



Si ya los pequeños edificios, con mayor claridad que aquellos otros que acogen programas más extensos y complejos, han permitido siempre apreciar la pertinencia de la respuesta a un determinado contexto, la preocupación lingüística de un determinado momento, la cultura proyectual, en definitiva de una específica tradición, tanto las estaciones de bomberos, analizadas tan sugestivamente hace ya diez años por Maite Muñoz y Juan Antonio Cortés, como las estaciones aéreas de metropolitano, Viena y Wagner, el mismo Berlín y Bradermann..., han sido muchas veces ejemplares respuestas a los diversos requerimientos del momento.

Como si de dos túneles de Sábato se tratara (*"Y era como si los dos hubiéramos estado viviendo en pasadizos o túneles paralelos, sin saber que íbamos uno al lado del otro, como almas semejantes en tiempos semejantes..."*), las trayectorias de los estudios de Iñiguez-Pardo, Madrid, y de Brandt-Böttcher, Berlín, discurren, por una vez, paralelas en estas dos recientes obras. Por encima de las noto-

rias semejanzas compositivas y formales, ambas descubren un común interés por lograr una coherencia sintáctica entre la estructura resistente y el cerramiento, en cuanto configuración formal. Descubrimiento en el que se reconoce igualmente una clara voluntad por reflejar una cierta reelaboración de los materiales de la historia en el acto del proyecto arquitectónico, y, por el contrario, en favor de una lectura más transparente, una apenas apreciable influencia del entorno. Si acaso, únicamente, la sutileza en el proyecto de Brandt-Böttcher, con que se establece entre la estación y el Museo de Instrumentos Musicales de la Filarmónica de Scharoun, una puerta de acceso al futuro Kulturforum desde el parque del Tiergarten.

La estación de bomberos de Iñiguez-Pardo es un buen ejemplo para cuestionar, recordemos el mencionado estudio, si en este tipo de edificios, con requerimientos funcionales tan específicos, el resultado volumétrico final debería depender de las relaciones establecidas independien-

mente entre los planos de composición, planta y alzado. En este sentido, en la planta se puede apreciar cómo, debiendo originar la funcionalidad una muy precisa resolución final, los grandes huecos del garaje, inevitables protagonistas, se retranquean del plano de fachada, dejando la definición del borde a un pórtico de resoluciones bien precisas. Cabría, entonces, entender una cierta voluntad por presentar un edificio más homogéneo y menos caracterizado de lo que, en principio, se podría esperar. Este diálogo entre forma y función es igualmente patente en la elección, sin duda atenta a otras cuestiones, y posterior composición, de elementos geométricos que conforman la preconcebida volumetría. Y sin embargo, el corredor, que une las dos escaleras extremas, se desfigura cuantas veces sea preciso para solucionar funcionalmente las diferentes zonas del edificio.

Por lo ya visto en la planta, la solución del pórtico conformando la fachada estaría igualmente en detrimento de la transparencia en la utilización del edificio, camuflando, o unificando, las dos escalas siempre bien explícitas en cualquier estación de bomberos. Las fachadas menores, no estarían, con este planteamiento, más que delatando el componente formal del edificio, al reflejar su sección en el exterior. La eficacia con que se ha resuelto esta superposición residiría, en buena parte, en la opción por unos huecos rasgados que, como los del garaje, aparentemente nos indicarían la existencia de un único espacio, y también, en el contraste entre la fábrica de cerramiento del segundo plano y la esbeltez y delicadeza de las columnas del pórtico. Este, de todas formas, y contradiciendo el sentido de operación aplicada, queda definido con una literalidad constructiva bien expresiva.

Las secciones de ambos edificios, evidentemente similares, una serie de columnas dispuestas longitudinalmente soportando una cubierta, superpuesta a la caja de cubrir, quedan resueltas además con vocabularios próximos, en cuanto tratan de lograr la mencionada coherencia. Sin

embargo, mientras que la cubierta de Iñiguez-Pardo se ciñe al edificio, acusando incluso el pliegue producido por el puente, la de Brandt-Böttcher se eleva, liberando el plano de utilización pública del metro. Y es precisamente esta dimensión pública, la que matiza el edificio. En este caso, el pórtico, aproximándose al cerramiento, se superpone a una basa de fábrica, para dejar libre y transparente la planta superior. Así en el ámbito del andén, se permite a los viajeros reconocer los alrededores, favoreciendo la estudiada forma de la cubierta, que el cielo se sume a las diferentes vistas. Desde el exterior, esta transparencia, permitiendo ver los vagones yendo y viniendo, y reflejarse las quebradas líneas de la Filarmónica, junto a la resolución del frente principal, donde asoma la Y de los raíles, cuando la basa de fábrica se interrumpe para provocar el acceso público, responden a la necesidad de definición del edificio. Aunque sí haya, bien latente, una aceptación del hecho tecnológico como fuerza natural inmanente en la producción maquinista, frente a un posible shed decorado, nos encontramos aquí una detallada elaboración constructiva que, indudablemente, caracteriza al edificio; y por otro lado, una operación inversa al surgir del interior la pieza simbólica, la Y de los raíles, y no aplicarse sobre la fachada.

El juego entre una caracterización de resonancias *clásicas* para una nave que alberga *modernas* máquinas, la incorporación de los árboles del entorno al interior, identificándolos con la propia arquitectura..., es con estas referencias donde las reelaboraciones que mencionaba al principio, hacen comprensible un discurso específicamente arquitectónico, atento fundamentalmente a definir la forma por medio de una poética constructiva en la que prime la expresión estructural.

No obstante, presentadas así ambas obras, más de uno descubrirá finalmente, como Juan Pablo Castel, que *...en todo caso, había un sólo túnel, oscuro y solitario, el mío, ...el suyo.*