modernas del siglo XX, la ciudad jardín de Tel Aviv. ¿Cómo fue la configuración espacial del área fronteriza conformada por dos ciudades tan antagónicas a simple vista?, ¿es posible que la destrucción de una gran parte de la ciudad histórica de Yafo - como se analiza más adelante - haya influenciado de manera tal que produjo posteriormente un cambio de paradigma para el resto de la misma? ¿Una ciudad mediterránea se puede realmente convertir en una ciudad global?, ¿son las imágenes de la ciudad el reflejo directo de sus identidades socioculturales?

¹ ASCHER, François. "Los Nuevos Principios Del Urbanismo: El fin de las ciudades no está a la orden del día". Cap. 1: Urbanización y modernización. Los cambios de larga duración de la sociedad moderna, pág. 21.

A lo largo de este trabajo se presentan los indicios a estos planteamientos desde un punto de vista más bien cualitativo sobre las transformaciones que se efectuaron dentro del espacio público mediterráneo, y cómo ello influenció en la mutación de los objetos arquitectónicos más paradigmáticos para la posterior conformación de la ciudad unificada de Tel Aviv-Yafo en 1950. Tanto es así que la metodología empleada en esta investigación utiliza el análisis descriptivo y comparativo, tomando como ejemplo otros casos de estudio más conocidos en el campo del urbanismo moderno, como por ejemplo: Barcelona, Brasilia, Chandigarh, Curitiba, etc. El trabajo se basa en los aspectos cualitativos de la ciudad de Tel Aviv-Yafo para describir las transformaciones acaecidas a lo largo del siglo XX, pero asumiendo ciertos aspectos cuantitativos, especialmente demográficos y territoriales, para comprender mejor el porqué de las transformaciones morfológicas.

Como resultado de este método de trabajo, la tesis se encuentra estructurada bajo tres períodos (1879-1948; 1925-1966; 1967-2015); tres diferentes Estados de Gobierno (Imperio Otomano, Mandato Británico, Estado de Israel); tres formas de administración (proteccionismo, colonialismo, socialismo-liberalismo) que reflejan directamente las tipologías de ciudades que se identificaron en el último siglo: En primer lugar, se encuentra la ciudad histórica de origen mediterráneo que se comenzó a transformar tras la caída del Imperio Otomano en 1917, luego de haber sido dominada por 400 años. La segunda tipología de ciudad fue implantada mediante la nueva planificación del tipo de ciudad jardín desarrollada a mediados de la década de 1920 bajo el control y consolidación del Mandato Británico en Palestina. Posteriormente, tras la creación del Estado de Israel en 1948, fue posible observar cómo la ciudad se fue transformando de forma más bien deliberada sin continuar con el proceso evolutivo lógico de las tipologías pasadas. Por consiguiente a partir de la segunda mitad del siglo XX la ciudad se encontró carente de referentes autóctonos, desarrollando un urbanismo basado en intereses privados, generalmente especulativos, que produjeron un caos dentro del espacio público y una inaudita transformación morfológica de la ciudad histórica (mediterránea-jardín). Ese desordenado sistema se fue agravando como consecuencia de la alineación política del Estado de Israel con los Estados Unidos a finales de la década de 1950. A partir de ese momento, los efectos que iría produciendo el capitalismo a ultranza, junto a la inminente globalización, afectaron directamente sobre la morfología del espacio público.

La primera parte de la tesis, basada en la escala humana, se centra en la transformación que padeció la ciudad mediterránea desde un punto de vista más bien descriptivo sobre el **contexto sociocultural** de la región oriental mediterránea. Se analiza pues, el tipo de escala que se identificaba en el espacio público mediterráneo, la diversidad sociocultural que se impartía entre los diferentes barrios del primer núcleo urbano, como a su vez la relación directa que se producía entre la ciudad y el Mar Mediterráneo posterior al derribo de las murallas defensivas de la ciudad antigua de Yafa en 1879.

La segunda parte de la investigación, basada en la escala mecánica, describe de qué manera se planificó la nueva parte de la ciudad de Tel Aviv. Dicho de otro modo, la forma en que se desarrolló la planificación del ensanche de la ciudad jardín, ya que como veremos más adelante, la fundación del primer barrio en 1909 (Achuzat Baiyt) se había planificado en la teoría, también como un barrio jardín. Es por ello que esta parte del estudio se enfoca en un **análisis comparativo** sobre el contenido disciplinar en torno a las teorías urbanas de finales del siglo XIX y principios del XX, y cómo estas influyeron en las fundaciones de las ciudades modernas de nueva implantación - Brasilia, Chandigarh, Canberra -. Por otra parte, en este análisis se introducen ciertos paralelismos relacionados entre esas teorías urbanas y el tipo de planificación que se implementó finalmente en la ciudad jardín de Tel Aviv a través del *Plan Geddes* de 1925-1927.

La tercera parte, basada en la escala digital, se focaliza concretamente en la situación actual de la ciudad, aunque sin desatender su pasado mediterráneo-jardín, mediante un análisis sobre diferentes **referentes proyectuales** que describen de cierta forma el modelo de ciudad que se estaría conformando en el siglo XXI. Algunos de los proyectos expuestos en esta parte fueron pensados como planes directores y otros han sido sólo proyectos teóricos que se plantearon como posibles sistemas integrales con el fin de revitalizar los espacios postindustriales (en desuso y abandono) que fueron generados a partir de las antiguas infraestructuras obsoletas dentro de los núcleos urbanos. En la última parte de la tesis se plantean algunos indicios que ayudarían a repensar la ciudad de Tel Aviv-Yafa desde sus legados tipológicos sin desatender la situación actual. El análisis propositivo plantea la necesidad de gestionar una nueva ciudad orientada bajo los conceptos primarios de la *ciudad lineal* creada por Arturo Soria (1882) y repensada

más tarde por Ludwig Hilberseimer y Mies van der Rohe para descentralizar lineal y orgánicamente las ciudades americanas. En este caso particular de estudio los nuevos planteamientos son presentados a partir de una jerarquización de las infraestructuras de movilidad como los elementos más preponderantes para el crecimiento metropolitano de la ciudad jardín de Tel Aviv-Yafo; y con el propósito puesto en la preservación del tejido urbano existente y en la recuperación de la escala humana. En definitiva, esta división histórica, política y económica permitió ordenar algunos de los conceptos metodológicos de una forma más clara y certera para entender cómo se han producido las transformaciones formales en esta ciudad de Medio Oriente.

Una de las primeras hipótesis plantea que a partir de los años posteriores a la unificación de Tel Aviv-Yafo (1950), la ciudad se fue transformando morfológicamente ajena a su entorno físico por medio de un proceso dual de destrucción-construcción. Fue a partir de ese entonces cuando se sucedieron en el espacio público diferentes procesos que produjeron las llamativas mutaciones del tejido urbano. Los mismos se fueron desarrollando a partir de un hecho clave: La eliminación sistemática del primer núcleo histórico de la ciudad antigua de Yafo (*Casba*) y la destrucción del primer barrio extramuros sobre la costa mediterránea (*Al-Manshyya*). Consecuentemente, esos dos hechos desencadenaron, tal como denominó Joseph Klein a su libro "*The Beginning of Tel Aviv's Americanization*", que se consolide un estado de libre albedrío y enajenación visual dentro del espacio público de la ciudad, generando una transformación morfológica sobre gran parte de sus referentes arquitectónicos.²

A partir de ese momento la ciudad iría perdiendo progresivamente parte de las imágenes e identidades más características, es decir, parte de sus raíces de esencia netamente mediterránea. En la actualidad es posible observar sobre los resabios de la ciudad antigua de Tel Aviv: *Achuzat Baiyt, Neve Tzedek, Neve Shalom, Kerem Ha-teimanim*, etc., la manera en que fueron aflorando diferentes rascacielos fuera de una escala dimensional y de proporciones lógicas del lugar de origen mediterráneo. El concepto de *Genius loci* que Norberg-Schulz volvió a poner en tema de discusión ha desaparecido por completo en esta parte oriental del mediterráneo.

² KLEIN, Joseph. "*The Beginning of Tel Aviv's Americanization: The Demolition of the Tel Aviv Hebrew Gymnasium Building and its Replacement by the First Israeli Skyscraper "Shalom Mayer Tower 1959-1966"*". [trad., cast.] El comienzo de la Americanización de Tel Aviv: La demolición del edificio Hebreo Gymnasia y su reemplazo por el primer rascacielos israelí "Shalom Mayer Tower". El texto original se encuentra en hebreo.

La escala urbana que poseía la ciudad de Tel Aviv-Yafo, que supo vivir en plenitud hasta mediados de la década de 1950, comenzó a perder relevancia a raíz de los diferentes hechos que se demuestran en este trabajo. Sin embargo, se podría plantear que esa transformación escalar se inició a causa de la eliminación de las tramas urbanas, por medio de la destrucción de los primeros barrios de la ciudad antigua de Yafo, y por la progresiva desconexión con el Mar Mediterráneo. La discontinuidad formal de la trama histórica produjo una progresiva pérdida de las identidades mediterráneas que se intensificaron a partir de la eliminación de los diferentes edificios educativos y culturales más emblemáticos para la ciudad (institutos de enseñanza superior, centros socio-culturales, teatros, cines, plazas públicas, parques, etc.) A partir de lo aquí planteado se podría comenzar a visualizar las principales causas sobre las visibles transformaciones de las imágenes e identidades de la ciudad de Tel Aviv-Yafo.

Es oportuno mencionar que esta investigación se comenzó a formular en el Máster en Teoría y Proyecto Arquitectónico de la Universidad Politécnica de Catalunya, a raíz de un ejercicio teórico-proyectual realizado sobre la ciudad de Barcelona. Fue justamente en el proyecto para la *De-construcción del frente marítimo de Barcelona* en donde surgió el interés por investigar y analizar las transformaciones morfológicas que sufrió la ciudad de Tel Aviv-Yafo por medio de la destrucción de su frente costero, encontrando un cierto paralelismo con lo proyectado en Barcelona para la misma época³. Este hecho en particular había sido causado por los diferentes conflictos bélicos que se desarrollaron en las décadas de 1930-1940 entre las dos ciudades contiguas de Yafo y Tel Aviv. La comparación planteada entre ambas ciudades (Barcelona - Tel Aviv) por medio de la destrucción del frente costero incentivó el deseo por comprender de una manera histórica, analítica y proyectual, cómo se deberían plantearse las transformaciones actuales y/o futuras dentro del espacio público del mediterráneo levantino. Paradójicamente, en el caso Barcelonés, la Guerra Civil Española (1936-1939) evitó la destrucción del núcleo histórico de la capital catalana al archivar el proyecto del *Plan Macià*. Por otro lado, en el caso de estudio particular de Tel Aviv-Yafo, fue la guerra la que generó lamentablemente tal devastación.

³ *DECONSTRUCCIÓ DEL FRONT MARÍTIM DE BARCELONA (FOCUS BARCELONETA)*. Exercici Máster UPC 2010, Departament de Projectes Arquitectònics, Escola Tècnica Superior D'Arquitectura de Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya. Aclaración: Ese ejercicio teórico-proyectual fue el punto de partida para el desarrollo posterior de la tesina final del máster. El proyecto para la de-construcción del frente marítimo de Barcelona ponía en tela de juicio el *Plan Macià* proyectado por el GATCPAC. Prof. Eduard Bru Bistuer, Aquiles González Raventós, Enric Llorach.

PARTE 1
CIUDAD MEDITERRÁNEA
(1879-1948)



Capítulo 1

ESCALA HUMANA

Al estudiar la ciudad contemporánea resulta sumamente relevante comenzar por analizar el origen del concepto de la escala humana. Es posible imaginarse que ese pensamiento humanista comenzó a conformarse a partir de la funcionalidad que desarrolló la ciudad medieval posterior a la caída del Imperio Romano. Ese proceso había sucedido justamente debido a que las poblaciones de las antiguas ciudades imperiales Romanas fueron decreciendo de tal manera, que muchas de ellas desaparecieron por completo tras las Invasiones Bárbaras (Goitia, 1968). A partir de ello, las grandes concentraciones urbanas de imagen imperial y monumental comenzaron a diluirse y a desurbanizarse dando lugar a una vida mucho más urbana-rural en una sociedad conformada con una base agrícola. "El carácter agrario de la sociedad y de la economía medieval modifica sensiblemente el rostro de Europa. El hecho de que la población este diseminada hace que, poco a poco, toda la tierra sea objeto de cultivo, cambiando y humanizando el paisaje"¹.

DEL HUMANISMO RENACENTISTA AL MODULOR

El concepto de un urbanismo pensado a escala del ser humano se fue consolidando paulatinamente en las ciudades medievales llegando a su punto máximo de esplendor en la época humanista del renacimiento italiano (siglo XV). A partir de la nueva idea que el ser humano era el centro del universo, consecuentemente eso dio origen al diseño de los primeros espacios públicos en la época Barroca en la ciudad de Roma (Plan Sixto V - fin del siglo XVI). Por lo tanto, esos espacios se planificaban y pensaban de acuerdo a las dimensiones y necesidades de los ciudadanos que partían desde una simple escala peatonal, o mejor dicho, desde el punto de vista del peatón. Todo ello había sido posible en un principio gracias a la reinención de la perspectiva unidireccional que desarrolló Brunelleschi (1377-1446) en Florencia, y que posteriormente se transformó para desarrollar el recorrido multidireccional instaurado por el estilo Manierista y consolidado por el estilo Barroco entre el siglo XVI-XVII respectivamente. Por consiguiente, el estudio de las proporciones del cuerpo humano, que tanto ejercitaron y

¹ CHUECA GOITIA, Fernando "Breve historia del urbanismo". Lección 5: La Ciudad Medieval, pág. 89.

pregonaron Miguel Ángel (1475-1564) y Leonardo Da Vinci (1452-1519), se fue convirtiendo en la base para el desarrollo del diseño urbano en los siglos posteriores. Hasta mediados del siglo XIX o principios del XX, la escala que poseían la mayoría de los núcleos urbanos se inscribían dentro de los parámetros y proporciones del cuerpo humano. Ello se debió principalmente a que las distancias de sus recorridos se hacían normalmente a pie sumado a que todas las actividades diarias estaban concentradas a poca distancia unas de otras.

Sin embargo, para mediados del siglo XX, Le Corbusier (1887-1965) había desarrollado el "Modulor", que sintetizaba el estudio que venía realizando sobre las proporciones humanas y su relación con los objetos que comenzaban a tener relevancia en la vida de las ciudades modernas. Así lo reflejaba el título de su libro: "*El Modulor, ensayo sobre una medida armónica a la escala humana aplicable universalmente a la arquitectura y a la mecánica*". En relación a los profundos cambios que se efectuaban dentro de los parámetros de medición a partir de la Revolución Industrial², Le Corbusier afirmaba al respecto: "(...) mostrar que la necesidad de una nueva medida visual no se ha presentado verdaderamente imperativa hasta hace muy poco, cuando los vehículos de grandes velocidades han transformado las relaciones entre los hombres y los pueblos. Hace cien años que la primera locomotora instauraba las velocidades mecánicas preludiando la desaparición de usos, de hechos patentes y de necesidades, y, por consecuencia, de los medios de acuerdo con la velocidad de traslado hasta entonces posible: la marcha a pie que ritmó las empresas, decretó las necesidades, fijo los medios y creó los usos"³. Todo ese desarrollo técnico-mecánico que describe Le Corbusier finalmente terminó por separar las históricas funciones básicas (habitar, trabajar, recrear, circular) realizadas por los seres humanos dentro de los diferentes núcleos urbanos.

En la actualidad se observan cada vez más proyectos que proponen de cierta forma volver a recuperar la escala humana perdida especialmente a partir de la segunda

² LE CORBUSIER. "*El Modulor, ensayo sobre una medida armónica a la escala humana aplicable universalmente a la arquitectura y a la mecánica*". Primera parte: ambiente, medio, circunstancias y desarrollo de la investigación, págs. 15-20. Los instrumentos de medición hasta finales del siglo XVIII eran prácticamente las partes que componían el cuerpo del ser humano: codo, dedo, pulgada, pie, braza, palmo. Además, estos parámetros eran sutiles y precisos para el diseño de los objetos y espacios urbanos ya que justamente participaban de la matemática que rige al cuerpo humano.

³ *Ibíd.*

mitad del siglo XX. Un ejemplo de ello son los "espacios compartidos" (*Shared spaces*), lugares en donde todas las actividades humanas de una ciudad pueden sucederse juntas al mismo tiempo sin perjudicarse una con otra. En el último capítulo de esta investigación se desarrollará particularmente este tema desde diferentes tipos de proyectos y escalas.

LA ESCALA HUMANA MEDITERRÁNEA

A lo largo de este capítulo se analiza por un lado la profunda relación que existía entre la ciudad antigua de Yafo y los nuevos asentamientos en relación al Mar Mediterráneo, y por otro lado, de qué manera se fueron asentando los primeros barrios sobre el frente costero tras la demolición de las murallas de la ciudad antigua de Yafo hacia finales 1870. Se presentan los principales espacios urbanos en donde se desarrollaban las actividades sociales y comerciales entre los habitantes de la ciudad que se encontraban identificadas netamente con el lugar físico del mediterráneo oriental y con las costumbres que había impuesto el Imperio Otomano en Palestina durante 400 años (1516-1917). En los siguientes capítulos se analizará cómo la noción de la escala humana que predominaba en las ciudades tradicionales hasta principios del siglo XX, comenzaba a transformarse paulatinamente hasta diluirse finalmente en un mundo que empezaba a experimentar el desarrollo de las máquinas del transporte mecánico en pleno apogeo de la Revolución Industrial. Sin embargo, la pérdida de la escala humana en Tel Aviv-Yafo se originó por cierto por otros motivos. La destrucción física de sus barrios antiguos alejó progresivamente al ciudadano del contacto directo con el Mar Mediterráneo perdiendo las características vitales del espacio público de la región.

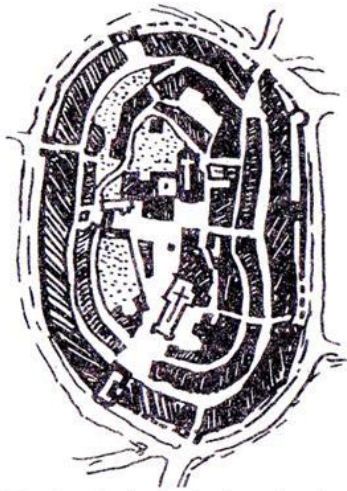
IMÁGENES E IDENTIDADES MEDITERRÁNEAS

Este concepto se desarrollará en detalle a lo largo de este capítulo, pero hay que dejar en aquí en claro que el mismo debe de ser interpretado como un conjunto diverso de identidades individuales o particulares, y en menor medida con la finalidad de querer englobar o simplificar las características de cada ciudad mediterránea en particular. Es decir, siguiendo el análisis realizado por Lynch en "La imagen de la ciudad", este concepto debe pensarse "con el significado de individualidad o unicidad" y no en el sentido literal de igualdad con otra cosa u objeto físico.

La escala humana



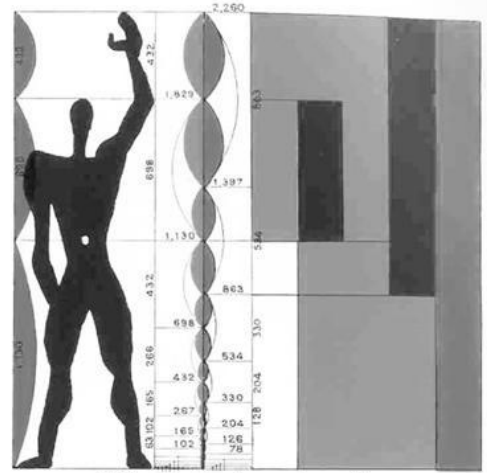
(1) Las actividades humanas en la ciudad suceden juntas al mismo tiempo ("espacios compartidos"). Gehl Architects. Brighton, UK 2007-2010.



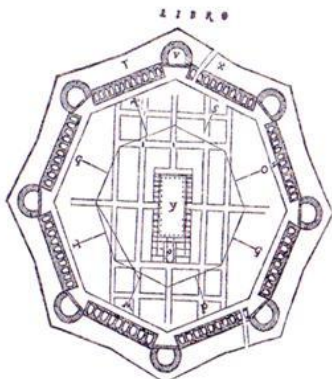
(2) Tipología de ciudad medieval.



(3) El plan de Sixto V.



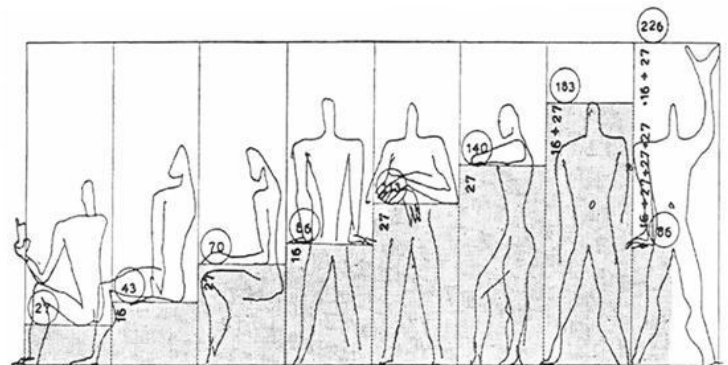
(6) Le Corbusier y el modulator.



(4) La ciudad ideal de Vitruvio.



(5) La ciudad ideal renacentista.



(7) Las posiciones típicas del cuerpo humano en el espacio.

1.1 EL MEDITERRÁNEO: EL NOVIO DE LA CIUDAD DE YAFO

El Mar Mediterráneo, fue y continua siendo, el gran capital que poseen las ciudades que lo bordean. Las relaciones históricas, sociales y culturales con respecto al lugar de fundación de estas urbes, las hacen semejantes y a la vez diferentes entre sí, ya que intervienen variables como la geografía y topografía que provocan las grandes diferencias visuales y formales entre las distintas ciudades. El nombre de este mar proviene del latín, *Mar Medi Terraneum*, cuyo significado es "mar en el medio de las tierras". El mismo fue impuesto en la época del Imperio Romano de Occidente, justamente cuando poseía la totalidad de las tierras costeras bajo su dominio imperial. Por cierto sus pueblos se han entremezclado a lo largo de su historia, y pese a las diferencias lógicas existentes entre los territorios: geográficas, topográficas, étnicas, religiosas, culturales, idiomáticas, económicas, se puede visualizar un paisaje artificial (arquitectura - espacio público) y una forma de vida muy similar en todos ellos. A simple vista se observan las diferencias geográficas entre la parte norte y sur del mediterráneo. El norte posee mayoritariamente una topografía accidentada con montañas que descienden hacia el mar y una geografía fértil y diversa a la vez. En cambio la parte sur, posee una topografía plana que imposibilita en gran medida observar el mar dentro de las ciudades de una forma natural. La parte sur posee una geografía árida y desértica. Por otra parte, tanto el sector occidental como el oriental de la cuenca están conformados por una mezcla de topografías más bien planas con pequeños relieves en la línea de costa (Barcelona, Beirut, Tel Aviv-Yafo, entre otras).

IDENTIDADES PROPIAS

Es probable que la semejanza entre gran parte de las ciudades mediterráneas en el modo de vivir el espacio público se deba a un clima parecido de un extremo al otro del mar. Sin embargo, lo que configura el carácter mediterráneo serían más bien las relaciones sociales dentro del espacio público que se organizan en torno a las diferentes comunidades que conformaron históricamente sus diferentes barrios. Por otra parte, la intensa luz natural y la calidad espacial fueron algunas de las principales características que conformaron los espacios referenciales mediterráneos. Las ciudades mediterráneas orientales descienden de las ciudades mesopotámicas, que son las urbanizaciones más antiguas del mundo y portadoras de una riquísima historia a sus espaldas. Éstas han

El Mediterráneo: el novio de la ciudad de Yafa



(8) Yafa, "La novia del mar": ciudad-puerto, ciudad-fortificada, casba. La ciudad antigua a comienzos del siglo XX.



(9) Una tipología de ciudad Islámica, la ciudad antigua de Yafa.



(11) La ciudad antigua Yafa desde la costa mediterránea en 1898.



(10) Plano de Yafa: la ciudad fortificada y sus calles laberínticas.



(12) La casba de Yafa, grabado de 1839.

nacido del comercio y de un clima suave y ameno en gran parte del año que permitió que se originen las primeras urbanizaciones en torno a una intensa agricultura. En definitiva, son ciudades conformadas en base a la sumatoria de simples identidades locales que se distinguen considerablemente de otras ciudades costeras debido justamente al marcado paso de la historia.

YAFO, LA NOVIA DEL MAR

La ciudad de Tel Aviv tiene su origen en la antigua ciudad de Yafo, una ciudad amurallada que fue construida, destruida y refundada decenas de veces sobre las costas del mediterráneo durante sus miles de años de historia⁴. Según ciertos historiadores (Ayalon, Etan); (Kaplan, Jacob); (Or, Even) Yafo podría llegar a ser uno de los primeros puertos de toda la región mediterránea. Esta ciudad portuaria es denominada comúnmente en árabe *Urs al-Bahr*⁵ (la novia del mar), reflejando la conexión directa entre la ciudad y el mar. Su fundación se originó sobre una configuración tipológica de ciudad mesopotámica. Esta ciudad-puerto se fue construyendo sin una planificación concreta, es decir, la ciudad como entidad se fue conformando gracias a los intersticios que iban dejando sus bloques construidos. Esto se debió a que la tipología de la ciudad oriental y posteriormente islámica, dejaba el espacio público únicamente para las funciones religiosas. El espacio privado, es decir, la vivienda, se apoderaba de la mayoría del espacio construido de la ciudad.

Chueca Goitia describe la tipología de la ciudad oriental de la siguiente manera: "La fórmula de la ciudad musulmana es la organización de dentro afuera, desde la casa hacia la calle (...) cuando en la ciudad occidental lo corriente ha sido lo contrario: desde la calle, previamente trazada, con plan o sin él, las casas han ido ocupando su sitio y conformándose a su ley distributiva. En la ciudad musulmana ha sido la casa la que ha prevalecido y la que ha obligado a la calle a encontrar su acomodo, un poco

⁴ Arqueólogos han descubiertos los primeros orígenes de la ciudad que provendría de la edad de Bronce (siglo XVIII A.C). La ciudad fue conquistada y destruida cronológicamente por: Egipcios, Filisteos, Israelíes, Helénicos, Romanos, Bizantinos, Árabes, Cruzados, Mamelucos, Otomanos, Británicos, Estado de Israel. Véase los archivos digitales de la ciudad antigua de Yafo: <http://www.oldjaffa.co.il/>

⁵ Véase la colección digital: *The Eliasaf Robinson Tel Aviv Collection*, Stanford University of California. Cap.: *Jaffa, The Bride of the Sea* (Yafo, la Novia del Mar). <http://lib.stanford.edu/eliasaf-robinson-tel-aviv-collection/jaffa-bride-sea>

subrepticamente, por entre los huecos que las casas le dejaban. De aquí que las calles hayan resultado tortuosas, laberínticas e inverosímiles. (...) El individuo no tiene deberes para con la sociedad y sólo se halla religado con los poderes ultra-terrenales. Sociedad y política están asfixiadas por la religión"⁶.

EL DERRIBO DE LA MURALLAS DEFENSIVAS DE YAFO

Para 1879, la ciudad aún se encontraba bajo el dominio del Imperio Otomano en Palestina (1516-1917). Para ése mismo año se comenzaron a derribar las murallas de la ciudad antigua de Yafo ya que se encontraban en un estado de abandono al borde de desmoronarse (fig.10, pág.22). El primer resultado morfológico de este primer hecho de destrucción, fue la conformación y la rápida expansión de los nuevos barrios costeros: al sur, los barrios de *Ajami* y *Jebalya*, y al noreste de la ciudad antigua, *Al-Manshiyya*, que comenzaba a crecer descontroladamente bordeando la costa mediterránea. Con ello, la relación entre los nuevos asentamientos y el mar se intensificaba en los primeros años del siglo XX. Los bloques residenciales, como a su vez, los edificios públicos religiosos e institucionales se asentaban como rocas sobre la arena, acrecentando aún más la importancia del mar para el nuevo suburbio extramuros de la ciudad de Yafo. Asimismo, el puerto de la ciudad de Yafo jugó un papel fundamental para el desarrollo sociocultural y económico en la historia de la región. Éste se conectaba directamente por medio del tren con la región litoral y con la capital religiosa de Jerusalén.

EL PRIMER BARRIO "MUSULMÁN" EXTRAMUROS DE LA CIUDAD DE YAFO

Al-Manshiyya fue el primer gran emplazamiento periférico fuera de las murallas de la ciudad antigua de Yafo. Se fundó a fines de la década de 1870 sobre los médanos que por entonces bordeaban las orillas del Mar Mediterráneo. Esa nueva implantación morfológicamente "espontánea" de origen musulmán se produjo prácticamente con la ayuda de los nuevos inmigrantes provenientes de la vecina Egipto que buscaban una tranquilidad espacial y visual junto a la costa mediterránea. Se estima que hacia 1944 la

⁶ CHUECA GOITIA, Fernando. "Breve historia del urbanismo" Introducción. Tipos fundamentales de ciudad, págs. 14-15.

población que residía en el barrio llegaba a los 13.000 residentes⁷. Las edificaciones se caracterizaban por estar distribuidas en uno o dos niveles implantándose a lo largo de la costa. En su mayoría, las construcciones estaban construidas con piedra local ("Kurkar", un tipo de piedra arenisca) conformando las fachadas mediante arcos apuntados, techos inclinados y tejados rojos. El territorio total en el cual se extendía el barrio era de aproximadamente unos 2.4 km², y en esos terrenos se hallaban también los huertos de cítricos que identificarían a Yafo como la marca de las mundialmente conocidas naranjas "*Jaffa*". A pesar de esto, el sustento de los habitantes del barrio era el comercio que se distribuía por la calle principal de la estación de tren y el mercado de frutas y verduras que nacía en el borde norte del barrio.

Con el correr de los años, se convirtió en el barrio más importante y extenso territorialmente de la ciudad de Yafo, en donde se fueron construyendo todo tipo de edificaciones: escuelas, clubes sociales, hospitales, cafeterías, bazares, hoteles, locales comerciales, mezquitas, sinagogas, etc. A su vez, la esperada estación de trenes inaugurada en 1892 unió finalmente la costa litoral del mediterráneo con Jerusalén, proveyendo una gran prosperidad al barrio. En aquellos años se fundaron asimismo los dos primeros barrios con mayoría de población judía fuera de las murallas de Yafo, ubicados alrededor de *Al-Manshiyya*. El primer barrio *Nevé Tzedek*, se estableció en 1887, y el segundo, *Nevé Shalom* se fundó en 1890. La prosperidad de estos dos nuevos asentamientos impulsó la conformación de nuevas construcciones que hacia 1906 ya sumaban seis los nuevos pequeños barrios que rodeaban a *Al-Manshiyya* (*Yafe Nof*, *Achva*, *Mahane Yehuda*, *Mahane Yosef*, *Ohel Moshe* y *Kartoon*). En los mapas y fotos aéreas de 1918 era posible observar la morfología que comenzaba a poseer el barrio musulmán, distinguiéndose ésta como una extensa franja litoral que crecía hacia el norte y que a su vez separaba a los nuevos barrios - futura ciudad de Tel Aviv - del contacto directo con el Mar Mediterráneo⁸ (fig.17, pág.26).

⁷ Véase el documento "*Remembering al-Manshiyya - Jaffa*". Un homenaje al barrio parcialmente destruido en 1948 y a su sistemática eliminación durante la década de 1970. Asociación Zochrot, Abril 2010. El texto se encuentra en hebreo, árabe e inglés.

⁸ ROTBARD, Sharon. "*White City, Black City*". [trad., cast.] Ciudad Blanca, Ciudad Negra. Parte II: Ciudad Negra. Cap. El cerco sobre Al-Manshiyya, pág. 139. Las fotografías aéreas fueron tomadas en 1918 por la aviación alemana durante la primera guerra mundial. El texto original se encuentra en hebreo aunque recientemente ha salido una versión en inglés.

Al-Manshiyya, el primer barrio "musulmán" extramuros de la ciudad de Yafa



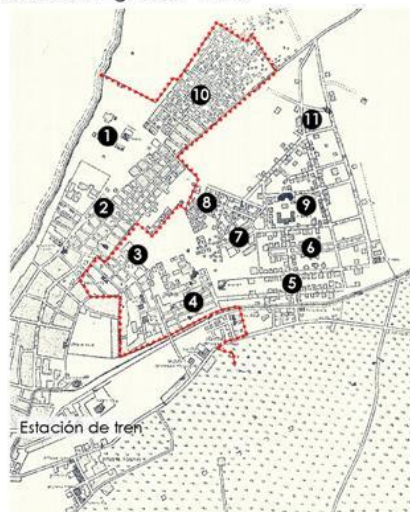
(13) El barrio de Al-Manshiyya se implantaba a lo largo de la costa mediterránea y al norte de la ciudad antigua de Yafa. Imagen de 1932.



(14) Al-Manshiyya, vista desde la ciudad antigua de Yafa.



(15) Premonición urbana.



(16) La frontera entre Yafa y Tel Aviv.



(17) Los barrios de Tel Aviv alrededor de Al-Manshiyya en 1918.

EL PRINCIPIO DEL FIN DEL BARRIO "PUENTE" COSTERO

A partir de 1920 - la ciudad ya se encontraba bajo el dominio del Mandato Británico (1917-1948) - es cuando comienzan a suceder en la ciudad de Yafo, y en el resto de la por entonces Palestina, diferentes disturbios entre las poblaciones musulmanas y judías a causa de las políticas colonialistas que instauraba el Mandato Británico en Palestina⁹. En esos años, se originó el primer éxodo en masa de población judía de la ciudad de Yafo hacia la futura ciudad de Tel Aviv. Para 1929 se reanudaron los conflictos sociales, principalmente, en las ciudades de Jerusalén, Hebrón y Safed, aunque también se produjeron incidentes en la ciudad de Yafo, así como en los barrios costeros vecinos. Sin embargo, será recién en 1936 cuando comienza lo que se denominó la "gran revuelta árabe" contra la política que efectuaba el Mandato Británico, y contra las inmigraciones judías que provenían de diferentes países del norte de África y Europa del Este. Hasta entonces, el barrio de *Al-Manshiyya* cumplía la función de ser una especie de "puente sociocultural" entre los habitantes musulmanes y judíos que habitaban el área, uniendo físicamente la parte antigua de Yafo con la parte nueva de la ciudad de Tel Aviv. A partir de ahí, las relaciones sociales entre las partes cambiarían drásticamente, produciendo diferentes hechos que deteriorarían el espacio urbano precisamente en el lugar que antes ligaba ambas partes.

Es sumamente llamativo observar los dibujos que realizó el dibujante Nachum Gutman sobre la ciudad de Tel Aviv en 1936 (fig.15, pág.26). En ellos es posible ver cómo el "barrio conector" de *Al-Manshiyya* desaparece premonitoriamente del territorio costero liberando las visuales de la nueva Tel Aviv sobre la costa mediterránea¹⁰. Por consiguiente, eso sería el preludio de lo que sucedería una década más tarde cuando se comenzaría a destruir físicamente dicho barrio.

⁹ En aquellos años la futura ciudad de Tel-Aviv (hasta entonces era considerada solamente un barrio) multiplica en más de 10 veces su población, pasando de 3.600 habitantes en 1920 a 40.000 hacia 1926. A su vez, sus límites territoriales variaron de un kilómetro cuadrado para el año 1920, a seis kilómetros cuadrados hacia 1926. El resultado fue la multiplicación de su densidad, llegando en ese mismo año a 6.500 hab/km². La información estadística se encuentra en la parte introductoria del libro fotográfico para la conmemoración del centenario de la ciudad de Tel-Aviv. En: TEL AVIV VIEWS, Photos by Avraham Soskin and Ran Erde 1909-2009.

¹⁰ ROTBARD, Sharon. *"White City, Black City"*. [trad., cast.] Ciudad Blanca, Ciudad Negra. Parte II: Ciudad Negra. Cap. El cerco sobre Al-Manshiyya, págs. 131-133. Nachum Gutman fue el dibujante más influyente de aquella época en la ciudad de Tel-Aviv. Según Rotbard, Gutman se encargó de retratar en imágenes los sueños de la sociedad "europea hebrea" en la década de 1930.

EL PRIMER BARRIO "HEBREO" DE TEL AVIV

Como se ha mencionado anteriormente, los primeros asentamientos con mayoría de población judía fuera de las murallas de Yafo se ubicaban hacia el este de la costa mediterránea. Estos se encontraban por entonces desconectados del Mar Mediterráneo debido a la implantación que poseía el barrio costero árabe de *Al-Manshiyya*. Dichos barrios habían nacido a finales del siglo XIX como pequeños asentamientos separados físicamente de la antigua Yafo. La mayoría de su población era proveniente del Yemen y Europa del Este y la fundación del primer barrio fuera de la jurisdicción de la ciudad de Yafo se originó recién en 1909 sobre un terreno de 11 hectáreas con una población de 550 habitantes. Éste fue el primer indicio concreto por parte del Movimiento Sionista para el posterior establecimiento del Estado de Israel en 1948. *Achuzat baiyt* - "*Homestead*" en inglés o "*Granja - Hacienda*" en castellano - fue como se denominó al primer barrio que proponía un estilo arquitectónico ecléctico y "hebreo"¹¹, siendo posteriormente, la piedra fundamental para la conformación de la futura ciudad Tel Aviv.

Posteriormente, la ciudad se conformaría a partir de la propagación de este barrio como la "célula" de la futura ciudad jardín. Es ahí justamente, en donde se plasmaron las primeras ideas proyectuales provenientes del centro y del este de Europa respecto a cómo se debería planificar la ciudad a principios del siglo XX. Uno de los principales objetivos que se planteaban en esos años entre los líderes políticos, arquitectos, ingenieros y emprendedores que comenzaban a inmigrar en gran cantidad a la región, era dar una solución práctica e inmediata al problema habitacional de los residentes de Yafo. En aquella época se aludía que se encontraban bajo condiciones de inhabitabilidad, insalubridad e higiene ante la escasez de luz natural a causa de la alta densidad constructiva dentro de la ciudad antigua de Yafo. Por otra parte, les interesaba precisamente determinar un nuevo estilo arquitectónico que se diferenciara del estilo netamente oriental e islámico de la parte antigua de Yafo. Es decir, un estilo

¹¹ El estilo ecléctico "Hebreo" se encontraba principalmente compuesto por la mezcla de una arquitectura de origen occidental (neo-clásica, art-decó) con ciertos signos decorativos y constructivos de la arquitectura oriental local. Este estilo propio del "lugar de asentamiento" comenzó a desarrollarse en la ciudad y en el resto del país a partir de la década de 1910 y se prolongó hasta finales de la década de 1920 con la aparición del *Estilo Internacional*. Para finales de la década de 1920, el nuevo estilo impuesto por el Movimiento Moderno comenzaba a expandirse alrededor del mundo generando una muy fuerte aceptación en la ciudad de Tel-Aviv.

que se identificara más bien con la vida europea y en un contexto que enfatizara la configuración espacial del nuevo barrio de estilo hebreo.

EL PLAN URBANO

El activista político y arquitecto vienés Wilhelm Stiassny (1842-1910) propuso el primer proyecto urbano para la planificación del primer "suburbio-jardín" de estilo europeo llamado *Achuzat Baiyt*¹². Cabe señalar que Stiassny era allegado del periodista austrohúngaro, escritor y líder del Movimiento Sionista, Theodor Herzl. El arquitecto Oskar Marmorek (1863-1909) fue otro de los personajes que se involucraron en aportar ideas y pensamientos sobre cómo se debería planificar el primer barrio independiente de la ciudad de Yafo. Éste también fue un activista político austrohúngaro que se había relacionado intensamente con las ideas "higienistas" que difundía Herzl a través del sionismo moderno de finales del siglo XIX. Marmorek introdujo en la esfera política los conceptos del urbanista alemán Joseph Stübben mediante el libro "*Der Städtebau*" publicado en 1890. Este libro, basado en la planificación y expansión urbana de las ciudades históricas europeas, poseía grandes influencias por parte del arquitecto austriaco Camillo Sitte (1843-1903), que entendía la planificación urbana moderna como una especie de arte público. Asimismo, Klein sostiene que Stübben enfatizaba además, "la importancia de la estética, del orden público, de la higiene y del tránsito para el diseño del modelo de la ciudad moderna"¹³. De igual manera, citó que todas las instrucciones y recomendaciones presentadas a Arthur Ruppin - uno de los principales fundadores del barrio hebreo - fueron las que conformaron, posteriormente, las bases para el desarrollo del código de planeamiento y edificación del barrio *Achuzat baiyt*.

En un primer momento, no se había aprobado ningún plan maestro para el desarrollo del barrio y esto llevó a la comisión directiva de la sociedad "*Achuzat baiyt*" a efectuar una nueva versión del plan urbano. En este plan, se situaría en el borde de la calle principal el monumental edificio "*Herzliya Hebrew Gymnasium*" como el gran símbolo sociocultural para la conformación de la identidad del barrio. Según expone Klein en el

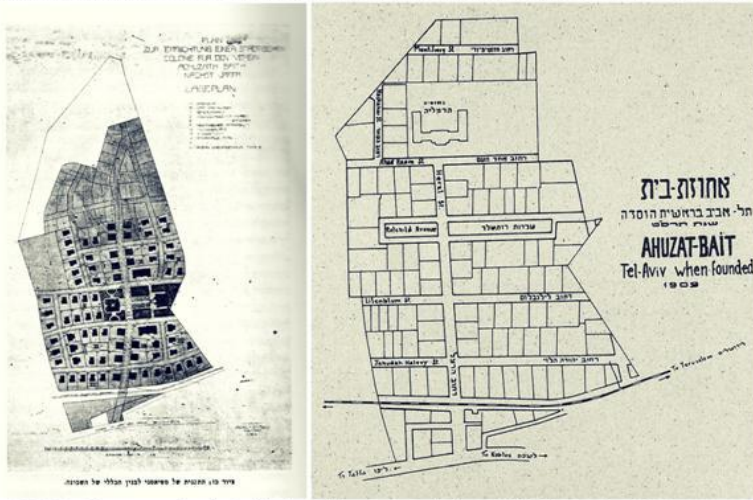
¹² KLEIN, Joseph. "*The Beginning of Tel Aviv's Americanization: The demolition of the Tel Aviv Hebrew Gymnasium building and its replacement by the first Israeli Skyscraper: Shalom Mayer Tower*". [trad., cast.] Cap. 1: Jerusalén en Tel-Aviv: el establecimiento del "Gran templo" en el centro de "Achuzat baiyt". *Achuzat baiyt - el arquetipo para el modelo urbano sionista*, pág. 24-30. El texto original se encuentra en hebreo.

¹³ *Ibidem*. La traducción fue realizada por el autor.

Achuzat baiyt, el primer barrio "hebreo" de la ciudad de Tel Aviv



(18) Herzl St., la calle principal del barrio Achuzat baiyt remata en el monumental edificio "Herzliya Hebrew Gymnasium". Imagen 1911.



(19-20) El proyecto de Wilhelm Stiassny y el plan definitivo de 1909.



(22) La calle principal del barrio Achuzat baiyt, Herzl St. en 1926.



(21) El encuentro fundacional de Tel Aviv sobre los médanos en 1908.



(23) Rothschild St., el primer bulevar de la ciudad. Imagen 1926.

primer capítulo de su libro, el nuevo plan conciliador sentaba sus bases en una tríada de tipologías urbanas europeas¹⁴, las cuales se exponen en líneas generales a continuación:

En primer lugar, la planificación urbana se basaba en un modelo geométrico conformado sobre una malla ortogonal para que se acentuara la eficiencia espacial y se generara un "orden" claramente identificable (fig.20, pág.30). A su vez, la idea rectora de dicho plan era incentivar a la nueva población a elevar su capacidad para un intenso desarrollo sociocultural en el futuro inmediato. Este modelo de trama típicamente europea se introdujo con anterioridad en el país por medio de algunos ingenieros alemanes que prestaron sus servicios al Imperio Otomano en Palestina durante el siglo XIX¹⁵.

En segundo término, las ideas de Ebenezer Howard (1850-1928) sobre la teoría de la ciudad jardín realizada en 1898 se cristalizaban con la publicación de su libro *Garden Cities of To-morrow*. Sus pensamientos tomaron cada vez mayor relevancia en esos años ya que se contraponían a la forma de vida y a las expansiones descontroladas que se suscitaban dentro de las ciudades industriales. Xavier Llobet analiza ese tema en su tesis doctoral mediante una descripción morfológica sobre los centros urbanos industriales de finales de siglo XIX. "Los centros de las grandes ciudades existentes se habían convertido en cuerpos compactos, como las ciudades apolíneas, pero con un suburbio disperso a su alrededor. En estos centros urbanos predominaba el lleno sobre el vacío y los edificios se amontonaban a lo largo de las calles. Se seguía el criterio de alineación vial, sin una idea clara del tipo de espacio que se necesitaba. La calle corredor y la plaza cerrada se habían convertido en el espacio dominante de la ciudad, y la ventilación de los edificios se había tenido que reforzar con patios interiores"¹⁶. De aquí, que la influencia de Howard sobre las planificaciones de barrios y ciudades - especialmente en Inglaterra y en otras ciudades industriales europeas en los primeros años del 1900 - haya repercutido de tal manera en las ideas de los fundadores de la ciudad de Tel Aviv.

¹⁴ Ibídem.

¹⁵ Ibídem.

¹⁶ LLOBET I RIBEIRO, Xavier. "Hilberseimer y Mies, La metrópolis como ciudad jardín". Cap.5: La ciudad como obra de arte, pág. 157.

Sin embargo, tal como sostiene Klein, la aplicación de la teoría de la ciudad jardín sobre el barrio Achuzat baiyt no fue netamente morfológica, sino más bien respondió a un orden retórico. El hincapié se manifestaba sobre los aspectos higiénicos, los cuales ayudarían a conformar el nuevo barrio con rasgos característicos de los típicos suburbios europeos. Esto posibilitaría un estilo de vida más "sano", alejándose de la imagen "contaminante" que reflejaba la antigua Yafo para las autoridades de la nueva sociedad que se estaba conformando en esos momentos.

En tercer lugar, se pensaba que un arquetipo urbano más bien "artístico y secular" destacaría el valor de una sociedad europea altamente civilizada por medio del uso de elementos estéticos historicistas para la construcción de los monumentales edificios culturales, y en gran parte de los elementos urbanos del espacio público. Es por ello, que el primer edificio *Gymnasia Herzliya* de estilo ecléctico "hebreo" debía contar con elementos arquitectónicos europeos, pero que reflejara intensamente los rasgos locales "orientales" para comenzar a generar una identidad arquitectónica que estuviera más arraigada a una "nueva tierra santa" y que paulatinamente se fuera alejando de los rasgos netamente europeos (fig.24, pág.36). Por esa razón se decidió que aquel edificio debía ubicarse en el lugar más estratégico para la conformación del barrio. A su vez, éste debía de ser claramente visible desde las diferentes perspectivas que se generarían tanto en sus inmediaciones como en su entorno próximo, o sea, fuera de sus límites urbanos.

EL PRIMER EDIFICIO DE ESTILO "HEBREO" Y SUS REPERCUSIONES ARQUITECTÓNICAS

El edificio "*Herzliya Hebrew Gymnasium*", inspirado en la imagen del "Segundo Gran Templo de Jerusalén" fue construido entre 1909-1910 bajo un estilo ecléctico de origen occidental con características orientales locales (Klein, 2011). El edificio de carácter institucional, educativo y secular sería el principal emblema para la conformación de la primera sociedad "hebreo" en Tierra Santa posterior a su exilio por más de 2000 años.

Joseph Barsky (1876-1943) arribó a Palestina a comienzo del siglo XX proveniente de la ciudad de Odessa, actualmente Ucrania, donde se graduó como arquitecto. Barsky diseñó el monumental edificio y mezcló la arquitectura ecléctica europea con una arquitectura "árabe" oriental. La fachada principal la compuso mediante tres bloques

bien diferenciados a través de una fachada más bien monolítica y simétrica compuesta por pequeñas aberturas mediante arcos apuntados y arcos de herradura de estilo oriental, y un suntuoso acceso principal diseñado para enmarcar el centro del edificio que a su vez se adelantaba de las dos naves laterales y se elevaba por sobre el resto del edificio.

El edificio prontamente se transformó en el ícono socio-cultural para la conformación de la identidad del barrio y de la "Pequeña Tel Aviv"¹⁷ (fig.33, pág.81). Esta pequeña porción de la ciudad perduró morfológicamente homogénea hasta comienzos de la década de 1950, precisamente, cuando se comenzaron a destruir las primeras viviendas del barrio y posteriormente el monumental edificio. Según las autoridades municipales, la causa de semejante acto fue la cuestionable y controvertida implantación del edificio institucional que imposibilitaba una futura expansión en sentido norte de la calle principal "Herzl" en el centro de dicho barrio (Klein, 2011). No obstante, dicha implantación había generado un gran debate entre las autoridades de la comisión del barrio antes de la construcción del mismo. La dirección de la institución educativa pretendía que "(...) el edificio se asiente justamente en frente de la calle principal con el propósito de que los turistas y viajeros del tren observen el cartel del edificio *Herzliya Hebrew Gymnasium*"¹⁸.

La ubicación perpendicular del edificio respecto al eje primario del barrio permitía que las visuales se enfocaran directamente hacia el mismo, produciendo un cierto ambiente escenográfico con el monumental edificio como telón de fondo. Sin embargo, posterior a su construcción y con el correr de los años, las críticas se acrecentaron en contra de esta implantación monumental ya que era cada vez más evidente que el edificio

¹⁷ "La pequeña Tel-Aviv" es el territorio que comprendió el primer núcleo físico de la ciudad anterior al *Plan Geddes*. Ésta parte de la ciudad fue conformada por una mezcla de arquitecturas eclécticas provenientes de Europa y de otras más autóctonas de estilo oriental otomano. El territorio abarcaba aproximadamente 1.5 km² con una población cercana a los 13.000 habitantes para 1921. Sus límites estaban delimitados por: Yafo (sur y oeste), Mar Mediterráneo (oeste) y Allenby St. (la calle principal que cercaba a todos los barrios y descendía hacia el mar). Véase la información estadística que se encuentra en la introducción del libro fotográfico para la conmemoración del centenario de la ciudad de Tel-Aviv. En: TEL AVIV VIEWS, Photos by Avraham Soskin and Ran Erde 1909-2009.

¹⁸ KLEIN, Joseph. "The Beginning of Tel Aviv's Americanization: The demolition of the Tel Aviv Hebrew Gymnasium building and its replacement by the first Israeli Skyscraper: Shalom Mayer Tower". [trad., cast.] El comienzo de la Americanización de Tel Aviv: La demolición del edificio Hebreo Gymnasia reemplazado por el primer rascacielos Israelí: Shalom Mayer Tower. Cap. 1: Jerusalén en Tel-Aviv: el establecimiento del "Gran templo" en el centro de "Achuzat baiyt". Achuzat baiyt - el arquetipo para el modelo urbano sionista, pág. 27. La traducción fue realizada por el autor.

obstruía la expansión del primer núcleo urbano y consecuentemente imposibilitaba la expansión de la ciudad de Tel Aviv en dirección norte. Lo cierto, es que este emblemático edificio fue el arquetipo para el desarrollo y la posterior consolidación del estilo arquitectónico ecléctico "hebreo-sionista" en las ciudades de Tel Aviv, Haifa y Jerusalén durante las dos primeras décadas del siglo XX. A continuación se presentan las obras más emblemáticas que representan parte de este estilo arquitectónico tan particular y diverso.

1 El Instituto Tecnológico Technion (ITT) de Haifa

El arquitecto alemán Alexander Baerwald (1877-1930) fue una de las principales personalidades que contribuyeron a la consolidación del nuevo estilo ecléctico-oriental en Palestina. Baerwald diseñó el primer edificio del *Instituto Tecnológico del Technion* a finales de 1910 en la ciudad de Haifa. Sin embargo se comenzó a construir a partir de 1912 y se terminó de construir recién en 1924 por causas de la Primera Guerra Mundial. Este edificio emblemático y de imagen monumental, al igual que el "*Herzliya Hebrew Gymnasium*", se constituyó con el uso de elementos eclécticos-historicistas pero remarcando aún más el estilo árabe oriental impuesto por el Imperio Otomano sobre toda la región. De aquí, que el arquitecto incluyó en la fachada principal una cúpula o domo de piedra para acentuar aún más el acceso principal. A su vez, enfatizó las aberturas sobre el nivel de acceso mediante arcos apuntados de estilo árabe elevando el *piano nobile* al primer nivel por medio de la escalera principal de ingreso. La forma compositiva del edificio es prácticamente la misma que realizó Barsky para el edificio en Tel Aviv. Es decir, una composición visual más bien monolítica, simétrica y horizontal, que otorgaba seguridad y prestigio a las principales instituciones académicas de la época. Cabe destacar que estos dos edificios fueron los ejemplos más emblemáticos dentro de este estilo ecléctico oriental.

2 El Jerusalem International YMCA

El monumental edificio fue construido a partir de 1926 por el arquitecto americano Arthur Loomis Harmon (1878-1958), uno de los responsables en diseñar posteriormente el emblemático "*Empire State Building*" en la ciudad de New York. El edificio para la sede del YMCA (Young Men Christian Association) se encuentra distribuido por medio de tres grandes bloques que representan las tres religiones monoteístas: cristianismo, judaísmo e islam. La fachada principal es más bien monolítica y simétrica, pero en este caso, lo que

hace aumentar el sentimiento de "solidez" es el uso de la típica piedra "Jerusalimitana" que fue impuesta por ley por el Mandato Británico en 1918 para la realización de todas las fachadas de la ciudad de Jerusalén. Además, el frente del edificio se encuentra magnificado por una esbelta torre que remata en cúpula y genera el acceso principal mediante una plaza semi-seca (fig.27, pág.36). Los arcos de estilo "arabescos" y sus columnas pareadas son los elementos más dominantes que conforman la parte del edificio en el nivel de planta baja. A su vez, diferentes detalles y motivos religiosos pertenecientes a las tres creencias que se profesan en dicha ciudad santa se encuentran distribuidos a lo largo del edificio.

3 El Hotel Palatin de Tel Aviv

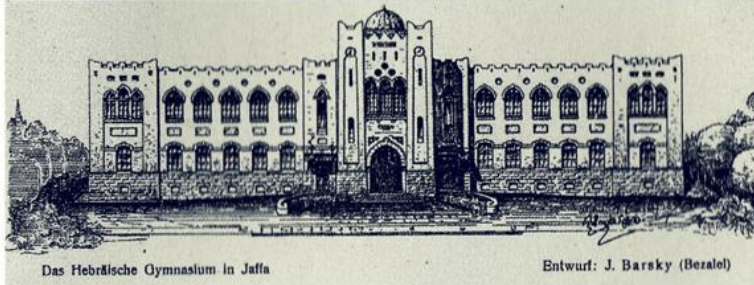
El significado talmúdico de este hotel hace referencia a la palabra "palacio". Este fue construido dentro del primer núcleo del barrio "hebreo" de *Achuzat baiyt* en la ciudad de Tel Aviv y fue diseñado también por el arquitecto Baerwald, el mismo que construyó la Universidad del Technion en la ciudad de Haifa bajo un estilo ecléctico oriental. El edificio fue construido en el año 1926 siendo el primer gran hotel en importancia para la ciudad que reflejaba las principales ideas del estilo local - europeo oriental - mezclado con un espíritu más bien modernista de comienzos de la década de 1920 (fig.28, pág.36). A pesar de que el código de edificación en aquellos años determinaba una altura máxima de tres niveles, este edificio recibió un permiso especial por parte del ayuntamiento para construirse sobre cuatro pisos de altura y siendo pues, el edificio más alto de la ciudad en aquellos años. Una de las justificaciones para avalar tal permiso sería principalmente, una fuerte señal para la promoción y la atracción del turismo europeo hacia la ciudad naciente.

Desde finales de la década de 1930 el edificio comenzó a mutar literalmente y se lo transformó para uso de oficinas, destruyendo, entre otras cosas, el acceso principal del hotel. En la década de 1940 el edificio volvió a funcionar como hotel aunque por pocos años. En 1948 comenzó nuevamente a funcionar como edificio de oficinas y así se mantuvo hasta nuestros días. A raíz de los significativos cambios morfológicos anteriormente descritos, el edificio sufrió variadas mutaciones y transformaciones en su fachada principal. Es por ello que al observar el edificio en la actualidad se hace sumamente difícil identificar los elementos eclécticos orientales que lo constituyeron como el icono urbano que representó en sus inicios.

"Herzliya Hebrew Gymnasium", el primer edificio de estilo "hebreo"



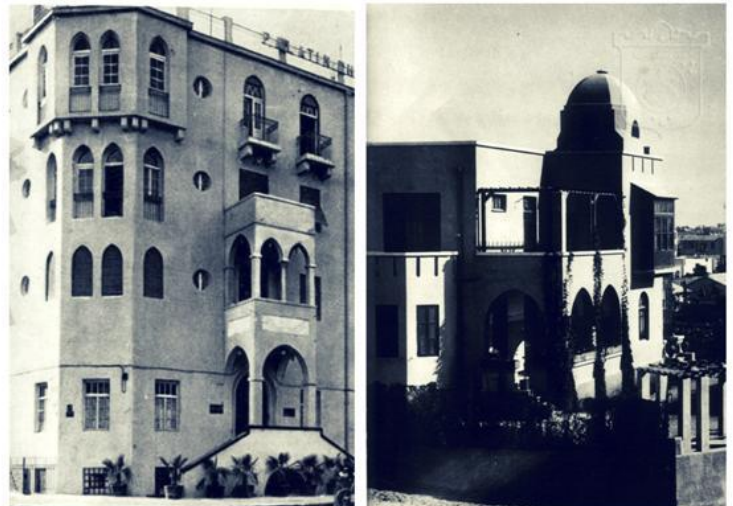
(24) El monumental edificio mezclaba la arquitectura ecléctica europea con una arquitectura "árabe" oriental. Imagen de la década de 1920.



(25) La fachada monolítica y simétrica del monumental edificio.

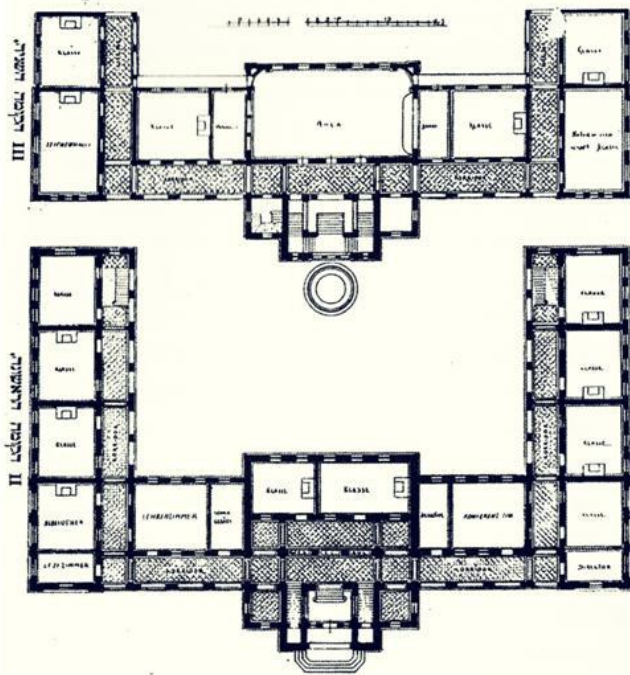


(27) El edificio para la sede del YMCA construido en 1926. Jerusalén.



(28) El Hotel Palatin.

(29) Casa Chaim Nahman Bialik.



(26) Planos de la planta baja y planta superior del edificio.

4 La casa Bialik en Tel Aviv

La vivienda residencial construida para el poeta Chaim Nahman Bialik (1873-1934) fue diseñada por el arquitecto de origen ruso, Joseph Minor (1885-1966) en 1924 bajo signos eclécticos fuertemente orientales¹⁹. Minor mezcló en su diseño arquitectónico los elementos características del oriente "árabe-islámico" con algunos signos occidentales. El estilo musulmán se expresa mediante la cúpula de piedra que genera el remate de la casa, siendo el elemento arquitectónico más saliente de todo el conjunto habitacional (fig.29, pág.36). A su vez, el estilo otomano está evidenciado por el cerramiento de madera que posee el balcón sobre la fachada principal²⁰. La vivienda se encuentra actualmente situada en el centro de la ciudad de Tel Aviv, sin embargo en aquellos años pertenecía a la periferia del primer núcleo de la ciudad. Si bien se edificaron gran cantidad de construcciones bajo este estilo en las ciudades más importantes del país, los ejemplos aquí expuestos son los más relevantes en cuanto a las características morfológicas y al diseño del estilo ecléctico "hebreo", el cual perduró más de dos décadas a comienzos del siglo XX en Palestina.

¹⁹ Chaim Nahman Bialik es considerado una de las personalidades que más influyeron para el desarrollo de la lengua hebrea moderna en Israel y es reconocido como el "poeta nacional Israelí".

²⁰ Sobre el estilo arquitectónico empleado en la construcción de la vivienda véase los archivos históricos de la Municipalidad de Tel Aviv-Yafo en la versión digital. El texto original se encuentra en hebreo. <http://tel-aviv.millennium.org.il/>

1.2 EL MERCADO: REFERENTE DEL ESPACIO PÚBLICO ORIENTAL

El "süq" es como se denomina en árabe al mercado, al zoco o al bazar mismo. Este referente comercial fue históricamente, y aún continúa siendo, el espacio público al aire libre más emblemático de la sociedad oriental. Por cierto, en casi todas las ciudades históricas mediterráneas de la región levantina (Alejandría, Acre, Beirut, Estambul, entre otras) ha sido el espacio público por excelencia. A su vez, el mercado funcionaba como un espacio que concentraba la densidad, la diversidad y el bullicio de dichas ciudades. Eran lugares que centralizaban todo tipo de actividades comerciales abiertas a cualquier tipo de público sin restricciones de índole social (fig.30, pág.44). Históricamente, ese espacio comercial nació de una manera más bien espontánea, situándose dentro de la trama urbana y constituyendo uno de los dos espacios públicos más influyentes dentro de la vida social de las ciudades mediterráneas. El otro espacio público de reunión social era la mezquita, la sinagoga o la iglesia respectivamente. Una de las características más interesantes que poseen los mercados urbanos es que le otorgan al espacio público, la escala y proporción humana tan requerida para que la ciudad funcione correctamente y que posteriormente se la pueda identificar a una escala más amena para el contacto, la sensibilidad y la percepción humana. De aquí, que la mayoría de estos referentes comerciales fueron los nodos que conformaron los espacios de centralidad y que se desarrollaron en torno a los diferentes barrios que estaban conformándose.

EL ESPACIO COMERCIAL OTOMANO

La arquitectura islámica fue impuesta en Oriente Medio por parte del Imperio Otomano hacia finales del siglo XV y se prolongó hasta principios del siglo XX sobre todas las ciudades mediterráneas de la costa levantina. El típico bazar, de vasta importancia dentro de la arquitectura Otomana, aparece como el complejo comercial más característico en este tipo de ciudades orientales. Por lo general, estos centros comerciales comenzaron a desarrollarse en la cercanía de los puertos, debido justamente a su ubicación estratégica que éstos impartían para el resto de la ciudad. A su vez, también se conformaron dentro del tejido urbano configurado por las típicas estrechas callejuelas de las tramas islámicas. "El bazar tiene su origen en el bedestan. El bedestan es una gran sala hipóstila cubierta por cúpulas donde se llevaban a cabo las

transacciones comerciales. Alrededor del bedestan se construyeron pequeñas tiendas dando lugar a un gran tejido comercial. (...) el bedestan es un espacio arquitectónico singular y muy esbelto, las galerías que aparecen a su alrededor también están cubiertas por un mar de cúpulas que otorgan al conjunto una gran majestuosidad. (...) Otro tipo de agrupación comercial es el arasta. El arasta es un conjunto de tiendas colocadas longitudinalmente unas al lado de las otras a modo de calle que conforman una unidad comercial"²¹. Estos espacios comerciales dentro de las ciudades orientales del mediterráneo describían la importancia que se le otorgaba al comercio dentro del espacio público. Los olores de los productos que se comercializaban, el ruido y el movimiento masivo de la gente que se generaba en esos lugares de intercambio, contrastaban drásticamente con el silencio sepulcral de los lugares religiosos desarrollados en las urbanizaciones musulmanas, siendo el otro referente público de la sociedad oriental.

EL ESPACIO SOCIAL ISLÁMICO

Como se ha descrito anteriormente, dentro de la concepción de las ciudades islámicas existen en la práctica pocos lugares completamente públicos donde poder socializar si se la compara con la ciudad occidental. Un ejemplo de ello, podría ser el concepto de plaza que se originó en el mundo occidental (antigua Grecia), como un espacio para el encuentro, el diálogo y la reflexión. Este concepto espacial no se ve directamente reflejado en estas ciudades orientales. No obstante, es posible observar en el acceso a las mezquitas como se cumple la función del espacio socializador generado por la puerta de acceso al complejo y su relación directa e íntima con el patio interno. Una de las grandes diferencias que existen entre ambas civilizaciones en el concepto de "plaza pública" radica más bien en una parte cultural. Desde sus inicios, la sociedad islámica se caracterizó por poseer una intensa relación que mezclaba la religión con la política, con un modo de vida más bien íntimo impuesto por esa creencia. Por otra parte, la alta densidad que existía dentro del tejido urbano de esas ciudades, sumado a la morfología orgánica y laberíntica de sus calles, propiciaron que tanto el mercado, el

²¹ MOYA, Eva Sanchez. *"Barcelona y Estambul, la imagen de la ciudad como valor de cambio"*. Tesina de Máster en Teoría y Práctica del Proyecto Arquitectónico, UPC 2010. Cap. 3: Estambul Islámico. Escenario y proyectos. Bazares, pág. 55. Tutor: Prof. Eduard Bru.

puerto y los bordes costeros sean los únicos lugares de encuentro y expansión social de las ciudades mediterráneas orientales (fig.31-33, pág.44).

EL ESPACIO COMERCIAL EN LA CIUDAD DE YAFO

Las diferentes sociedades que habitaron históricamente esta región oriental del mediterráneo se han caracterizado desde sus orígenes por su relación y vinculación directa con el mundo comercial. Sin lugar a dudas este tipo de actividad se fue acrecentando a partir del dominio que fue imponiendo el Imperio Otomano en Medio Oriente sobre los territorios que fue conquistando con el correr de los siglos. Cabe señalar que Estambul fue la capital de un vasto imperio que incluía la mayoría de los territorios de la costa mediterránea oriental, y he aquí, que su tradición comercial se fue propagando a lo largo de los cuatro siglos de dominio en Palestina. Por otra parte, la ubicación estratégica de la ciudad de Yafo generó que se denote su capacidad funcional de "puerta de acceso" a la capital Jerusalén hacia comienzos del siglo XX, resaltando un carácter más bien comercial por sobre el carácter religioso y/o espiritual que posee la capital.

Por otra parte, es posible distinguir dos tipologías dentro de los espacios comerciales que configuraron la ciudad antigua de Yafo: el primero sería el típico mercado compuesto por una especie de galerías techadas que vendrían a reflejar la idea del bazar de origen otomano; cientos de puestos comerciales se encuentran distribuidos uno al lado del otro dentro de un mismo espacio. El segundo espacio comercial más representativo, son las inconfundibles calles de las ciudades turcas. En éstas aparecen los locales conformando una unidad comercial, con el frente hacia la vía pública y sus particulares pérgolas y toldos para el control del sol tan extremo en esta región del mediterráneo. Cabe destacar que el principal sustento económico de la ciudad a partir de finales del siglo XVIII era la producción y exportación de las naranjas "*Jaffa*". Un producto que se convirtió en el más exportado de toda la región hasta mediados del siglo XX, cuando el proceso urbanizador y los conflictos bélicos produjeron una considerable merma de su producción. "(...) Hasta 1948, las naranjas "*Jaffa*" eran para la

ciudad de Yafo, lo que el vino bordo (Burdeos) es para la ciudad de Burdeos - fuente principal no sólo de sustento y trabajo, sino que a su vez, de orgullo e identidad"²².

1 La plaza del reloj: el primer mercado fuera de las murallas

Dicha plaza se ubica en un punto estratégico al noreste de la ciudad de Yafo, justamente al borde en donde se hallaba parte de la muralla de defensa de la ciudad. La plaza del reloj fue y continúa siendo el espacio público por excelencia de la ciudad de Yafo, convirtiéndose prontamente en la puerta de acceso terrestre para los ciudadanos provenientes de la vecina Tel Aviv y de otras ciudades comerciales cercanas. Su proximidad con el antiguo puerto y con la estación de tren que la conectaba con Jerusalén, generó que ese espacio sea de suma centralidad y se vaya transformando en un punto nodal comercial para la importación y exportación de productos sobre todo el mediterráneo. Además, en dicho portal de acceso se hallaba el primer mercado abierto fuera de las murallas de la antigua Yafo.

Para el 1900 se comenzó a construir la torre del reloj para homenajear el 25 aniversario del sultán del Imperio Turco Abdul Hamid II en el poder²³. Este símbolo y ejemplo singular de la arquitectura otomana dejó su marca también en otras ciudades del centro y norte del país. La torre compuesta por tres niveles de altura se asentó en el cruce principal de la ciudad, en el lugar donde se conformaba la puerta de acceso a la misma. A su vez, a un lado se encontraba el edificio gubernamental del Imperio Otomano (*Beit Hasraya*) en Palestina, construido bajo un estilo arquitectónico más bien neoclásico para el año 1897. El mismo pasó a ser posteriormente el edificio central de la administración del Mandato Británico y el cuartel general de los activistas árabes en la época de la gran rebelión en 1936. Lamentablemente, aquel emblemático edificio fue destruido durante el conflicto bélico antes de que estallara la Guerra de Independencia del Estado de Israel en 1948. Al otro lado de la plaza, se hallaba la estación central de la policía, la cárcel y la mezquita *Mahmoudiya*, centro religioso de mayor importancia en la ciudad de Yafo y la tercera en magnitud en todo el país.

²² ROTBARD, Sharon. "White City, Black City". [trad., cast.] Ciudad Blanca, Ciudad Negra. Parte II: Ciudad Negra. La ruta de la naranja, pág. 241. La traducción fue realizada por el autor.

²³ La descripción sobre la historia de la torre-reloj se encuentra en los archivos digitales del museo de antigüedades de la ciudad antigua de Yafo (The Old Jaffa Development Company Ltd). <http://www.oldjaffa.co.il/>

2 El mercado de las pulgas (*Shuk ha-pishpishim*)

La área en donde actualmente se ubica el mercado estuvo habitada desde la época de los cruzados entre el siglo XI y XII. Luego de la destrucción total de la ciudad de Yafo por parte de los mamelucos en el siglo XIII, se volvió a construir el sitio ya bajo el dominio del Imperio Otomano en el siglo XV. El *mercado de las pulgas* nació espontáneamente en el siglo XIX en las afueras de las murallas de la antigua ciudad de Yafo. Actualmente en el lugar se venden diferentes antigüedades como muebles, elementos decorativos para el hogar y hasta artículos de vestimenta de tipo feria americana.

3 El mercado *Ha-Carmel*: un nodo lineal entre las ciudades de Tel Aviv-Yafo

El mercado principal de la ciudad de Tel Aviv - Yafo se inscribió como un nodo lineal entre el barrio periférico de Yafo (*Al-Manshiyya*) y los primeros barrios de la futura ciudad de Tel Aviv (*Kerem Hateimanim*, *Kerem Israel* y *Nachlat Benyamin*). El "*shuk*", tal como se denomina en hebreo al mercado, comprendía la función espacial de relacionar personas de todo tipo de culturas, religiones, idiomas y lugares. Para finales de la década de 1910 se comenzó a conformar el mercado "*Ha-carmel*" justamente en el borde entre la ciudad de Yafo y la nueva ciudad de Tel Aviv. El mercado se había conformado debido al establecimiento en Palestina de algunos inmigrantes judíos que se habían escapado de las persecuciones que se estaban desarrollando en Rusia posterior a la revolución de 1917. Éstos habían sido incentivados especialmente por Arthur Ruppin (líder del movimiento para el asentamiento judío en Palestina) para que se asentaran en la nueva ciudad de Tel Aviv efectuando la compra de dichos terrenos a un muy bajo costo.

A partir de la década de 1920 el mercado comenzó a crecer y expandirse más allá de la calle principal "*Ha-carmel*". Si bien, en un principio se caracterizaba por ofrecer solamente una oferta variada de frutas, verduras y otros productos alimenticios; con el correr del tiempo se fue transformando más en una especie de gran bazar, en donde ya era posible encontrar todo tipo de productos para el hogar. Actualmente, el mismo se encuentra establecido sobre toda la longitud de la calle principal: entre la plaza *Magen David Square* al noreste y el parque *Hakovshim* (de los conquistadores) en su parte suroeste, y sobre gran parte del barrio *Kerem Hateimanim* (el viñedo de los Yemenitas) sobre la costa de la ciudad.

4 La primera calle comercial fuera de las murallas de Yafo

La calle *Negib Bustros* se inauguró en 1886 y llevaba el nombre de un comerciante árabe cristiano. Ésta fue una de las primeras calles comerciales posterior al derribo de las murallas defensivas y se ubicaba en la parte norte de la ciudad antigua de Yafo, conformándose como una extensión del nodo comercial que se efectuaba sobre la plaza del reloj²⁴. A su vez, esta vía comercial constituía la parte inicial del camino histórico que comunicaba a la ciudad de Yafo con la antigua ciudad comercial de Nablus, la cual continuaba la ruta comercial hasta llegar a la ciudad de Damasco en Siria. Esta senda funcionó a partir de 1892 como el eje principal para el transporte de mercancía desde el puerto antiguo de Yafo hasta la estación de tren ubicada a muy poca distancia de la costa (fig.47, pág.56). Además, sobre esta calle se asentaron desde un comienzo varios locales comerciales de prestigio, como a su vez, complejos habitacionales, despachos de oficinas y centros administrativos relevantes para la ciudad. Un ejemplo, fue la oficina nacional para el asentamiento judío, la primera sede del juzgado *Beit Ashalom Haibri* para asuntos de litigio entre judíos anterior a la creación del Estado de Israel. Otros ejemplos fueron el hotel *Kaminitz*, la biblioteca *Shaar Zion*, la oficina de correos y telégrafos turca que se construyeron a principios del siglo XX en dicha calle (actualmente llamada David Raziél St.).

²⁴ Sobre la conformación de la calle Bustros, véase los archivos históricos de la Municipalidad de Tel Aviv-Yafo en la versión digital. El texto se encuentra en hebreo. <http://tel-aviv.millennium.org.il/>

El mercado: referente del espacio público oriental



Bazaar at Jaffa 4 Place du marché à Jaffa.

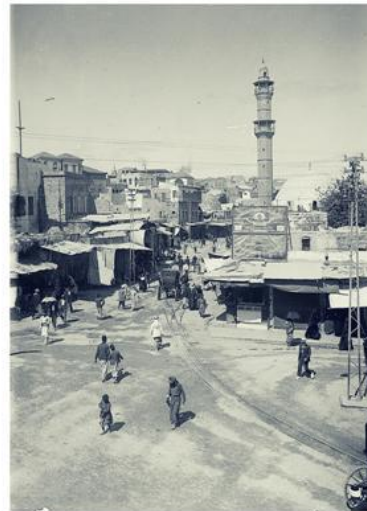
(30) El Bazar de Yafo a finales del siglo XIX, antes de la construcción de la plaza del reloj.



(31) La plaza del reloj; el primer mercado fuera de las murallas de Yafo.



(32) Una típica calle comercial en la ciudad antigua de Yafo.



(33) La mezquita Mahmoudiya.



(34) Jaffa: una marca registrada.

1.3 IMÁGENES E IDENTIDADES DE LA CIUDAD MEDITERRÁNEA

"La imagen de ciudad" no puede ser nunca pensada como un conjunto entero identificable en una sola imagen, sino que debe ser pensada como una conjunción de imágenes donde intervienen varios elementos bien diferenciados, actuando a su vez de manera integral. En el caso de las ciudades mediterráneas, son por ejemplo sus diferentes barrios con sus identidades particulares lo que ayudaría a conformar las imágenes de cada ciudad en particular. Oriol Bohigas aborda el tema de la siguiente manera: "La identidad de un espacio público se relaciona con la identidad física y social de todo su entorno. Pero la identificación tiene unos límites dimensionales que normalmente son más reducidos que los de la ciudad entera. Por lo tanto, para mantener y crear auténticas identidades colectivas hay que entender la ciudad no como un sistema global, unitario, sino como una suma de pequeños sistemas relativamente autónomos"²⁵.

A partir de ciertos estudios (Koolhaas, 1997; Muñoz, 2008; Muxí, 2009) la "imagen de ciudad" parecería ser más bien una conformación visual y esquemática buscando encontrar un claro objetivo denominado: *marketing*. Esa imagen, más bien publicitaria, estaría reproducida por medio de expresivos bosquejos icónicos realizados por ciertas imágenes para fines turísticos o cinematográficos, que muchas veces pretenden renovar los perfiles (*skylines*) de las ciudades sintetizando la morfología urbana. A pesar de ello y siguiendo el pensamiento desarrollado por Bohigas, una imagen más compleja de ciudad necesariamente se constituye mediante la sucesión de imágenes superpuestas que en su mayoría están conformadas por diferentes sensibilidades dentro de las diferentes experiencias urbanas. Por consiguiente, esas imágenes para el imaginario colectivo serían reproducidas en su mayoría por los diferentes olores típicos de un lugar, por los colores más representativos dentro del espacio público, por los materiales particulares que poseen sus objetos arquitectónicos alrededor de su espacio público, etc.

²⁵ Parte del discurso efectuado en la recogida de la Medalla de Oro entregada a la ciudad de Barcelona en 1999 por el Royal Institute of British Architecture (RIBA). Punto 5. Identidad. Apunte de cátedra del Máster en Teoría y Proyecto Arquitectónico, Universidad Politécnica de Catalunya, UPC, Barcelona. Arquitectura i Societat de Masses. Curso académico 2009-2010.

Por otra parte, esas imágenes se conforman ineludiblemente con la ayuda de la luz natural y por el predominio del cielo como gran protagonista del ambiente urbano. Las mismas se potencian, tal como señala Kevin Lynch, por medio de la visibilidad espacial que se produce a partir de la distancia entre los objetos construidos y sus vacíos. Lynch sostiene que las imágenes "públicas" son: "(...) las representaciones mentales comunes que hay en grandes números de habitantes de una ciudad. Se trata de los puntos de coincidencia que puede esperarse que aparezcan en la interacción de una realidad física única, una cultura común y una naturaleza fisiológica básica".²⁶ Si bien, no se puede sostener que existe una única "imagen de ciudad mediterránea" que refleje de cierto modo las identidades de estas ciudades costeras, alguna de las premisas de esta investigación es repensar las principales características que mayor representación producen en sus ciudadanos, y cómo se conformarían actualmente las imágenes dentro del imaginario colectivo de la sociedad actual.

EL LUGAR ESTRATÉGICO DEL PUERTO

Estos lugares han sido continuamente los lugares más estratégicos de las ciudades mediterráneas para el desarrollo e intercambio de todo tipo de mercancías. Históricamente han sido los puntos de control, defensa y futura expansión para el desarrollo de dichas urbanizaciones. Han sido el "gen" que sembró el asentamiento del urbanismo occidental y los mismos actualmente continúan cumpliendo el rol de fomentar la cohesión y diversidad política, económica y cultural de toda la región mediterránea. Simon Keay se refirió a la importancia que cumplió el puerto dentro de la cuenca mediterránea a lo largo de la historia de la siguiente manera: "El papel social y cultural del puerto era representado mediante el diálogo entre los puertos por medio de los faros, no habiendo un modelo de puerto mediterráneo sino una diversidad de puertos dependiendo del lugar en el cual se asentaban"²⁷. Por otra parte, las imágenes e identidades de los diferentes puertos han consumado la función de ser los "nodos de conexión" entre el mar y la tierra, con el propósito de fortalecer los centros políticos y económicos de las ciudades capitales que se hallaban en el interior del territorio.

²⁶ LYNCH, Kevin. "La imagen de la ciudad". Cap.1: La imagen del medio ambiente. Elaboración de la imagen, págs. 16-17.

²⁷ En el Seminario Internacional: "Ciudades Mediterránea: Civilización y Desarrollo" efectuado en la ciudad de Barcelona del 16 al 18 de noviembre de 2011 y organizado por el Institut d'Estudis Catalans (IEC) y el Instituto Europeo del Mediterráneo (IEMed). KEAY, Simon. "El papel de los puertos en el fomento de la cohesión y la diversidad en la vida política, económica y cultural del Mediterráneo Romano".

LA CENTRALIDAD DEL MERCADO

Los mercados han sido hasta casi finales del siglo XX, los centros comerciales más importantes de consumo diario para la alimentación básica mediterránea. En estos centros se aglutinaban la mayor diversidad de personas y una gran variedad de productos frescos de venta directa al público. En muchos de los casos han cumplido la función de ser los espacios de centralidad de los diferentes barrios, reforzando la actividad comercial, el intercambio y la vida social en cada parte de la ciudad (en el caso de la ciudad de Barcelona aún continúan siéndolo).

Sin embargo, a partir de la expansión de la globalización durante la década de 1990, en muchas ciudades los mercados han perdido su liderazgo aglutinador. Es interesante el análisis que hace el arquitecto Jaime Lerner sobre la importancia de los mercados en torno al desarrollo de ciertas identidades urbanas. "(...) Con la modernización de las ciudades, con la globalización, empezamos a recibir y comprar cosas con demasiados envoltorios, demasiado preparadas, en espacios con demasiados acabados. Ya no vemos las cosas en su estado original. Por eso la nostalgia de ver productos, frutas, verduras, carnes, pescados en estado natural nos atrae. (...) el hombre busca, en el mercado, encontrar a su prójimo, haciendo lo mismo en lugares animados. El mercado es una acupuntura de identidad en una época en la que muchas ciudades han perdido su carácter"²⁸. Analizando la situación actual de ciertas ciudades mediterráneas, el predominio de los Shoppings Centers de origen norteamericano ha producido, en mayor o en menor medida, una transformación de las costumbres relacionadas al consumo mediterráneo históricamente local, barrial y comunitario sobre los centros urbanos mediterráneos de ciudades como Barcelona, Estambul, Tel Aviv, entre otras.

LA CALLE COMO ESPACIO DE ENCUENTRO SOCIAL

Las calles de las ciudades mediterráneas se caracterizaron mayoritariamente por tener una alta densidad de personas tanto de día como de noche. Esta densidad estuvo originada justamente por las diferentes funciones que se entremezclaban y conformaban una gama de usos para que la ciudad funcione de manera compacta, y

²⁸ LERNER, Jaime. "Acupuntura urbana". Mercados, págs. 95-98. Instituto de Arquitectura Avanzada de Catalunya (IAAC).

que a su vez, sea funcionalmente activa. Este concepto específico de calle mediterránea se ve muy bien reflejado en lo que ha pregonado y defendido a rajatabla Jane Jacobs en "*Muerte y vida de las grandes ciudades americanas*" a principios de la década de 1960. La periodista urbana Jacobs analizó la importancia en la multiplicidad de las funciones que debían de acontecer a lo largo de una calle. A su vez, sostenía que las longitudes de las mismas debían de ser cortas para generar mayor diversidad visual, incrementando el encuentro social e intercambio de todo tipo; tratando de evitar así los grandes ejes con perspectivas monumentales unidireccionales. Por otra parte es oportuno también mencionar el pensamiento que expone Solà-Morales sobre la importancia del concepto de las esquinas en las calles de las ciudades tradicionales. "(...) El cruce es la intersección de los caminos y de los movimientos. La esquina es la construcción que fija y da forma al cruce. Así, el cruce es el hecho original imprescindible; pero sólo al formar esquina se empieza a construir ciudad, porque entonces se suman la accesibilidad pública y el intercambio social y económico"²⁹.

LA MULTIFUNCIONALIDAD DE LA PLAZA

Las plazas son los espacios urbanos públicos por excelencia dentro de las ciudades tradicionales para el contacto y la comunicación entre las personas. Estos espacios derivan del ágora griego en el cual se efectuaban las actividades sociales de discusión y de debate en los comienzos de la vida urbana occidental. Es por ello, que las plazas aún siguen cumpliendo la importante función de generar un diálogo entre los habitantes de una ciudad, otorgando el espacio necesario para la reflexión y manifestación de las nuevas ideas urbanas. Sin embargo, actualmente las plazas son más bien los puntos de "reposo y relax" de las ciudades modernas, ya que la situación urbana hace que el ciudadano se encuentre en un constante e incesante movimiento dentro del espacio público. A su vez, cabe señalar que la plaza mediterránea estuvo mayormente relacionada con una imagen más bien comercial a través de los mercados, y a una imagen religiosa desempeñando muchas veces el "hall de acceso" a las mezquitas o catedrales.

²⁹ SOLA MORALES, Manuel de. "*Ciudades, esquinas*". Exposición Fórum Barcelona 2004.

EL BARRIO COMO UNA UNIDAD FUNCIONAL

Los barrios de las ciudades mediterráneas permitieron desde sus comienzos que se origine una diversidad cultural, religiosa y económica como base para su desarrollo sociocultural. Según Kevin Lynch: "Las características físicas que determinan los barrios son continuidades temáticas que pueden consistir en una infinita variedad de partes integrantes, como la textura, el espacio, la forma, los detalles, los símbolos, el tipo de construcción, el uso, la actividad, los habitantes, el grado de mantenimiento y la topografía. (...) Las claves no sólo son de carácter visual; el ruido también es importante. (...) Por lo común, las características típicas son representadas y reconocidas en un conglomerado característico, que es la unidad temática"³⁰. Es decir, para Lynch la identidad de un barrio proviene de la multifunción y de la diversidad de todas las partes que conforman las imágenes y sensaciones de un determinado lugar, interpretado más bien como un conjunto de identidades individuales.

LA ARQUITECTURA CONTEXTUALIZADA

La arquitectura de las ciudades mediterráneas ha nacido de manera autóctona, y hasta podría decirse sencilla, diversa y variada de formas. Dentro de los diferentes estilos que se desarrollaron se puede notar una misma relación entre el objeto arquitectónico y las características propias del lugar de asentamiento, independientemente si pertenecieron al *Estilo Internacional* de las décadas de 1920-1930 (Tel Aviv) o al *Modernismo Catalán* del siglo XIX (Barcelona) por citar algunos ejemplos. Sin embargo, en la actualidad parecería ser que el objeto arquitectónico ha pasado a dominar la escena en detrimento del paisaje urbano (arquitectura + espacio público). El objeto individual - que en la actualidad se conforma especialmente con la imagen de la torre aislada - está produciendo que en varias ciudades mediterráneas se generen lugares con características genéricas que propician ciertos paisajes típicos de las ciudades globales³¹. Ejemplo de ello, es lo que acontece sobre la autopista *Ayalon* en Tel Aviv, lo que sucede en el área comprendida en torno al proyecto *Diagonal Mar* en Barcelona, la construcción edilicia del nuevo distrito comercial de *Maslak* en Estambul, entre otros.

³⁰ LYNCH, Kevin. "La imagen de la ciudad". Cap. 3: La imagen de la ciudad y sus elementos. Barrios, pág. 86.

³¹ MUÑOZ, Francesc. "Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales". El autor analiza los procesos de transformación del paisaje urbano relacionando los profundos cambios socioculturales con la política y la gestión urbana.

CIUDAD INTERMEDIA - CIUDAD DUAL

La gran mayoría de las ciudades mediterráneas reúnen actualmente poblaciones con menos de un millón de habitantes en su primer núcleo urbano, sólo son superadas por ciudades como Estambul, Argel o Barcelona. No obstante, Josep Llop analiza el concepto de ciudad intermedia desde otra mirada: "El concepto de *ciudad intermedia* es transversal; incorpora una nueva dimensión a la tradicional fórmula de definir y clasificar las ciudades por el tamaño físico o por la cantidad de población: su funcionalidad es de intermediación. Se entiende por intermediación el hecho de posicionarse activamente en medio de flujos y espacios varios"³². Asimismo, las ciudades mediterráneas no se han caracterizado por haber sido ciudades administrativas, ni por haber ejercido el rol de ser capitales políticas de estados o naciones. Sin embargo, justamente su ubicación geográfica ha generado que estas ciudades sean de suma relevancia para el funcionamiento y desarrollo de las capitales de sus estados, y por ende de las naciones en su conjunto. Las ciudades mediterráneas en muchos de los casos cumplieron el rol de ser ciudades duales respecto a las capitales de los estados³³. A modo de ejemplo: Barcelona-Madrid; Tel Aviv-Jerusalén; Estambul-Ankara; Alejandría-Cairo; Salónica-Atenas, etc.

EL PATRIMONIO HISTÓRICO

En la mayoría de las ciudades mediterráneas es posible encontrar un patrimonio cultural, religioso y arquitectónico dentro de sus centros urbanos. Ello fue producto por la impronta que dejaron los pueblos que habitaron esas ciudades a lo largo de toda su riquísima historia. La diversidad sociocultural se debió principalmente al continuo traspaso de imperios y habitantes que se fueron asentando en las orillas del mediterráneo con fines de control, seguridad o comercio. De aquí, que sea posible observar el protagonismo que ejerció el patrimonio arquitectónico en pos de la preservación de las identidades en el espacio público de las ciudades mediterráneas.

³² En el Seminario Internacional: "*Ciudades Mediterránea: Civilización y Desarrollo*" efectuado en la ciudad de Barcelona del 16 al 18 de noviembre de 2011 y organizado por el Institut d'Estudis Catalans (IEC) y el Instituto Europeo del Mediterráneo (IEMed). LLOP, Josep M. "*Ciudades y Territorios: la intermediación urbana*". Véase "*Ciudades intermedias y urbanización mundial*" (1999). Ajuntament de Lleida, UNESCO, UIA, Ministerio de Asuntos Exteriores.

³³ TROIN, Jean-François. "*Las metrópolis del Mediterráneo. Ciudades bisagra, ciudades frontera*". Cap. ¿Especificidades o debilidades? Ciudades que frecuentemente rivalizan con la capital, págs. 69-72.

EL CLIMA MEDITERRÁNEO

El clima en la región mediterránea fue un factor determinante para la conformación de los primeros asentamientos y para generar posteriormente las identidades de las ciudades, teniendo en cuenta la particularidad que el clima es ameno durante gran parte del año. Sin lugar a dudas ello propició en los ciudadanos una mayor posibilidad de disfrute durante prácticamente todas las horas del día, lo que finalmente produjo que se densifique el espacio público independientemente de las diferentes estaciones climáticas. Actualmente es posible observar con el cambio climático, cómo los largos veranos atraen una gran cantidad de turistas que rebalsan los centros históricos y las playas, principalmente en busca de un esparcimiento producido por las variadas ofertas de ocio y recorridos culturales que proponen sus centros históricos.

LA ALIMENTACIÓN MEDITERRÁNEA

La dieta mediterránea está basada en un conjunto de comidas básicas y nutritivas conformadas principalmente por: aceite de oliva, legumbres, cereales, trigo, semillas, verduras, frutas, pescados, vinos y especias. Dicha alimentación es producida mayoritariamente a partir del uso de productos autóctonos que otorgan el gusto típico de cada región en particular. Podría ser interesante comenzar a incorporar las diversas formas de alimentación como parte trascendente del diseño urbano y arquitectónico con el propósito de reducir la distancia física (producción-consumo) y la diferencia conceptual entre la sociedad y su alimentación. Si se podría aumentar el porcentaje de comida auto-producida por las comunidades locales, se podría gozar en su totalidad como región, de los beneficios económicos, ambientales y sociales que entregaría una sociedad enfocada más hacia la agricultura urbana. Un ejemplo de ello, es el interesante estudio que desarrolló la arquitecta inglesa Carolyn Steel sobre cómo la comida influyó en el diseño y la morfología del espacio público de la ciudad de Londres³⁴. Steel demuestra en su investigación cómo la ciudad de Londres - históricamente orgánica y ecológica - transformó la relación con su entorno inmediato

³⁴ Carolyn Steel es autora del libro *(La ciudad hambrienta, cómo la comida da forma a nuestras vidas)*. En el mismo se desarrolla el concepto de *sítopia* (sitos=comida, topos=lugar), reconociendo la importancia que tiene la producción alimenticia en los lugares habitados. Título original: "*Hungry City, How food shapes our lives*".



(35) Estambul, una ciudad intermedia entre Oriente y Occidente, entre Asia y Europa. Imagen 2014.



(36) El gran Bazar en Estambul.



(37) La multifunción en la calle estambulí.



(39) El barrio de Gracia, Barcelona.



(40) El patrimonio histórico.



(38) La plaza Sant Jaume en Barcelona, Festival de la Mercè en 2009.



(41) Frutas y verduras: parte básica de la dieta mediterránea.

a causa de su desarrollo y explotación alimenticia. A través de una serie de mapas sobre las rutas históricas para el ingreso de los alimentos y animales en la era pre-industrial en el siglo XVII - anterior a la invención del ferrocarril - la arquitecta inglesa expone sus hipótesis sobre cómo la comida influyó en la transformación morfológica de Londres. Steel sostiene que el resultado del desarrollo de la ciudad post-industrial fue una emancipación de la ciudad misma con su geografía y su naturaleza.

CIUDAD LENTA

Continuando con la importancia que posee la comida en el ámbito mediterráneo, es oportuno enunciar algunas de las ideas del movimiento *Slow Food*³⁵. Este es un movimiento internacional creado a mediados de la década de 1980 en Italia, el cual basa su manifiesto en promover la difusión de una nueva filosofía formada por la valoración del gusto y el conocimiento del placer de las comidas regionales, contraponiéndose rotundamente a la globalización de los gustos, en especial el *fast food* (comida chatarra), y a la pérdida de las tradiciones gastronómicas locales. En 1999 se creó el movimiento *Slow Cities*, una rama del *Slow Movement* que fue inspirado justamente por el movimiento culinario (el primer movimiento lento). Los objetivos principales del movimiento por una "ciudad lenta" son mejorar la calidad de vida de los ciudadanos en las ciudades, resistiendo a la homogeneización y a la globalización, apoyando la diversidad cultural y reivindicando las identidades locales. "El movimiento Slow entiende que en la calidad de la alimentación radica el factor clave de transformación de una sociedad: por su centralidad en los modos de vida, por tener que ver con la proximidad de los cultivos, por poner en evidencia los costes y la contaminación que ocasiona el transporte, (...) por exigir un reequilibrio sistémico entre el campo y la ciudad"³⁶. Al parecer, como veremos en los próximos capítulos, estas ideas se identificarían directamente con los postulados filosóficos que pregonaba el movimiento de las ciudades-jardín a principios del siglo XX. En ellos, se buscaba restablecer la armonía que existía entre el campo y la ciudad devastada por los efectos producidos por la Revolución Industrial. No obstante, si nos remontamos aún más en el pasado, ya en el 1340 los hermanos Ambrogio y Pietro Lorenzetti habían pintado los

³⁵ Véase el manifiesto del Movimiento *Slow Food*. <http://www.slowfood.com/>

³⁶ MONTANER, Josep María - MUXÍ, Zaida. "Arquitectura y Política, ensayos para mundos alternativos" Cap. Mundos: Vida basura o Slow Food, pág. 107.

frescos de *La alegoría del buen gobierno y del mal gobierno*, sobre las paredes del Palacio Público en la ciudad de Siena. En esas pinturas se observa un mensaje aún vigente: "Si la ciudad cuida del campo, el campo cuidará de la ciudad." (Steel, 2008).

IMÁGENES E IDENTIDADES MEDITERRÁNEAS DE LA CIUDAD DE YAFO

Como puede observarse en la mayoría de las ciudades del mediterráneo, éstas se fundaron a orillas del mar y en los lugares más estratégicos para cada época en la que se asentaron (puntos de control, visuales, recursos hídricos). La ciudad de Yafo es un ejemplo de todo ello, y de aquí que su asentamiento se produjo sobre una meseta de 40 metros de altura sobre el nivel del mar. En un principio se buscaba propiciar vastas visuales de su entorno, y con ello evitar posibles ataques enemigos o al menos poder contrarrestar con antelación una futura conquista. Es por ello que comúnmente se piense que las ciudades mediterráneas comenzaron a desarrollarse en la antigüedad a partir de una vocación militar o de tipo fuerte para potenciar de algún modo un control del territorio adyacente.

1 El escenario natural

Las imágenes de la ciudad antigua de Yafo se compusieron mediante una gama de formas y colores propios de los recursos naturales del lugar de asentamiento. Las construcciones se conformaban por medio de tonos como el ocre o el beige de la piedra local (Kurkar, un tipo de piedra arenisca) que producía la referencia directa de los montículos de la arena oriunda del desierto natural de la región (fig.42, pág.56). Además, esa "imagen de ciudad" estaba conformada por una interrelación de elementos que se conjugaban por el uso de materiales vernáculos y con el modo que ésta se relacionaba directamente con el mar. Las construcciones estaban implantadas por medio de terrazas superpuestas que otorgaban amplias visuales sobre el mar por medio de arcos de medio punto y arcos de herradura de estilo islámico que a su vez enmarcaban el escenario natural con el horizonte como el máximo referente proyectual.

2 La Casba

La ciudad antigua de Yafo profundizó históricamente su relación directa con el horizonte, y por ende, también con el Mar Mediterráneo. Sin embargo, por otro lado se

había encerrado espacialmente dentro de su tejido oriental islámico, algo común en el desarrollo de las fortificaciones islámicas (fig.45, pág.56). La *casba* es un tipo de medina islámica que era construida para la defensa de la ciudad ante posibles ataques exteriores y en donde se agrupaban los edificios más emblemáticos y representativos para la sociedad musulmana: la Mezquita Mayor, la Madraza, el Bazar y las principales calles comerciales. Como se ha mencionado, éstas por lo general se asentaron bordeando los puertos para poseer un mayor control y poder así dar seguridad a sus ciudadanos. De aquí que sea posible observar en sus calles estrechas de formas laberínticas - inconfundibles en la trama urbana islámica - cómo generaron en el ciudadano mediterráneo un disfrute por un estilo de vida íntimo compuesto en torno a los patios internos de las viviendas y dentro de los espacios de acceso a los edificios religiosos. Los espacios de centralidad dentro del espacio público estuvieron siempre implantados acompañando y compartiendo las actividades comerciales al aire libre en una estrecha relación con el mar y el horizonte.

3 La trilogía funcional: el puerto, el mercado y el espacio religioso

Las funciones sociales que se desarrollaban en el espacio público de la ciudad de Yafa correspondían principalmente a actividades comerciales que se efectuaban por medio de la diversidad de los mercados y bazares situados en torno a las plazas de acceso a los templos religiosos, o bien, dentro de las mismas tramas urbanas (fig.46, pág.56). Las actividades portuarias propiciaron la posibilidad de exportar y un pronto reconocimiento de las naranjas "*Jaffa*" alrededor del mundo como el principal producto de exportación de la zona. La tercera actividad principal fueron los encuentros espirituales y religiosos que realizaban las tres religiones monoteístas en sus diferentes templos - mezquita, sinagoga, iglesia -. Esta representativa trilogía de intercambios sociales produjo que se desarrollen en torno a ella, identidades arraigadas al lugar de origen mediterráneo oriental junto con una íntima y autóctona relación entre el espacio público y su arquitectura religiosa y comercial.

4 Las visuales panorámicas y la relación con el mar

Las imágenes de Yafa se fueron conformando básicamente mediante la explotación de las amplias visuales sobre sus costas litorales, evidenciando por motivos de seguridad su constante relación con el mar. Pero, ¿en qué momento de la historia del urbanismo mediterráneo las ciudades orientales dejaron de tener una relación tan directa con el

Imágenes e identidades de la ciudad mediterránea de Yafa



(42) El perfil urbano de la ciudad histórica de Yafa desde el antiguo puerto.



(43) La conexión del puerto de Yafa con las vías del tren en 1934.



(46) El espacio público religioso.



(47) El tren en una vía comercial.



(44) El patio de una vivienda.



(45) Una típica callejuela de la casba.



(48) Pintura del mercado de Yafa en 1887 (Gustav Bauernfeind).

mar y el horizonte?, ¿podría ser justamente cuando se derribaron las murallas y ya no se temía por posibles revueltas internas? En una primera instancia resultaría un tanto ambiguo ya que el derribo de las murallas permitió abrir la ciudad antigua directamente al mar de una forma por demás novedosa. Sin embargo, lo que sucedió posteriormente fue una desconexión paulatina de la ciudad con su borde marítimo. La idea de una invasión por mar comenzaba a perder fuerza con el paso al siglo XX. Por otra parte, la seguridad en sus límites litorales produjo una cierta tranquilidad interna generando que en la época industrial se enfocó más hacia el territorio interno (hinterland) con un claro objetivo por urbanizar y aumentar las pretensiones de expansión territorial. Por consiguiente, posterior al derribo de las murallas de la ciudad antigua de Yafa en 1879, existió un breve periodo dentro de los miles de años de historia de la ciudad en donde la relación ciudad-mar convivió de forma notable.

En el momento que comenzaron los conflictos sociales, políticos y culturales dentro del espacio público durante la época del Mandato Británico en Palestina (1917-1948), la ciudad comenzó a desconectarse casi por completo de su relación directa con el mar. Ello generó que las actividades portuarias y lindantes con el mar se fueran degradando a la vista de la población civil durante la primera mitad del siglo XX. Como ha sucedido en otras ciudades mediterráneas (Beirut, Barcelona, Estambul, Alejandría) sólo en el último cuarto del siglo XX se ha comenzado por reciclar y reinventar parte de los espacios públicos infraestructurales lindantes con el mar. Un claro ejemplo de ello fue lo que sucedió en la costa de la ciudad de Barcelona a finales de la década de 1980 con la reconstrucción del Port Vell y la reinvención del borde costero del barrio de la Barceloneta. El otro ejemplo Barcelonés fue la construcción de la Villa Olímpica para los Juegos Olímpicos de 1992, proyecto que revitalizó todo el frente costero del levante. No obstante, uno de los primeros proyectos que se habían realizado hasta ese momento había sido la renovación realizada en el borde portuario sobre la zona de los Docklands en la ciudad de Londres. Posterior a su reestructuración infraestructural, fue posible observar en la capital inglesa, cómo se había transformado rápidamente en el área de mayor demanda para los diferentes desarrolladores inmobiliarios (Muñoz, 2008). Actualmente está aconteciendo algo similar en torno al puerto antiguo de Yafa.

Capítulo 2

DESTRUCCIÓN, SEPARACIÓN, DESCONEXIÓN

Posterior a la finalización de la Segunda Guerra Mundial, las dos ciudades autónomas hasta entonces, Yafo por un lado y Tel Aviv por el otro, se vieron notablemente perjudicadas en lo que se refiere a sus relaciones sociales, culturales y económicas. Las fronteras políticas entre ambas ciudades se terminaron de eliminar en 1950, luego de la creación del Estado de Israel. Sin embargo, paradójicamente se crearon nuevas "fronteras espaciales" que las separarían visualmente y físicamente por medio de un proceso destructivo de sus raíces mediterráneas. El resultado final fue una desconexión progresiva entre la nueva ciudad unificada y el Mar Mediterráneo que aún perdura.

DOS CIUDADES ORGÁNICAS CONTRAPUESTAS

La nueva ciudad unificada de Tel Aviv-Yafo fue producto de la unión de una ciudad orgánica de tipología islámica de origen oriental (Yafo), y una ciudad de planificación orgánica del tipo de ciudad jardín de origen occidental (Tel Aviv). Lo llamativo es que justamente en los puntos de contacto entre estas dos ciudades, es donde se produjeron los espacios fronterizos como consecuencia de las sucesivas destrucciones que se exponen en este capítulo.

La destrucción del primer núcleo histórico (Casba), como a su vez la destrucción del primer barrio fuera de las murallas, el barrio de *Al-Manshyya*, generaron la separación y posterior desconexión de los diferentes barrios costeros que se fueron asentando desde finales del siglo XIX. Por otra parte, el tejido urbano de los barrios costeros - tan determinante para la configuración de las ciudades mediterráneas - se fue destruyendo paulatinamente. Prácticamente se podría decir que se efectuó un tipo de tabula rasa sobre la costa mediterránea, algo similar a las propuestas urbanísticas de Le Corbusier y del Movimiento Moderno en la década de 1930 sobre los diferentes centros históricos de las ciudades estudiadas. Sin embargo, la gran diferencia que existió con el resto de las ciudades en que se proyectaron dichas intervenciones, fue que la destrucción y desconexión de la ciudad de Yafo con el Mar Mediterráneo careció de una base teórica que la avalara y fundamentara como válida, algo que sí tenían el resto de los

proyectos realizados para las ciudades de Argel, París, Barcelona o Buenos Aires (pág.60).

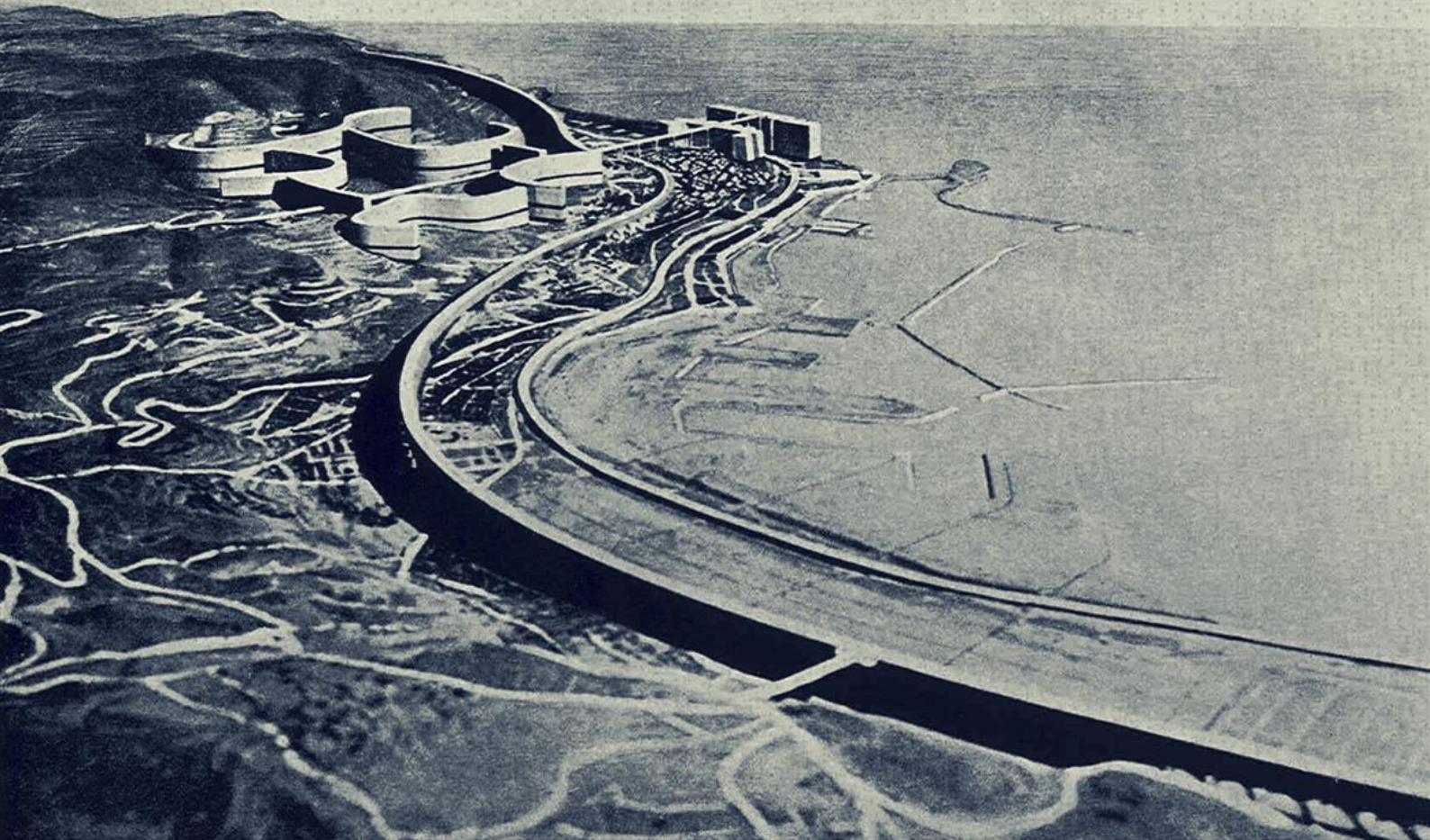
BARCELONA VS. YAFO

En la ciudad de Barcelona el estallido de la Guerra Civil Española en 1936 había archivado el proyecto del *Plan Macià* realizado a comienzos de la década de 1930. Curiosamente en el caso de la ciudad de Yafo se dio justamente lo contrario, ya que precisamente fue el conflicto bélico el que desencadenó la destrucción de la parte histórica de la ciudad de Yafo (Casba) en 1936, y la posterior eliminación de su primer barrio extramuros (Al-Manshyya) en 1948. En ambos casos las destrucciones urbanas se desarrollarían en áreas geográficamente decisivas para la incubación de los cambios sustanciales de las imágenes e identidades de dichas ciudades para mediados del siglo XX. Esas zonas de gran valor histórico, desempeñaron y jugaron un rol primordial en la fisonomía de las ciudades mismas. En definitiva, esas porciones de ciudades formaron parte del primer núcleo fundacional de estas dos ciudades mediterráneas que a continuación se relacionan.

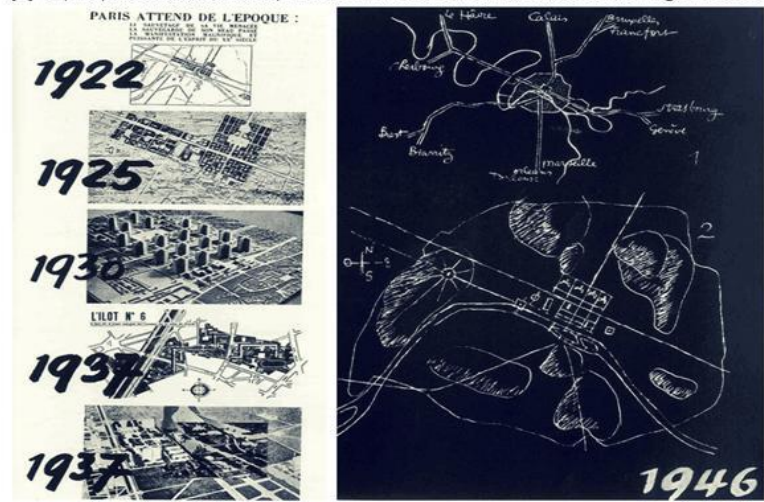
LA TABULA RASA COMO PUNTO DE PARTIDA PARA LA TRANSFORMACIÓN ESCALAR

A partir de la destrucción ocurrida sobre la ciudad de Yafo, una de las hipótesis que se plantean aquí confiere a ese hecho como "punto de inflexión" en el modo de concebir, entender y planificar posteriormente la ciudad de Tel Aviv. El resultado de la tabula rasa realizada en los años belicosos fue lo que permitió que se desencadenara de manera, por decir "natural", la destrucción de los diferentes lugares emblemáticos de la ciudad, propiciando posteriormente los diferentes hechos de destrucción del patrimonio arquitectónico y del espacio público a partir de la década de 1960. Podría decirse también, que la consecuencia directa de la guerra contrajo la eliminación sistemática de los edificios más representativos que tenían como característica ser espacios con identidades culturales (centros de enseñanza, cines, teatros, centros de arte, etc.) Asimismo, los espacios públicos que cumplían una función de pertenencia para sus ciudadanos, como lo eran ciertos jardines, plazas y plazuelas históricas, fueron transformados del espacio público de Tel Aviv.

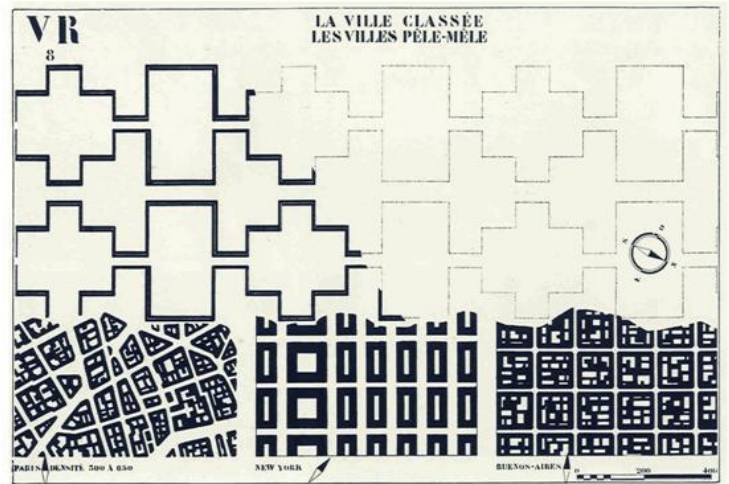
Destrucción, separación, desconexión



(1) El proyecto Obús reemplazaba la Casba de la ciudad de Argel. Le Corbusier 1930-34.



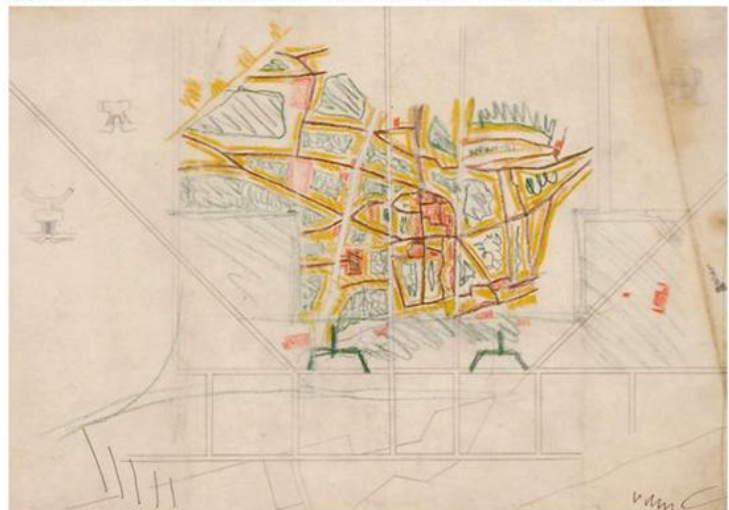
(2-3) Los proyectos para transformar la ciudad antigua de París.



(5) La ciudad tradicional y la "Ville Radieuse". Le Corbusier 1935.



(4) La Manzana nº6 insalubre en París. Le Corbusier 1937.



(6) La destrucción en el Plan Macià, Barcelona. GATCPAC 1930-34.

LA ELIMINACIÓN DE LA ESCALA HUMANA

A lo largo de este capítulo, basado en la destrucción de las características físicas mediterráneas que poseían la ciudad de Yafo y Tel Aviv, se presentarán los diferentes hechos históricos que sucedieron dentro del espacio público para comprender cuales fueron los procesos que produjeron la pérdida de la escala humana tan representativa para esta parte del mediterráneo oriental. Se intentará dilucidar cuales fueron las causas que originaron y permitieron instaurar en el imaginario colectivo el desapego y el alejamiento de las imágenes e identidades netamente mediterráneas para dicha ciudad. No obstante, la eliminación y separación de las primeras tramas urbanas que se establecieron tras el derribo de las murallas de Yafo a finales del siglo XIX, fue un hecho que influyó directamente sobre los diferentes barrios que bordeaban la costa mediterránea, algo que posteriormente generó la pronta desconexión de la ciudad con el mar (fig.50, pág.99).

Una primera aproximación al tema podría ser el interesante pensamiento que expone Goitia acerca de la transformación espacial del humanismo medieval: "La ciudad medieval es un medio homogéneo y a la vez plenamente identificable en todas sus partes. No hay nada en ellas que disuene ni rompa su sutil tejido; y, sin embargo, ninguna calle se confunde con otra, ninguna plaza o plazuela deja de tener su propia identidad, ningún edificio deja de hablar su propio lenguaje (...) Esa identidad sin romper la armonía del todo es algo que muy pocas veces en el curso de la historia ha caracterizado al fenómeno urbano. Nos hace pensar en el correlato plástico de un humanismo medieval, feliz resultado de un mundo en orden. Tema de meditación ante la atroz y masiva uniformidad de la metrópoli moderna o ante las distorsiones que produce la lucha de intereses, imagen de un mundo en desorden en el que el hombre no ha encontrado su sitio"¹.

¹ CHUECA GOITIA, Fernando "Breve historia del urbanismo". Lección 5: La Ciudad Medieval, pág. 103.

2.1 EL DISEÑO DE LA DESTRUCCIÓN

El arquitecto israelí Eyal Weizman ha escrito sobre "el diseño de la destrucción", afirmando que desde mediados del siglo XIX ya era posible observar dos maneras posibles de tabula rasa². La primera vía de destrucción urbana, según menciona Weizman, se desarrolló en las zonas dominadas bajo el proteccionismo que se impartía sobre las colonias imperiales, más precisamente dentro de las densas áreas conformadas por medio de las tramas urbanas orientales (Argel). Esos núcleos compactos eran pensados como zonas "inhabitables y decadentes" para la civilización occidental y peligrosos para el control de las poblaciones debido a su alta densidad y su laberíntico tejido urbano.

La segunda experiencia destructiva realizada durante el siglo XIX que describe Weizman, se efectuó igualmente en densos núcleos urbanos pero en esta oportunidad dentro de las grandes ciudades europeas (París). Es posible pensar que ello haya sucedido como parte de la consolidada modernización, siendo a su vez una consecuencia directa de la revolución industrial que empleaba herramientas similares de destrucción, aunque con un discurso más camuflado. Sin embargo, será a partir de mediados del siglo XX cuando la supuesta "modernización urbana" producirá sobre las principales ciudades del sur y este del mediterráneo (África y Medio Oriente) una destrucción masiva del patrimonio histórico dentro de las tramas densamente urbanizadas de ciudades como Argel, Beirut, Yafo, entre otras. Casualmente, estas tres ciudades se encontraban bajo el dominio colonial francés e inglés respectivamente, y sus destrucciones comenzaron principalmente en el último periodo de dicha colonización europea.

EL PLAN MACIÀ - EL CASO BARCELONA

La sigla del G.A.T.C.P.A.C correspondía a un Grupo de Artistas y Técnicos para la Promoción de la Arquitectura Contemporánea. Ese colectivo se fundó en Barcelona

² WEIZMAN, Eyal. "Military Operations as Urban Planning: A conversation whit Philip Misselewitz", en "Territories: Islands, Camps and Other States of Utopia". Véase también: "Builders and Warriors, military urbanism across the colonial frontiers". Operation Anchor, Jaffa 1936, Royal Air Force. "Design by Destruction". <http://www1.wooloo.org/Terror/weizman.htm>. Eyal Weizman es profesor en el departamento de *Cultura Visual y Espacial* de la Universidad Goldsmiths de la ciudad de Londres.

hacia finales de la década de 1920 por un grupo de arquitectos catalanes formado por Josep Luís Sert, Josep Torres Clavé, Richard Churruga, entre otros. A partir de ese momento, como bien señala Joan Busquets, se llevó a cabo por primera vez, "la definición de un grupo artístico de vanguardia con un eje en el debate de la arquitectura y la ciudad contemporánea" de una forma conjunta. Por consiguiente, ese replanteo sobre las ideas urbanísticas por parte de dicha agrupación produjo el pretencioso y ambicioso plan para la reconstrucción de la ciudad antigua y la reestructuración del frente costero en la ciudad de Barcelona.

El *Plan Macià* (1930-1934) fue el trabajo de mayor envergadura realizado por este grupo de vanguardistas. Ese plan establecía una estrategia urbanística alternativa respecto a los modelos que habían conformado el gran crecimiento de Barcelona de principios del siglo XX (Busquets, 2004). Según Busquets, con dicho plan se pretendía establecer una política de acción integrada sobre la ciudad antigua a partir de un esponjamiento de su tejido residencial, y con el fin de reducir notablemente sus densidades y poder "higienizar" así el área histórica de la ciudad mediterránea. Con la participación de Le Corbusier a partir de 1932 se terminó por dar forma a una serie de conceptos teóricos e interpretativos sobre el desarrollo histórico de la ciudad de Barcelona. Es por ello, que la nueva propuesta de ciudad terminó por establecer los nuevos postulados de la *Ciudad Funcional* que se venía gestando en el campo del urbanismo moderno durante la década de 1930 y que luego llegaría a su punto culmine con la Carta de Atenas en 1933.

La propuesta de este grupo pretendía establecer tres rascacielos en forma de "Y" apostados sobre un nuevo parque en la zona baja de la antigua *Ciutat Vella* (fig.7, pág.66). Esta nueva implantación, proponía sin lugar a dudas una nueva imagen del frente marítimo y transformaba significativamente el perfil de esta ciudad mediterránea por completo. A su vez, con ese plan se planteaba demoler gran parte de la ciudad antigua (actualmente los barrios Gótico y Raval) y destruir por completo el barrio de la Barceloneta (primer barrio extramuros). Esa solución tan determinante fue también ofrecida en aquellos años por el mismo Le Corbusier para otras ciudades portuarias como Argel (1930-34) y Buenos Aires (1938), tal como señala Joan Busquets:"(...) se trata

de una solución genérica de la nueva *City* - emplazada en la puerta de la ciudad que aún es el puerto - pero en cada ciudad toma su formalización específica"³.

En lo que respecta a la parte del Eixample de Cerdà que aún no se encontraba totalmente configurado - como eran los barrios de Poblenou y Sant Martí -, el GATCPAC proponía una nueva interpretación del sistema viario utilizando los puntos más característicos de la *Ville Radiuse* (ciudad radiante) que Le Corbusier ya había comenzado a desarrollar hacia 1932. Para realizar ese nuevo ensanche sobre esos barrios periféricos de la ciudad de Barcelona, se establecería un nuevo sistema modular de aproximadamente 400 x 400 metros (fig.10, pág.66). Es decir, se tomaban nueve islas del sistema existente del Eixample de Cerdà (133 metros cada una) y se generaba una súper-malla que supuestamente permitiría una edificación más "higiénica y mucho menos densa" con el hincapié puesto en el desarrollo de un vía directa de unión entre el mar y la montaña⁴. Consecuentemente, se estaba generando un cambio de escala en el uso del espacio público que enfatizaba a las vías de circulación por sobre las relaciones entre las personas y sus actividades primarias como son: *Habitar, Trabajar, Circular y Recrear*.

EL FRACASO DE LA DESTRUCCIÓN PLANIFICADA DE BARCELONA

El "Plan Maestro para la Nueva Barcelona" de la década de 1930 fue un proyecto bisagra para el futuro de la ciudad. Es posible observar cómo el hecho concreto de no haber demolido parte de la ciudad histórica, siendo el primer núcleo el que posee la huella urbana de la ciudad, y no haber destruido el primer barrio extramuros de la Barceloneta, le ha permitido posteriormente al ciudadano identificarse y comprender mejor los procesos evolutivos transcurridos a lo largo de la historia de la ciudad condal. Esto generó que con el correr de los años, y pasada ya la dictadura de Franco, se fortalezca en el imaginario colectivo la "imagen de ciudad mediterránea" sobre gran parte del espacio público Barcelonés. Es interesante reflexionar e imaginar que hubiese sido de la Barcelona actual sin el barrio de la Barceloneta y gran parte de la *Ciutat Vella*, ¿podría haber sufrido el principal borde costero de la ciudad, el mismo resultado

³ BUSQUETS, Joan. "Barcelona, La construcción urbanística de una ciudad compacta". Cap.VI: La Barcelona del millón de habitantes, VI.5. El plan Macià y Le Corbusier, pág. 256.

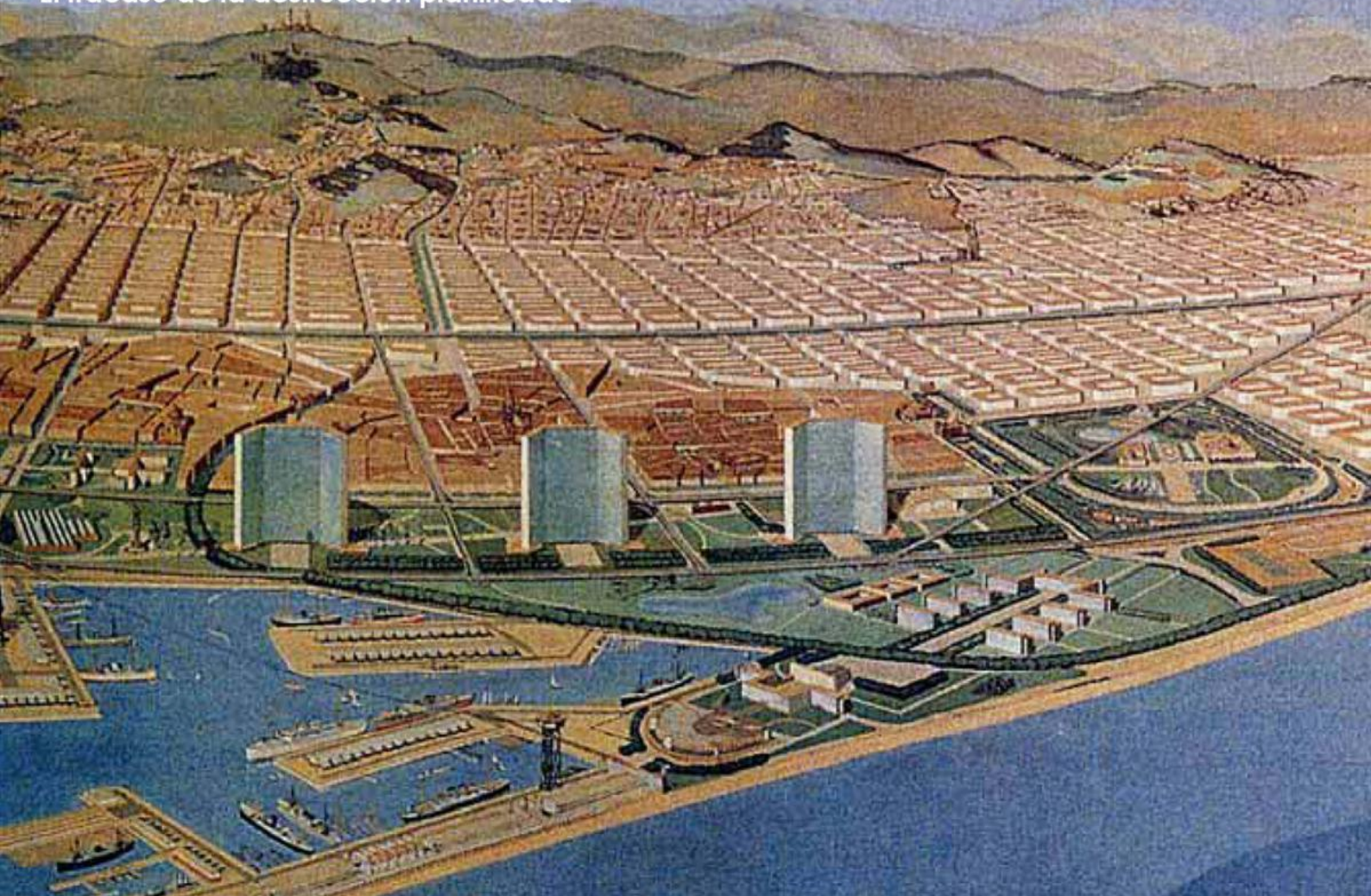
⁴ BRU, Eduard. "Coming from the south" Cap. La Gran Escala. Mar Bella (las cinco últimas manzanas de Cerdà junto al mar), pág. 228.

espacial a lo acontecido entre el límite de Tel Aviv con la ciudad de Yafo, es decir, una progresiva pérdida y una desconexión formal y espacial de su espacio público con su arquitectura y su contexto histórico, cultural y geográfico? El modelo tan característico de la "ciudad compacta" que se fue construyendo como parte de las imágenes e identidades de la ciudad de Barcelona a partir de la década de 1980, ¿no hubiese sufrido serias transformaciones si la destrucción planificada del *Plan Macià* hubiese llegado a realizarse? El famoso "Modelo Barcelona", tan reconocido y estudiado dentro del mundo urbanístico, ¿podría haberse conformado sin la idea y funcionamiento de una ciudad compacta?

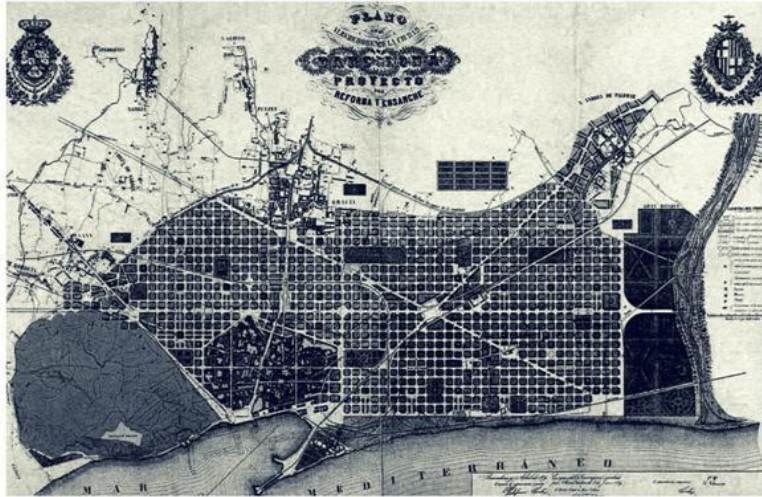
EL LIBRO BLANCO

Las protestas, manifestaciones, y posteriores disturbios en el espacio público tuvieron lugar en las calles de la ciudad de Yafo a partir de 1921. Éstas venían dadas como respuesta y queja ante la política del Mandato Británico por un lado, y por otro lado contra las incesantes oleadas de inmigrantes judíos que provenían de los diferentes países de África y Europa del Este en el período de entre guerras. Estos hechos derivaron en la publicación de la trilogía del "*White Paper*" (Libro Blanco) escrito por los diferentes Secretarios de Estado que se ocupaban de los asuntos de las colonias que poseía Gran Bretaña alrededor del mundo. El primer libro fue escrito por Winston Churchill y publicado en 1922, tiempo después de su visita a Palestina en 1921, hecho que provocó los primeros disturbios árabes contra la política inglesa. En esos libros se detallaban las medidas que el gobierno Británico iba a efectuar en relación a la división del territorio para árabes y judíos, especificando cuantitativamente cómo se iría delimitando la cantidad de inmigrantes judíos que podrían arribar al país. Las publicaciones de estas medidas comprometieron directamente las relaciones entre las dos poblaciones que vivían, hasta esos años, con una cierta tranquilidad y conformaban en su conjunto la diversidad socio-cultural tan particular de esta región mediterránea.

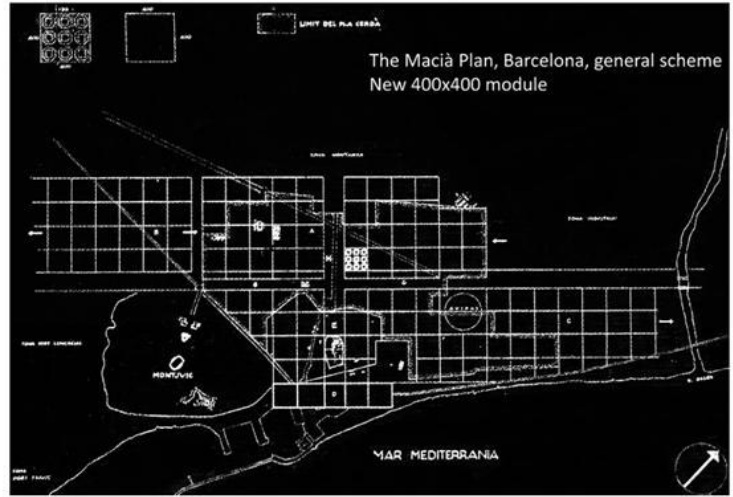
El fracaso de la destrucción planificada



(7) La deconstrucción del frente costero de Barcelona. Obsérvese la destrucción radical del núcleo histórico. GATCPAC 1930-34.



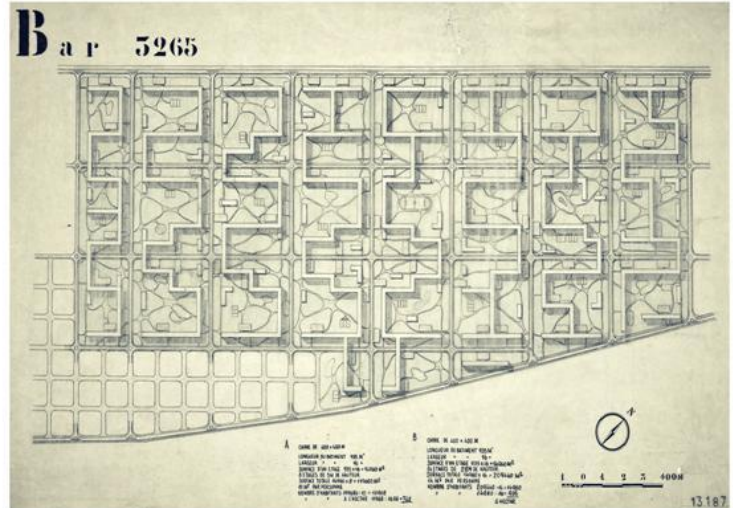
(8) El proyecto para el ensanche de Barcelona. Ildefonso Cerdà 1859.



(10) El nuevo módulo cambiaba la escala urbana de la ciudad.



(9) La "higienización" del área histórica.



(11) Detalle del nuevo módulo "radiante" propuesto por Le Corbusier.

LA DESTRUCCIÓN FÍSICA DE LA CASBA DE YAFO⁵

La "Operation Anchor" (Operación Ancla) se produjo en la ciudad antigua de Yafo durante el mes de Junio de 1936 por parte del ejército británico para "controlar" el área. Hay que recordar que en esos momentos el dominio de Palestina se encontraba bajo control del Mandato Británico (1917-1948). A partir de 1936 será cuando comienza lo que se denominó la "gran revuelta árabe" o posiblemente la verdadera "primera intifada", tal como se refirió Weizman⁶.

Las fuerzas británicas habían sufrido diferentes ataques por parte de la población de la ciudad antigua de Yafo que había formado barricadas dentro del centro antiguo de la ciudad en forma de protesta ante la política inglesa. Por otra parte, los trabajadores del puerto de Yafo comenzaron una huelga que dificultaba gravemente los intereses económicos ingleses. A raíz de este hecho la Real Fuerza Aérea (RFA) ordenó evacuar la zona soltando panfletos desde el aire y otorgando veinticuatro horas a la población local de toda la parte antigua de la ciudad para recoger sus pertenencias y abandonar sus viviendas.

Parte de la política destructiva inglesa se compuso en tajar literalmente en forma de "ancla" la ciudad antigua de Yafo, tanto para permitir que no se realizaran nuevamente barricadas, como para que el ejército británico pudiera controlar directamente el acceso al puerto de Yafo (fig.12, pág.68). Este hecho produjo una "limpieza" del tejido urbano de origen oriental mediante la destrucción de 237 edificios, lo que generó la apertura de la vía principal hacia el puerto por medio de un bulevar que bordearía la costa⁷. Las consecuencias de esta devastadora operación fueron las demoliciones de aproximadamente dos mil viviendas entre 1936 y 1940 en todo el territorio costero de Yafo. A todo esto, el Parlamento Británico justificó semejante hecho sosteniendo que la

⁵ La Casba es un tipo de medina islámica fortificada para la defensa de la ciudad ante posibles ataques exteriores. Históricamente fue el núcleo principal para el desarrollo de las ciudades orientales y en donde se agrupaban los edificios más emblemáticos y representativos para la sociedad: la Mezquita Mayor, la Madraza, el Bazar y las principales calles comerciales. Por lo general se asentaron bordeando los puertos para poseer un mayor control y poder así dar seguridad a sus habitantes. En España se desarrolló la Alcazaba que vendría a ser la versión andaluza de la Casba.

⁶ El Mandato Británico de Palestina publicó el *Reporte de la Liga de las Naciones el 31 de Diciembre de 1936*. En dicho informe se detallaron los hechos ocurridos en Palestina durante ese convulsionado año, como también las medidas tomadas para reprimir la Gran revuelta árabe (intifada).

<http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/History/mandate36.html>

⁷ ROTBARD, Sharon. "White City, Black City". [trad., cast.] Ciudad Blanca, Ciudad Negra. Parte II: Ciudad Negra. Cap. Los otros años treinta, pág. 169. El texto original se encuentra en hebreo.

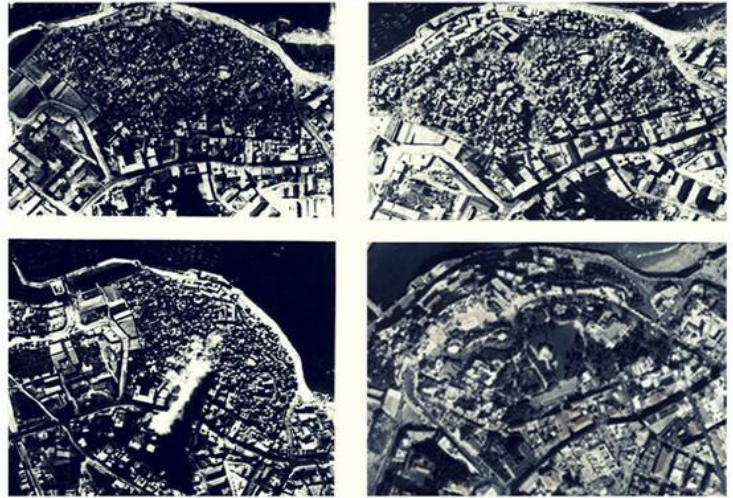
La destrucción física de la Casba de Yafa



(12) El "rastrillaje" de la Operación Ancla (Anchor) y la mutilación de la Casba de Yafa por parte del ejército británico en 1936.



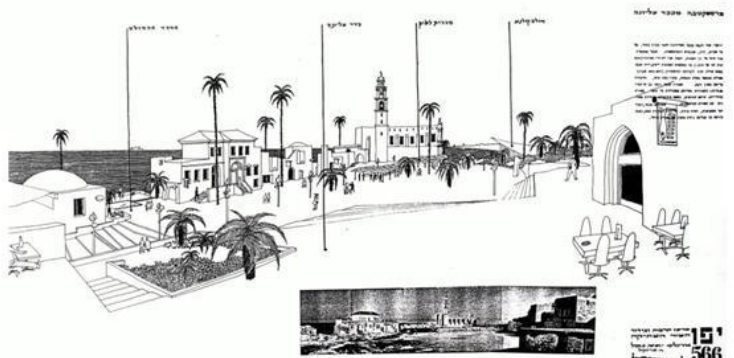
(13) La "limpieza" y el vaciamiento del tejido urbano de origen oriental.



(15) El asesinato de la ciudad: las pruebas delictivas.



(14) La apertura del bulvar costero mediterráneo. Junio 1936.



(16) La ciudad antigua de Yafa como un escenario panorámico.

eliminación del casco histórico sirvió para "regenerar e higienizar" el espacio público, en un área carente de servicios infraestructurales básicos. Sin embargo, lo cierto fue que la antigua casba de Yafo perdió sus características físicas de recinto fortificado debido a las políticas anti-urbanas que implementaron los militares británicos. Éstos pretendían establecer mediante la de-construcción del tejido histórico una nueva planificación de ciudad moderna, en la cual de alguna manera se asociara la "ciudad con el campo". En definitiva, negaron o no aceptaron la multiplicidad básica que se componía dentro de la ciudadela musulmana, sumado a su alta densidad urbana que conformaba una de las características básicas de las ciudades mediterráneas orientales.

Una vez terminada la mencionada operación, el asesor del gobierno británico encargado de la re-planificación urbana de Yafo, encomendó la realización de un máster-plan para el "reciclaje" de la ciudad antigua que había sido desbastada por los bombardeos y derribos de las construcciones durante la operación del año anterior⁸. Para 1937 las autoridades inglesas aprobaron el Plan General que consistía en la realización de una gran explanada en el centro geográfico de la destruida ciudad antigua. Dicha planificación también incluía dos nuevas vías de circulación desde el nuevo "vacío urbano" que dividía así el núcleo histórico en dos partes más pequeñas⁹.

LA DESTRUCCIÓN DE LA IMAGEN MEDITERRÁNEA DE YAFO

En el caso particular de la ciudad de Yafo, es posible analizar cómo posterior a la destrucción física de la ciudad histórica entre los años 1936 y 1948, se sumó a su vez, la destrucción de las imágenes mediterráneas en el inconsciente colectivo de su población. La degradación de estas imágenes entre sus habitantes se produjo una década después de la destrucción física¹⁰. En 1961 se había constituido la empresa "The Old Jaffa Development Company Ltd" conformada por el Estado de Israel y la Municipalidad de Tel Aviv - Yafo para el desarrollo urbanístico de la ciudad histórica de Yafo. El objetivo de esta empresa era reconstruir y reciclar la zona que se encontraba sobre la colina de Yafo ("Large Area" - el área grande), un extenso espacio urbano catalogado por las autoridades gubernamentales como un "área marginal" donde

⁸ *Ibidem*.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ *Ibidem*. Cap. El área grande, pág. 218.

reinaba el crimen, la prostitución y las drogas. Por consiguiente, se presentó finalmente el *Plan General Urbanístico 606 - תב"ע* que clasificaba a la zona antigua de Yafo como un reservorio arquitectónico y cuya renovación estructural y espacial estaría orientada hacia la "preservación natural y armoniosa" de la ciudad como un escenario panorámico (fig.16, pág.68). Por otra parte, se intentaba mediante esa supuesta "regeneración urbana" atraer a una nueva población para que transformara el área en un centro turístico, recreativo y artístico, algo parecido a lo que ocurre en un parque temático. A raíz de ese objetivo tan determinante, se estipuló como parte del plan, que únicamente artistas podrían ser los futuros residentes que habitaran el antiguo casco histórico¹¹. Ese proyecto urbano representó, sin lugar a dudas, la última de las etapas para terminar de diseñar la destrucción de la ciudad histórica de Yafo.

EL ASESINATO DE LA CIUDAD DE YAFO

Actualmente sobre los restos de la mutilada ciudad antigua de Yafo es posible identificar cinco parques públicos: Ha-pisga Garden, Abraham Shechterman Garden, Sha'ar Ramses Garden, Ha-Hammam Garden y Ha-museon Garden, todos estos como parte de la "regeneración" que se realizó sobre las ruinas que dejó la operación militar (fig.15, pág.68). Asimismo, en lo que conformó el entorno de la explanada, se creó un área comercial de apoyo a los diferentes edificios públicos - museo, iglesia, mezquita - para atraer al turismo de masas que siempre intenta obtener espléndidas visuales sobre el Mar Mediterráneo y sobre la cosmopolita ciudad vecina de Tel Aviv. Lo más lamentable de todo este hecho histórico fue que con la destrucción de la casba de Yafo - una de las primeras ciudades orientales fortificadas de todo el mediterráneo levantino - se perdió no sólo la tipología característica de la ciudad mediterránea islámica, sino que paulatinamente se fueron eliminando fragmentos de las identidades orientales sobre gran parte del espacio público de la ciudad y sobre las imágenes que se fueron conformando entre sus habitantes. El resultado visible según el propio Rotbard fue: "El asesinato de la ciudad de Yafo".

¹¹ La descripción de los objetivos del *Plan Urbanístico 606* se encuentra en los archivos digitales de la empresa estatal: The Old Jaffa Development Company Ltd. <http://www.oldjaffa.co.il>

LA DESTRUCCIÓN FÍSICA DEL PRIMER BARRIO EXTRAMUROS DE YAFO

Luego de casi tres décadas de fricciones e incidentes entre las partes, estalló como hecho colateral entre Mayo de 1948 y Enero de 1949, el primer conflicto bélico regional entre: Egipto, Jordania, Líbano, Siria, Irak, Arabia Saudita por un lado, contra el nuevo Estado de Israel. A pesar de ello y previo a esta primera guerra moderna de Medio Oriente, en el mes de Abril de 1948 se comenzó con la penosa separación física de las dos ciudades (Tel Aviv de Yafo) a través de la destrucción parcial del primer barrio extramuros de Yafo, *Al-Manshyya* (fig.18, pág.72).

El comienzo de la destrucción del barrio se produjo unas semanas antes de la huida del Mandato Británico en Palestina, previo a la declaración de Independencia del Estado de Israel (15 de Mayo de 1948). Sin embargo, la destrucción total del barrio costero se terminó de diseñar y planificar recién una década más tarde por las autoridades municipales y gubernamentales del nuevo estado. Como se mencionó en el capítulo anterior, el barrio costero de *Al-Manshyya* cumplía la función de ser un nexo sociocultural uniendo y conectando la ciudad de Yafo con la ciudad naciente de Tel Aviv (fig.45, pág.95). A partir de allí, el barrio sufriría diferentes procesos de destrucción posterior al conflicto bélico. De hecho, el Ayuntamiento de Tel Aviv planteó la destrucción total del área ni bien terminada la guerra, pero el fracaso de semejante acto se debió principalmente, a que el barrio se transformó de inmediato en una zona pobre de barracas y chabolas en la cual se asentaban gran parte de los nuevos inmigrantes (habitantes de Yafo, Polacos, Rumanos) que iban llegando a la región. Aún así, el Municipio ordenó congelar cualquier tipo de reconstrucción o construcción nueva en el área, lo que produjo indefectiblemente que el barrio se convirtiera en un verdadero "basural" frente al mar¹². Ese desinterés de las autoridades gubernamentales por el estado físico de las construcciones posterior a la guerra, generó que gran parte de sus habitantes abandonaran el lugar y apareciera en el inconsciente colectivo un sentimiento de desarraigo por aquel borde costero (fig.37, pág.84).

¹² MAROM, Nathan. "City of Concept: Planning Tel-Aviv". [trad., cast.] Ciudad Conceptual: Planificando Tel-Aviv. Cap. La planificación en crisis: inequidad social, desalojamiento y construcción, empresarios megalomaniacos. Mega-estructuras sobre el mar, págs. 305-310. Nathan Marom es profesor en el departamento de arquitectura de la academia Bezalel en Jerusalén. Su investigación doctoral fue realizada en el departamento de sociología y antropología de la Universidad de Tel-Aviv, siendo la base para la realización de su libro. El texto original se encuentra en hebreo.

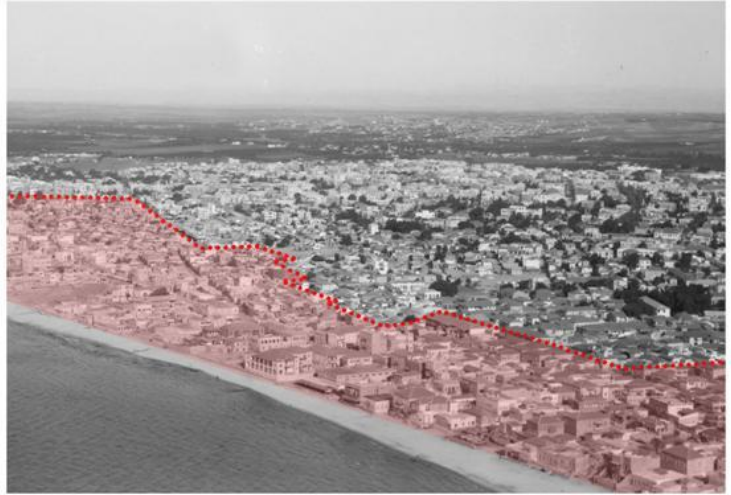
La destrucción física del primer barrio extramuros de Yafó



(17) El Park Charles Clore y las "dunas verdes" ocultan las viviendas del barrio Al Manshyya. A la distancia, las ruinas de la Casba de Yafó.



(18) La destrucción parcial del barrio durante la guerra en 1948.



(20) La parte colorida a la espera de la demolición. Imagen de 1932.



(19) El barrio de Al-Manshiyya durante la guerra de la Independencia.



(21-22) El antes y el después del frente costero de Yafó (1932-2013).

DESTRUIR CONSTRUYENDO

Con el correr de los años el área pasó a ser de dominio estatal y municipal, y con ello la costa mediterránea se convirtió en un campo de experimentación de la arquitectura israelí hacia comienzos de la década de 1960¹³. Sin embargo, a partir de la década de 1950 es cuando comenzaron a aparecer las primeras ideas para resolver el problema del supuesto "vacío urbano" que se había generado tras la destrucción parcial del barrio (fig.50, pág.99). Uno de los pensamientos que más repercusiones generó en la época, fue el que proponía elaborar un plan general de zonificación llamado "The City" en el cual se establecería el nuevo centro financiero y comercial de la ciudad moderna. De aquí en más, y ya establecida la función que se le daría a la nueva área, en 1963 se llamaría a un concurso internacional de ideas para desarrollar dicho plan-maestro. El programa general del concurso proponía desarrollar por medio de edificios públicos, administrativos, centros comerciales, edificios de oficinas, viviendas, estacionamientos, hoteles, centros de ocio y esparcimiento; la máxima explotación inmobiliaria del frente costero¹⁴.

Las propuestas que fueron seleccionadas y premiadas entre las 152 que se presentaron para tal concurso, tenían la particularidad que todas destruían no sólo lo que aún quedaba del barrio *Al-Manshyya*, sino que también eliminaban los primeros barrios "hebreos" que lindaban con el barrio costero de Yafo: *Neve Tzedek*, *Neve Shalom*, *Ohel Moshe*, *Kerem Ha'teimanim*, etc.¹⁵. Es decir, se pretendía destruir a su vez la ciudad "pre-histórica" de Tel Aviv (los barrios construidos antes de *Achuzat Baiyt* en 1909) con el propósito de "borrar" cualquier tipo de tejido urbano existente de carácter netamente mediterráneo. En definitiva, estos proyectos urbanos se implantaban a través de mega-

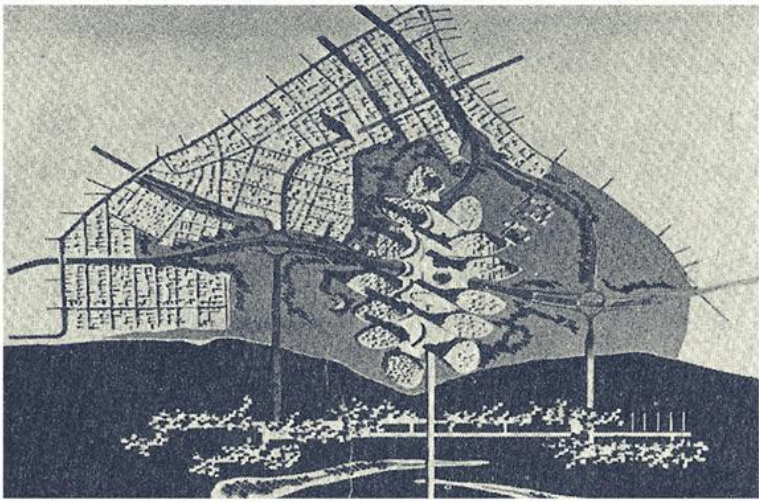
¹³ En 1960 se estableció la empresa estatal-municipal "*Ahuzot Ha-hof Ltd.*" con el propósito de fomentar el desarrollo inmobiliario del área destruida del barrio de *Al-Manshiyya*. En la década de 1980 la empresa pasó a ser de dominio netamente municipal, y desde 1997 se transformó en la empresa especializada en administrar y controlar los más de 100 estacionamientos municipales que actualmente se encuentran en la ciudad de Tel-Aviv - Yafo. Para el año 1999 la empresa amplió sus actividades encargándose actualmente de la planificación vial, del transporte urbano y de los estacionamientos municipales. A su vez, dicha empresa comenzó a administrar los proyectos públicos (edificios educacionales, centros comunitarios y deportivos, plazoletas, etc.) que realiza la Municipalidad de Tel-Aviv dentro de las áreas centrales de la ciudad. <http://www.ahuzot.co.il/>

¹⁴ MAROM, Nathan. "*City of Concept: Planning Tel-Aviv*". [trad., cast.] Ciudad Conceptual: Planificando Tel-Aviv. Cap. La planificación en crisis: inequidad social, desalojamiento y construcción, empresarios megalomaniacos. Mega-estructuras sobre el mar, págs. 305-310. En este capítulo el autor hace hincapié en la megalomanía de los inversores privados de origen americano para desarrollar el mega-proyecto urbano sobre la costa mediterránea.

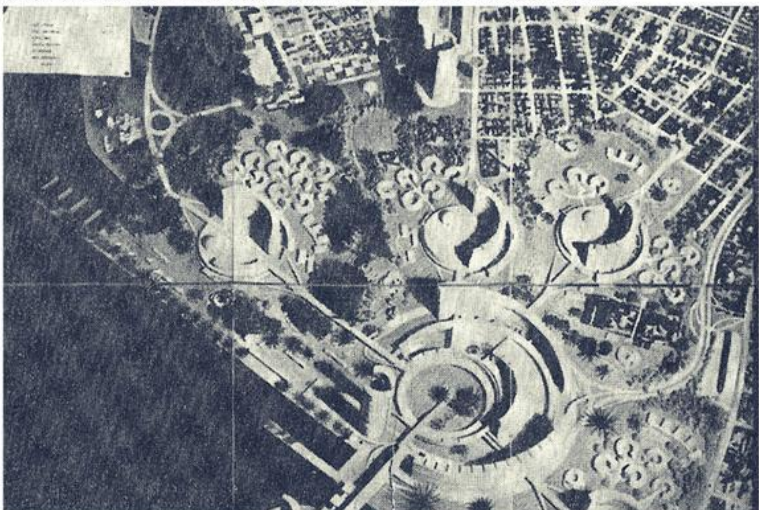
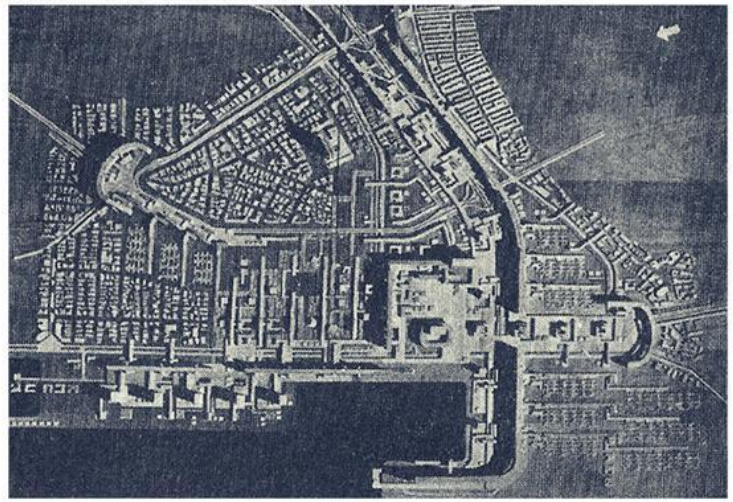
¹⁵ *Ibidem*.



(23) El nuevo parque sobre el barrio destruido de Al-Manshyya. A la distancia, el perfil de la ciudad antigua de Yafo. Imagen de 2014.



(24) Destrucción total del área. Segundo puesto, Lobitz-Ray.



(25) Centros nodales. Mención, Asociación de arquitectos de Polonia.



(26-27) Mega-estructuras sobre el mar. Mención, Broek-Bakema.



(28) Un atardecer de invierno en el parque Charles Clore en 2014.

estructuras apostadas sobre la costa mediterránea, algo totalmente descontextualizado con la historia del lugar que desconectaba aún más la relación entre la ciudad y el mar (véase el Anexo 5, pág.414).

UN NUEVO PARQUE SOBRE EL BARRIO DESTRUIDO

A fin de cuentas, sobre el área no se construyó ninguno de estos mega-proyectos urbanos ni se eliminaron los primeros barrios hebreos. Sólo se llegó a construir un "gran bloque" (hoteles, edificios administrativos y corporativos) que funciona a modo de "tapón urbano" (fig.22, pág.72) impidiendo la expansión de los barrios más antiguos asentados sobre el litoral mediterráneo. Por otra parte, el hecho de no haber llegado a construirse ninguno de estos planes-maestros originó que se implante sobre prácticamente todo el frente costero del antiguo barrio, un nuevo parque (*Charles Clore Garden*) el cual fue diseñado mediante "dunas verdes" que ocultan las destrucciones de las viviendas de *Al-Manshiyya* (fig.17, pág.72). En definitiva, como consecuencia de ese negligente hecho se perdió entre otros aspectos de "menor importancia", el acceso directo a las playas del sector ya que las autoridades municipales decidieron que lo más rentable sería apisonar el terreno con los escombros de las destrucciones del barrio; sin pensar ni siquiera en la continuidad física y visual de la ciudad con el mar.

2.2 LA SEPARACIÓN DE LAS TRAMAS URBANAS

Las fronteras jurisdiccionales entre los municipios de Yafó y Tel Aviv se eliminaron para 1950, posterior al establecimiento del Estado de Israel en 1948. A partir de ahí la nueva ciudad unificada se duplicaría territorialmente de manera asombrosa. "En dos años, bajo una serie de medidas gubernamentales sobre la expansión de los límites de la ciudad, se multiplicó el territorio jurisdiccional de Tel Aviv (de 23.40 a 48.90 km²). Tel Aviv y sus nuevos límites incluyeron casi por completo el territorio urbano y el territorio periférico de Yafó (...) simultáneamente con la duplicación del territorio físico, también se duplicó la población de Tel Aviv en cuatro años: de 185.000 habitantes a comienzo de la guerra a 350.000 a finales de 1952"¹⁶. Paradójicamente, las tramas urbanas que se encontraban a ambos lados de las antiguas fronteras municipales y que dividían Yafó de Tel Aviv, se vieron perjudicadas físicamente de manera notable tras la destrucción del barrio árabe de *Al-Manshyya*. La separación de esas tramas se produjo por un lado a causa del conflicto bélico anteriormente descrito, y por otro lado, se originó como consecuencia del delirio de grandeza de los inversores extranjeros, autoridades municipales, y otros agentes que pretendían realizar un mega-proyecto totalmente ajeno a ese frente costero situado en el mediterráneo oriental.

LA CIUDAD DUAL

El acontecimiento clave para la conformación de las nuevas "fronteras espaciales", fue la destrucción del barrio costero de *Al-Manshiyya*. Ese hecho particular desencadenó el primer acto físico de desconexión de la ciudad con el Mar Mediterráneo. El "vaciamiento poblacional" que se efectuó dentro de la ciudad de Yafó acrecentó aún más el sentimiento de una ciudad-dual¹⁷. "Además de sus ciudadanos, Yafó perdió su alma: por primera vez en 5.000 años de historia, la ciudad quedó desprovista de conformarse como una entidad urbana y cultural. (...) ciudades como Hiroshima, Nagasaki, Dresden o Berlín sufrieron destrucciones masivas durante la Segunda Guerra

¹⁶ Ibídem. [trad., cast.] Cap.: Destrucción-incidentada. El plan-maestro y los "hijos" antinaturales en la ciudad. ciudad doble, págs. 186-188. La traducción fue realizada por el autor.

¹⁷ ROTBARD, Sharon. "*White City, Black City*". [trad., cast.] Ciudad Blanca, Ciudad Negra. Parte II: Ciudad Negra. El asesinato de la ciudad, págs. 174-190. Los habitantes de Yafó se estimaban entre 70.000 y 80.000 habitantes antes del conflicto que comenzó en Noviembre de 1947. Luego de la destrucción de la ciudad quedaron entre 4.000 y 5.000 habitantes. La gran mayoría huyó a otras ciudades de los alrededores o a los países vecinos posterior a la guerra de 1948.

Mundial, pero a pesar de ello, quedaron establecidas como entidades vivas. La devastación física de Yafo fue ciertamente pequeña respecto a la de Hiroshima, sin embargo, su destrucción fue total, como las ruinas míticas y prehistóricas: Ai, Troya, Cartago, Pompeya"¹⁸. La "pérdida del alma" de la ciudad de Yafo, que tan claramente menciona Rotbard, se dio justamente a raíz de la eliminación sistemática de todo tipo de contacto entre la ciudad y el mar, aspecto determinante para la generación de identidades para cualquier ciudad mediterránea. Por otra parte, se podría decir que la causa fundamental de dicha pérdida fue la separación de las tramas urbanas que se fueron conformando por más de 60 años entre los barrios lindantes a la costa.

EL DIBUJANTE APOCALÍPTICO

Como se ha mencionado en el capítulo anterior, Nachum Gutman (1898-1980) había sido el dibujante, pintor y escultor de más renombre en la ciudad de Tel Aviv durante las primeras décadas del siglo XX. El mismo había esbozado casi premonitoriamente en 1936 como sería el futuro de la ciudad sin el barrio periférico de Yafo (fig.15, pág.26). En sus imágenes "apocalípticas" es posible observar cómo el barrio conector desaparece por completo de la escena urbana liberando las visuales sobre la costa mediterránea y separando las tramas de los barrios circundantes con el mar (fig.38, pág.85). "Manshiyya, que supo ser la encarnación física del límite entre Yafo y Tel Aviv, fue borrada de la faz de la tierra. Incluso el paso de Tel Aviv hacia Yafo por la orilla del mar fue bloqueado en Manshiyya por el extraño edificio del *Dolfinarium*, pero principalmente por la estructura rompeolas que obstruye el tránsito sobre la costa del mar"¹⁹. Como ya se ha mencionado, los efectos de la Guerra de la Independencia del Estado de Israel produjeron que el primer barrio extramuros de Yafo se vea perjudicialmente dañado por el conflicto bélico. No obstante, fue sólo recién a principios de la década de 1970 cuando el barrio terminó de destruirse completamente por supuestas cuestiones de "higiene y salubridad". Lo cierto es que su destrucción se completó principalmente a causa de los intereses económicos e inmobiliarios que azotaban a esta región de Medio Oriente.

¹⁸ Ibídem. [trad., cast.] Parte II: Ciudad Negra. Purificación, pág. 191. Aclaración: Ai fue una ciudad bíblica del antiguo Israel. La traducción fue realizada por el autor.

¹⁹ Ibídem. [trad., cast.] El cerco sobre Al-Manshiyya, pág. 134. Rotbard describe la situación actual que se produce en la costa mediterránea sobre el antiguo borde entre Yafo y Tel-Aviv. La traducción fue realizada por el autor.

LA TRAMA URBANA MEDITERRÁNEA ANTES DE LA DESTRUCCIÓN

Previo al proceso de-constructivo del frente costero, era posible identificar en el área diferentes tipos de tramas (barrios) directamente relacionadas con el barrio de *Al-Manshiyya*. Éstas cumplían la función principal de otorgar sentido a la morfología urbana que se conformaba a principios del siglo XX en todo su entorno. Las tramas estaban compuestas por estrechas calles que se dirigían principalmente hacia la costa mediterránea y hacia la ciudad antigua de Yafo (fig.29, pág.80). Las mismas se encontraban conectadas, en su defecto, con el barrio árabe que "bloqueaba" las visuales y el acceso directo al mar para los barrios que lo bordeaban. A raíz de ello, es posible suponer que los habitantes de los barrios aledaños necesitaban transitar obligatoriamente por el barrio árabe si no querían arribar con arena en sus zapatos a la ciudad antigua de Yafo, ya que la frontera sur estaba delimitada por las vías del tren que comunicaban esta ciudad con Jerusalén, generando una extensa sutura urbana. Sin embargo, fue sólo a partir de 1923 cuando se delimitaron las fronteras municipales entre Yafo y Tel Aviv, y cuando el escenario urbano comenzó a transformarse progresivamente por medio de la creación artificial de los diferentes espacios intersticiales entre ambas ciudades.

La relación morfológica entre las tramas urbanas de los primeros barrios de Tel Aviv y el barrio periférico de Yafo se componían físicamente de manera similar, es decir, mediante pequeñas calles que entrelazaban los diferentes barrios bajo una amena y lógica escala humana. El objetivo de esas continuas tramas se basaba en conectar y relacionar a los "barrios más alejados" - *Neve Tzedek, Neve Shalom, Mahane Yehuda, Mahane Yosef, Ohel Moshe, Kerem Israel, Nachlat Benyamin, Kerem Hateimanim* - con el frente costero mediterráneo por medio del barrio periférico de *Al-Manshiyya*.

Es interesante analizar el estudio realizado por la arquitecta Viviana Colautti en el campo de la morfología urbana describiendo claramente las interrelaciones que pueden existir entre diferentes tramas urbanas en los puntos específicos de una ciudad. "La trama y su interacción intersticial en el encuentro con el ambiente, constituye así un primer paso para interpretar la ciudad como mosaico urbano, un palimpsesto de múltiples intervenciones y superposiciones de diferente naturaleza. (...) El resultado de esta interacción, genera en cada situación de cambio, crisis intersticiales a ser atendidas. A partir de esta detección en el crecimiento de la ciudad, consideramos

necesario generar claves de lectura y lineamientos proyectuales para comprender sus cambios morfológicos urbanos"²⁰. Sin embargo, en el caso de este estudio en particular, el crecimiento urbano en torno al primer núcleo urbano sobre la costa terminó por "asfixiar" la relación física entre las partes, y por consiguiente, acabó transformando la imagen visual mediterránea de ese borde costero. La interrelación morfológica que se había producido entre las dos ciudades vecinas por más de setenta años de convivencia fue quebrada, produciendo un gran intersticio urbano sobre la parte histórica que unía a ambas ciudades.

LA FRAGMENTACIÓN DEL ESPACIO FRONTERIZO ENTRE TEL AVIV-YAFO

"Esta situación también se manifiesta en los diferentes roces entre las diversas tramas superpuestas en diferentes direcciones. Encuentros que producen singularidades estructurantes urbanas como en el encuentro entre el damero y el río (y su canalización) o las vías del FFCC (y su disposición) o entre una trama con otra y su encuentro con vías principales o límites urbanos fuertes, ya sea por motivos naturales o artificiales generan situaciones de crisis o cambios donde la idea de fragmentación se convierte así en una realidad y al mismo tiempo en una potencialidad de diseño"²¹.

Continuando con el análisis de Colautti sobre las relaciones entre las tramas, en este caso es posible observar cómo los primeros espacios fronterizos entre la ciudad de Yafo y Tel Aviv se convirtieron en límites urbanos "fuertes" en un sentido sociocultural a partir de 1921 cuando comenzaron los primeros choques entre sus habitantes. Tanto es así que el desencuentro físico entre Oriente y Occidente en el modo de habitar el espacio urbano, sumado muchas veces al desencuentro derivado de la diferencia étnica, cultural, religiosa e idiomática, permitieron de cierta forma construir en el imaginario colectivo un fuerte límite físico y visual entre las dos ciudades. Sin embargo, lo cierto es que la transformación visual sólo sucedió cuando las tramas urbanas finalmente se desconectaron del Mar Mediterráneo y de la ciudad antigua de Yafo. En definitiva, eso finalmente sucedió cuando la destrucción total de la antigua trama costera terminó de llevarse a cabo durante la década de 1970.

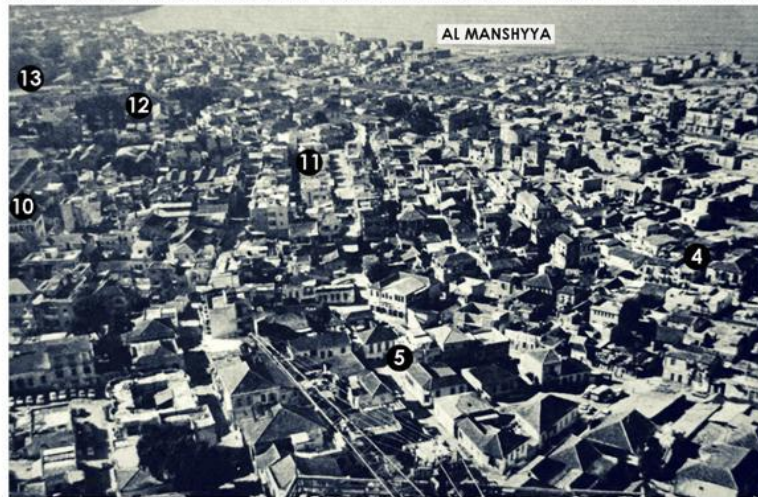
²⁰ COLAUTTI, Viviana. "Forma urbana, lecturas y acciones en la ciudad" Parte 3: Intersticios urbanos. Cap.1: interrelación de tramas urbanas, pág. 45. Este estudio sobre la morfología urbana fue realizado en conjunto entre un grupo de investigadores de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Córdoba y la Universidad Católica de Córdoba (Argentina).

²¹ *Ibidem*.

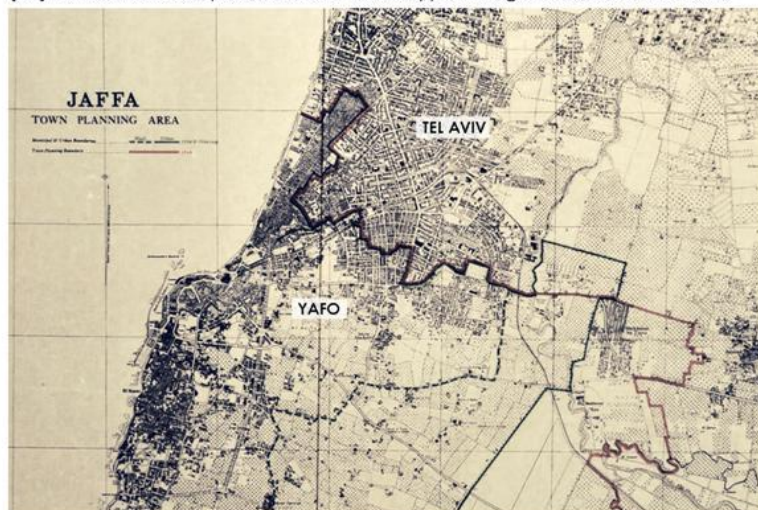
La trama urbana mediterránea antes de la destrucción



(29) Las tramas urbanas entre Yafo-Tel Aviv se encontraban unidas físicamente descendiendo conjuntamente hacia el Mediterráneo. Imagen 1932.



(30) La destrucción parcial de Al-Manshyya. Imagen, década de 1960.



(31) Plano municipal con los límites urbanos entre Yafo y Tel Aviv. 1945



(32) La interrelación morfológica entre las tramas urbanas. 1945.

La trama urbana mediterránea antes de la destrucción



LA TRAMA URBANA MEDITERRÁNEA POSTERIOR A LA DESTRUCCIÓN

Es interesante visualizar a través del proyecto artístico "*The ghost of Manshiyya awakes*" (el fantasma de Manshiyya despierta) del diseñador Ronen Eidelman, cuáles fueron las consecuencias que generó la destrucción de la trama mediterránea²². Este proyecto podría ser un interesante ejemplo visual que permite describir precisamente lo que ha acontecido con las tramas urbanas destruidas sobre la costa mediterránea de la ciudad de Yafo (fig.36, pág.84).

En el mes de septiembre de 2007, Eidelman con un grupo de ayudantes remarcaron con pintura la antigua grilla de calles y viviendas que componían parte del antiguo barrio árabe de *Al-Manshiyya*. La trama de calles estrechas que partían de la casba de Yafo en dirección norte hasta encontrarse con el límite de la ciudad de Tel Aviv, fue nuevamente traída sobre el mismo escenario pero de una forma mucho más simbólica y abstracta. Las líneas de color blanco pintadas sobre el césped del parque *Charles Clore* buscaban representar de alguna manera la escala urbana olvidada que se impartió en el borde mediterráneo hasta la guerra de 1948. Uno de los principales objetivos de esa intervención temporal fue demostrar cómo era la relación que tenían los habitantes del barrio con el frente costero. En palabras de los autores: "Las líneas eventualmente serán borradas y las calles de *Manshiyya* desaparecerán nuevamente bajo el parque *Charles Clore*, pero con este pequeño gesto de marcar simples líneas blancas estamos llegando a mucha gente, poniendo a la vista importantes cuestiones sobre la vida en Israel y Palestina"²³.

HUELLAS TEMPORALES

A fin de cuentas, esas nuevas líneas "reconstructoras" de la trama urbana sobre el plano del parque se han borrado de la superficie exactamente como han desaparecido las calles y viviendas en la tercera dimensión para comienzos de la década de 1970. Se podría decir, que de la trama urbana netamente mediterránea - la que unía el primer núcleo de la ciudad de Tel Aviv con el frente costero - no ha quedado ni siquiera las

²² Ronen Eidelman es diseñador gráfico y magister en Bellas Artes en el programa de Arte Público de la Bauhaus University en Weimar, Alemania.

²³ Véase "*The ghost of Manshiyya awakes*" (el fantasma de Manshiyya despierta) <http://roneneidelman.com/>. La traducción fue realizada por el autor.

líneas de sus cimientos. La huella del primer barrio periférico de Yafo fue literalmente borrada de la escena de la ciudad, se podría añadir de manera figurativa, que en esta parte de la ciudad sucedió algo similar a lo que genera a diario el mar cuando borra las estelas sobre la arena.

El arquitecto Sharon Rotbard describe las consecuencias que contrajo la destrucción de los puntos de contacto entre Yafo y Tel Aviv de la siguiente manera: "Todo este ciclo natural de abolición, destrucción, desertificación, y florecimiento de la desolación, no es sino, un adecuado trasfondo de la alegoría del *Altneuland* - Tel Aviv. En *Manshiyya* es posible observar la materialización del oxímoron, la interpretación original, nativa de Tel Aviv, en el encuentro entre lo viejo y lo nuevo"²⁴. De esa manera, la ciudad de Tel Aviv-Yafo no sólo fue perdiendo su conexión con el mar, sino a su vez, fue perdiendo paulatinamente la trama urbana que caracterizaba al primer núcleo de esa ciudad mediterránea. Asimismo, la escala urbana en este sector de la ciudad fue transformada drásticamente en el lugar de mayor relevancia para la conformación de las identidades mediterráneas, es decir, entre el contacto de sus primeras tramas y la línea de costa.

²⁴ ROTBARD, Sharon. "*White City, Black City*". [trad., cast.] Ciudad Blanca, Ciudad Negra) Parte II: Ciudad Negra. Cap. La violación de la novia del mar, pág. 235. Aclaración: *Altneuland* en alemán y *Tel-Aviv* en hebreo significan lo mismo: "tierra vieja-nueva". La traducción fue realizada por el autor.

La trama urbana mediterránea posterior a la destrucción



(34) La eliminación de las tramas urbanas mediterráneas. El "bloque corporativo" impide el contacto entre la ciudad y el mar. Imagen de 2012.



(35) Autovías, aparcamientos y vacíos urbanos. La mezquita Hassan Bek.



(36) Huellas temporales, el "fantasma de Al-Manshiyya despierta" en 2007.



(37) Las vías rápidas se apoderan de la escena mediterránea en 1969.

La trama urbana mediterránea posterior a la destrucción



La trama urbana mediterránea posterior a la destrucción



2.3 LA DESCONEXIÓN DE LOS BARRIOS MEDITERRÁNEOS

Los diferentes barrios que se fueron conformando a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX alrededor del primer barrio árabe fuera de las murallas de Yafo, se vieron lamentablemente perjudicados y dañados a causa de la tabula rasa producto del conflicto bélico y de los intereses inmobiliarios. Hasta tal punto es así que la destrucción parcial del barrio costero de *Al-Manshiyya* provocó que a comienzos de la década de 1950 los diferentes barrios que se fueron conformando a su alrededor durante setenta años (1879-1948) se vayan desconectando y desmembrando entre sí. Por consiguiente, fueron varios los barrios que quedaron separados e inconexos con el Mar Mediterráneo por la nueva situación sociopolítica. ¿Cómo repercutió la separación entre los barrios antiguos (musulmán por un lado y judío por el otro) en la diversidad sociocultural de la ciudad unificada?, ¿es posible suponer que esa separación física del tejido urbano haya sido el desencadenante que produjo que ambos pueblos se hayan quedado en parte incomunicados e inconexos dentro de la misma ciudad hasta la actualidad? Por cierto, la continuidad morfológica de los barrios costeros con el Mar Mediterráneo se vio sumamente dañada, generando entre la población de ambas ciudades el sentimiento de una frontera virtual o un simple espacio caracterizado como "no-lugar" por la antropología contemporánea²⁵ (fig.35, pág.84).

DOS ESCENARIOS MEDITERRÁNEOS ENTRE TEL AVIV-YAFO

"Manshiyya fue propiamente un barrio musulmán, aunque al principio también lo habitaron judíos. El primer hospital judío fue construido en Manshiyya, y para el año 1897 se estableció en la parte oeste, sobre la orilla del mar (...) el barrio Yafe-Nof, conocido también como *Bella-Vista* (...) era posible imaginar el desarrollo continuo de la zona como un espesamiento brumoso de asentamientos y barrios alrededor de Yafo, los europeos, los musulmanes, los cristianos y los judíos. A su vez, los barrios judíos que se establecieron alrededor de Manshiyya, como por ejemplo, Neve Tzdek, Neve Shalom, Mahane Yosef, Ohel Moshe, e incluso Achuzat Baiyt, en gran medida era posible observarlos más como una continuación de Yafo y de Manshiyya, que como una discontinuidad de ellos. Sin embargo, desde el comienzo de los disturbios hasta el establecimiento del Estado de Israel, el barrio Manshiyya fue el principal campo de

²⁵ Véase AUGÉ, Marc. "Los "no lugares" espacios del anonimato. Una antropología de la Sobremodernidad".

batalla de los conflictos entre Tel Aviv y Yafa a través de continuas confrontaciones y colisiones con disparos de francotiradores desde las dos direcciones. Por ahí, esto aclara la asociación del barrio de Manshiyya a un hueso en la garganta, y la causa de su eliminación en los dibujos de Nachum Gutman (...)”²⁶. Analizando lo aquí citado, se pueden dilucidar dos escenarios totalmente opuestos que reflejarían las relaciones entre ambas partes. El primer escenario demuestra la conformación de un núcleo de barrios mediterráneos multi-diversos en torno al barrio periférico árabe. En la segunda escena se observa el deseo profundo de desconectarse el uno del otro a toda "costa".

LOS BARRIOS MEDITERRÁNEOS ANTES DE LA DESTRUCCIÓN

Como se ha mencionado en el capítulo anterior, los primeros barrios mediterráneos se conformaron en torno al barrio periférico árabe de *Al-Manshiyya* dentro de la ciudad de Yafa, siendo éste, el barrio que ocupaba prácticamente todo el territorio de contacto directo con el mar. El primer barrio con mayoría judía en establecerse fuera de los límites de Yafa, fue *Neve Tzedek*, que se estableció en 1887 al sureste del barrio musulmán. En 1890 se fundó el segundo barrio fuera de las murallas de Yafa, también con mayoría de población judía. La prosperidad de estos dos nuevos asentamientos impulsó la conformación de nuevas construcciones sobre las dunas que se hallaban por entonces en las afueras de la ciudad de Yafa. Hacia 1906 ya eran seis los nuevos pequeños barrios que rodeaban al barrio musulmán de *Al-Manshiyya*. Este bloque de barrios se fue conformando sobre las arenas despobladas que limitaban con los campos de cítricos de Yafa. Principalmente, estos barrios fueron habitados por inmigrantes del norte de África y Europa del Este que arribaban a la región sin recursos económicos previo a la fundación de la ciudad de Tel Aviv en 1909 (*Achuzat Bayit*).

A continuación se expone una pequeña reseña sobre las características socioculturales de los primeros barrios extramuros de la ciudad de Yafa con mayoría de población judía. Por otra parte se describen las propiedades físicas que los fueron conformando cronológicamente como barrios orientales netamente mediterráneos.

²⁶ ROTBARD, Sharon. "*White City, Black City*". [trad., cast.] Ciudad Blanca, Ciudad Negra. Parte II: Ciudad Negra. Cap. El cerco sobre Manshiyya, págs. 134-135. La traducción fue realizada por el autor.

1 Neve Tzedek

El primer barrio con mayoría de población judía se fundó en 1887 sobre las dunas que se encontraban al noreste de la ciudad antigua de Yafo. En ese mismo año, se parcelaron 48 terrenos a un muy bajo costo para incentivar a los futuros inversores provenientes de Yafo a comenzar a construir sus viviendas. "Las casas se construyeron con densidad, una pegada junto a la otra. Esta forma de edificación disminuía los precios de los terrenos y ahorra en los costos de la construcción, a su vez que otorgaba mayor confianza hacia los nuevos colonos que podían golpear la pared del vecino. Las viviendas se construyeron con piedra arenisca del lugar (*kurkar*), y con techos de madera soportados bajo gruesas vigas cubiertas con arena y grava. Debido a las filtraciones causadas por la lluvia se construyeron posteriormente los techos de tejas. Cada casa poseía dos habitaciones, un baño y una cocina. En el frente de la casa había un jardín protegido por un muro de hormigón"²⁷. En 1923, luego de negociaciones entre el *Consejo de Ordenanza local* y la comisión del barrio es cuando se anexa Neve Tzedek al Municipio de Tel Aviv²⁸. Lo cierto, es que Neve Tzedek desde sus inicios sirvió como base para el desarrollo de la educación y cultura hebrea en Palestina y en donde se levantaron las primeras escuelas. El reconocimiento que tuvo el barrio derivó a que se fueran asentando sobre éste los principales escritores de lengua hebrea de la época.

2 Neve Shalom

En 1890 se estableció el segundo barrio con mayoría judía fuera de la ciudad antigua de Yafo. Zerach Barnet, el fundador de *Neve Shalom*, fue un comerciante londinense de origen ruso que luego de vender toda su riqueza en Inglaterra se asentó en el país comprando unos terrenos de arena en las afueras de Yafo. Contrariamente al barrio *Neve tzedek*, este barrio no se fue construyendo con un plan parcelario, sino que el inversor construía las viviendas según la demanda de sus clientes. Los comienzos del barrio fueron complejos en términos económicos para su fundador ya que los habitantes de Yafo no estaban dispuestos a salir de la ciudad histórica para asentarse en las arenas desoladas características de dicho lugar. A raíz de este hecho, Barnet decidió instalarse

²⁷ Sobre el barrio *Neve Tzedek* véase los archivos históricos de la Municipalidad de Tel Aviv-Yafo en la versión digital (hebreo). <http://tel-aviv.millennium.org.il/>. La traducción fue realizada por el autor.

²⁸ *Ibidem*. El 11 de Mayo de 1921 se independizan los barrios judíos de la jurisdicción de Yafo, diez días después de iniciarse la primera revuelta árabe contra las políticas del Mandato Británico. A raíz de esos hechos se terminó de establecer el Ayuntamiento de Tel-Aviv (hasta ese momento era considerada solamente un barrio). Sin embargo, fue sólo recién el 14 de Enero de 1934 cuando se declaró al Municipio de Tel-Aviv, ciudad independiente de Yafo.

con su familia en una de las viviendas que él mismo había construido para incentivar la demanda. Sin embargo, fue recién a partir del establecimiento en el barrio del miembro principal del Tribunal de Justicia de Yafo cuando la situación en la zona comenzó a cambiar drásticamente aumentando la demanda de viviendas. Los primeros habitantes eran mayoritariamente obreros, empleados públicos y artesanos.

"Las calles de Neve Shalom eran estrechas y a menudo terminaban en callejones sin salida. Las casas de los sefaraditas estaban cercadas por muros altos, y detrás, un patio con piso de piedras de colores, y en el centro una cisterna de rocas para la recogida de las aguas pluviales. Contrariamente, las casas de los askenazíes estaban abiertas a la calle"²⁹. De esta manera, es posible observar mediante las diferencias constructivas y las relaciones entre la vivienda y la calle, cómo era la forma de habitar que desarrollaban los residentes de origen oriental por un lado y los judíos de origen occidental por el otro. El barrio se terminó de conformar con habitantes tradicionalistas de la religión judía. A raíz de ello, con el correr de los primeros años de asentamiento se fueron construyendo las primeras escuelas y sinagogas para el estudio de la Tora (antiguo testamento) y el debate teológico sobre la religión judía.

3 Mahane Yehuda

En 1896 fue cuando se estableció al norte de *Neve Tzedek*, el pequeño barrio con mayoría de inmigrantes que habían llegado al país a partir de las décadas de 1880 y 1890 provenientes de la ciudad Adén, Yemen. La parcelación de los terrenos se realizó de tal manera que los nuevos inmigrantes tuvieran posibilidad de comprarlos a un bajo costo. De aquí que las precarias casas de chapa y madera se construyeron sobre terrenos entre 100-150 m² sin calles planificadas a sus alrededores³⁰. Con el correr de la primera década del siglo XX se comenzó a mejorar la construcción de las viviendas con materiales como la arcilla, el barro y la grava. Para comienzos de la Primera Guerra Mundial el diminuto barrio se había expandido sobre una superficie de 7.000 m², y al poco tiempo el mismo finalmente fue anexado al municipio de Tel Aviv en 1922.

²⁹ *Ibíd.* *Neve Shalom*. La traducción fue realizada por el autor. Aclaración: *Sefaraditas* son los judíos descendientes de españoles, que luego de su expulsión en 1492 se asentaron principalmente en los países del norte de África y Medio Oriente. *Askenazíes* se denomina a los judíos de origen europeo provenientes principalmente de países como: Alemania, Polonia, Ucrania, Rumania, Rusia (Europa del este).

³⁰ Sobre el barrio *Mahane Yehuda* véase *TEL AVIV 100 - Enciclopedia Urbana*. (archivos históricos recopilados por Dany Recht para conmemorar los 100 años de la ciudad). El texto original fue escrito por Gideon Biger, profesor emérito en geografía e historia de la Universidad de Tel-Aviv (hebreo). <https://sites.google.com/a/tlv100.net/tlv100/home/m-yehuda>.

4 Ach'va

Para 1899 se estableció el pequeño barrio situado entre el territorio sin urbanizar que existía entre los barrios de *Neve Tzedek* y *Neve Shalom*. A raíz de ello, Ach'va cumplió la función de unir físicamente a ambas partes, aunque marcaba una diferencia en el poder adquisitivo de sus habitantes. El barrio fue conformado por la Asociación Cultural Ach'va, entidad de renombre principalmente en Jerusalén y posteriormente en Tel Aviv. El mismo tenía la particularidad de que cada familia poseía una casa con patio privado.³¹ Sin embargo, el barrio se asimiló rápidamente a *Neve Tzedek* debido a su cercanía y a su esencia cultural.

5 Mahane Yosef

El barrio se fundó en 1904 al noreste de *Neve Tzedek* y al este del barrio *Al-Manshiyya*, justamente en uno de los puntos de contacto con el barrio periférico musulmán. Al igual que *Mahane Yehuda*, el barrio fue conformado por inmigrantes yemenitas oriundos de la ciudad de Adén. La mayoría de las construcciones eran barracas de chapa o casas ruinosas con techos cubiertos de asbestos. A pesar de ello, en el barrio se hallaban una cierta cantidad de complejos habitacionales denominados "*barrio-patio*" que le otorgaron una identidad más bien comunitaria al lugar³².

6 Ohel Moshe

Este fue el último de los barrios mediterráneos en fundarse anterior al establecimiento de *Achuzat baiyt* - primer barrio "hebreo" de Tel Aviv - en 1909. Para el año 1906 se comenzó a construir parte del barrio que estaba compuesto por dos bloques sobre una superficie de 2.2 hectáreas³³. El primer bloque se ubicó al noreste del barrio *Mahane Yehuda*, y el segundo, al este del barrio *Mahane Yosef*. *Ohel Moshe* fue también conformado en su mayoría por inmigrantes del Yemen y del norte de África durante la primera gran inmigración a Palestina entre la década de 1880 y 1904. Al igual que la mayoría de los barrios anteriormente descritos, éste también se anexó al municipio de Tel Aviv hacia 1923.

³¹ *Ibidem*. Ach'va.

³² *Ibidem*. Aclaración: El *barrio-patio* se denominó a una tipología residencial que se realizó para construir los primeros barrios judíos a finales del siglo XIX y principios del XX fuera de las murallas de la ciudad de Jerusalén. Sin embargo, también se registraron casos realizados en la ciudad de Yafo y Tel-Aviv. La entidad de este "barrio" se conformaba concentrando las construcciones en torno al espacio público interno (patio), en donde se encontraban algunas de las instalaciones comunitarias: el pozo de agua, la caldera de calefacción, la sinagoga, el baño religioso (mikveh), etc.

³³ *Ibidem*. *Ohel Moshe*.

7 Kerem Israel

La comisión que había fundado Tel Aviv en 1909 había comprado dos años después unas 3 hectáreas al noroeste del barrio *Achuzat bayit*, al norte del barrio *Ohel Moshe* y al este del límite con el barrio *Al-Manshiyya*. Dicha comisión en 1913 había adquirido otras 3 hectáreas duplicando el territorio para el desarrollo del barrio. Las parcelas fueron divididas en terrenos de aproximadamente 500 metros cuadrados cada uno (al igual que las parcelas de *Achuzat bayit*) pero la morfología de estos terrenos generó que la orientación de las calles produzca un tipo de barrio con características diferentes respecto al "primer barrio hebreo". Sin embargo, en esta zona no se establecieron las cualidades físicas que conformaron a los otros barrios como entidades singulares³⁴. De hecho, aquí no ha existido un carácter homogéneo que caracterice a sus edificaciones arquitectónicas, como tampoco se desarrollaron elementos que unifiquen los ideales de sus habitantes. A raíz de ello, durante la década de 1920 fue el único de los barrios anteriormente mencionados que no poseía una comisión que lo agrupara y representara como entidad barrial ante el Municipio de Tel Aviv.

8 Nachlat Benyamin

En 1907 se creó la *Asociación Nachlat Binyamin* conformada por 40 integrantes que originariamente se habían asentado en la ciudad de Yafó y en el barrio *Neve Shalom*, siendo éstos, en su gran mayoría comerciantes, personas de oficio, artesanos y maestros. "El objetivo principal de la asociación era fundar un barrio con las características espaciales de *Achuzat baiyt* - primer barrio hebreo- , es decir, un barrio regulado por la teoría de la ciudad jardín que enfatizara la "higiene y la salubridad" y que reflejara un estilo arquitectónico ecléctico europeo mezclado con motivos decorativos judíos y orientales"³⁵. Pero será recién para 1911 cuando se comenzaron a construir las primeras viviendas con techos de tejas en una planta compuesta de dos habitaciones, una cocina y un balcón que generaba el acceso a la misma. A su vez, cada casa poseía un jardín con cercos de madera que delimitaba cada parcela. El territorio total del barrio se asentaba sobre dos hectáreas divididas en 35 parcelas que fueron sorteadas entre los integrantes de la asociación. El barrio se hallaba ubicado contiguo al primer bulevar de la ciudad "*Rothschild Boulevard*", y en dirección norte

³⁴ Sobre el barrio *Kerem Israel* véase los archivos históricos en la versión digital (hebreo). <http://www.kerem-israel.info/history/kerem-israel>.

³⁵ Sobre el barrio *Nachlat Benyamin* véase los archivos históricos de la Municipalidad de Tel Aviv-Yafó en la versión digital (hebreo). <http://tel-aviv.millennium.org.il/>.

respecto al primer barrio de Tel Aviv (Achuzat Bayit). Su longitud territorial permitió que prontamente se convierta en un eje comercial y en la principal calle de la ciudad, obviando la prohibición comercial que imponía la teoría de la ciudad-jardín.

9 Kartoon

Este barrio denominado en árabe *Khart el Tanak* - "barrio de latas" - fue otro de los barrios pobres con mayoría de inmigrantes judíos del Yemen. Se ubicó al noreste del barrio de *Al-Manshiyya* y fue el único barrio con mayoría de población judía que perteneció a la ciudad de Yafo hasta la guerra de la Independencia del Estado de Israel. A su vez, fue otro de los barrios que compusieron los límites entre Tel Aviv - Yafo entre 1923 y 1948, siendo catalogada la zona como un área de barracas y chabolas. En 1923 se había delimitado la frontera municipal entre las dos ciudades y una parte del barrio se separó jurisdiccionalmente conformando al otro lado de la frontera un diminuto barrio llamado *Kerem Kartoon*, que junto al barrio *Mahane Israel* (*Kerem Ha'teimanim*) y al mercado *Ha-carmel* conformaron el límite norte entre las dos ciudades (fig.40, pág.94).

10 Ofek Hayam

Para mediados de la década de 1920 se fundó el último de los barrios alrededor del barrio *Al-Manshiyya* que terminó por conformar físicamente la frontera entre Yafo y Tel Aviv sobre la costa mediterránea. La iniciativa financiera fue del *Banco Anglo-Palestine Company (APC)* que se encargó de adquirir los terrenos y posteriormente parcelarlos para su venta³⁶. El pequeño barrio fue delimitado por la línea del mar (de aquí proviene su nombre "horizonte del mar"), el barrio de *Al-Manshiyya* en su parte sur, y el barrio *Kartoon* en dirección este. Debido a su condición fronteriza, la zona se transformó en un "área peligrosa" para la década de 1930, más precisamente durante los disturbios entre las dos poblaciones que habitaban el área.

³⁶ El Bank Anglo-Palestine Co. se creó como una empresa financiera para el desarrollo y la expansión del asentamiento judío en Palestina hacia 1902 en Londres, Inglaterra. En 1950 y posterior al establecimiento del Estado de Israel, cambió su nombre por el de *Bank Leumi Le'Israel - The National Bank*. Sobre la historia del banco Leumi véase: http://english.leumi.co.il/LEPrivate/The_History_of_Bank_Leumi/5491/

Los barrios mediterráneos antes de la destrucción

LA CASBA DE YAFO

AL MANSHYYA

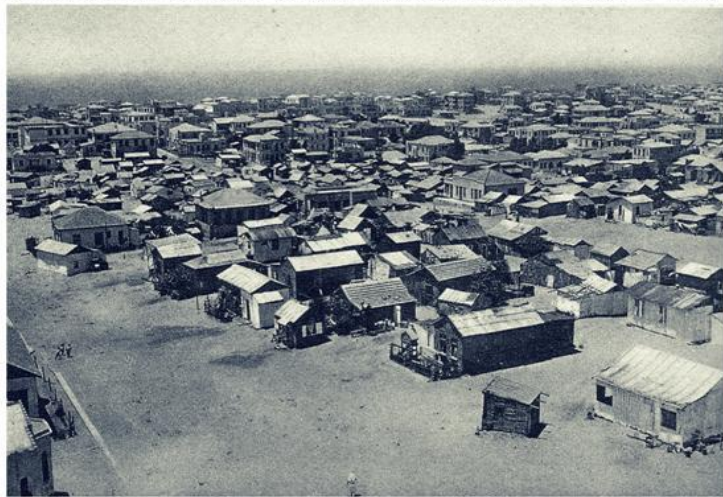
Hassan Bek



(40) Los barrios Kerem Hateimanim y Kerem Kartoon se conectaban físicamente con el barrio periférico de Al-Manshiyya. Imagen década de 1920.



(41) El barrio Kerem Israel durante la década de 1920.



(43) Las barracas y chabolas de inmigrantes sobre la arena.



(42) El barrio Nachlat Benyamin en 1926.



(44) El barrio Mahane Yehuda durante la festividad de Sucot.

Los barrios mediterráneos antes de la destrucción



— Límite jurisdiccional entre Yafó y Tel-Aviv (1923-1948)

1. Neve Tzedek
2. Neve Shalom
3. Mahane Yehuda
4. Ach'va
5. Mahane Yosef
6. Ohel Moshe
7. Kerem Israel
8. Nachlat Benyamin
9. Karton
10. Ofek Hayam



100 m

500 m

1000 m

LOS BARRIOS MEDITERRÁNEOS POSTERIOR A LA DESTRUCCIÓN

El *terrain vague* es un concepto acuñado por Solà-Morales en 1995³⁷. Según el autor, ese término es consecuencia directa de lo acontecido durante la década de 1970, en donde se habían comenzado a gestar ciertos espacios indeterminados por el urbanismo desarrollista. Particularmente a estos lugares se los describe como espacios en estado de abandono, encontrándose en muchas situaciones totalmente desnutridos de cualquier tipo de función social, comunitaria y colectiva. Por consiguiente, se podría sostener que son espacios vacíos de significado urbano, ya que visiblemente en esos "lugares" se ha roto el equilibrio físico entre la tierra y lo humano.

Sin embargo se resalta dentro de este concepto la importancia de su indeterminación espacial como un elemento potencial para el rediseño de esos sitios post-urbanos. En palabras de Solà-Morales: "(...) el fenómeno que nos interesa es el que se produce con posterioridad, ya en los años setenta, inaugurando una sensibilidad distinta que comenzaba a desplegar una mirada diversa sobre las grandes ciudades. Los espacios vacíos, abandonados, en lo que ya han sucedido una serie de acontecimientos parecen subyugar el ojo de los fotógrafos urbanos"³⁸. Luego Solà-Morales aclara sobre la importancia que puede producir una fuerte imagen, en este caso, el gran vacío urbano sobre el inconsciente colectivo posterior a una destrucción. "(...) Como en todo producto estético, la fotografía comunica no sólo las percepciones que de estos espacios podemos acumular, sino también las afecciones, es decir, aquellas experiencias que de lo físico pasan a lo psíquico convirtiendo el vehículo de las imágenes fotográficas en el medio a través del cual establecemos con estos lugares, vistos o imaginados, un juicio de valor"³⁹.

EL TERRAIN VAGUE ENTRE TEL AVIV-YAFO

Como se ha mencionado anteriormente, posterior a la eliminación del barrio costero árabe de *Al-Mansiyya* y junto al proceso destructivo de todo el frente litoral a comienzos de la década de 1970, los diferentes barrios mediterráneos de los alrededores quedaron

³⁷ SOLÀ-MORALES, Ignasi de. "Terrain vague" (1995), en: "Naturaleza y Artificio, el ideal pintoresco en la arquitectura y el paisajismo contemporáneos", págs. 123-132. Editado por Iñaki Ábalos. El concepto *Terrain vague* fue definido por Solà-Morales como un espacio vacío, vago, indeterminado, impreciso, inestable y fluctuante.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ *Ibidem*.

expuestos directamente de cara a un *terrain vague* entre la ciudad y el mar (fig.48, pág.98). Los diez barrios anteriormente enunciados con mayoría de población judía que se interrelacionaban por medio del barrio destruido, sufrieron paulatinamente un deterioro físico y visual a raíz de la desaparición del mismo (fig.46, pág.98). Sin embargo, es llamativo observar cómo en el "*Plan General de Zonificación 44*" (Town Planning Scheme 44) realizado por el Ayuntamiento de la ciudad de Tel Aviv en 1932 y aprobado en 1937, los principales barrios mediterráneos que bordeaban a *Al-Manshiyya* se encontraban dentro de las áreas marginales catalogadas para la reconstrucción o destrucción total (véase el Anexo 3, fig.3, pág.412). Al parecer, las antiguas fronteras que unían Yafo y Tel Aviv en el sector litoral se encontraban muy deterioradas para las autoridades municipales, mucho antes de comenzar el proceso de-constructivo en la década de 1970. Por consiguiente, se podría afirmar que con dicho plan se cristalizaba el deseo de constituir una ciudad funcional según las ideas racionalistas del Movimiento Moderno, tal como describe Marom. Dicho plan se llevaría a cabo separando las funciones básicas dentro de la ciudad histórica de Tel Aviv, según se observa en el plano realizado en 1937 para la parte central y sur de la ciudad⁴⁰.

ESPACIOS COLATERALES - ESPACIOS POST-URBANOS

El resultado espacial sobre el área posterior a la destrucción fue cargado de sensaciones y memorias imborrables para la historia de las dos ciudades posteriormente unificadas. Sin embargo, resulta sumamente difícil de explicar y comprender que ha sucedido realmente en ese sector tan determinante para cualquier ciudad, y en espacial, para las del mediterráneo. A raíz de esto, es interesante retomar nuevamente el concepto expuesto por Solà-Morales para intentar clarificar cómo se han concebido esos espacios post-urbanos. "Son lugares aparentemente olvidados donde parece predominar la memoria del pasado sobre el presente. Son lugares obsoletos en los que sólo ciertos valores residuales parecen mantenerse a pesar de su completa desafección de la actividad de la ciudad. (...) lugares externos, extraños, que quedan fuera de los circuitos, de las estructuras productivas. (...) Sus límites carecen de una incorporación

⁴⁰ MAROM, Nathan. "*City of Concept: Planning Tel Aviv*". [trad., cast.] Ciudad Conceptual: Planificando Tel-Aviv. Cap. El ingeniero municipal: planificación moderna en Tel Aviv. La ciudad como máquina funcional, págs. 122-127. La parte central y sur de la ciudad se dividió en nueve zonas: tres residenciales, dos comerciales con un área catalogada como el "centro comercial", dos zonas industriales y dos áreas a destruir (las zonas a destruir se ubicaban sobre gran parte del territorio que ocupaban los barrios mediterráneos anteriormente descritos). El texto original se encuentra en hebreo.

Los barrios mediterráneos posterior a la destrucción



(46) El deterioro físico del barrio Mahane Yosef. Imagen de la década de 1980.



(47) La calle Zerach Barnet en el barrio Neve Shalom en 1948.



(48) La calle Ha'yarkon en el barrio Ofek Hayam.



(49) La desconexión de los barrios mediterráneos con el mar.

Los barrios mediterráneos posterior a la destrucción




- Torres de 26-40 niveles de altura
- Límite jurisdiccional entre Yafo y Tel-Aviv (1923-1948)

1. Neve Tzedek
2. Neve Shalom
3. Mahane Yehuda
4. Ach'va
5. Mahane Yosef
6. Ohel Moshe
7. Kerem Israel
8. Nachlat Benyamin
9. Karton
10. Ofek Hayam



Los barrios mediterráneos posterior a la destrucción



-  Torre de 16-25 niveles de altura
-  Torre de 26-40 niveles de altura
-  Límite jurisdiccional entre Yafó y Tel-Aviv (1923-1948)

1. Neve Tzedek
2. Neve Shalom
3. Mahane Yehuda
4. Ach'va
5. Mahane Yosef
6. Ohel Moshe
7. Kerem Israel
8. Nachlat Benyamin
9. Karton
10. Ofek Hayam





100 m

500 m

1000 m

Los barrios mediterráneos posterior a la destrucción



-  Torre de 16-25 niveles de altura
-  Torre de 26-40 niveles de altura
-  Límite jurisdiccional entre Yafo y Tel-Aviv (1923-1948)

1. Neve Tzedek
2. Neve Shalom
3. Mahane Yehuda
4. Ach'va
5. Mahane Yosef
6. Ohel Moshe
7. Kerem Israel
8. Nachlat Benyamin
9. Karton
10. Ofek Hayam



Los barrios mediterráneos posterior a la destrucción



eficaz, son islas interiores vaciadas de actividad, son olvidos y restos que permanecen fuera de la dinámica urbana. Se han convertido en áreas simplemente des-habitadas, in-seguras, im-productivas"⁴¹.

Al gran vacío expandido y natural que produce todo frente costero a causa de la presencia inconfundible del horizonte, se le ha añadido un vacío post-urbano que alejó, separó y desconectó a la ciudad del contacto directo con el mar y su civilización inmediata (fig.53, pág.102). "¿Qué hacer ante estos enormes vacíos, de límites imprecisos y de vaga definición? (...) el entusiasmo por estos espacios vacíos, expectantes, imprecisos, fluctuantes es, en clave urbana, la respuesta a nuestra extrañeza ante el mundo, ante nuestra ciudad, ante nosotros mismos"⁴². Lo cierto, es que además del *terrain vague* físico y visual generado a raíz del conflicto bélico sobre la costa mediterránea se fue conformando a su vez, un *terrain vague* esotérico, emocional y sensorial dentro de los barrios de los alrededores que habían sobrevivido a la devastación. "¿Cómo puede actuar la arquitectura en el *terrain vague* para no convertirse en un agresivo instrumento de los poderes y de las razones abstractas?"⁴³, se pregunta Solà-Morales. Sin lugar a dudas, el hecho de haber eliminado justamente el objeto físico que denotaba la continuidad del tiempo, como la historia, la imagen y la identidad del espacio urbano, desencadenó progresivamente la desaparición del significado conceptual del "lugar de pertenencia" en ese espacio urbano tan significativo.

TRES IMÁGENES ANTI-CRONOLÓGICAS

Para describir el espacio urbano que se originó después de la destrucción del frente costero, se expone haciendo una analogía a lo realizado por Solà-Morales para el caso de la Alexanderplatz en Berlín⁴⁴, tres imágenes en tres momentos diferentes de la historia

⁴¹ SOLÀ-MORALES, Ignasi. "Terrain vague" (1995). Publicado en: "Naturaleza y Artificio, el ideal pintoresco en la arquitectura y el paisajismo contemporáneos", págs. 126-127. Editado por Iñaki Ábalos.

⁴² Ibídem, pág.130.

⁴³ Ibídem, pág.131. "(...) Sólo una arquitectura del dualismo, de la diferencia de la discontinuidad, instalada en la continuidad del tiempo puede hacer frente a la agresión angustiosa de la razón tecnológica, del universalismo telemático, del totalitarismo cibernético del terror igualitario y homogeneizador".

⁴⁴ Ibídem, pág. 132. Aclaración: La descripción realizada por Solà-Morales fue realizada de manera anti-cronológica para enfatizar la pérdida del lugar de pertenencia en la ciudad de Berlín. La primera imagen que describe es de la época post-comunista en donde la morfología del espacio se transforma prontamente en un espacio genérico. La segunda imagen es de 1945, posterior al bombardeo de la

que ejemplifican el proceso de destrucción realizado sobre la costa mediterránea de Tel Aviv-Yafo, más precisamente, sobre el barrio árabe de *Al-Manshiyya*.

La primera imagen se conformó a partir de 1984, coincidiendo casualmente con el título de la novela descrita por Georges Orwell. Su visión utópica se transforma en realidad, el espacio orwelliano del horror se apodera de la escena mediterránea. Un bloque de torres corporativas se asienta sobre las ruinas del barrio, bloqueando y "vigilando" el acceso directo al mar de los antiguos barrios de Tel Aviv (fig.49, pág.98).

La segunda imagen es de 1948, justo después de la destrucción por causas de la guerra. En palabras de Solà-Morales: "Lo urbano convertido en ruina, la ciudad desfigurada, el espacio dislocado, el vacío, la imprecisión y la diferencia. A través de la violencia bélica, un espacio urbano se convierte en *terrain vague*, la contradicción de la guerra hace aflorar a la superficie lo extraño, lo incalificable, lo inhabitable"⁴⁵ (fig.18, pág.72).

La tercera imagen es de 1932, cuando la ciudad antigua de Yafo todavía era considerada la novia del Mar Mediterráneo (fig.20-21, pág.72).

ciudad. El resultado fue una devastación total del espacio y el lugar mismo había quedado inhabitable. La tercera imagen hace referencia al proyecto de Mies van der Rohe de 1928. Un interesante ejemplo que trabajaba con lo existente y a su vez respetaba las diferencias formales y funcionales de su entorno. En palabras de Solà-Morales describiendo el proyecto de Mies: "(...) silencioso paisaje artificial tocando el tiempo histórico de la ciudad pero sin cancelarlo y sin imitarlo".

⁴⁵ *Ibíd.*