

TEXTOS RECUPERADOS

LA CRÍTICA ARQUITECTÓNICA DE THEO VAN DOESBURG

La arquitectura española de final de los veinte

Carlos Sambricio

Durante todo el primer tercio del XX, numerosas publicaciones periódicas españolas ofrecieron al lector información sobre la realidad urbanística y arquitectónica europea. Abandonando la referencia a un posible "estilo nacional", la realidad de aquellos años, la experiencia de la reconstrucción tras la Guerra, la política de vivienda, las opiniones sobre la "llamada al orden" o las referencias a la "Nueva Objetividad" tuvieron un más que singular impacto, publicándose artículos de (y sobre) los protagonistas del debate arquitectónico. Primero en Civitas, editada por Montoliu en Barcelona, poco más tarde Arquitectura en Madrid y luego en una larga serie difícil de enumerar, la actividad de la vanguardia europea fue poco a poco dándose a conocer en España. Sabemos, además, que como consecuencia de la actividad de Mercadal en Madrid, la Residencia de Estudiantes fue punto de encuentro entre el público madrileño y Gropius, Le Corbusier, Mendelshon, Luthyens... y recientes investigaciones han estudiado el impacto que tuvo su presencia. Pero frente a aquellas visitas, existe una pregunta. Y ellos, los que vinieron a Madrid y Barcelona, ¿qué vieron de la realidad española?; ¿qué opinión sacaron tras aquellos viajes y cómo comentaron lo visto?

La mayor parte de los que vinieron tenían obra propia, bien conocida, publicada desde hacía años en distintas revistas: pero de entre todos los que viajaron a Madrid y Barcelona, uno de ellos, Theo van Doesburg, desarrollaba además en esos momentos una activa labor de crítico. Llegado a España en 1930 para pronunciar una conferencia en Madrid y Barcelona sobre "L'Esprit fondamental de l'architecture contemporaine" (publicada en 1974 por Baljeu), Van Doesburg tuvo en el ambiente arquitectónico madrileño una fuerte presencia, a causa sin duda de haber publicado en Arquitectura de Madrid, a lo largo de 1927 y 1928 y en distintos números, un largo trabajo sobre "La actividad de la arquitectura moderna holandesa", profundizando en ideas y conceptos que Sánchez Arcas había ya dado a conocer por vez primera poco antes -en 1926-. La importancia de su figura se reflejó, por ejemplo, al hacerle figurar La Gaceta Literaria en la famosa encuesta publicada en 1928, en la que se difundían las opiniones sobre la arquitectura moderna de los protagonistas del momento (Le Corbusier, Van Doesburg, Mellet-Stevens...). Publicado no sólo en las revistas madrileñas sino también en La Veu de Catalunya o en L'Amic de les Arts, durante su estancia en Madrid y Barcelona, Van Doesburg toma contacto con la realidad arquitectónica española y, a la vista de lo que se le enseña, marcha con una singular opinión; y la da a conocer en la revista Het Bouwbedrijf, en la que está realizando una importante labor de difusor -para el lector holandés- de la realidad europea de aquellos años.

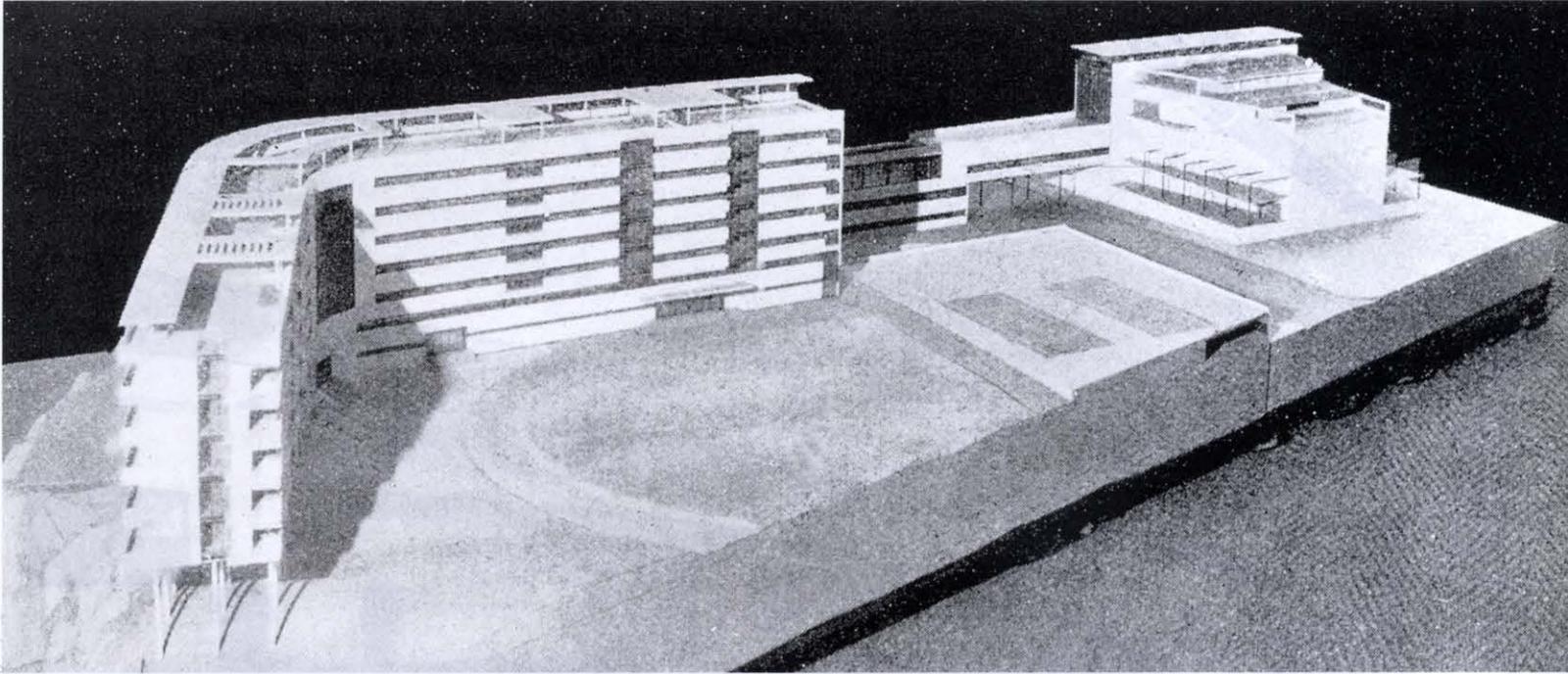
Van Doesburg había dado a conocer en Holanda, en la revista Het Bouwbedrijf, los proyectos de Perret y Freyssinet, las ideas urbanas de Le Corbusier, las propuestas de Hilberseimer, los nuevos ejemplos checos, la realidad italiana de Sant'Elia o del Gruppo 7 de Milán, la arquitectura de Tatlin, Lissitsky y el programa constructivo del OSA, así como las más importantes publicaciones de Moholy-Nagy. Perfecto conocedor del debate europeo en aquellos años, además de artículos sobre estos arquitectos (y otros sobre la realidad en Francia, Italia, Alemania y Austria, Yugoslavia y Polonia, URSS y Checoslovaquia), Van

Doesburg publica -entre 1929 y 1930- cinco trabajos sobre la arquitectura que ha visto en España, sobre su carácter y sentido, sobre la vanguardia arquitectónica de Madrid y Barcelona.

Las referencias a arquitectos españoles que aparecen en esos cinco trabajos son concretas (Bergamín, Blanco Soler, Levenfeld, Mercadal y Fernández-Shaw, en Madrid. Aizpurúa y Labayen, en San Sebastián. Y Churruga, Sert, Torres Clavé y Fabregas, en Barcelona) y los proyectos publicados ni reflejan todos ellos una misma línea ni una similar calidad. Prescindiendo voluntariamente de Mercadal -al que había conocido en París y, luego, encontrado en La Sarraz-, las imágenes que ofrece de la nueva arquitectura corresponden a las propuestas de Sert y Torres Clavé para el Sanatorio, la extraña estación de servicio de Fernández-Shaw en Madrid, junto a la pequeña casa para el Marqués de Villora, de Bergamín, el Náutico de San Sebastián o la ordenación del centro urbano de Larache de Blanco Soler. Pero si las ilustraciones son desconcertantes -en su selección-, más lo resultan todavía los textos, donde Van Doesburg asume una sorprendente visión romántica de la España mística.

En sus artículos, Van Doesburg desarrollaba dos ideas esenciales: destacaba, en primer lugar, cómo la arquitectura española debía enfrentarse a la pesada herencia de una tradición pseudoreligiosa, gótico-árabe (!), entendiendo como ejemplo de ésta la Sagrada Familia de Gaudí, obra que le produciría un reiterado rechazo en varios de sus escritos; y, en segundo lugar, censuraba el carácter mismo de la vanguardia arquitectónica. En su opinión, la adopción mimética de los esquemas formales de la modernidad lleva al desarrollo de soluciones carentes de contenido, donde -como planteó en su día con Mercadal, al tildarlo de "ultraísta"- la voluntad por ofrecer una nueva imagen dominaba sobre la reflexión en el proyecto. Por ello, si bien señalaba que era en Barcelona donde se encontraba la arquitectura más próxima al Movimiento Moderno, no dudaba sin embargo en criticarla, destacando cómo "...en vez de arabescas decoraciones ornamentales...los jóvenes arquitectos catalanes exigen "una gracia puramente arquitectural", una belleza que dependa por completo de la correcta aplicación de los recursos arquitectónicos. No nos enfrentamos por tanto a una arquitectura constructivista o puramente funcionalista, sino más bien a una arquitectura "figurativa", creadora, en la que el espíritu se eleva por encima de la materia...", añadiendo que "...en Barcelona aún no existe claridad acerca de la realización de aquella idea, muy sana por cierto, queda acreditado por el proyecto de un edificio de la industria aeronáutica, concebido en forma de avión, proyecto éste con muchos aspectos que merecen reconocimiento...".

Consciente de cuanto la moderna arquitectura española es formal y mimética, entiende que la responsabilidad de tal actitud se debe a las mal comprendidas enseñanzas de Le Corbusier "...se debe a la influencia del expresionista suizo Le Corbusier que aquí todavía se preste atención a tales factores secundarios. De Le Corbusier se conoce que, tanto en los aspectos tecnológicos como en los estéticos, ha pasado de imitar los paquebotes, los enormes transatlánticos". Su crítica es similar a la que, en esos mismos años, expresa Lacasa en la encuesta que realiza La Gaceta Literaria al señalar cómo él está más próximo a un Tessenow, arquitecto humilde, que a Le Corbusier, periodista y



Sert y Torres Clavé. Sanatorio en la costa alicantina.

charlatán. Si Lacasa es contrario a quienes expresan/entienden la arquitectura con consignas imprecisas, con frases escuetas donde ideas mal resumidas se sintetizan en eslóganes coreados por quienes reclaman la modernidad por encima del silencio, Van Doesburg -consciente del riesgo que implica mal entender- no duda en señalar, lapidariamente, cómo "...la influencia de Le Corbusier sobre la arquitectura española es de lamentar".

De entre el pequeño grupo de arquitectos barceloneses que valora como posible punto de partida de una nueva objetividad, sólo cita un nombre: el de Ramón Sastre. Autor, señala, de una brillante introducción para una exposición de arquitectura en Barcelona (¿se refiere al catálogo de la exposición del GATCPAC [Grupo de Arquitectos y Técnicos Catalanes para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea] realizada en las Galerías Dalmau?). Sucede, sin embargo, que el Ramón Sastre al que hace referencia ni era arquitecto de formación ni había tampoco nunca concebido un solo proyecto. Periodista, autor de artículos sobre arquitectura editados en medios no especializados (publicó, por ejemplo, en la revista *Joia de Badalona*, en abril de 1928, un artículo titulado "Arquitectura: Reflexions entorn a les teories de Le Corbusier"), aparentemente su texto impactó al holandés, que cita una y varias veces sus comentarios "...la nueva arquitectura que generaremos desde la fuerza de nuestra raza sólo nos satisfará si se filtra a través del espíritu moderno, lo que, en último término, significa que impresiona por su belleza geométrica". Valorando entonces la arquitectura catalana como una síntesis entre la materia y el espíritu de la mediterraneidad, entiende lógico que ésta se diferencie de la alemana como de la soviética.

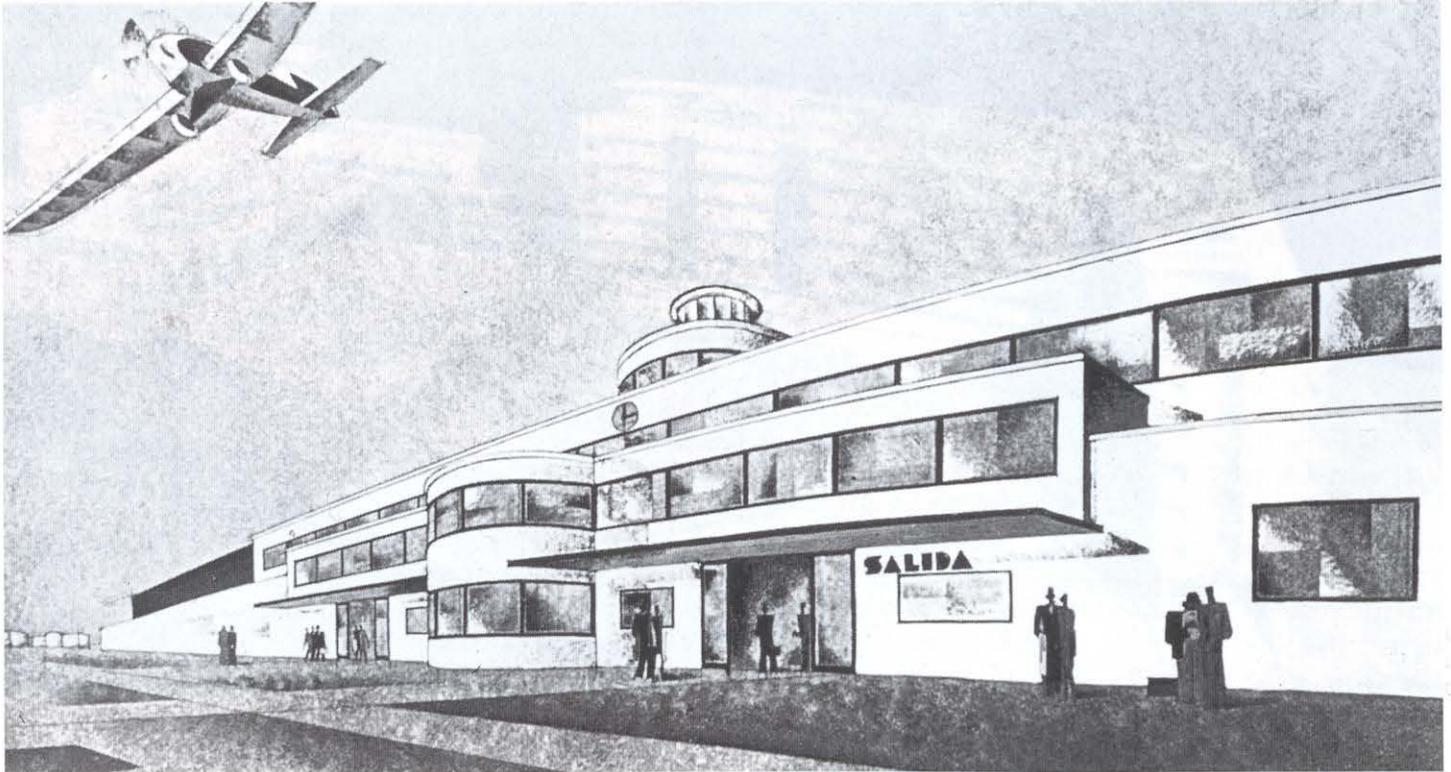
Nada dirá Van Doesburg en sus artículos del GATCPAC; no cita a Sert ni nada comenta tampoco de Torres Clavé; consciente de cómo su actitud radical implica problemas de aceptación por parte del "gusto" oficial -de los encargos públicos-, su comentario último, al tratar de la arquitectura madrileña, es significativo. "Como se ve claramente en las ilustraciones, la arquitectura española tiene hasta la actualidad un carácter más o menos clásico. Aunque el grupo de arquitectos de Barcelona ...va en cabeza en lo que se refiere a la "arquitectura moderna", el clasicismo de la escuela madrileña ofrece, tanto en edificación de viviendas como en urbanismo, mejores posibilidades de ejecución". ■

N O T A S

Los artículos publicados por T. Van Doesburg fueron "Mística y melancolía; sobre la mentalidad española", en el nº de septiembre de 1929, pp.401-404; "Una gracia puramente arquitectural", en nº de noviembre de 1929, pp.472-474; "El cemento romántico; Antonio Gaudí hiperbarroco", en enero de 1930, pp.60-62; "Una correcta obra artesanal", en el nº de marzo de 1930, pp.145-49; "Madrid: el aeropuerto de Bergamín, Soler y Levenfeld," en mayo de 1930, pp.219-22. De ellos no existe referencia bibliográfica en la obra de Evert van Straaten publicada en Milán, 1993, pp.221

La referencia que se hace a *La Gaceta Literaria* corresponde al nº32, del 15 de abril de 1928, que ha sido recientemente reproducida por A. Pizza en la revista 3ZU.

Los trabajos sobre T. Van Doesburg publicados en Cataluña lo fueron en *L'Amic de les Arts*, nº 25. Sitges, mayo 1928; *La Veu de Catalunya*, nº 1.266, 1929. Sobre las conferencias pronunciadas por Van Doesburg en Madrid y Barcelona, ver *La Construcción moderna*, 1930, pp.158 y *El Matí* del 18 de mayo de 1930, así como *La Vanguardia* del 13 de mayo de 1930, p.11. La revista *Arquitectura* de Madrid publicó la necrológica de Van Doesburg en el nº144, pp.145-46. Y *AC* daba, en el nº 5 (p.28) una referencia sobre sus opiniones y obras (pp.28)



Bergamín, Blanco Soler y Levenfeld. Proyecto para el concurso de aeropuerto en Madrid.

MÍSTICA Y MELANCOLÍA Sobre la mentalidad española

Het Bouwbedrijf

6º Año. Nº20. Septiembre 1929, Págs.401-404

La arquitectura española, cuando se encuentra libre de influencias árabes, muestra en cada detalle el sufrimiento interno, la autoflagelación, lo místico de la mentalidad española. Esa mentalidad, tan distinta de la italiana, hay que haberla visto en los cuadros de El Greco para poder reencontrarla en la arquitectura. Ningún otro arte, ni el Giotto, ni el de Fra Ángelico, que reflejan por primera vez la mirada interior, “dramatizada” y no simplemente plasmada, ha mostrado tanta madurez interna como el arte español, y sobre todo el de El Greco. La arquitectura, dada su falta de medios, nunca llegó a alcanzar este nivel, si bien cuando mostró mayor moderación también supo transmitir algo de madurez.

Una cultura mediocre, o más exactamente, uniforme, nunca puede albergar en su seno la promesa de grandes innovaciones. La mentalidad española, sin embargo, conoce contradicciones que no se encuentran en ningún otro pueblo. Una vez iniciada la decadencia, como sucede hoy con la arquitectura pseudo-religiosa gótico - árabe, los resultados son completamente repulsivos (¡piénsese en la nueva catedral de Barcelona!). Los variopintos elementos, tanto de la construcción como de la forma, se unen en un todo barroco visualmente desagradable y desequilibrado. Al lado de esa acumulación monstruosa, que se muestra en la nueva catedral de Barcelona, la arquitectura barroca italiana parece casi “púdica”.

Por otro lado, el temperamento español, muy acostumbrado a los extremismos, se presta magníficamente a la realización de un nuevo arte de construir, cuyos primeros indicios ya son perceptibles. Los arquitectos Don Rafael Bergamín y García Mercadal son los primeros que se enfrentan al problema de esa

nueva arquitectura. Dicha renovación se basa en los resultados ya obtenidos en todos los demás países. Mientras la joven Italia, ya desde 1925, comenzó a proclamar nuevas exigencias para la nueva arquitectura, España se adhirió mucha más tarde, en 1928. Así, no se puede olvidar que el genio de Sant’Elia antecedió a todos aquellos intentos de una renovación completa del arte de construir inspirados en una arquitectura metropolitana centrada en las circulaciones. Aunque en España la arquitectura no tiene un antecesor tan genial, sin embargo el espíritu creador de la nación, ya en fechas muy tempranas —hacia 1909-1910—, había renovado la pintura y dictado en toda Europa y América los principios de una nueva cultura de las formas.

Además de España, Holanda, que ha jugado un importante papel en el conjunto de los intentos de renovación, es la mayor potencia en el campo figurativo. La cuestión sobre quién precede es absurda, y solo sirve a los oponentes como argumento de ataque. En cuanto aquí tan solo importa el resultado, carece de relevancia quién haya sido el primero en cualquier ámbito de la renovación. Wright fue el primero que, en arquitectura, realizó atrevidas construcciones de hormigón; sin embargo, en la actualidad ha caído en el arcaísmo y en un decorativismo bárbaro (restaurante Midway Gardens, en Chicago; Maison Millard, en Pasadena - California; etc...), sin el más mínimo interés hacia la arquitectura elemental de nuestros tiempos. Los “primeros” no siempre serán los “últimos”, y mucho menos los más constantes. El caso de Sant’Elia se ha destacado porque aquel joven arquitecto tocó un tema que hoy resulta actual, siendo en consecuencia algo más que un interés individual suyo. La innovación de la arquitectura en España no ha hecho sino comenzar, y por tanto resulta incomprensible que en la misma aún se pueda apreciar una fusión con el paisaje. El melancólico paisaje español, con sus tenebrosos colores, su gris oscuro, sus verdes, semejantes al fósforo, su tupido negro y su marrón rojizo, exige un elemento dominante. Aquí, el ladrillo no es de ninguna manera pertinente y, no por casualidad, la arquitectura vasca, aunque en lo rural, como contraste con el paisaje, introduce la casa blanca.■

UNA GRACIA PURAMENTE ARQUITECTURAL

Conceptos radicales en la arquitectura catalana

Het Bouwbedrijf

6º Año. Nº 24. Noviembre 1929. Pags. 472-474

En España, el movimiento moderno en arquitecturas se concentra sobre todo en Cataluña, especialmente en Barcelona, donde las tendencias artísticas, aunque básicamente orientadas hacia Francia, son más intensas y vivas. La España del Norte, Cataluña, marca la pauta. También los pintores y escultores que trabajan en París vienen de Cataluña. "Nuestra arquitectura catalana", escribe el joven arquitecto Ramón Sastre, "tiene su origen, tanto como nuestra pintura y escultura, en el entusiasmo vivo hacia una severa, casi científica disciplina, cuyos factores determinantes son la lógica y la ingeniería industrial. Queremos desarrollar estos factores, en lo que se refiere a la arquitectura, hacia un sistema constructivo". Para aquellos que en el arte únicamente ven una expresión salvaje e incontrolable de una espontaneidad confusa es interesante e instructivo que precisamente de las profundidades inescrutables del espíritu latino surja un deseo tan orientado hacia la disciplina y el orden científico. También en pintura y escultura, los jóvenes catalanes dan la espalda a cualquier espontaneidad y observan con asco y vergüenza las más recientes y descabelladas expresiones de sus compañeros, los así llamados "neofauvistas" (* Nota: "Fauvismo" se llamó a la última y más salvaje rama del impresionismo; "neofauvismo" es una tendencia que hoy día en Francia tiene multitud de seguidores y que propugna la máxima espontaneidad en pintura).

Eso mismo es así en arquitectura. La anarquía que imperaba desde hace tiempo (incluso disfrazada de arquitectura "nacional"), y cuyo testimonio más singular es la nueva catedral de Barcelona, tenía que provocar una resistencia notable en un pueblo con tan extraordinaria madurez humana. Bajo este aspecto hay que ver en primer lugar los intentos de renovación más recientes de la arquitectura española. No sin razón hablan

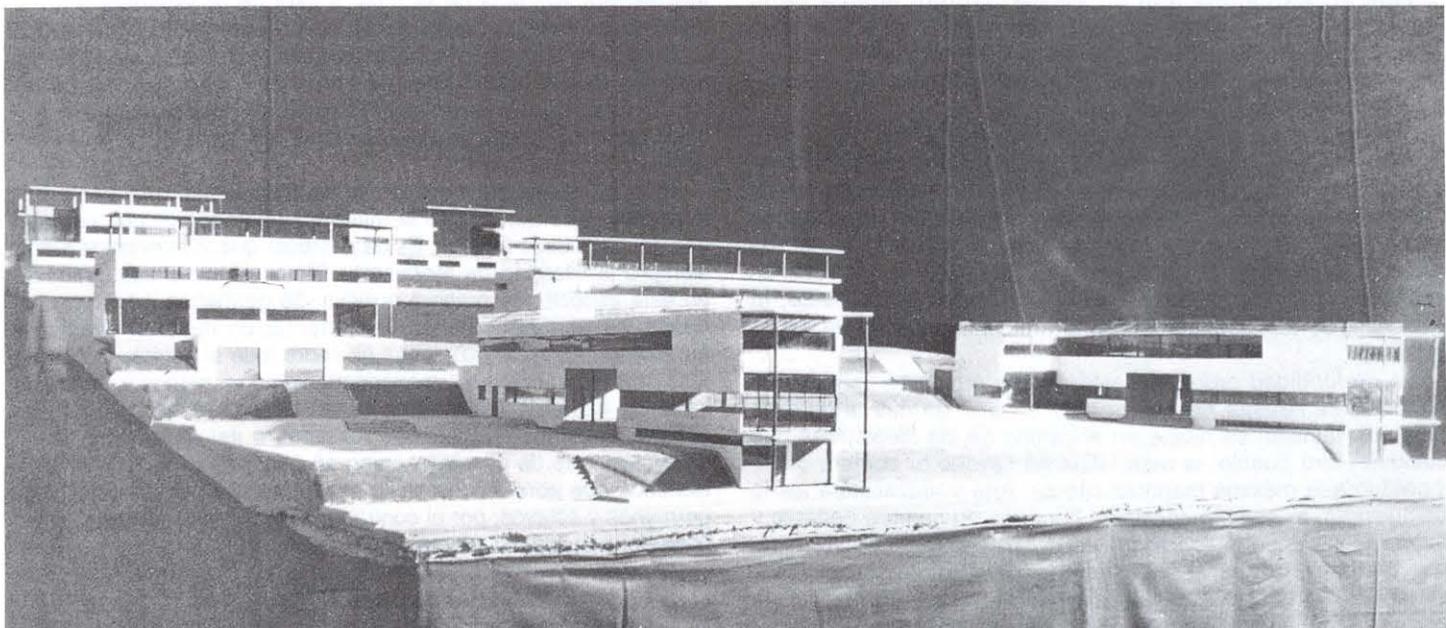
por eso los jóvenes arquitectos de "parálisis de la arquitectura tradicional" y "extravagancia individualista del vacío pomposo", refiriéndose a la tremenda patraña tan corriente en España antes de la influencia de los nuevos sobre otros países europeos.

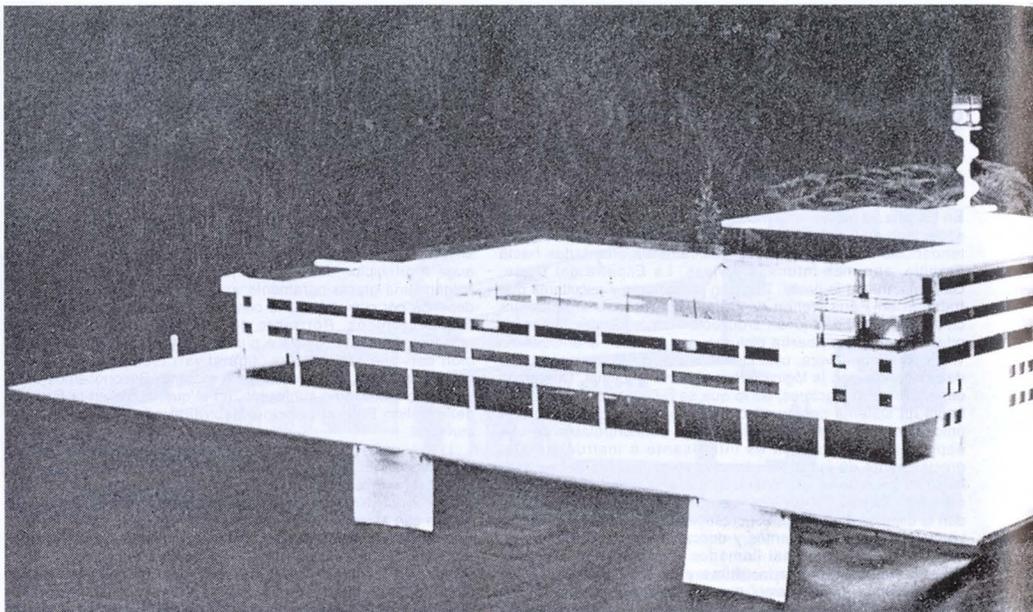
Qué hay más hermoso que con entusiasmo infrenable descubrir la desviación de una forma de construir anterior y exigir una arquitectura más humana, elemental y lógica. Pues bien, la España actual se encuentra en ese estado. También aquí, por fin, se abre camino una nueva mentalidad y un pequeño grupo de inteligentes e intrépidas fuerzas se percatan de un nuevo futuro.

"Terminemos con las virguerías ornamentales de la academia y replacémoslas con la desnuda belleza de una construcción elemental". En vez de arabescas decoraciones ornamentales, en auge a principios de siglo, los jóvenes arquitectos catalanes exigen "una gracia puramente arquitectural", una belleza que dependa por completo de la correcta aplicación de los recursos arquitectónicos. Por tanto no nos enfrentamos con una arquitectura constructivista o puramente funcionalista, sino más bien con una arquitectura "figurativa", creadora, en que el espíritu se eleva por encima de la materia. Reconocemos aquí un nuevo catolicismo sublimado, en el que, como en la filosofía del católico Ball, el principio espiritual adquiere un acento universal.

Los españoles son conscientes de que las posibilidades creadoras están limitadas por la materia, aunque las limitaciones de los medios arquitectónicos puros son precisamente las que aseguran un estilo disciplinado. Aquellos arquitectos españoles opinan que la resistencia que el material opone aumenta incluso la intensidad de la configuración arquitectónica, en vez de reducirla. En la nueva y futura arquitectura que, según ellos, encarna la "síntesis del arte", el espíritu ha de dominar la materia tanto como en las demás formas de arte. Aquellas ideas que presentan múltiples coincidencias con los principios propagados en Holanda diez años antes son en su mayor parte aceptables. En líneas generales conducen a que en el arte libre y creativo, tanto como en arquitectura, todos los factores secundarios sean desplazados, al tiempo que el uso del material está en armonía con la función y la belleza. El punto de vista adoptado por Ramón Sastre y sus compañeros en cuanto a las artes plásticas, incluida la arquitectura, es positivo en todos los sentidos, y responde a los modernos deseos estéticos y prácticos. La

R.Sastre. Exposición de arquitectura de Barcelona de 1929. Conjunto de Villas para estación-balneario.





3) R. Sastre. Exposición de arquitectura de Barcelona de 1929. Conjunto de Villas para estación-balneario.

imitación, el ilusionismo o naturalismo, o como quiera que se le llame, no solo se rechaza, sino que incluso se considera corrosivo para el desarrollo de la arquitectura. Aquel ansia de imitación, cuanto menos en España, ha creado esas ilusiones monstruosas y grotescas decoraciones, de las cuales hoy le cuesta librarse. La arquitectura desnuda, basada únicamente en sus propios elementos, será más bella que cualquier arquitectura decorativa.

Que en Barcelona aún no existe claridad acerca de la realización de aquella idea, muy sana por cierto, queda acreditado por el proyecto de un edificio de la industria aeronáutica, concebido en forma de avión, proyecto éste con muchos aspectos que merecen reconocimiento.

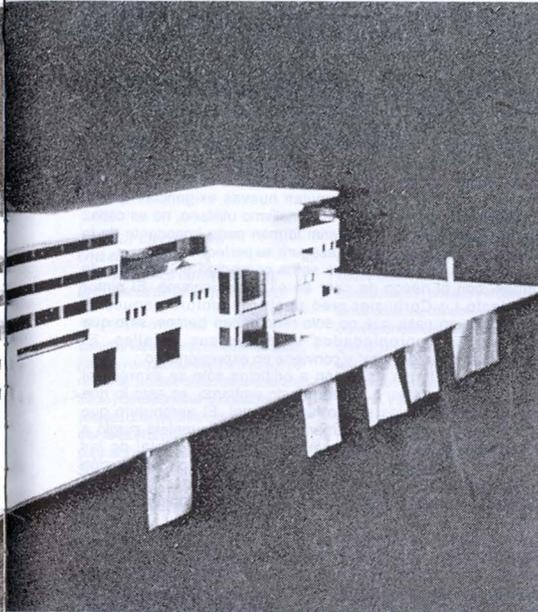
¿No resulta eso más impresionista que elemental? Se debe a la influencia del expresionista suizo Le Corbusier que aquí todavía se preste importancia a tales factores formales secundarios. De Le Corbusier se conoce que, tanto en los aspectos tecnológicos como en los estéticos, ha pasado a imitar los paquebots, los enormes transatlánticos. También eso pertenece a lo que estamos acostumbrados a llamar expresionismo. En este aspecto, la influencia de Le Corbusier sobre la arquitectura española es de lamentar.

La profundidad propia de este pueblo orgulloso, cuyas más importantes causas he enumerado en uno de mis anteriores artículos, también se revela en el campo de las ideas. Más que cualquier otro pueblo, la raza latina ha llevado al hombre como individuo a la máxima madurez interior. Arte y arquitectura así lo demuestran. El hombre construye como es. El hombre pedante y de corazón pequeño expresará esos caracteres en su vivienda, por ejemplo, mediante habitaciones pequeñas, cerradas y estrechas, de escasa iluminación y planta confusa. El hombre de gran corazón y mente generosa, en cambio, tenderá a desarrollar

su vivienda sobre una planta clara y sencilla. Lo mismo puede decirse de un pueblo o de una raza. El arte libre tiene en común con la arquitectura, atada a la función, que ambos con expresión del hombre en su totalidad. Si comparamos los intentos de innovación de los últimos años, nos damos cuenta que a pesar de las coincidencias en la forma externa, constantemente se aprecian diferencias fundamentales. Qué diferente es, por ejemplo, la arquitectura alemana de la rusa, y ésta de la española o de la holandesa. Aunque hasta ahora se ha construido poco, estos proyectos de los arquitectos españoles expresan una madurez interna, una tensión, que echamos de menos en las obras alemanas (con una única excepción) (Nota: Aunque allí efectivamente se apunta más hacia un equilibrio entre materia y espíritu.)

Esa madurez no sólo se refleja en unas proporciones acertadas, sino también en la manera juguetona con que se hace uso de los nuevos medios. Es de destacar que la raza latina tenga siempre la vitalidad de renovarse, diferenciándose culturalmente en este aspecto, de manera positiva, de germanos y eslavos. En donde los germanos tienen una orientación material práctica y "funcionalista", en la raza latina es sobre todo el espíritu el que da a su obra un acento de superioridad. Como ya hemos visto en los italianos, los artistas latinos no evitan los problemas geométricos constructivos. Debemos a los romanos e italianos, tanto en el ámbito del arte de construir, como en pintura y escultura, la base científica que abrió al desarrollo esas enormes posibilidades. Los germanos y eslavos, por el contrario, se pierden en el caos, como demuestra el expresionismo eslavo-germano.

Aunque generalmente se acepta que la nueva arquitectura tiene su origen en las necesidades de los tiempos modernos y, por tanto, sólo se puede realizar en unión orgánica con la moderna



técnica, en España, la nueva generación de arquitectos le da un significado distinto que los de Alemania o Rusia. Para los jóvenes españoles que se manifestaban hace poco, por primera vez en público, en la Galería Dalmáu en Barcelona (mediante maquetas, bocetos, manifiestos, etc.), el factor más significativo para una nueva cultura se encuentra en nuestra orientación moderna geométrico-abstracta y en el deseo de una máxima perfección en cada campo. Según su opinión, la nueva arquitectura debe expresarlo: "la nueva arquitectura que generaremos desde la fuerza de nuestra raza sólo nos satisfará si se filtra a través del espíritu moderno, lo que, en último término, significa que impresiona por su belleza geométrica" (Ramón Sastre). Todo lo demás les parece una "rutina lamentable". La arquitectura rutinaria de los técnicos oficiales, que se basa en una belleza "óptica, sensorialmente perceptible" es duramente atacada por ellos: "La opinión que tenemos sobre aquella arquitectura se refleja en que nos ceñimos a la mayor sencillez posible. Por necesidad industrial queremos ver eliminada toda la flora y fauna de nuestra "moderna" arquitectura oficial" (de una brillante introducción de Ramón Sastre para una exposición de arquitectura en Barcelona).

Se comprende que, en España, donde las innovaciones arquitectónicas aún no han sido puestas a prueba en atrevidas realizaciones, una posición tan radical encuentre fuerte oposición. En España, la diferencia entre la construcción tradicional y el espíritu arraigado en los modernos proyectos es mucho mayor que en Holanda, Francia o Alemania. Hay que tener clara esta relación: incluso en el Renacimiento, Italia construyó con más lógica y, por tanto, en cierta manera, más moderno que la España impregnada de influencias árabes, aunque aquellas construcciones llevaban la etiqueta de "modernas". ■

MADRID: ARQUITECTURA DE CIRCULACIONES EN LA IMAGEN CLÁSICA DE LA CIUDAD

Un aeropuerto de Bergamín, Soler y Levenfeld

Het Bouwbedrijf

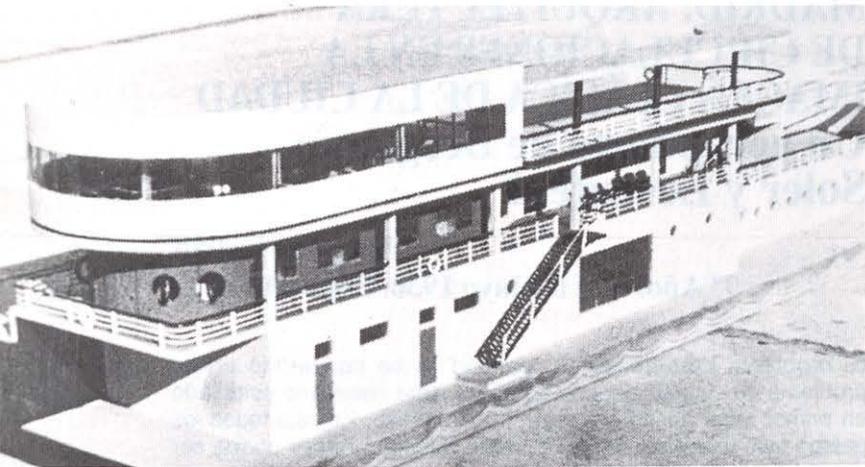
7º Año. Nº 11. Mayo 1930. Págs. 219 - 222

El problema urbanístico en realidad se ha convertido en un problema de circulaciones y, por tanto, será necesario estudiarlo en primer lugar desde el desarrollo del tráfico. En casi todos los países este problema está a la orden del día. ¿Acaso podría ser de otra forma? ¿En algún momento ha sido tan dominante como hoy el tráfico económico y privado? Las grandes ciudades están al borde de la catástrofe, sin que se haya encontrado un medio eficaz de integrar orgánicamente el tráfico en la planificación urbanística. La causa es el aumento constante del tráfico mecanizado.

Nuestras grandes ciudades -me refiero principalmente al urbanismo de los países latinos- no están concebidas para ese intenso uso derivado del tráfico. Están planificadas demasiado concéntricamente, con carácter estático, mientras la vida moderna, en los últimos treinta años, se ha desarrollado dinámicamente, no siendo ya posible ponerlo en consonancia con el urbanismo estático (tanto en Madrid, como Roma o París). El conflicto entre la imagen de la clásica ciudad estática y las modernas circulaciones dinámicas no se aprecia tanto en los países nórdicos como en los del Sur, ya que en el Sur, la imagen urbanística tradicional (la llamada "ciudad con corazón y arterias", corazón=plaza y arterias=calles) se ha mantenido durante mayor tiempo. La ciudad, por tanto, no mutó en la misma medida y velocidad que el tráfico. Los factores que han influido fundamentalmente en el desarrollo de las ciudades, como el desarrollo social, la industria, el tráfico, el deporte, el ocio, la higiene, etc..., son básicamente distintos de los elementos que influyeron en ciudades como Atenas, Roma o Madrid: sensibilidad respecto a la belleza urbanística, convicciones religiosas, armonía o amor hacia la naturaleza, etc...

Los cambios urbanos debidos a la industria también tenían que traer consigo un cambio del cuadro urbanístico y este cambio afectaba fundamentalmente al tráfico. Este hecho no significaría nada por sí solo si la ciudad no hubiera cambiado exclusivamente en función de las exigencias modernas. Pero esto sólo era posible en parte. De ese modo la imagen de la ciudad se resolvió en un compromiso entre lo antiguo y lo nuevo y mantuvo un borroso recuerdo del pasado. Para muchas personas carentes de comprensión arquitectónica, no sólo en lo moderno sino también en lo general, ese compromiso entre estaticismo del pasado y dinamicismo del presente puede parecer atractivo, aunque desde el punto de vista arquitectónico práctico, tal contraste chillón, no sólo molesta sino que incluso muchas veces resulta deprimente. Roma, en este aspecto, es todavía más decepcionante que París o Madrid; a pesar de un elevado número de modernizaciones, a pesar de todos los esfuerzos de una generación de jóvenes arquitectos para conseguir cambios y mejoras en todos los ámbitos, en Roma, el autobús circula por estrechas callejuelas sin aceras, mientras el imposible montón de pedruscos del Foro romano ocupa un espacio desproporcionado frente a las primitivas vías y centros de tráfico. Roma, sin romanticismo, Roma, sin ruinas envalladas, podría ser una ciudad moderna, pero...

Lo mismo se puede decir de Madrid. Ciudades tan aferradas a una planta clásica sólo se pueden cambiar con dificultad. El



Aizpurúa y Labaye. Náutico de San Sebastián.

pasado estático y el presente dinámico siguen estando en abierto contraste. El cuadro urbano estático era "frontal", es decir, que se generó fundamentalmente desde las fachadas y, por tanto, con "calles encerradas". El tráfico, en consecuencia, tenía que adaptarse a la organización de las calles y sólo era bidimensional. Los ejes circulatorios apuntaron hacia la plaza, centro de la actividad: iglesia, mercado, cafeterías, etc... Sólo en este lugar, desde donde las calles se extienden en forma de estrella, el tráfico adquiere un carácter más espacial o tridimensional. Así, no es de sorprender que el tráfico moderno hay nacido a partir de esta estructura. Hoy, en cambio, cuando el tráfico se sigue desarrollando en todas las direcciones, la imagen frontal de la ciudad se ha vuelto inservible. Este conflicto se aprecia cada vez más, sobre todo, en las grandes ciudades, y no es casual que los jóvenes arquitectos se abalancen sobre este problema para hallar una solución que es necesario realizar en un futuro próximo.

Rafael Bergamín, Luis Blanco Soler, Alberto Levenfeld y otros perciben la necesidad de resolver el problema de las circulaciones de una forma moderna, partiendo de un tráfico aéreo creciente. Francia ya ha realizado el taxi aéreo apto para largas distancias. Tanto como el coche ha creado la línea recta, el avión tomará como punto de partida para un mejor control del tiempo y el espacio como base para el tráfico rápido. El pensamiento urbanístico moderna diferencia el tráfico de larga distancia (coche, tren, avión) del tráfico de corta distancia (taxi, autobús, tranvía, metro). El proyecto de un aeropuerto era un ejercicio útil para una percepción espacial del tráfico. Las líneas rectas transmiten una idea de esta zona de tráfico aéreo rectilíneo. El proyecto de los arquitectos antes mencionados se considera la base del futuro desarrollo de las circulaciones y es evidente que estas nuevas posibilidades urbanísticas apuntan directamente al centro del problema. En ese centro de tráfico adquiere importancia, sobre todo, la disposición descentralizada de las pistas de aterrizaje. La situación geográfica de la mismas está calculada para la llegada tanto con viento fuerte como moderado. El complejo está pensado de manera totalmente funcional, dándose una interrelación orgánica entre el terreno del aeropuerto, las edificaciones vecinas, los hangares, las zonas para automóviles y aviones, etc.... El edificio principal, situado en el centro, refleja una arquitectura acorde a los principios modernos, aunque la silueta arquitectónica, justo como en la maqueta del último artículo publicado (pag. 261) ha tomado como modelo la forma de un avión.

En el ámbito de la forma aún existen grandes malentendidos. ¿Tal vez se entremezclan los conceptos de funcional y expresionista? Aquellos que primero introdujeron la expresión de modelación funcional (Háving Scharoun, Mies van der Rohe) lo

entendieron como una forma surgida orgánicamente y a posteriori de la finalidad y el material, dando gran importancia a la economía. La forma no era punto de partida, sino, por el contrario resultado. Fuera del hecho comúnmente reconocido en la actualidad de que la mayor economía de espacio y material no siempre es práctica y estéticamente satisfactoria, ese principio, específicamente alemán, no ha sido capaz de influir productivamente durante mucho tiempo. Así, desapareció el principio funcionalista como guía. La práctica nos enseña que tanto nuestro nervio como nuestro espíritu (nuestro sentimiento creativo y contemplativo) formulan nuevas exigencias que el funcionalismo, al igual que el racionalismo utilitario, no es capaz de satisfacer. Función y material forman parte importante de la (nueva) arquitectura, pero no asegura su perfección.

A menudo, el funcionalismo se ha convertido en un juego de formas, con el riesgo de caer en el expresionismo. El pintor arquitecto Le Corbusier creó una arquitectura paquebot, consistente en casa que no sólo recordaban barcos, sino que reflejaban sus propiedades en todos sus detalles. El funcionalismo se "estetiza" y convierte en expresionismo.

Al pasar la forma del avión a edificios sólo se expresa el función, pero no sirve a la misma; sin embargo, es esto lo que importa. Los servicios son lo fundamental. El aeropuerto que diseñaron los arquitectos Bergamín, Soler y Levenfeld surgió a posteriori, no intencionadamente, del complejo total de las funciones. Visto como una unidad, este proyecto, cuya ejecución es previsible, es totalmente funcional y, por tanto, no expresionista, ya que no alberga ninguna intención estética prefijada.

En el edificio principal, sin embargo, se emplea una forma de avión, tomada a priori que, como la simetría, no ha surgido de la función. Pero pasamos por alto esa menudencia ya que existen muchas buenas ideas en la disposición, planificación y uso de los materiales. El edificio principal presenta una organización amplia con vestíbulo espacioso y galería, con los que lindan las salas de espera, cabinas de pilotos y todas las salas secundarias y departamentos de servicios. Para este edificio se empleó un sistema constructivo tradicional, aunque justamente aquí un sistema de pilotis de hormigón hubiera respondido mejor al problema, ya que la estructura y particiones hubieran sido más independientes, lo que hubiera permitido un uso más consecuente de amplios ventanales, suelos continuos, terrazas y balcones a lo largo de toda la fachada.

El sistema de "pilotis libres" que se emplea cada vez más, incluso en la construcción de viviendas, me parece uno de los resultados más importantes de los intentos de innovación después de Wright y, sobre todo, en los últimos diez años. Esa forma de construir no sólo permite un tratamiento completamente independiente de la estructura interna respecto a los suelos, ventanas y paredes, sino que señala el camino hacia un tipo de vivienda completamente nuevo, práctico y económico. Este tipo de vivienda jugará un papel importante en el urbanismo moderno, ya que aquí no hay mejora posible sin la renovación radical de los factores principales: la vivienda y el tráfico. En España no se ha llegado aún a ese resultado, compartido con nosotros sólo por los arquitectos rusos. El uso de hormigón armado todavía no tiene significación cultural. En Alemania no sólo se ha renunciado al funcionalismo (se comprende como dirección principal), sino que en la construcción de viviendas se ha dado preferencia al acero. También de ahí pueden obtenerse ventajas, que no ofrece el hormigón, para el urbanismo.

Como se ve claramente en las ilustraciones, la arquitectura española tiene hasta la actualidad un carácter más o menos clásico. Aunque el grupo de arquitectos de Barcelona, que han sido objeto de mis últimos artículos, va en cabeza en lo que se refiere a la "arquitectura moderna", el clasicismo de la escuela madrileña ofrece, tanto en la edificación de viviendas como en urbanismo, mejores posibilidades de ejecución. ■