

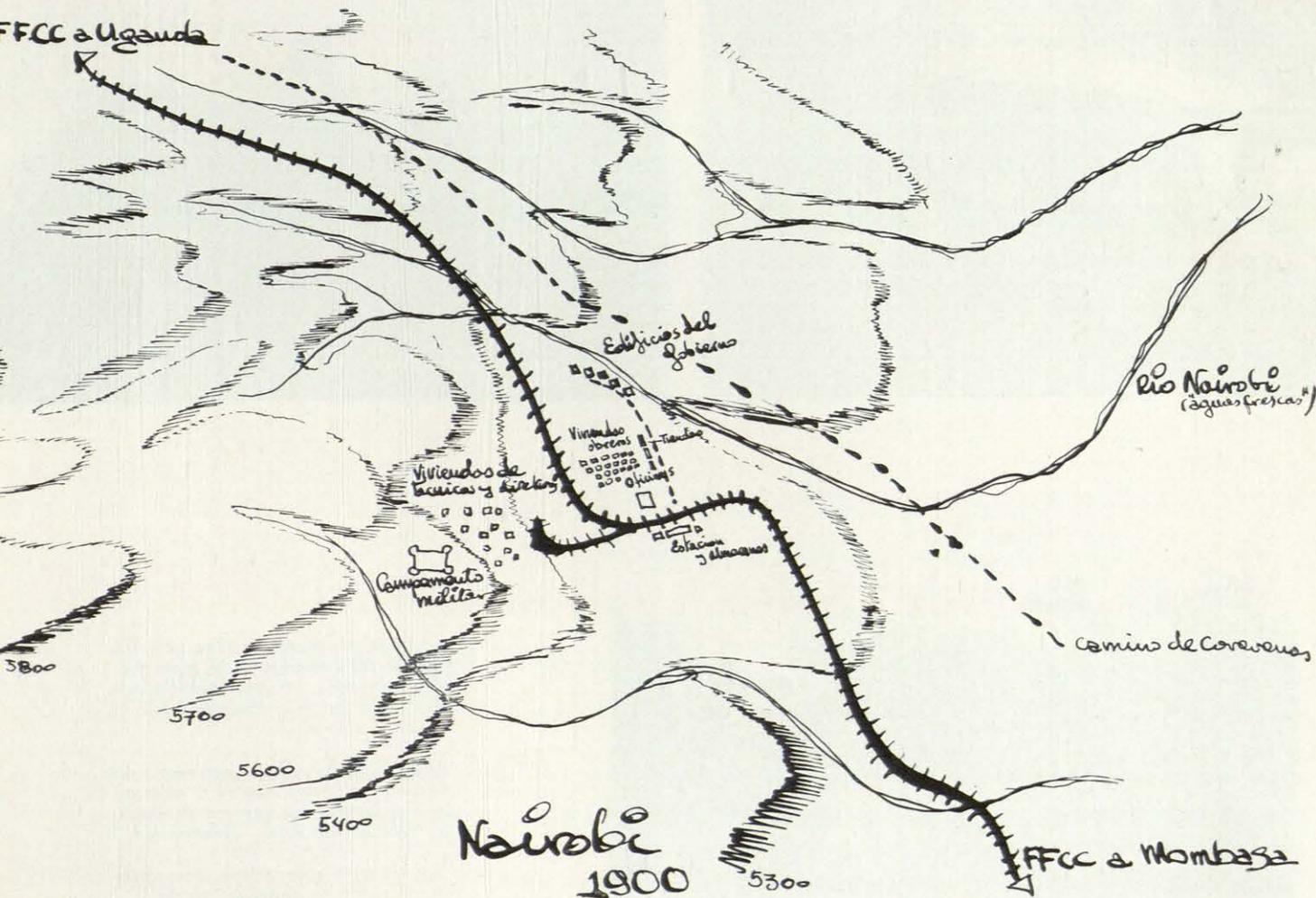
historia de una ciudad

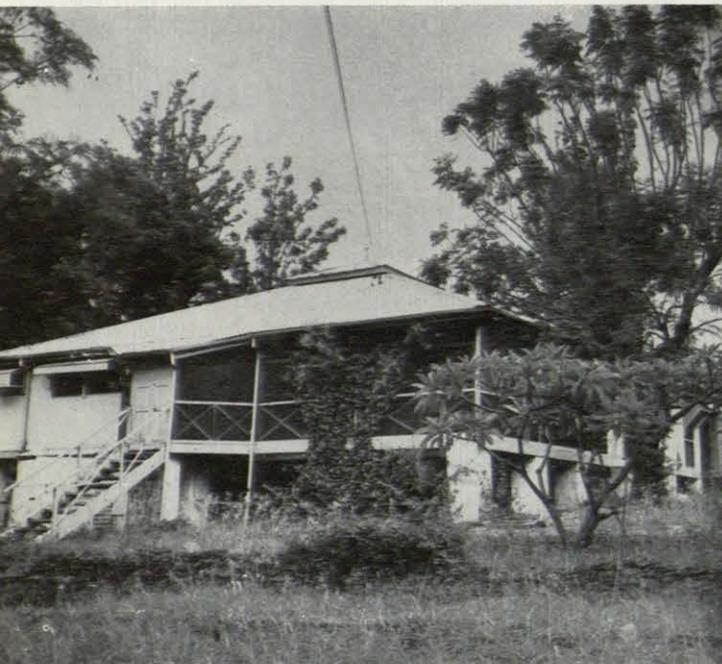
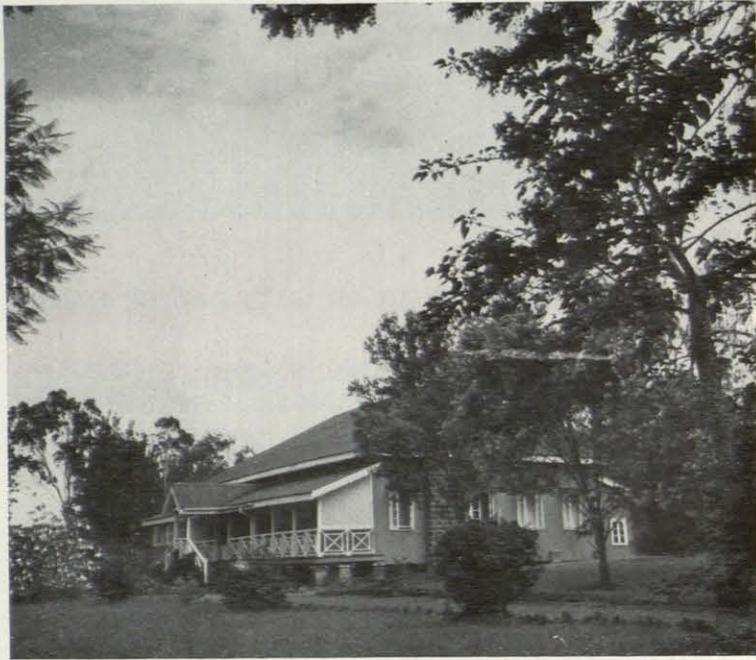
BREVES EFEMERIDES DE LA CIUDAD DE NAIROBI

1. Hacia el año 1880, el Gobierno británico creó una Compañía—la Imperial British East Africa—para la colonización del Africa Oriental y en particular de las ricas tierras de Uganda. Tan ardua empresa tuvo que ser ayudada mediante la construcción de un ferrocarril desde la costa—ciudad de Mombasa—hasta el Lago Victoria, en tierras de Uganda. El cuartel general del ferrocarril (talleres, almacenes y oficinas) se estableció a medio camino, en Kikuyu, un poblado de la antiplanicie central de Kenya. Pero el emplazamiento resultó inadecuado y las instalaciones hubieron de ser trasladadas unas ocho millas más al Este, en un bello paraje de colinas que los masai—tribu que aún vive en estos lugares—llamaban "lugar del agua fresca" o *nairobi*.

2. En 1899, llegaba el ferrocarril al campamento de "aguas frescas" y con él una multitud de aventureros, con la que se constituyó la municipalidad de Nairobi. Una imagen de los primeros años de la nueva ciudad la podemos sacar fácilmente de cualquier película americana del "Oeste": casas de madera ligeramente levantadas del suelo, "el saloon" con su timba y sus borrachos, unas cuantas "guapas" y los valientes; pero aquí hay, además, una nota de color blanco inusitada: los albos turbantes de una nutrida tropa de obreros indios, importados por la Imperial British para los trabajos del ferrocarril.

3. Tres años más tarde, una epidemia se extendió exterminadora por entre los barracones del "Bazar indio", como se dió en llamar al área ocupada por el "Saloon", el "Hotel" y las "shop"; las autoridades británicas ordenaron el incendio de aquel di-





1	2
3	4
5	

1. La historia de Nairobi comenzó aquí. Los edificios del Gobierno, de la época funcional, equivalen a la cueva donde Rómulo y Remo fueron amamantados por la loba. San Historia.

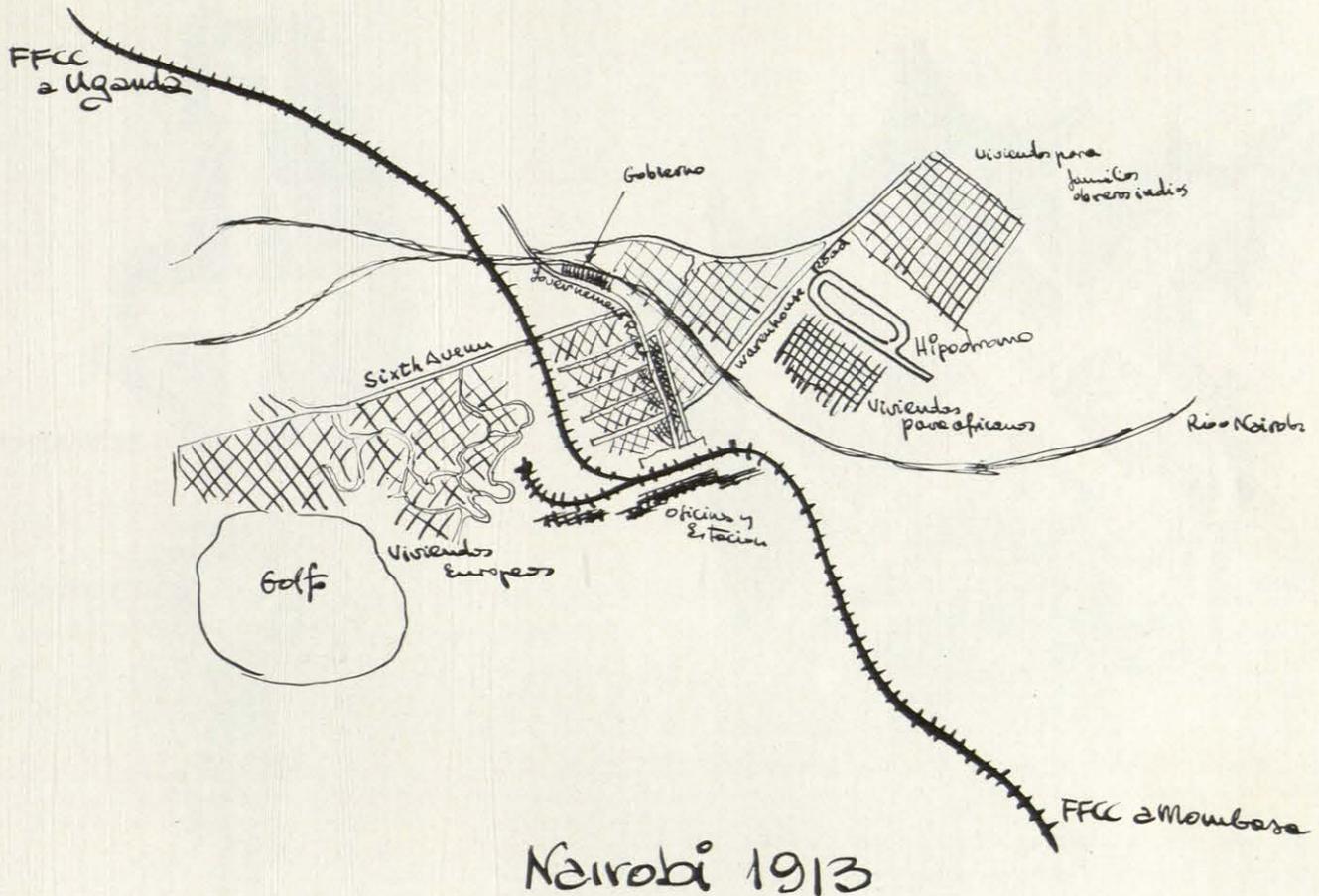
2, 4 y 5. Viviendas de los primeros pobladores de Nairobi: ingenieros, capataces, militares. En cada capitel que sostiene al edificio hay una lata de aceite "para-hormigas".

3. Vivienda típica sobre pilotes, pero como recurso contra las plagas de insectos.

vertido lugar. Poco después se hace una concesión de los terrenos a los antiguos usuarios, con la condición de que los nuevos edificios comerciales se realicen con materiales permanentes (madera y hierro). Pero los indios, el sector más importante del comercio, no ven tan buenas perspectivas de negocio en el villorrio como para afincarse a la sombra de costosas casas de piedra. Aparte de los obreros del ferrocarril y el cortejo de truhanes, jugadores tramposos y bailarinas de música fácil, en trescientas millas a la redonda no hay otros posibles clientes. A los vecinos masai no se les podía anotar en los

racones administrativos, algunos de los cuales aún subsisten. El nuevo Bazar Indio se comenzó a levantar sobre el solar de las antiguas tiendas, al borde de la primera arteria secundaria de Nairobi.

5. La primera guerra mundial trajo a Nairobi dinero y tropas para combatir a los alemanes de la limítrofe región de Tanganika. Con tal coyuntura, el villorrio, con ínfulas de "capital", conoció una nueva época de esplendor. Como resultado, surgió una abigarrada floresta de nuevos edificios de traza y aspecto tan vario como eran diversas las razas de sus promotores: árabes de Mombasa, indios de Bom-



libros de cuentas, porque con una sábana roja y su diaria hoyita de leche mezclada de sangre de vaca tienen bastante para un sobrio pasar.

4. Sin embargo, las cosas fueron mejor para Nairobi de lo que esperaban los comerciantes indios; en 1905 el lugar se convirtió en capital del país, sustituyendo a Mombasa, que se encontraba demasiado desplazada del centro de la región. Por entonces no había más que una calle pavimentada, la Government Road, que además era el eje de desarrollo de la nueva ciudad; comenzaba en la estación del ferrocarril y terminaba prácticamente una milla más allá, donde se situaron los "edificios" del Gobierno, enfática denominación para unos cuantos ba-

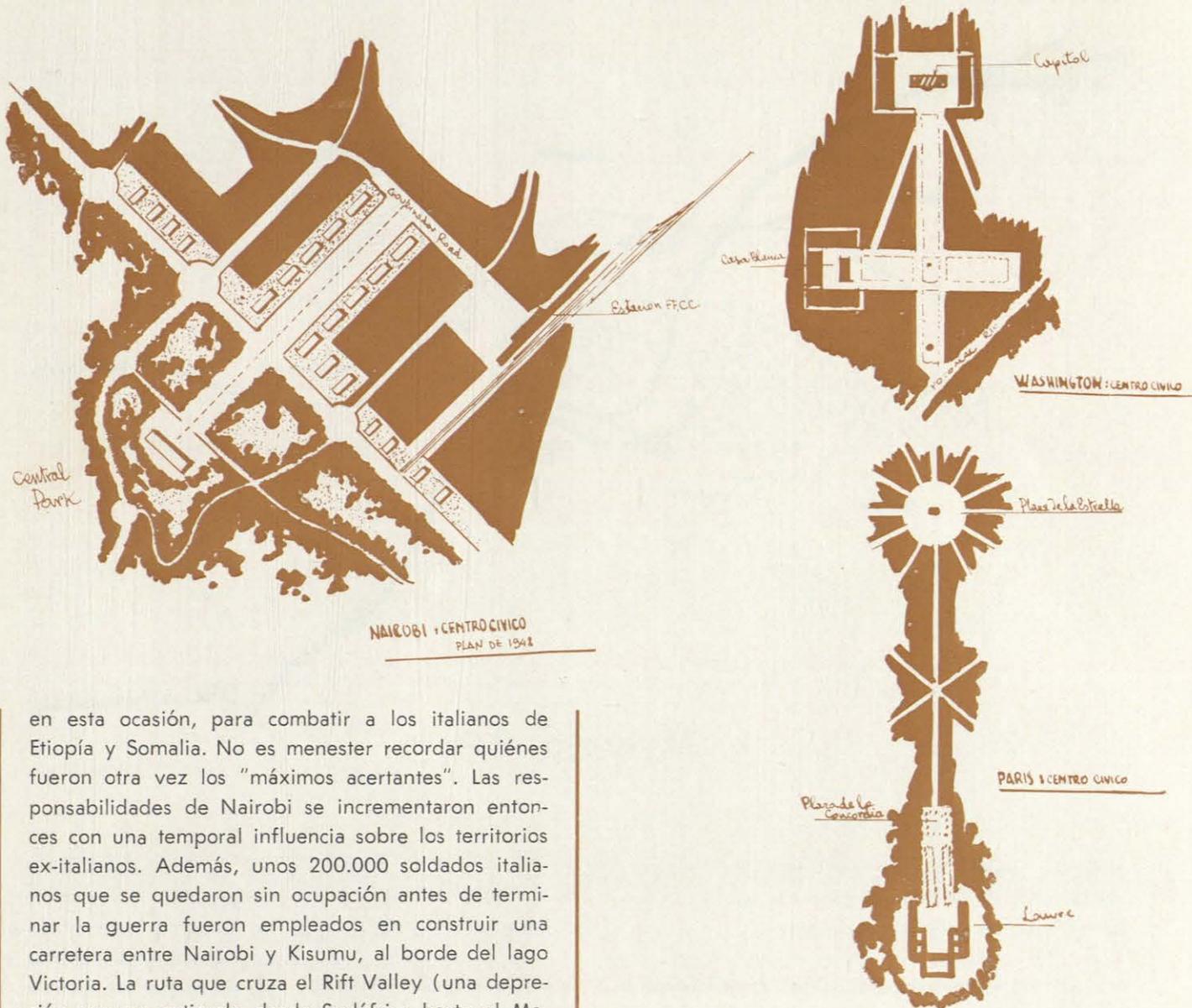
bay y Calcuta, sudaneses de las cercanas fuentes del Nilo y, sobre todo, ingleses de Liverpool o Birmingham. Para el caso no importa, porque sea cual fuere su ciudad de procedencia, los ingleses siempre aciertan quién va a ganar las guerras. En este caso, la quiniela premiada les valió el mandato sobre un trocito de terreno, dentro del que cabe holgadamente la península Ibérica. Con las tierras de Tanganika, el "East-Africa" quedó muy bien redondeada y para suerte de Nairobi, centro geográfico de los territorios (Uganda, Zanzíbar, Tanganika y Kenya), se vió convertida en capital de un verdadero virreinato.

6. Al final de la primera guerra, la ciudad con-

taba con un Teatro Real de buena piedra, una nueva casa de Correos y varios edificios oficiales de impecable porte inglés. Tener muchas piedras en las paredes de la casa comenzó a ser un signo de opulencia entre los colonizadores. En 1928 se inició el pavimento de las calles adyacentes a Government Road (calle del Gobierno) y se pusieron los cimientos al Avenue Hotel (tres pisos), que fué durante varios años el edificio más alto de la capital.

7. La buena suerte de Nairobi continuó en alza durante los años sucesivos: hubo una segunda guerra mundial que trajo nuevas tropas y más dinero;

la independencia de la India ahuyentó al capital inglés de aquella península, el cual, como una saludable bandada de aves emigrantes, vino a posarse en tierras africanas. Nairobi, como se puede suponer, acogió muy bien a los emprendedores "businessmen", que rápidamente dotaron a la ciudad de una ultramoderna estructura; de acuerdo con el nuevo plan urbanístico se construyeron en poco tiempo varias autopistas perimetrales, nuevas vías en el centro urbano, un nuevo aeropuerto y una multitud de modernos edificios de oficinas. De este modo, Nairobi llegó a tener su propia "city", donde se asen-



en esta ocasión, para combatir a los italianos de Etiopía y Somalia. No es menester recordar quiénes fueron otra vez los "máximos acertantes". Las responsabilidades de Nairobi se incrementaron entonces con una temporal influencia sobre los territorios ex-italianos. Además, unos 200.000 soldados italianos que se quedaron sin ocupación antes de terminar la guerra fueron empleados en construir una carretera entre Nairobi y Kisumu, al borde del lago Victoria. La ruta que cruza el Rift Valley (una depresión que se extiende desde Sudáfrica hasta el Mediterráneo) permitió desarrollar los recursos al otro lado de esta seca cuenca, en las riberas del Lago Victoria. Las nuevas explotaciones agrícolas, muy bien llevadas por los "farmer" ingleses, beneficiaron a Nairobi, que se convirtió en un importante mercado mundial del té y del café.

Aún hubo otro acontecimiento internacional muy favorable para el país y en particular para Nairobi:

Comparación, a la misma escala, de centros cívicos de París, Washington y Nairobi.

taron las oficinas centrales de todas las grandes compañías que operan en East Africa.

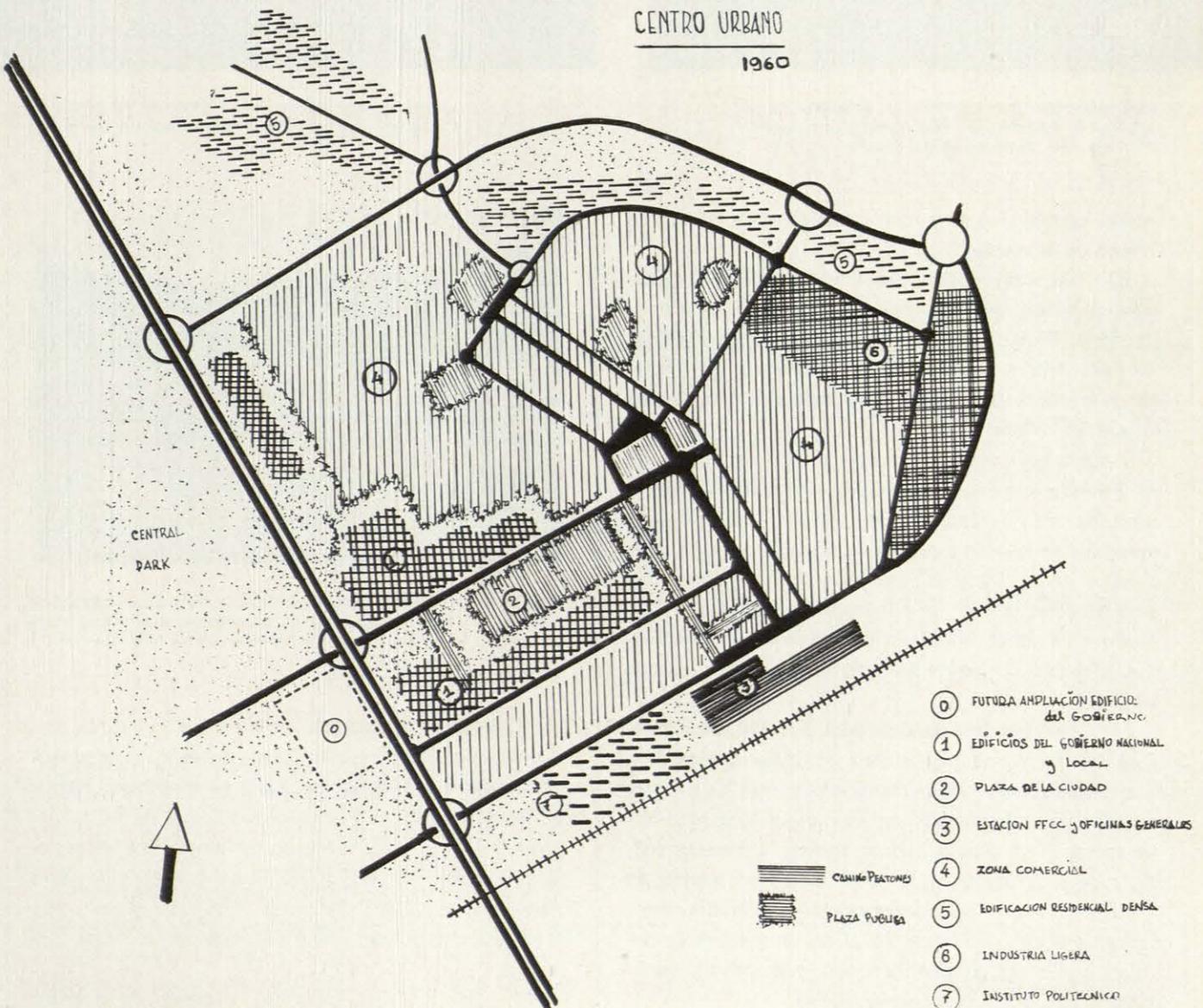
8. En 1941 se establece el primer Plan Urbano de Nairobi y en particular de su Centro Cívico. Es interesante observar que los urbanistas abandonaron prácticamente el esquema de desarrollo espontáneo de la ciudad, con eje en la calle del Gobierno, para adoptar un eje paralelo. Este detalle es muy sugerente, porque define una mentalidad bien distinta de la nuestra. Si Nairobi fuese fundación española, seguramente se hubiese desarrollado a lo largo de la calle del Gobierno—basta recordar nuestras fundaciones americanas—y paulatinamente la misma vida urbana purificaría sus márgenes con Bancos, cines, cafeterías, y si aún faltaba cierta decencia, el Municipio acudiría a remendarla. Pero los ingleses repudian tales "componendas" no sé si por sentido aristocrático de la vida o por su amor al "green".

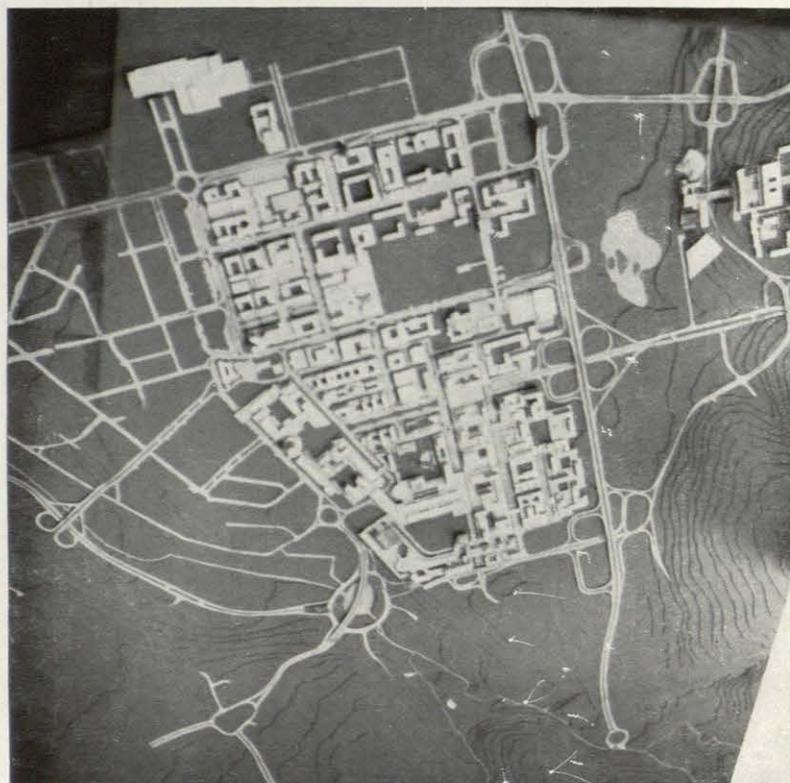
Sea como fuere, el Plan de 1948, con indudables añoranzas grandielocuentes, abandona la ciudad bullanguera y sucia para marcar a sus espaldas una enérgica "cruz" viaria, en torno a la que proyectan

ubicar los edificios representativos de la capitalidad. En el Plan hay una intención típicamente británica de exaltación de la naturaleza, actitud que sin duda alabamos todos, sea también dicho de paso.

9. En 1960 se corrige sustancialmente el Plan anterior. Parece que los urbanistas de 1960 fueron conscientes de que no se puede prescindir plenamente de la voluntad de los ciudadanos a la hora de reordenar su ciudad. Y, naturalmente, en el nuevo proyecto se tuvo mayor atención para Government Road, la calle típicamente comercial de la ciudad; en especial en este Plan se consideran las circunstancias comerciales y se pretende ligarla con la sección cívica del proyecto. Otros notorios cambios es el abandono de la concepción versallesca o washingtoniana de capitalidad; en el nuevo proyecto se crea un gran recinto central, cubierto de "green", en torno al que se establecen los edificios del Gobierno.

Pero el proyecto de 1960 continúa siendo una concepción típicamente aristocrática; se enfatiza el aspecto visual, pero se minusvalora la adecuación convivencial. No puede decirse que dicho espacio





Años prósperos para Nairobi: la autopista. En el centro, a la izquierda, la "City". Centro cívico comercial. Al fondo, tierra prohibida: fieras.

Plano general de la "City". Sirva de referencia la autopista "hecha". Han cambiado algo los nudos.

verde central merezca con propiedad el título de "Plaza de la ciudad".

10. De esta época data también la expansión urbana sobre nuevos sectores residenciales de la periferia. En este aspecto, parece que los urbanistas no han tenido demasiadas ideas propias; se limitaron a bendecir los hechos consumados por la propia existencia urbana.

El dato más revelador es la estratificación racial, ya iniciada en los años trece; la moderna ciudad continúa ordenándose en tres sectores humanos, los europeos se habían establecido en la colina existente al este de la Estación, continúan desarrollando su área residencial en la misma dirección; los indios hacen otro tanto en dirección nordeste y la población africana ocupa los intersticios de ambos grupos étnicos.

11. Los barrios residenciales resultan muy seductores para una mentalidad acostumbrada a felicitarse cada vez que el Municipio planta una florecilla. El amor británico por el paisaje tuvo ocasión de saciarse en este ubérrimo suelo: "businessmen", ingenieros, militares, etc., viven aquí, en medio de una fronda recoleta verdaderamente envidiable. Apenas se conoce el bloque de pisos; la residencia habitual es de tipo unifamiliar, con muy poca preocupación por la calidad arquitectónica.

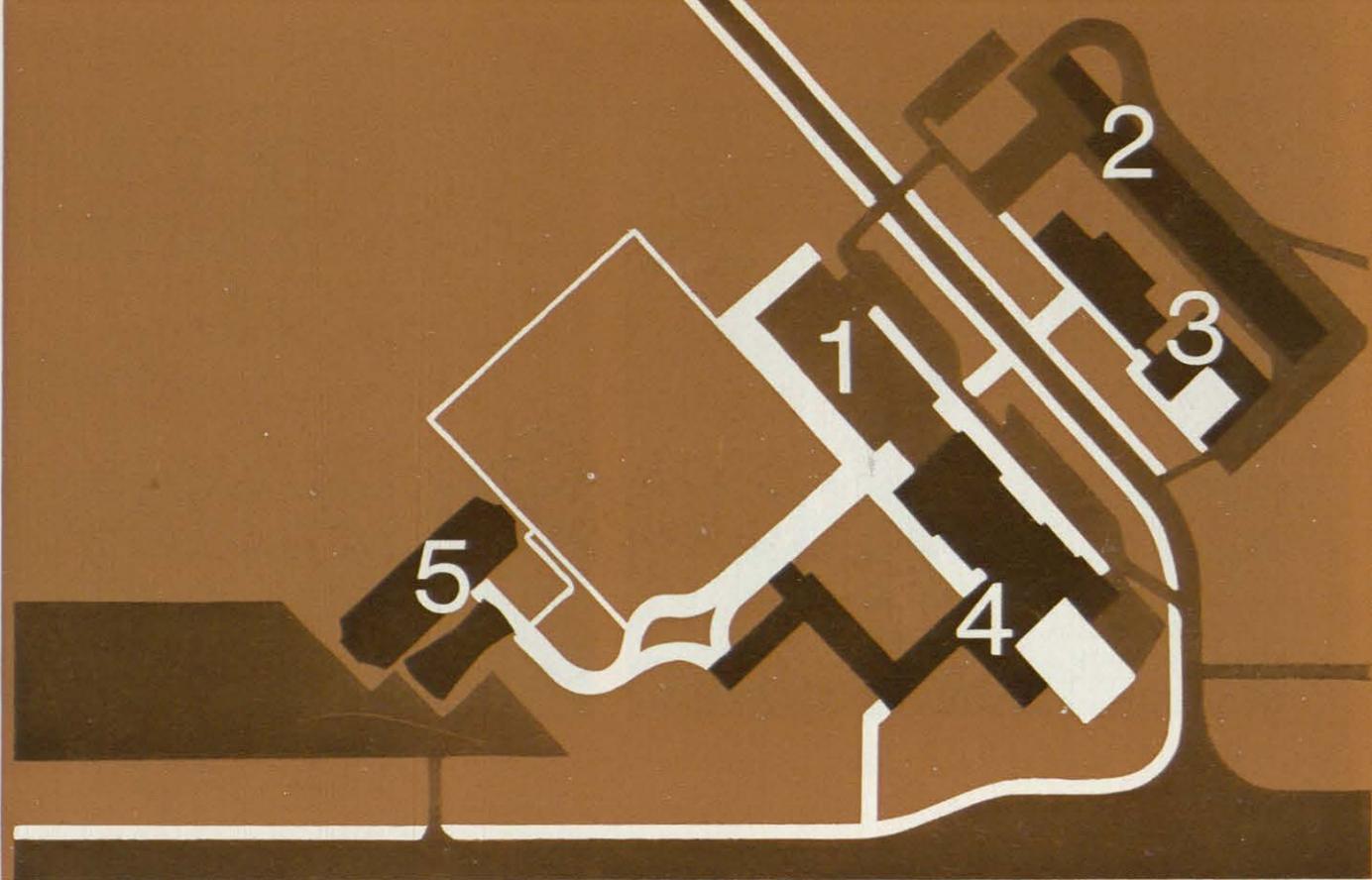


El buen gusto inglés por la Naturaleza: paisaje en torno a un nudo de la autopista. Este mismo nudo aparece en primer término en la foto superior.

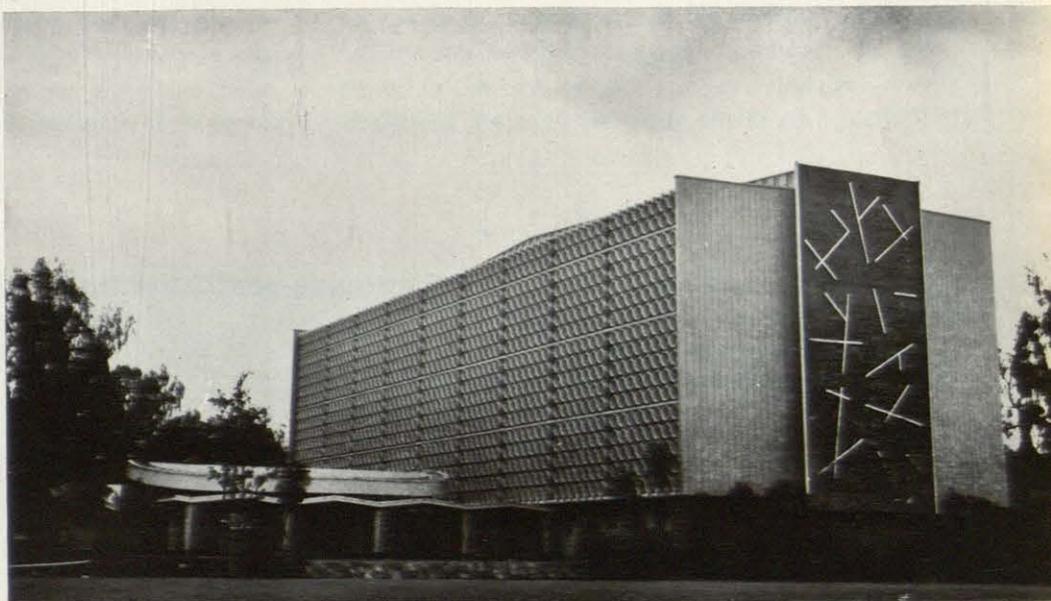
12. En 1950, Nairobi celebra sus primeros cincuenta años de Gobierno local; en este mismo año, y por decreto fechado en Londres el 30 de marzo, se ve ascendida a la noble condición de "City".

13. Una década después el centro urbano arroja una población de 300.000 habitantes y la cifra llega casi a los 400.000 para 1965; su actual régimen de crecimiento es doble que en el resto del país.

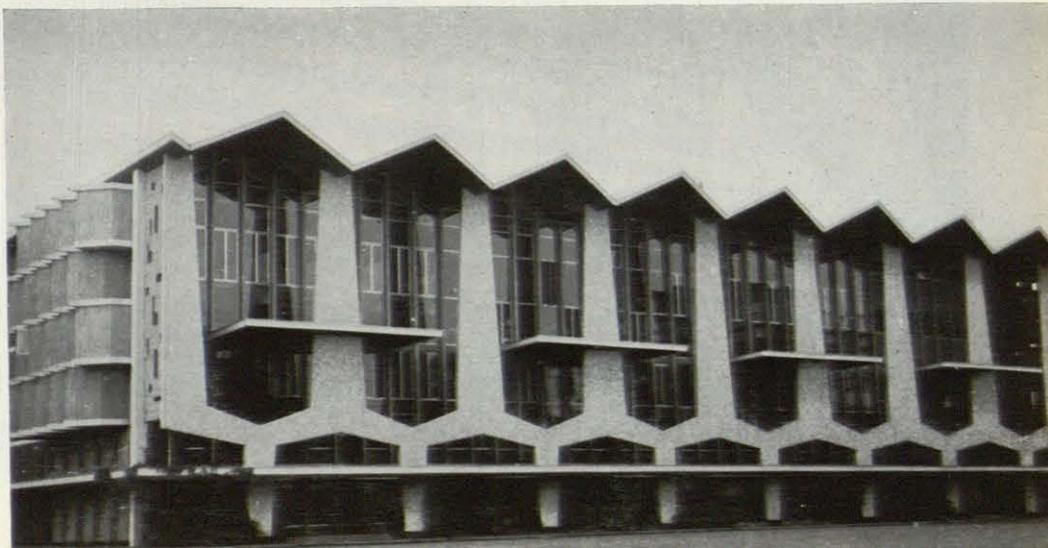
14. Por los años "sesenta", a punto de alcanzar



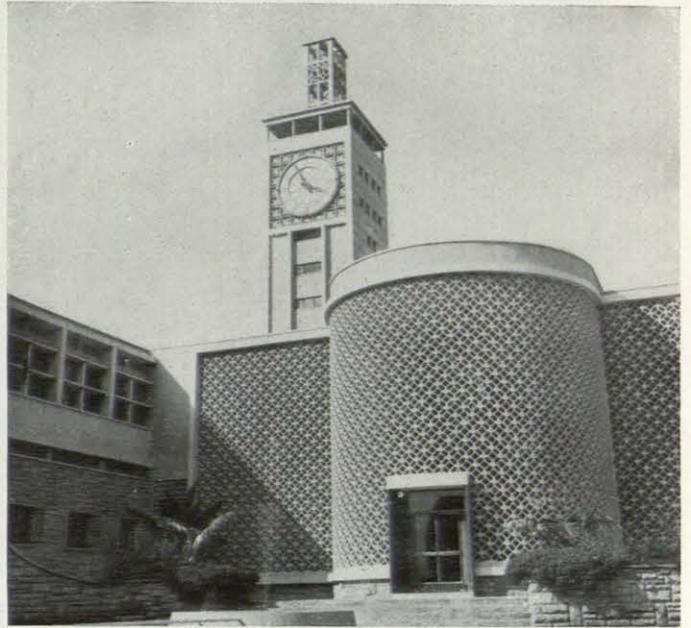
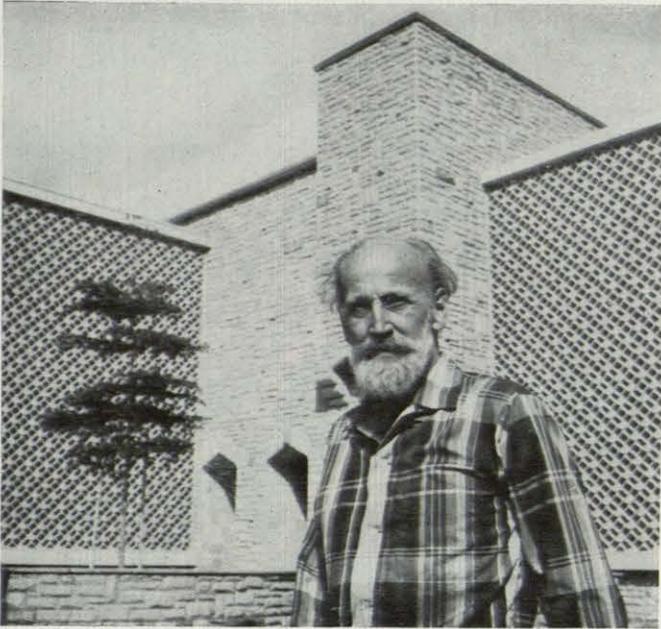
1. Biblioteca.—2. Sección de Ingeniería Civil.—3. Laboratorio de ensayos.—4. Edificio central y Escuela de Arquitectura.—5. Sección de Filosofía.



Facultad de Filosofía.



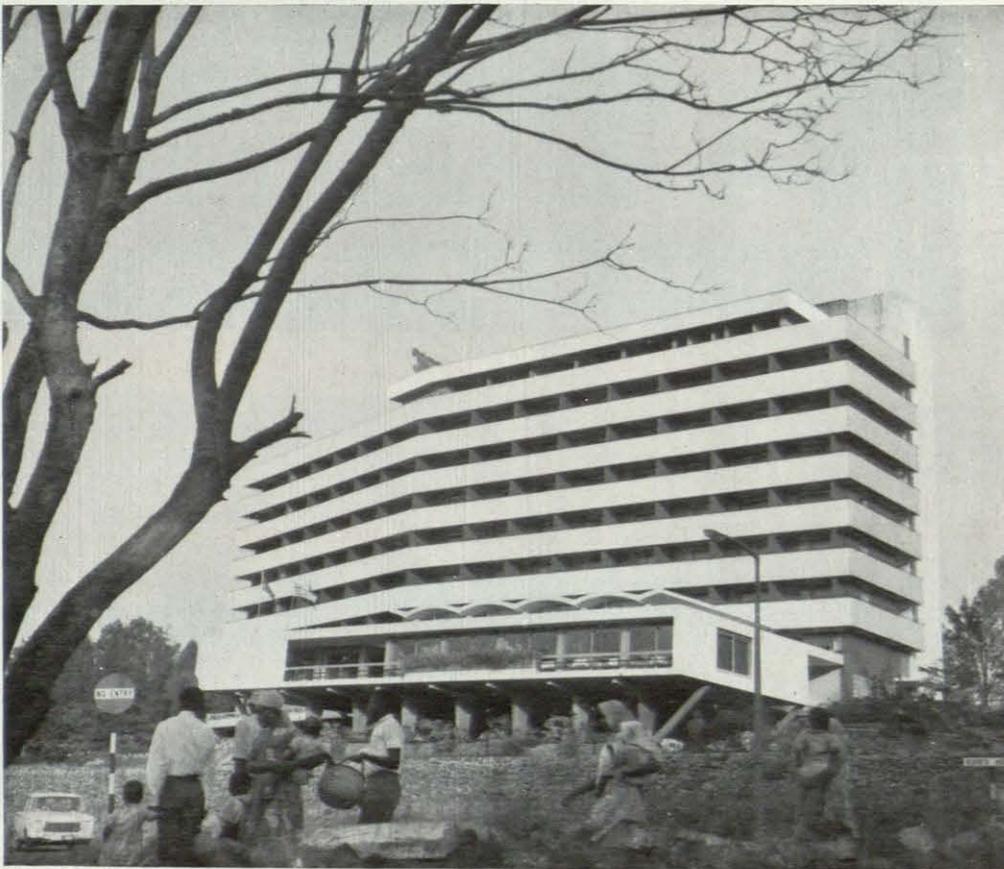
La Biblioteca.



Mr. A. D. Conell, FRIBA, en uno de los patios de su edificio del PARLAMENTO.

su independencia, la capital del país conoce una próspera expansión del Centro Urbano. Se inician las obras del Parlamento, que se termina en dos etapas. Su arquitecto ya nos es conocido: Mr. A. D. Conell (F.R.I.B.A.). En el proyecto hay marcada búsqueda

por una línea de arquitectura "tropical y africana"; el ambiente se encuentra claramente influenciado por el exotismo indio. Por esta época se inician también las obras de la Universidad de Nairobi, en torno a un delicioso campus de tupido césped. Ex-



Pan-am Hotel.

ceptuando unos pocos edificios, que pretenden cierta autoctonía conceptual, la mayor parte siguen con dignidad la línea del "Estilo internacional", y en su faceta tropical-brasileira. En general se aprecia bastante falta de imaginación en las composiciones espaciales interiores que hubieran podido ser muy adecuadas para este clima de exuberante vegetación. Bien es cierto que, pese a que la línea del Ecuador pasa rozando sobre los tejados de Nairobi, la excepcional benignidad del clima no impone ningún condicionamiento constructivo destacable; ni siquiera hacen falta persianas contra el soleamiento. Si el edificio está correctamente dispuesto, el sol apenas lame las ventanas, porque se mueve disciplinado, según un plano rigurosamente vertical. Uno se puede imaginar bajo una gigantesca bóveda Füller, idealmente climatizado; el único inconveniente pueden ser las lluvias torrenciales, pero no llegan tampoco a determinar ninguna exigencia constructiva peculiar.

El Hotel Pan-Am quizá pueda ser considerado en algunos aspectos como uno de las mejores muestras arquitectónicas del país. Dentro del régimen de construcciones escolares, el complejo Kenyatta School, quizá el más importante de Kenya, no merece ninguna consideración especial. Strathmore College, una institución privada aneja a la Universidad de Nairobi, en su segunda fase ofrece indudables muestras de interés; particularmente la Biblioteca. Su autor, Edmon Hernández, arquitecto norteamericano, resulta especialmente encomiable por la calidad de sus acabados, muy por encima del nivel más exigente del país.

15. También Nairobi, como cualquier otra ciudad del mundo, está afectada por el "mal del automóvil". En 1949 entraban en el Centro Urbano 6.000 coches diarios; en 1956 el tráfico sube a

10.000 y llega a 15.000 en 1965. Los actuales planes prevén unos 30.000 aparcamientos que se piensan situar al margen de la "Ring Road", una vía que rodeará el centro urbano y que se encuentra actualmente en obras. En este empeño colabora también la iniciativa privada, mediante la construcción de edificios de altura para aparcamiento; actualmente ya hay varios de éstos en uso.

¿Y el pueblo africano? ¿Dónde está la población indígena?

Realmente, la corta historia de Nairobi se puede escribir sin apenas mención del pueblo africano. Su crónica comienza en los barracones de un ferrocarril en construcción y se desarrolla durante varias décadas, a través de la picaresca existencia de una población exótica, discretamente vigilada por el grupo de administradores y técnicos ingleses que habían establecido sus reales—su privado olimpo—sobre una colina que domina el campo de "aguas frescas".

Nairobi pudo muy bien haber sido ubicada en la Mancha o en la Selva Negra; donde quiera que la Imperial British se hubiese propuesto construir su ferrocarril. En cualquier caso, Nairobi habría sido lo que ha resultado en esta parte del mundo: un trozo urbano de suelo inglés. Con una salvedad: esta maravillosa naturaleza añadió algo que los emprendedores dirigentes de la Imperial British no hubiesen conseguido nunca en otra parte: sol y vegetación tropical que elevados a 2.000 metros de altitud, adquieren el régimen de un sistema climatizado ideal.

A partir del mes de diciembre de 1963—el año del HARAMBERE (1)—el pueblo de Kenya y Nairobi tienen ya una historia común.

(1) Palabra kikuyu que significa "independencia".

Government Road. Nuevo aspecto comercial de una vieja calle comercial. El voladizo es un elemento que se ha triplicado en las aceras comerciales.

