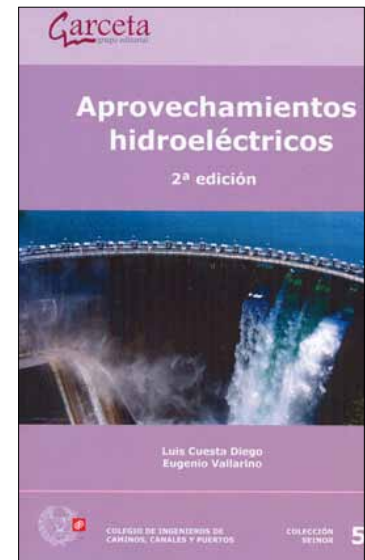
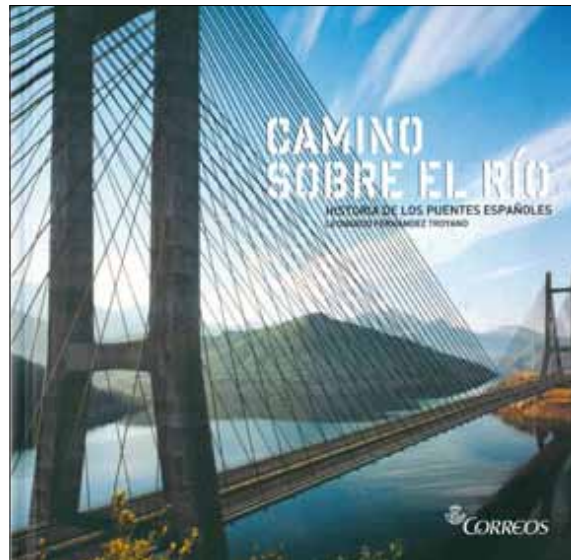
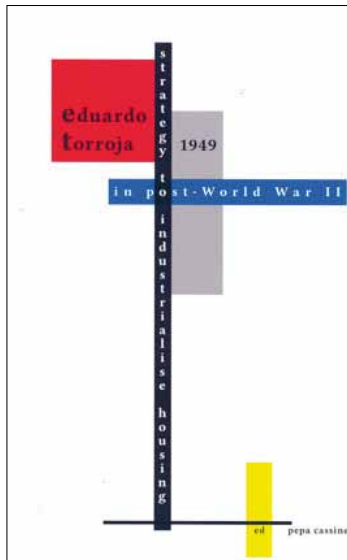


Todos los libros de esta página están a la venta en la Librería Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. T. 91 308 34 09 F. 91 319 95 56 libreria@ciccp.es



‘Eduardo Torroja 1949. *Strategy to industrialise housing in post-World War II*’. Edición de Pepa Casinello. 2013, Fundación Eduardo Torroja, 376 p.

Eduardo Torroja, director del Instituto Técnico de la Construcción y del Cemento (hoy Instituto de Ciencias de la Construcción Eduardo Torroja), convocó en ese año el Concurso Internacional de Industrialización de Viviendas, una iniciativa sin precedentes, al que se presentaron 89 proyectos por parte de arquitectos e ingenieros de 17 países.

Esta publicación recoge una serie de artículos que, tanto en el ámbito español como en un contexto internacional, reflejan la importancia de esta iniciativa en el progreso de la construcción de viviendas.

‘Camino sobre el río. Historia de los puentes españoles’. Leonardo Fernández Troyano. 2013, Correos. 286 p.

El libro es una crónica de la evolución de España a través de nuestros puentes, desde los romanos y medievales hasta los atirantados y más vanguardistas; puentes de todas las comunidades autónomas.

En sus más de 250 páginas se ponen de relieve su riqueza técnica y arquitectónica, y su papel en la conexión y cohesión de territorios, colectivos y personas, porque los puentes han sido y son infraestructuras claves para la fluidez en las comunicaciones, y para el desarrollo económico y social. Se presenta en estuche, está encuadernado en tapa dura y cosido en rústica, y contiene seis desplegables.

‘Aprovechamientos Hidroeléctricos’. 2ª Ed. Luis Cuesta, Eugenio Vallarino. 2015, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos / Garceta Grupo Editorial, 1.094 p.

La publicación de la reedición de esta obra ha sido posible debido a la demanda de profesores e ingenieros y debido a la escasez de publicaciones técnicas en castellano en relación con el estudio y diseño de los aprovechamientos hidroeléctricos. Por ello, es oportuna la publicación del texto presente, el cual pretende recoger los aspectos más relevantes sobre la materia y aspira a proporcionar un documento útil para la docencia en cursos de especialidad y de posgrado así como ser un elemento básico de consulta para los profesionales. **ROP**



“La construcción del Nueva York moderno. Protagonistas, obras y significados”. Miguel Aguiló, ACS, Madrid 2014.

Construir un libro sobre la ciudad de Nueva York no puede ser una tarea modesta. Para retratar la metrópolis resulta imprescindible armarse de ambición, temeridad, rigor y capacidad de trabajo, es decir, convertirse en neoyorquino. El monumental libro editado por Miguel Aguiló para ACS, en colaboración con un equipo compuesto por la arquitecta Patricia Hernández Lamas, los ingenieros de Caminos Antonio Sarabia, Óscar de Castro Cuatrero, Ana Rubio Gavilán, el estudiante José de la Paz Nogueira y el ingeniero de montes Santiago

González Alonso, es un trabajo al que no le sobra nada y que permite construir relatos múltiples.

Está compuesto a partir de una estructura de catorce personalidades que intervinieron en los procesos de construcción metropolitana a todos los niveles: técnico, ideológico, político, económico y crítico. Se completa con una introducción que presenta el modo organizativo del libro, su forma, y con un primer capítulo que actúa como complemento del anterior, al centrarse en presentar la metodología con que se han trenzado los contenidos. Cierra el libro un capítulo final, dedicado al lector, alrededor de cuatro arquetipos: paseos, atrios, jardines y escenarios.

La metodología seguida para ordenar y exponer los materiales investigados sigue subrepticamente el modelo de Walter Benjamin de constelación. Mediante un recorrido ordenado cronológicamente se elimina el inevitable carácter de predictibilidad de la historiografía convencional, haciendo entrar el salto temporal y conceptual, más propio de la narrativa que del ensayo histórico, mediante la ingeniosa maniobra de hacer gravitar los capítulos alrededor de grandes personalidades, no de bloques cronológicos ni de categorías conceptuales. Al hacerlo se logra lo que parece ser el principal objetivo del libro, tal y como se señala en el segundo capítulo: “La tensa e incesante construcción de

la ciudad". A saber, que la ciudad, como entidad colectiva, pública y viva, y como producto de fuertes tensiones entre poderes extraordinariamente fuertes y sus respectivos contrapoderes críticos, es o debería ser más similar a un organismo que a un mecanismo.

Aunque la vivienda no tiene cabida en este libro, por tratar la temática general de la obra civil, las instituciones y las infraestructuras, planea de modo oculto y subterráneo por todas sus páginas, quizás como el más poderoso contrapoder de todos, y el único que confiere vitalidad real a la ciudad. Sólo ese relleno anónimo de la vivienda densa y colectiva sostiene y da sentido a la metrópolis, solo la multitud de la muchedumbre, que tanto encandiló y sigue encandilando la mirada del artista y del crítico del fenómeno metropolitano, justifica la grandeza, la monumentalidad y el despilfarro de la catedral moderna, como el caserío medieval justificaba la enloquecida empresa catedralicia desde la fe, la preocupación por la posteridad y el ansia de belleza. Cualquier autor mínimamente sensible no podrá sino percibir que, bajo las palpitaciones y vibraciones de lo construido, yace la auténtica metrópolis, aquella compuesta de millones de seres humanos que la pululan.

Junto a la metáfora de la catedral, ha sido siempre la condición insular la segunda gran figura para abordar un fenómeno físico, humano y conceptual tan inaprensible como Nueva York. Si la catedral es el territorio de la apariencia de la irracionalidad, hecha símbolo y marcada sobre una estructura arquitectónica paradójicamente

híper-racional (la del gótico), la condición insular es el libre territorio de la racionalidad sin vestiduras de ningún tipo, sin la incómoda obligación de cubrir necesidad simbólica alguna. La explosividad simbólica de Nueva York siempre fue de la mano de una paralela explosividad de las estructuras dedicadas al movimiento de energía, productos, capital y seres humanos, en constante movimiento de una orilla a la otra, de la isla central de Manhattan a sus barrios, e incluso de ahí a los lugares más distantes de producción de energía, para poder alimentarse ella misma. Presas, acueductos, túneles, puentes y autopistas garantizan así la afluencia de recursos, tanto materiales como humanos, a la gran fábrica simbólica de Manhattan, así como la devolución al exterior tanto de sus productos como de su detritus. Y la práctica totalidad de las personalidades que dan nombre a los diversos capítulos de este libro, entre los que Frederick Law Olmstead y Robert Moses sobresalen muy por encima de todos los demás, dan buena cuenta de este relato, solamente contestado por dos voces disonantes a la altura de las circunstancias en sendos capítulos dedicados a estos disidentes, Lewis Mumford y Jane Jacobs.

El recorrido trazado en este libro se inicia con las grandes obras de hidráulica del ingeniero John Jervis (1795-1885) y se cierra con la gestión municipal actual de Amanda M. Burden (1944), responsable de, entre otros, operaciones urbanas como el High Line. Además de poder seguirse el desarrollo de las grandes infraestructuras iniciales, como el puerto y los primeros

puentes, aparecen temas como la arquitectura del hierro colado, los jardines entendidos como piezas estructurales urbanas, las autopistas, los grandes conjuntos edificatorios institucionales y los contenedores de las multitudes en movimiento. Esto se aprecia en los capítulos 4 al 7 incluidos, referenciados a John A. Roebling, Frederick Law Olmstead, McKim, Mead & White y William J. Wilgus.

El capítulo 8, que atiende a la Zoning Resolution y a las nuevas infraestructuras dedicadas al automóvil privado, supone un punto de inflexión fundamental. Los grandes contenedores de masas se convierten en autopistas como obra de arte –las autopistas paisaje–, y en túneles. Los enormes conjuntos edificadas para las instituciones, de carácter unitario, en edificios en altura que compiten además en términos de estilo, hasta llegar a la uniformización postmiesiana de la arquitectura corporativa del muro cortina, rematada con las Torres Gemelas, y cuya caída reabrió la posibilidad de recorrer la historia por tercera vez. Los grandes jardines multifuncionales en parques lineales de borde, metáforas posibles de la cinta de atletismo de un gimnasio. En definitiva, este libro permite realizar un itinerario claro por el tránsito de los valores prometeicos de la primera modernidad a su posterior puesta en crisis, tanto desde dentro como desde fuera, hasta llegar a su completa domesticación actual.

Fernando Quesada, arquitecto y profesor titular de proyectos arquitectónicos, Universidad de Alcalá 