

La segunda historia del Proyecto Urbano¹

Manuel de Solá-Morales i Rubio

Otra tradición moderna

La descomposición de las ciudades europeas producidas en los últimos cuarenta años, ha lanzado un serio margen de culpabilidad sobre la ideología urbanística derivada de la arquitectura funcional.

Críticos como Bernard Huet o Leon Krier, concentraron en la Carta de Atenas y sus epígonos las más graves acusaciones a la urbanidad. Antes, Gordon Cullen y el *townscape* en los años sesenta, y la academia morfotipológica en los setenta, acentuaron el aprecio por la ciudad compacta y heterogénea, y por la trabazón entre calles y edificios. Muchos otros comentaristas se han sumado luego al carro de los detractores, a veces con más oportunismo que razón; y así se han generalizado banalmente los azotes a la zonificación, a las normativas urbanas y a los planes de ordenamiento, hasta pretender tachar de erróneo o negativo cualquier elemento de la razón en la disposición de las ciudades.

No es el objeto de este análisis hacer la defensa del urbanismo funcional: más bien al contrario. Pero seguir intentando hacer de él la cabeza de turco que justifique otras veleidades, no tiene, creo, ningún interés, y no quisiera ser confundido entre los explotadores de tal maniqueísmo. Tampoco el bizantino enfrentamiento entre “generalistas” y “puntuales”, ni en la discusión político-económica entre “reguladores” y “desreguladores”. Me interesa revisar los orígenes del vacío teórico actual, precisamente para fundamentar las nuevas prácticas. Mirar la ruptura conceptual que el funcionalismo supuso para el urbanismo, con ojos más actuales y más prácticos que los de quienes sólo lo han tomado como excusa.

Los principios de la ciudad funcional, iniciados en la Alemania de los años 20, se basaban en la voluntad de ordenar las ciudades sobre los criterios de la especialización de funciones, la importancia del tráfico rodado, y la apertura higienista de los espacios cerrados, tanto en edificios como en vías públicas. Vista hoy, entre los muchos juicios que pueda sugerirnos, lo más sorprendente de aquella doctrina era su ilusión en la erradicación total de las ciudades anteriores y la construcción de un marco urbano *ex-novo* para toda la civilización. En las propuestas que mayor repercusión tendrían, la radicalidad denegatoria de todo valor a la ciudad histórica era pareja a la ingenuidad con que se confiaba en los propios *slogans* para edificar las ciudades “del futuro”.

Pero afortunadamente, no era éste el único camino por el que la arquitectura moderna estaba cambiando las ciudades. Desde hacía unos años, una nueva figuración había ya entrado en el panorama urbano por obra de los renovadores del Expresionismo y de las “Sezession”. Las propuestas de arquitectura moderna —enlazadas con proyectos sociales avanzados en los municipios socialistas holandeses o con nuevos usos colectivos en Centroeuropa o en Escandinavia— habían ya señalado en los tejidos urbanos transformaciones, algunas de ellas potentísimas, según los principios de una nueva cultura.

¹ Artículo publicado en la Revista UR 5, 1987. Publicado bajo la autorización del autor.

En Holanda, la obra de Dudock y de Oud, —tanto como la más clásica de De Klerk o de Berlage—, denota un estilo en el Proyecto Urbano y la sitúa como intromisión novedosa que rompe con el contexto establecido. Los trabajos de De Finetti, Lancia o el propio Muzio en Milán, los de Fisher, Petersen o Bentsen en Copenhague, los de Saarinen y Markelius en Helsinki, los de Pleznic en Ljubljana, como los de Folguera en Cataluña, o los de Zuazo en Madrid, manipulan la ciudad como campo de la nueva arquitectura sin que jamás ésta pierda su referencia como instrumento de ordenamiento urbano. Sabia disciplina que parte, es verdad, del amor y no del odio a la ciudad existente, y que por ello busca su transformación más rigurosa.

Aquél era un urbanismo que disfrutaba con la condición distinta de cada parte urbana, con el entendimiento de la gran ciudad como artefacto complejo, siempre más rico y diversificado. Creo que es ahí, en esa complejidad, donde hay que reconocer la verdadera tradición de ciudad moderna, sin paliativos ni comillas. Muy al contrario de los esquemas que defenderán el funcionalismo, la cultura de la gran ciudad, nacida en la revolución industrial del XIX, y exuberante en las grandes capitales metropolitanas de XX, nunca pretendió resumir sus complicaciones simplificando sus problemas. La noción de metrópolis moderna nunca recurriría a la reducción esquemática como principio de su diseño. Al contrario, el poderío urbanístico de la idea de metrópolis ha sido la progresiva incorporación cultural de temas y aspectos nuevos de la ciudad, que progresivamente van tomando carta de naturaleza y enriquecen la discusión de la misma. Es así, hijo de la complejidad y la superposición, como el “Proyecto-Urbano” nace y se configura como el momento de proyecto más adecuado, rico, variado y capaz para la proyección de la ciudad moderna.

Objeto de Proyecto Urbano para la gran ciudad son, ya en los años 20, tres o cuatro cuestiones principales. Una de ellas, quizá la más importante, fue el proyecto de *barrios residenciales*. Tomando la vivienda como material urbano por excelencia, el barrio se convirtió en protagonista del crecimiento en la nueva escala, tanto en Italia con los grupos de la INA casa y otras experiencias populistas como en la Europa del Norte y del Centro, aunque con características bien distintas. Los proyectos de barrios eran un banco de prueba continuo, en el que las ideas de ciudad que se quería llevar a la práctica se medían de forma latente y más sutil que con la discusión teórica directa.



Otro origen de proyectos urbanos, partía de la formulación en forma actualizada de los clásicos temas de la arquitectura civil, planteados ahora como arquitectura del *centro-urbano*. Fueron los países escandinavos los que ensayaron, —antes que otros—, la tentativa de proyectar un centro urbano moderno para algunas de sus ciudades. Los trabajos de Pedersen y Berner en Noruega, o los de Fisher, Petersen y Bentsen en Dinamarca, son ejemplares en este sentido. Con la arquitectura civil y los monumentos, el centro urbano se configuró como proyecto específico sobresaliente.

Paralelo a estos temas novedosos, también los *trazados* de calles, como forma de ordenar sectores urbanos de tamaño medio, continuaban como un procedimiento establecido para afrontar la forma urbana desde escalas confortables, con una temática ya dominada perfectamente por el conocimiento interdisciplinario. Su mayor desarrollo se producía en Inglaterra, Bélgica, Francia, y en general en toda el área del *garden city movement*.

Reconocer estos temas como temas de diseño implicaba atender las partes de la metrópoli como proyectos en sí mismos: y también, por no confundir la gran escala con la cantidad o repetición. Se buscó moderar las exigencias técnicas de las grandes infraestructuras con la atención al valor monumental y paisajístico de las obras públicas; se trabajó, en fin, por una idea de intervención que no es arquitectura ni plan, sino Proyecto Urbano.

Proyecto Urbano es partir de la geografía de la ciudad dada, de sus solicitudes y sugerencias, e introducir con la arquitectura elementos de lenguaje que den forma al lugar. Proyecto Urbano es confiar más en la complejidad de la obra a hacer, que en la simplificación racional de la estructura urbana. Es también trabajar en forma inductiva, generalizando lo particular, lo estratégico, lo local, lo generativo y el modelo.

A veces estos proyectos resultaban uniéndose lateralmente con una lógica del plan global, como en los trabajos de Berlage o de Unwin; pero en la mayoría de los casos, más que la coherencia horizontal en un programa conjunto es la intensidad con que los episodios viarios o arquitectónicos expresan su condición urbana aquello que les confiere un papel maestro en la gran ciudad.

Está ya ahí pues, desde principios de siglo y hasta los años treinta, una vasta cultura del Proyecto Urbano que tiene muchos puntos en común con las ideas que hoy orientan el urbanismo más comprometido. Algo tienen esos esfuerzos de semejante a los actuales para superar el bache de casi cincuenta años en que un progresivo alejamiento de la condición del proyecto de lo urbano, ha acabado a veces en paranoia profesional y en incompetencia pública.

Parece, pues, de interés, escrutar en esa tradición la historia aprovechable de personajes y momentos, quizá menos divulgados, que han aportado contribuciones sustantivas o una idea moderna aunque heterodoxa del Proyecto Urbano. Heterodoxa, al menos, respecto a la historiografía que, tomando la historia del CIAM como historia de la Arquitectura Moderna, rompe a partir del año 30 toda referencia al Proyecto Urbano. Y al hacerlo así, ha confundido algunos de los pasajes más significativos en la construcción de la ciudad contemporánea y oscurecido las contradicciones que el progreso cultural implica.

La ruptura de los años 30

Porque algo ocurrió en Bruselas, después de aquel congreso CIAM de 1929 en que Victor Bourgeois, el gran urbanista belga, había presentado como presidente del acto los trabajos sobre distritos residenciales elaborados por las distintas comisiones nacionales. Los belgas habían traído las bellas plantas de la Cité Moderne y de Kapelleveld, trazadas por Louis van der Swaelmen, todavía colaborador de ciertos estudios.

El título del congreso era sobre “formas construidas-formas del suelo”, tema cuya actualidad (que no hemos dejado de reclamar desde hace tiempo y que, afortunadamente, empieza a encontrar algunos ecos) sería hoy tan interesante como entonces. El congreso desarrollaba la forma de la ciudad a escala de sus barrios y distritos. Seguía al Congreso de Frankfurt de 1929 sobre el *existenzminimum*, que se había centrado en la escala de la vivienda. Con

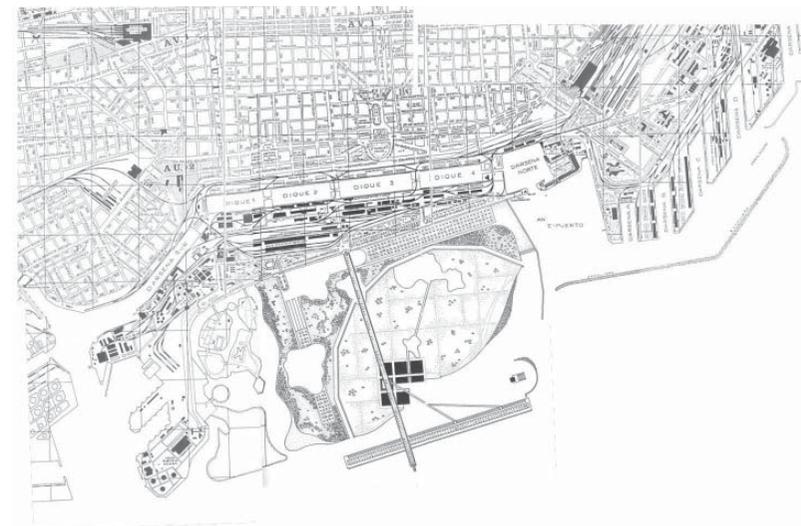
estos dos congresos sobre la vivienda y el barrio, respectivamente, se preparaba el salto a los dos siguientes que habían de dedicarse: a la ciudad en su conjunto el de Moscú (que después sería Atenas, 1933), y a la región urbana (París, 1935). Fue ese salto entre ambas escalas lo que evidenció, con la ruptura que se produjo entre grupos y personas, la ruptura también metodológica en la proyección de la ciudad. El amplio vacío teórico entre la arquitectura del edificio y el urbanismo, vacío que debía haberse cubierto con el progreso en la proyección de aquella escala intermedia que hasta entonces tantos resultados había producido, se cubrió en cambio con mucha ideología. La brillantez intelectual y organizativa de Le Corbusier, y las tensiones programáticas de Gropius y Giedion hacia posturas de imagen más publicitarias, arrinconaron a los defensores del Proyecto Urbano como campo intermedio de discusión y de trabajo y provocaron en la asamblea la fuga ideológica hacia los temas de “La ciudad funcional” y “La carta de Atenas”.

El proyecto de la ciudad se sublimaba así en la discusión de grandes principios, casi filosóficos, políticos y sociológicos, que la carta de Atenas resume. Y las propuestas de forma urbana resultantes adoptarían como método la superposición a cualquier especificidad urbana de un proceso deductivo desde las reglas generales (el esquema funcional de Chandigarh, los órdenes repetitivos de Hilbersheimer), o la directa ampliación macroscópica del edificio moderno (Proyecto Obus).

Fue entonces cuando cuajó la grave dicotomía por la que, mientras se colocaba la discusión de la ciudad al nivel de los principios generales, la arquitectura se desentendía de la ciudad, refugiándose siempre en la excusa del no cumplimiento de aquellos principios generales. El gran alibí estaba inventado y se abría la brecha entre urbanismo y arquitectura que todavía hoy sigue pendiente de sellado.

Dato significativo de aquellos episodios: el que la secretaria general del CIAM fuera a parar a Giedion y que el frente Giedion – Le Corbusier, hiciera con el poder arrasando a holandeses y periféricos y dejando a Van Esteren como presidente del compromiso.

El Proyecto Urbano, como campo de trabajo intermedio donde las escalas se entrelazan y donde el arquitecto es autoridad razonable en la forma de la ciudad precisamente porque hace arrancar de la edificación arquitectónica, quedó entonces desbordado por la vanguardia oficial y distraído del comentario habitual de las propagandas. Pero encontraría localmente su desarrollo en el acertado trabajo de muchos proyectistas independientes en diversas ciudades europeas y norteamericanas.



Tony Díaz, Buenos Aires. Revista UR 6
Bocetos del conjunto. Ensanche del área central y el Parque Almirante Brown.

El Proyecto Urbano moderno.

Van Eesteren, Martin y Quaroni son maestros que UR traerá como ejemplos de la moderna tradición del Proyecto Urbano. En distintas posiciones, teóricas y circunstanciales, enseñan la fuerza de una atención a la forma urbana explorada en dimensiones proyectuales propias y no convencionales. Orgánico plenamente al CIAM (fue su presidente de 1930 a 1939), aunque alineado en la fracción perdedora, Van Eesteren difundió aquella visión material del cuerpo urbano que desconfiaba de la utopía corbusierana y del simbolismo propagandista, como si ya adivinara las mixtificaciones que su idealización podría provocar. Racionalista por principio, sin concesiones, Leslie Martin enseña la riqueza de matices con que un medio con una tan fuerte tradición urbanística como el británico recoge el mensaje moderno y lo modela a su entorno cultural y social. Quaroni, por el contrario, desde las raíces del clasicismo mediterráneo, marca la experiencia de una cultura en que la ciudad y la arquitectura, por inseparables, oscilan en una continua batalla conceptual para esclarecer sus propios instrumentos disciplinares y las reglas de su proyección, con una angustia interna que un nórdico jamás podría comprender. El proyecto de la ciudad pasa por estos tres maestros como una constante referencia, y sus trabajos, aún en diferentes terrenos dimensionales, proponen siempre la verdadera escala urbana que nos hace verlos hoy, como ejemplares en la proyección de las ciudades.

Tampoco los mejores urbanistas de hoy (y uso la palabra urbanista a plena conciencia) son ya, afortunadamente, los planificadores descendientes de la Carta de Atenas, ni los arquitectos que en su contra quisieron parecer polémicos. El proyecto urbano hoy mantiene en buena parte aquel gusto por la ciudad como geografía variada y aquel amor por sus partes que desde principios de siglo han sobrevivido a las roturas. Mantiene también temas y materiales, métodos e instrumentos, rejuvenecidos. La atención a los trazados viarios como instrumento de formalización, la propuesta de nuevos tejidos de edificios y la reinterpretación de los lugares urbanos son quizá tres de los grandes temas en que, con soluciones y enfoques innovadores, coinciden muchos de los proyectos urbanos más interesantes.

Cinco puntos los definen como Proyectos Urbanos:

- Efectos territoriales más allá de su área de actuación;
- Carácter complejo e interdependiente de su contenido, superación de la monofuncionalidad (parque, vía, tipología, etc.), mezcla de usos, usuarios, ritmos temporales, y orientaciones visuales;
- Escala intermedia, susceptible de ser ejecutada totalmente en un plazo máximo de pocos años;
- Carga voluntarista de hacer arquitectura de la ciudad, independiente de la arquitectura de los edificios;
- Componente público importante en la inversión y de los usos colectivos del programa.

Trazados

Cuando Roberto Collová plantea su propuesta para la variante de la tangencial sur en Palermo, está haciendo un ejercicio de alto urbanismo, por la gran dimensión de sus efectos y por su significado general. Y lo hace desde un proyecto muy concreto a la escala de la precisa alineación de unos edificios, pensados, eso sí, para transmitir a la calle el carácter público de un equipamiento ciudadano, con una visión territorial de la actuación que va mucho más allá del lugar donde propone formas construidas.

Su proyecto afronta precisamente uno de los temas clásicos de la proyección urbana, el proyecto viario. Pero lo hace utilizando el instrumental arquitectónico para una idea de ciudad nada convencional. Por de pronto, plantea como variante de lo que podría ser una vía mecánica rápida, una calle territorial, con todas las implicaciones que supone de atención simultánea tanto a gran escala como a los pequeños detalles.

¿Cómo define la calle? No con una alineación de casas. Tampoco con la formación de un tejido urbano, recurriendo al macizo. Sin recurrir al macizo, ve la calle como forma mental de la ciudad marcada por ciertos puntos de referencia, visual y de uso. Unas pocas arquitecturas hábilmente colocadas en el itinerario marcarán el carácter y la imagen de esa vía. El sanatorio, la escuela, los muros del teatro, la palmera del patio, serán los elementos de definición de una calle que desde la arquitectura entiende el plano entero de la ciudad y territorio.



Fotoplano del área en estudio, en la que se observa la influencia de la zona ferroviaria en la estación de Porta Génova. Revista UR 5.



Fotomontaje de la propuesta. Revista UR 5.

Es una idea que, por así decirlo, atiende de una calle más a sus esquinas que a su propio trazado. Estamos lejos de la concepción neoclásica del frente de calle como repetición igualada de alzados ordenados. Tan lejos como de la calle circulatoria pura. Recordamos en cambio a Lancia colocando en las esquinas de Milán sus torres modernas para que articularan, en la complejidad añadida de la esquina, el entendimiento completo de las calles que en ella coinciden, y aún la trama urbana conjunta.

Nos interesa mucho este proyecto precisamente por su modernidad como trazado viario, superador de las rigideces de los trazados de alineaciones desde una posición perfectamente consciente de los valores. La alineación como defensa de la relación trazado-edificación no es aquí en absoluto negada, sino actualizada ampliamente por una propuesta útil, rigurosa y realista.

Está claro que el tema del trazado es uno de los que con más fuerza se presentan en la discusión contemporánea y que provoca muchas de las respuestas más avanzadas de la actual proyectación urbana. Porque las relaciones de la vialidad con la forma urbana son hoy por lo menos tan fuertes como siempre, y seguramente mucho más que nunca. El minimalismo de Collová reconoce este hecho de un modo alternativo, muy complementario, al que sigue Guillermo Vázquez en su proyecto para el tratamiento de la autopista en Monterusciello, el nuevo barrio surgido tras las destrucciones del terremoto en Pozzuoli, Nápoles, y que tiene difícil unión en la arquitectura de los nudos viales, buscando convertir la propia estructura de la autopista en una construcción arquitectónica: en una construcción que por su magnitud y su complejidad es susceptible de una composición formal según reglas estéticas y expresivas que la justifican por sí mismas. Ello parte, pues, de superar la visión topográfica pura y monofuncional de la carretera, su simple lógica ingenieril y circulatoria, y entender su presencia entre los edificios como un hecho edificatorio más, con su gran importancia como elemento visual de referencia y observación constante. La valoración tridimensional de la vialidad (muros, terraplenes, pasos a distinto nivel, pórticos y rampas) adquiere así un interés prioritario. Vázquez Consuegra se propone —de un modo a mi juicio clarividente— la variedad de situaciones sintácticas que se establecen en el contacto de un amplio plano vial (autopista) con la tierra, y con los pasos a través. Su proyecto es paradigmático en el reconocimiento de su temática y creo que puede ejemplificar un enunciado moderno de las equivalentes soluciones de la manualística viaria tradicional. Su respuesta al problema de Monterusciello, no es otra que hacer de la autopista un artefacto perfectamente formalizado. No puede dejar de reconocerse que en este objetivo pincha en uno de los más duros huesos de la proyectación urbana que hoy se necesita.

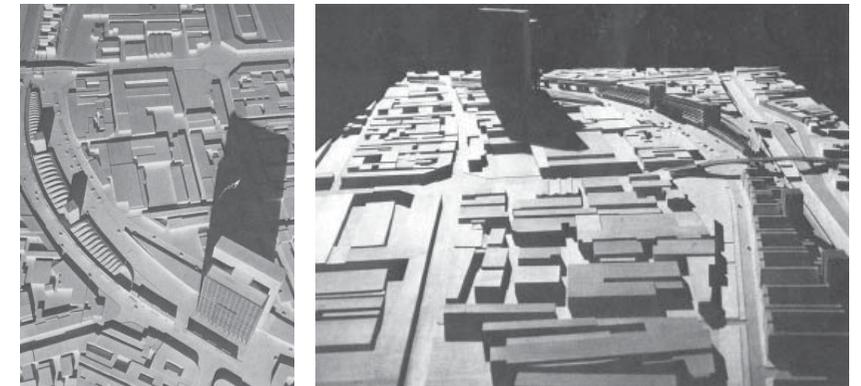
Le Corbusier, los Smithson, Tange, intentaron hacer arquitectura con las calzadas. Nos fijamos más del enfoque de Vázquez, no solo porque es 50 años posterior y, por tanto, incorpora las lecciones y los fracasos de los maestros, sino porque también traslada el problema a una escala intermedia, más útil, para modificar las prácticas viciadas en la mala construcción de carreteras, más segura en los efectos y posibilidades del proyecto, menos teórico que la gran dimensión en la que sus maestros se movieron.

El urbanismo es el diseño de calles y edificios es una afirmación obvia si se piensa a la antigua, y en cambio parece problemático en el tiempo presente. Sin embargo, la pura naturaleza de que el hecho urbano es como hecho físico, hoy tanto o más que antes, hace de la simple interdependencia edificio-calle, la base de la riqueza, variedad y dificultad del proyecto urbano.

En el de Joan Busquets para la misma zona de Monterusciello (siempre entre las propuestas para “La città immaginate” encargadas para la Triennale de Milano, 1987), la importancia dada a las secciones viales como unidades calle-casa, pudiera indicarnos una voluntad neoclásica de orden repetitivo. La fuerza de este rigor trata el proyecto de calle, para las grandes avenidas, como verdadero eje tipológico, organizando todo el sector en unidades de edificación precisamente mediante las calles. Lo notable de este proyecto es la gran autonomía que entre sí guardan esos distintos ejes viario-tipológicos dispuestos como un desorden voluntario ¿Es eso posible? ¿Es éste un orden de la fragmentación?

No olvidemos que la consulta se refería a la recomposición de un gran polígono, en construcción todavía, pero ya invertido, y que las respuestas a la misma implicaban ineludiblemente un diagnóstico intencionado sobre lo

existente. Busquets, a diferencia de Vázquez Consuegra, se desentiende de la autopista y se interesa precisamente por los trazados intermedios, por esa vialidad como organizadora de edificios en paquetes o ejes separados, dejando que sea el territorio, con sus potentes formas, el único factor unificante de los asentamientos. Es una propuesta de disección de la ciudad moderna, en piezas mecánicas esparcidas sobre el terreno, sin tanta preocupación por el conflicto de ejes circulatorios, órdenes de casas, espacios libres o muertos, sino por la búsqueda de unas formas de articulación “paseo-casas a rasante variable” “autopista-calles menores”, “fachada de barrio-acceso rodado”, etc. La investigación, en parte viaria, en parte de ordenación tipológica, abre nuevos interrogantes sobre formas de construcción de la ciudad que los barrios masivos contemporáneos y los grandes sistemas infraestructurales han puesto dramáticamente de manifiesto. Y Busquets recoge como temas de diseño urbanístico que él quiere tener por válidos y propios. Los dramáticos a veces, y quizá ahora interesantes, saltos de rasante entre terrenos y viales; las tangencias y penetraciones entre directrices de edificación y las geometrías de ferrocarriles, autopistas o enlaces, la contradictoria topografía de las grandes plazas, espacios libres o deportivos y grandes edificios públicos o semiviviendas, y en definitiva, los engaños de la planimetría respecto a la sección en la ciudad que hoy se hace, constituyen su campo de batalla. Quizá enfadado porque las ciudades de hoy, en su crecer a prisa y a golpes, han perdido el respeto al terreno, y éste luego se cobra, sin piedad, la tasa del desprecio.



Vista del proyecto con torre en primer término. Maqueta general del proyecto. Revista UR 5.

Los tejidos

El anatema corbuseriano contra la calle-corredor no ha muerto. Cincuenta años después de aquel exabrupto, los arquitectos seguimos buscando cuál será la buena relación entre calles y casas, desamparados de la identidad alineada que desde el renacimiento nos había servido cómodamente.

Todavía Siola y Siza, en sus propuestas para Nápoles, no dudan de la eficacia de la alineación viaria como traza edificatoria: con intenciones muy distintas, ciertamente, pero con la misma naturalidad en conseguirla por medio de casas formando calles. El proyecto de Siola se interesa sobretudo por el desarrollo de órdenes tipológicos variados con que urbanizar la amplia zona a levante del centro histórico, que quedaría disponible tras el desplazamiento de la línea férrea y la estación central. Junto al centro direccional proyectado pro Tange, y con ánimo directamente polémico y alternativo, la nueva trama se compone de manzanas, rectangulares y cuadradas, de dimensiones medias, con una confianza quizá excesiva en la repetición como virtud de las formas urbanas continuas. La fuerza del eje verde central no es sólo retórica en una ciudad como Nápoles, donde la magnitud de la aglomeración urbana carece tan evidentemente de órdenes de composición a su escala. Quizá desde el siglo XVII y el virreinato, ninguna operación urbanística ha pretendido, hasta la dramática *tangenziale* de la pasada década, establecer formas de referencia para un orden urbano general. En este sentido, el formalismo *Beaux-arts* resulta aquí por suerte fuera de moda, eficaz y económico, aunque sin el estímulo de aquellos granos de ironía que añadirían a la mezcla preparada un aderezo apetitoso.

En realidad se trata de una discusión sobre el tejido de la ciudad. Regularidad y tipología son las estacas a que se agarra el proyecto, enlazadas entre sí de manera monolítica. El mayor interés lo ofrece la articulación que los subsistemas morfológicos presentan entre sí: cómo se interfieren los distintos fragmentos de trama, y cómo las pocas directrices urbanas generales se traducen en rupturas de orden.

Esto se le ocurrirá a Alvaro Siza, porque él arranca, precisamente en esta escala, de dar un orden urbano a los trazados del lugar. También Siza proyecta al fin y al cabo, sólo manzanas y calles. Pero a Siza poco le preocupa el rigor de las manzanas, nada le importa la tipología —ibendito sea!—, sino dar forma al espacio exterior —concretamente formar su pequeño puerto urbano— con el trazado de una urbanización simple y segura. Crea un puerto como un espacio habitual: 350 metros de frente es una escala de confianza para ese espacio. El contraste con el mar se acentúa no por una visión panorámica, sino por la fuerza vertical de las fachadas sobre el agua, por el contacto de lo sólido y lo líquido. Las piezas son de dimension convencional —50 metros— y la articulación con la ciudad es la histórica secuencia que arranca de Piazza Mercato.

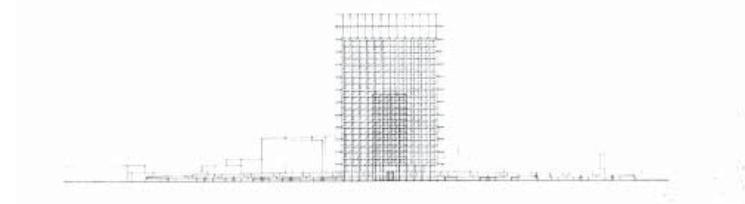
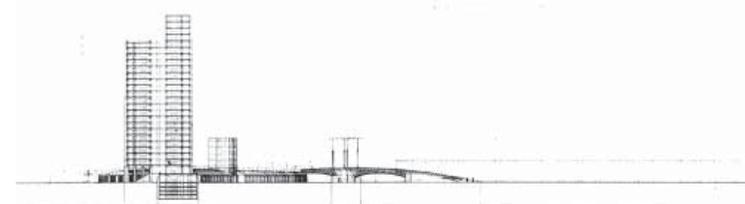
Con extraña simplicidad, Siza construye sobre todo a base de soluciones aparentes triviales, pero malignamente intencionadas. Al final, todos los elementos urbanos aparecen resumidos en el proyecto sin drama, con total facilidad: el puerto, el eje de la plaza, la circulación perimetral atravesando los bloques, el parque que hace frontera...

Más difícil sería crear con esta simplicidad espacios urbanos completamente nuevos, lejos de la ciudad existente, donde sólo la geografía, acaso, pero no la historia, dieran andares a nuestra cojera proyectual. Es bonita, en este sentido, la propuesta de Giurgola y Cicognani para la zona de los *Campi Flegrei*. Esta sí que es una propuesta de tejido urbano nuevo, directamente sugerente de las formas y expresiones de la trama edificada, de la variedad formal y funcional de los tipos, de su distinta posición en las manzanas y en las parcelas. El grano de sensibilidad es muy menudo, aún tratándose de un diseño de extensión amplia. Pero se siente que cada edificio es distinto, que el orden manzana-ciudad no basta, y que para la forma moderna de vivir y construir la ciudad cuenta, tanto como la relación anterior, el margen de juego formal desde la manzana a la parcela y, aún, entre la parcela y el edificio. De la manzana a la parcela y de esta al edificio no van ya órdenes rígidos establecidos o repetitivos, sino que por su flexibilidad pasa quizá la mejor garantía de si hubiera hoy todavía el mismo ideal de ciudad.

A modo de homenaje al plan de Lamont Young de principios de siglo, —la interpretación geomorfológica de la zona—, despliega sus tres dedos radiales en un trazado obvio como soporte infraestructural del tejido. Está muy bien la relación entre la gran escala del proyecto y la atención a las distintas formas de ocupación: el eje de agrupación bajo el Monte Santa Teresa, las unidades residenciales como *radburns* acuáticos en el fondo de saco, el grano menudo, anecdótico y pintoresco de la edificación, más importante que las geometrías de la planta.

En la propuesta Giurgola reconocemos la vivienda suburbana confortable como forma de crecimiento urbano. Algo de las imágenes calificadoras de ese *piece meal* urbano encuadrado en la malla viaria geográfica puede bien convertirse en tema de investigación para un área residencial moderna, —tema tan abandonado como necesario— en los últimos años. Este proyecto lo hace por un camino muy distinto, por ejemplo, a las supermanzanas unifamiliares de Milton Keynes o al superblock compacto de Gregotti en Palermo. El reconocimiento del carácter individual y privado de la vivienda, la flexibilidad de promoción y proyecto, y la mezcla de usos y tipos me parecen aportes de gran interés experimental y teórico.

Giurgola, es un hombre que ha demostrado dominar la gran y la mediana escala en múltiples trabajos urbanísticos. Quizá no tan difundidos como corresponde, el aprecio de la ciudad histórica se refleja en la fuerza de sus directrices formales, con la atención directa a la ciudad norteamericana y las formas contemporáneas del consumo residencial. Alerta, pues.



Proyecto Estación de ferrocarriles Porta Génova, Milan. Imágenes tomadas de la Revista UR 5. Las cicatices de la ciudad, Pier Luigi Nicolini.

Los lugares urbanos

Si trazados y tejidos son temas claves de la actual proyección urbana, no lo es menos la resolución de espacios o puntos estratégicos en la ciudad tanto por su significado como por su centralidad.

La sugestión del lugar es, seguramente, lo que conduce a la propuesta de Toni Díaz para el parque de Buenos Aires. Elaborada como idea polémica para un debate público ciudadano, expresa, aún en su grafismo, algo arcaico, la ilusión de aquella ciudad racional, hecha por la sobreposición de superficies verdes y rectas infraestructurales elevadas con que el omnipresente Le Corbusier interpretó un futuro progresivo para Buenos Aires.

En Salzburgo un ambicioso programa de reforma urbana pilotado por el asesor “verde”, lanza una serie de concursos sobre áreas críticas en la ciudad. Entre ellas, la adecuación de la Plaza de la Estación, espacio especialmente activo en aquella ciudad y que se presenta con la confusión de formas características de las modernas transformaciones urbanas. La plaza, presidida por un noble edificio ferroviario de principios de siglo, fue ampliada y remodelada en la posguerra. En parte para alojar los finales de trayectos urbanos (autobuses, metro, tranvía, etc.), vaciando vastos espacios para paradas y estacionamientos, y parte sustituyendo la edificación residencial suburbana contigua por bloques longitudinales y torres de apartamentos, almacenes comerciales de grandes superficies, y la pantalla vertical del hotel panorámico. Todo ello en normal funcionamiento. Y sin embargo, la ciudad se plantea hoy la importancia de involucrar, derribar, sustituir, cambiar tráficos, construir nuevas terminales, etc. Suma de interrogantes que implican a toda la ciudad y que se resumen en un área muy concreta. Proyecto de obra inmediata que resulta ser, a la vez, una hipótesis conceptual sobre toda la estructura urbana, y que requiere la interpretación del lugar urbano como punto de partida.

Cuando Pierluigi Nicolín ataca la sustitución del ferrocarril en Porta Genova, está implícita una estrategia sobre todo el sector meridional de Milán y, al mismo tiempo, un cúmulo de hipótesis proyectuales sobre la ocupación de grandes vacíos intersticiales en las actuales ciudades, sobre las viejas y nuevas infraestructuras de la ciudad y sobre la escala contemporánea de la forma urbana. Se trata, efectivamente, de un proyecto que saca su sentido de la interpretación directa del lugar en que se pone y, que pretende encontrar su lógica interna precisamente en la riqueza de referencias y solicitudes. El *lugar urbano* se impone como contenido proyectual en sí mismo, sin necesidad de referencia a modelos arquitectónicos, tipológicos o monumentales. La figuración del lugar urbano arranca de la posición estratégica en la ciudad, del conflicto y la heterogeneidad funcional del sentido simbólico y referencial de su experiencia colectiva, de la topografía y de las infraestructuras como soportes de las formas. El lenguaje y el estilo son propios, distintos, independientes de las estéticas arquitectónicas puras, de la pintura o del *design*.

En el proyecto de Nicolín el reconocimiento de las tramas ferroviarias apenas es un hecho de mimética histórica: es sobre todo la oportunidad de recoger para la nueva implantación, toda la fuerza que la forma urbana ya había conseguido allí.

Los husos sorprendentemente afilados que en el proyecto se producen para el cuerpo bajo del centro terciario o para el mercado artesanal y comercial sobre el Naviglio Grande tendrían en sí dificultad, una enorme impronta imaginativa en la percepción de toda la periferia oriental de la ciudad. La redundancia entre las trazas viarias, las del canal, las largas alineaciones de los edificios que se dibujan y los sentidos generales del movimiento de circulación en una ciudad tan radial y concéntrica como Milán, convierten este proyecto en una propuesta de método para la transformación de las fracturas urbanas.

Hay una cuestión de escala grande y ambiciosa. Hay también una conciencia clara de actuar con efectos más allá de la propia dimensión del proyecto. No me importa repetir que *la dimensión no es la escala*. Lo mismo enseña Juan Navarro en su proyecto de Turín, a diferencia, de los tristes concursos para la Bicoca o para la Giudecca, donde ningún proyectista ha querido reconocer el significado de una pieza para toda la ciudad. No hablo sólo de reconocer la trabazón con los tejidos o el paisaje circundante, ni tampoco de conectar a los sistemas generales de infraestructura y movimientos, ni siquiera de atender a cierta pretensión simbólica, sino sobre todo de entender y buscar los efectos innovadores sobre la concepción de la ciudad en su conjunto.

¿Por qué el proyecto de Juan Navarro va más allá de sí mismo? Su texto lo explica : “mantener un equilibrio complejo entre exigencias y contradictorias”, “a la medida de Turín”, crear un encuentro espontáneo entre la estructura libre y natural del cauce fluvial y el tejido de la ciudad crecida en sus márgenes. El Dora, como forma general de la geografía urbana, protagoniza el conflicto geométrico con las formas construidas por el urbanismo y la arquitectura. La lógica del proyecto, siendo estrictamente racional en su diseño, no parte de ningún orden compositivo preestablecido, de ningún modelo formal ideológicamente deseado, sino de un empírico esfuerzo por interpretar inventando e inventar interpretando.

Las trazas del ferrocarril dan pie, con la serie de sus tres puentes, a un elegantísimo diseño de las rasantes, modelando el terreno como un serpentín excavado entre partes distintas de la ciudad. El meandro del río, induce a la formación de una pista acuática artificial, pensando en la autoridad urbana de Corso Umbría: las secuencias de torres de oficinas industriales a un lado y de pabellones deportivos al otro buscando la escala paisajística del eje fluvial como orden de composición urbana. Es notable siempre en Navarro Beldeweg, el juego sutilísimo entre la evidente autonomía con la que plantea rotundamente cada uno de los principales edificios de sus proyectos, y el movimiento del terreno como instrumento fundamental de su sintaxis. Sus dibujos siempre suelen expresar, para quien guste de fijarse en ellos, esas largas secciones en que tanto se confía a muy leves inflexiones del perfil. Inflexiones leves solo en el gráfico, porque se sabe de su enorme efecto real y porque se convierten en la verdadera materia del proyecto, entendido siempre, como juego conceptual de distintas variaciones del plano referencial del territorio. Geografía abstracta, si se quiere. Proyecto Urbano, siempre, por esa condición extensible de sus ideas.

Los grandes sistemas de la ingeniería urbana (ferrocarriles, canales, puentes, torres, avenidas) han interesado a Nicolín y a Navarro para hacer con ellos arquitectura de la ciudad. Arquitectura de la ciudad que es todo lo contrario de una *arquitectura urbana* de edificios en sí mismos y sí, en cambio, orden arquitectónico del cuerpo físico (espacios, tejidos y lugares) de la ciudad. Una notable carga de creación tipológica toma en estos proyectos la expresión de los usos específicos. El de Navarro Beldeweg, presenta la reducción de pistas y pabellones deportivos a bellas unidades geométricas estrictamente moduladas. Nicolín desarrolla, de forma muy original, variantes de la manzana cuadrada escalonadas desde las formas intensivas en altura hasta casi la casa individual en línea, siempre para una idea de vivienda urbana que busca la comodidad y la flexibilidad del uso tanto como la contribución del edificio a la forma urbana exterior.

Proyectar el lugar es, así, el método principal de lo que llamamos *Proyectos Urbanos*. Unos proyectos, que no son los del *urban design* harvardiano de los 60 (Sert, Soltan, Makki), ni los del *townscape* de Cullen, ni el estructuralismo de los Smithson, De Carlo, Bakkeema, Tange y el Team 10. No son tampoco el *gran design* que buscaban Bacon el Filadelfia o Hugo Wilson en Cumbernauld. No creen tampoco en Krier ni en Glossling, en Alexander ni el Colin Rowe. Aunque algo haya, por supuesto, de todos ellos, tienen una voluntad operativa y pragmática, y una ética más profesional que ideológica, porque tienen también una gran desconfianza en los principios y demasiado aprecio por los finales. Como si no fuera una simpleza confiar en el talento a la hora de construir nuestras ciudades... 



Alzado desde el canal y la Vía Valenzia