

Arquitectura

COAM

CALATRAVA
en Lisboa y Valencia

FOSTER
en Hong Kong

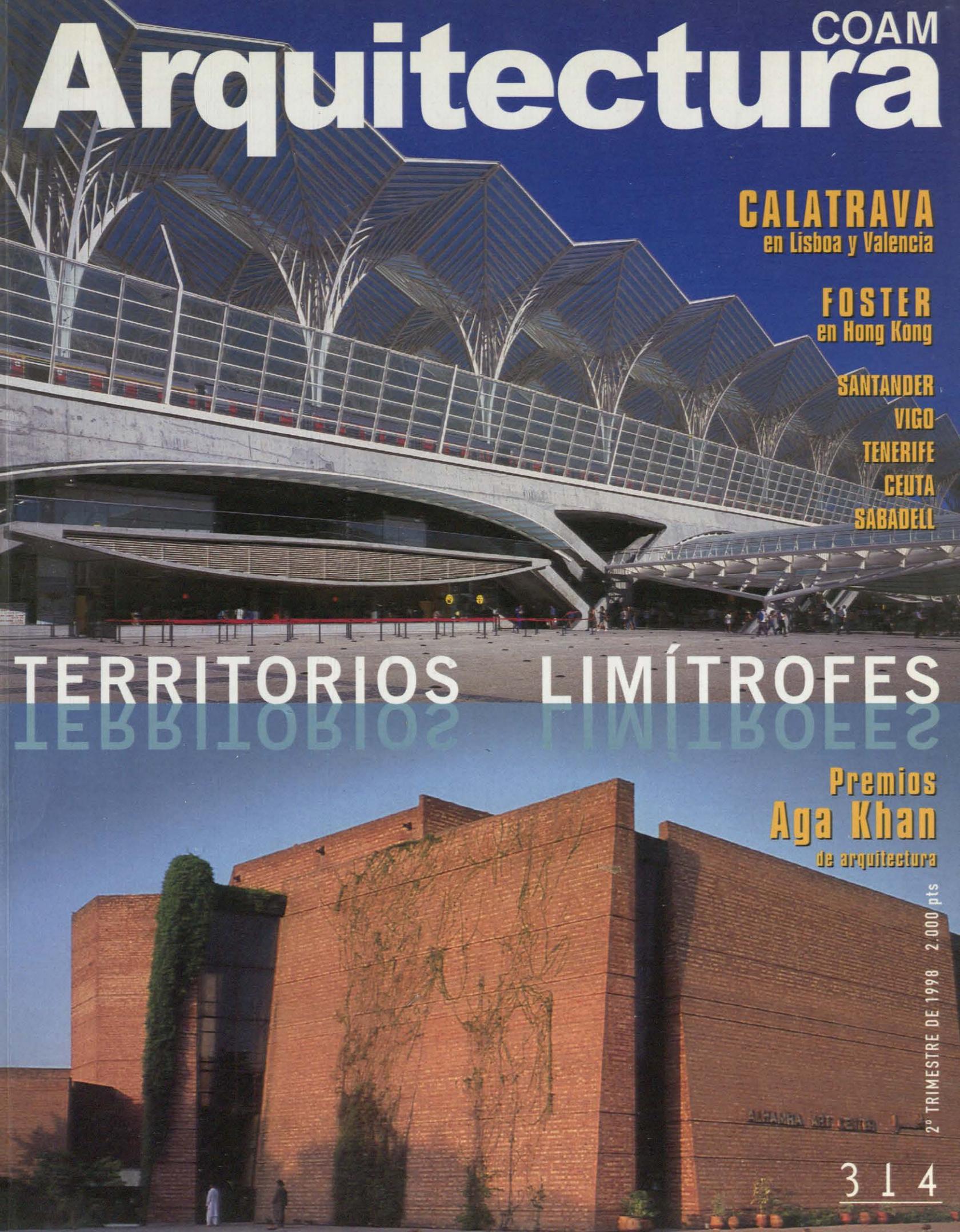
SANTANDER
VIGO
TENERIFE
CEUTA
SABADELL

TERRITORIOS LIMÍTROFES

Premios
Aga Khan
de arquitectura

2º TRIMESTRE DE 1998 2.000 pts

314



NEW
2000
COLLECTION



THE ORIGINAL
SPORTS WATCH
SINCE 1860.
SWISS MADE



INNER
SIREN

Dedicamos éste número de "Arquitectura" a una serie de actuaciones que tienen como denominador común el estar realizadas en situaciones de borde urbano. Desde la estación marítima de Ceuta, una pieza valiosa y prácticamente desconocida, hasta la ciudad de Hong-Kong, posible Babel del siglo XXI, pasando por el madrileño edificio "Profidén", en peligro de desaparecer.

En el final del milenio que termina, muchas ciudades tratan de redefinir sus límites. Entre nosotros, Vigo y Tenerife se plantean la cuestión acudiendo a concursos, mientras otras como Santander, completan su imagen marítima. Sabadell potencia en el Eix Maciá su carácter urbano, mientras una propuesta en esa dirección puede arrasar en Madrid restos prestigiosos.

Intervenciones fundamentalmente resueltas en clave tecnológica (estación de Lisboa, aeropuerto de Hong-Kong) se enfrentan a propuestas en las que ese factor está condicionado por las posibilidades de una sociedad en desarrollo. Traemos a nuestras páginas el ejemplar premio Aga Khan como muestra de de los resultados que pueden conseguirse en situaciones para nosotros poco frecuentadas.

Tanto las prácticas arquitectónicas-ingenieriles de Foster o Calatrava, como los problemas urbanos presentados, como la intencionalidad de una construcción en países en progreso, proponen una nueva mirada a los límites de la arquitectura y el entorno construído, a la construcción en territorios limítrofes.

NOTA ACLARATORIA.

En el Editorial de nuestro número anterior, se decía, por un error inexplicable, entre otras cosas: "sin embargo, su puesta en práctica ha sufrido una serie de retrasos, cuyas causas parecen haber desaparecido, quizás no del todo ajenas a los últimos acontecimientos colegiales".

Se quería decir lo siguiente: "sin embargo, su puesta en práctica ha sufrido una serie de retrasos, cuyas causas parecen haber desaparecido tras una remodelación interna cuyos efectos quizás no tarden en apreciarse."

Sirva esta nota como disculpa.

ARQUITECTURA

Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (COAM).
Barquillo, 12. 28004 Madrid. Teléfono: 91/521 82 00.
P.V.P.- 2.000 pesetas (otros países europeos: 2.750 pesetas. América:
3.100 pesetas. Asia: 4.000 pesetas). Suscripciones: teléfono 91/586 31 79.

Director: Miguel Ángel Baldellou.

Secretario de redacción: Ángel Cordero.

Consejo editor: Miguel Ángel Baldellou, José María Fernández y Fernández-Isla (*), Carlos Flores, Darío Gazapo, Helena Iglesias (*), Juan López-Rioboo (*), Felipe Pérez (*), Manuel Santolaya, Ignacio Vicens y José Yzuel (*).

(*) Designados por el COAM.

Corresponsales: ARAGÓN Y NAVARRA: Miguel Ángel Alonso del Val. BALEARES: Ángel Hevia CASTILLA-LA MANCHA: Miguel Ángel Embid. GALICIA: Manuel Gallego, Pedro de Llano y Carlos Quintans. GUADALAJARA: José Antonio Herce. PAÍS VASCO: Javier Cenicacelaya y Antonio Román. VALENCIA: Joaquín Arnau Amo. ALEMANIA: Heinrich Reyets e Ilse Wolff. AUSTRIA: August Sarnitz. CARACAS: María Teresa Novoa. MARACAIBO: Alexis P. Pirella. GRAN BRETAÑA: Mónica Pidgeon. HOLANDA: Jan Molema. ITALIA: Carmen Murúa y Antonello Monaco. JAPÓN: Toshiaki Tange. SUIZA: Christoph Zuercher. ESTADOS UNIDOS: Ronald Christ & Dennis Dollen. MÉJICO: Salvador Rodríguez Salinas.

Han colaborado en este número: Javier Arnaiz Seco, Miguel Ángel Baldellou, Félix Cabrero Garrido, Santiago Calatrava, Ángel Cordero, Enrique Domínguez Uceta, Norman Foster, Alberto Humanes, José Luis del Moral, Luis del Rey, Iago Seara Morales, Luis Serrano, Joan Antoni Solans, Bernardo Ynzenga Acha y Paula Olmos (traducción al inglés).

Fotografías: Javier Azurmendi, Sergio Belinchón, Enrique Domínguez Uceta, A. Lubian, Andreu Massague, John Nye y Oliver Shoh.

Portada: Antonio Lax.

Realización: Ediciones Reunidas, S.A.
O'Donnell, 12 (2º piso). 28009 Madrid.
Teléfono: 91/586 33 00. Fax: 91/586 97 60.



Director: Francisco Arriba.

Directores adjuntos: Luis Manuel Duyos y Raúl Utrilla. Redactores jefes: Manuel de Jesús y Antonio Guerrero. Redacción: Alfonso Serrano, Álvaro Arriba y José María de la Torre. Sistemas informáticos: Paloma Rollán. Director de Producción: Javier Serrano. Secretaria de redacción: Ángeles Morales.

Director gerente: Mariano Bartivas.

Publicidad: EXPROFESO, S.L.

Director de publicidad: Antonio Rivera.
Hermanos Bécquer, 4. 28006 Madrid.
Teléfono: 91/563 61 38. Fax: 91/564 57 75.

Fotomecánica: Giga. Julián Camarillo, 26 3ª. 28037 Madrid.

Imprime: Egraf, S.A. Polígono Industrial de Vallecas. Luis I, 19.
28031 Madrid.

En el número anterior, las fotografías de las páginas 10, 98 y 99 son de José Latova.

El texto sobre la exposición "Le Corbusier. Dibujos inéditos y fotografías de Lucien Hervé", es obra de Miguel Ángel Baldellou. El comisariado de dicha exposición corrió a cargo de Miguel Ángel Baldellou y de Lydia Oliva.

ARQUITECTURA no se hace responsable de la opinión de sus colaboradores en los trabajos publicados, ni se identifica necesariamente con la opinión de los mismos. Queda prohibido reproducir total o parcialmente el contenido de esta revista, aun citando procedencia, sin autorización expresa y por escrito del editor.

SIEMENS

El gusto por la decoración

Sistema DELTA El arte de la técnica

El gusto personal se manifiesta en el entorno o decoración que cada persona realiza en su hogar y en los diseños que profesionalmente desarrolla.

Los interruptores y bases de enchufe intervienen también en la creación de esos entornos y proyectos. Por eso los mecanismos del Sistema DELTA de Siemens ofrecen tantas variantes. Para que Vd. encuentre el estilo más adecuado para cada rincón.

Un alto nivel de prestigio y una calidad excelente, con diseños muy cuidados que perdurarán durante años:

- Elementos clásicos DELTA Natur, en maderas de arce rojo y robles claros y oscuros, que le otorgarán un estilo elegante y distinguido a las zonas más destacadas del hogar.
- DELTA Studio, para pequeños recintos donde interese que parezcan mayores.
- Para los que desean introducir una perspectiva moderna con aire clásico, la serie DELTA Profil, de limpio diseño y suaves toques de color para la oficina o vivienda.

Ponemos a su disposición además otras familias de mecanismos DELTA que le darán la solución para el ambiente que desee decorar, siempre con el estilo que Siemens imprime a sus productos.

Siemens, S.A.

División Productos y Sistemas
Ronda de Europa, 5
28760 Tres Cantos (Madrid)
☎ (91) 514 80 00 / 70 77
Fax: (91) 514 70 16

✂ Deseo Recibir su folleto resumen sobre el programa del Sistema DELTA

Nombre:

Empresa:

Actividad:

Dirección:

Localidad:

Telf.:

Fax:



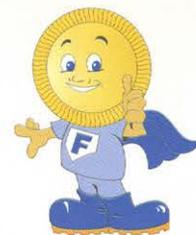
SUMARIO

ARQUITECTURA 314

SIEMENS

EDITORIAL		3
Territorios limítrofes. Noruegos y leprosos	Miguel Ángel Baldellou	8
Proyecto de la historia frente a proyecto de lo real	Bernardo Ynzenga Acha	12
Abrir Vigo al mar		16
Concurso para la ordenación del muelle de enlace de Santa Cruz de Tenerife		26
Torres de control de tráfico marítimo		34
La estación marítima del Puerto de Ceuta	Javier Arnaiz Seco	40
El Eix Macià	Joan Antoni Solans	48
DESPLEGABLE		
Calatrava en Lisboa / Foster en Hong Kong		
Ciudad de las Artes y las Ciencias (Valencia)	Santiago Calatrava	59
Estación de Oriente (Lisboa)	Santiago Calatrava	62
Aeropuerto internacional de Hong Kong	Norman Foster	64
MADRID "IN FOCUS"		
El edificio "Profiden" en peligro	Miguel Ángel Baldellou	68
DISEÑO		
Tienda de Antonio Pernas en Madrid		74
PREMIOS		
Premios Aga Khan de arquitectura 1998		78
XII Premios de Urbanismo, Arquitectura y Obra Pública 1997 (Madrid)		94
VIAJES		
Viaje a Hong Kong	Enrique Domínguez Uceta	96
MEMORIA DE AUSENTES		
Alberto Sartoris (1901 - 1998)		100
LIBROS		102
EXPOSICIONES		105
NOTICIAS		108
CALENDARIO		110
INGLÉS		111

AIRE ACONDICIONADO



FERROLI

UNIDADES PARA CONDUCTOS AIRE - AIRE



**AUTÓNOMOS
POLAR BLOCK**
COMPACTOS Y PARTIDOS

- Sólo frío y bomba de calor.
- Compresores de alto rendimiento.
- Desde 6.000 hasta 56.000 Frig./h.

BAJA SILUETA

Modelos DÉDALO y DÉDALO DUOSPLIT (2x1)

- Sólo frío y bomba de calor.
- Compresores SCROLL en toda la gama⁽¹⁾.
- Unidades interiores desde 23 cm. de altura.
- Potencias:
Dédalo: Desde 5.000 a 12.700 Frig./h. y
Dédalo Duosplit⁽²⁾: Desde 2x4.850 a 2x6.200 frig./h.

(1) Los equipos Dédalo Duosplit llevan dos compresores SCROLL.

(2) Las unidades de bombas de calor pueden funcionar una en frío y la otra en bomba de calor.



EMPRESA CERTIFICADA

FÉROLI ESPAÑA, S.A.

Alcobendas (Madrid)
Teléf.: 91 661 23 04

Territorios limítrofes. Noruegos y leprosos

Miguel Ángel Baldellou

Los tiempos actuales pueden favorecer una nueva reflexión sobre la condición del arquitecto y, los cada vez más borrosos, límites de la práctica de la arquitectura. Quizás no sea casual la coincidencia en la percepción de ésta situación que puede detectarse en la inquietud que, frente a la toma de posturas definidas, indican muchas de las más publicitadas arquitecturas. El compromiso, que hace algunas décadas, supuso un valor que justificaba por sí sólo cualquier arquitectura, incluso mediocre, hoy día ha sido relegado como cosa de antiguos, síntoma por sí mismo de no-moderno.

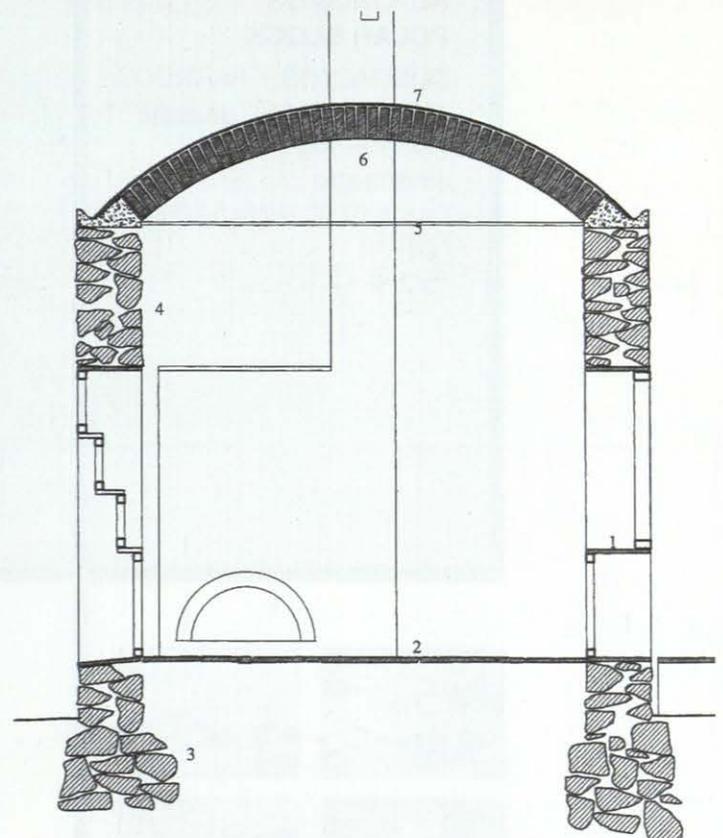
Pero agotado quizás el ciclo dominante posmoderno, que a la postre se ha mostrado bastante vacío de contenido, puede que los viejos compromisos sean de nuevo reivindicados. Mientras tanto, volcados en explorar nuevas fronteras profesionales, fascinados por tecnologías externas o metáforas ajenas, no parece que apliquemos una mirada atenta sobre los márgenes que aún ofrecen nuestras realidades posibles. Actuaciones aparentemente dispersas, realizadas en los márgenes de la realidad virtual que pretende sustituir a la vida, pueden estar proponiendo en estos momentos vías alternativas.

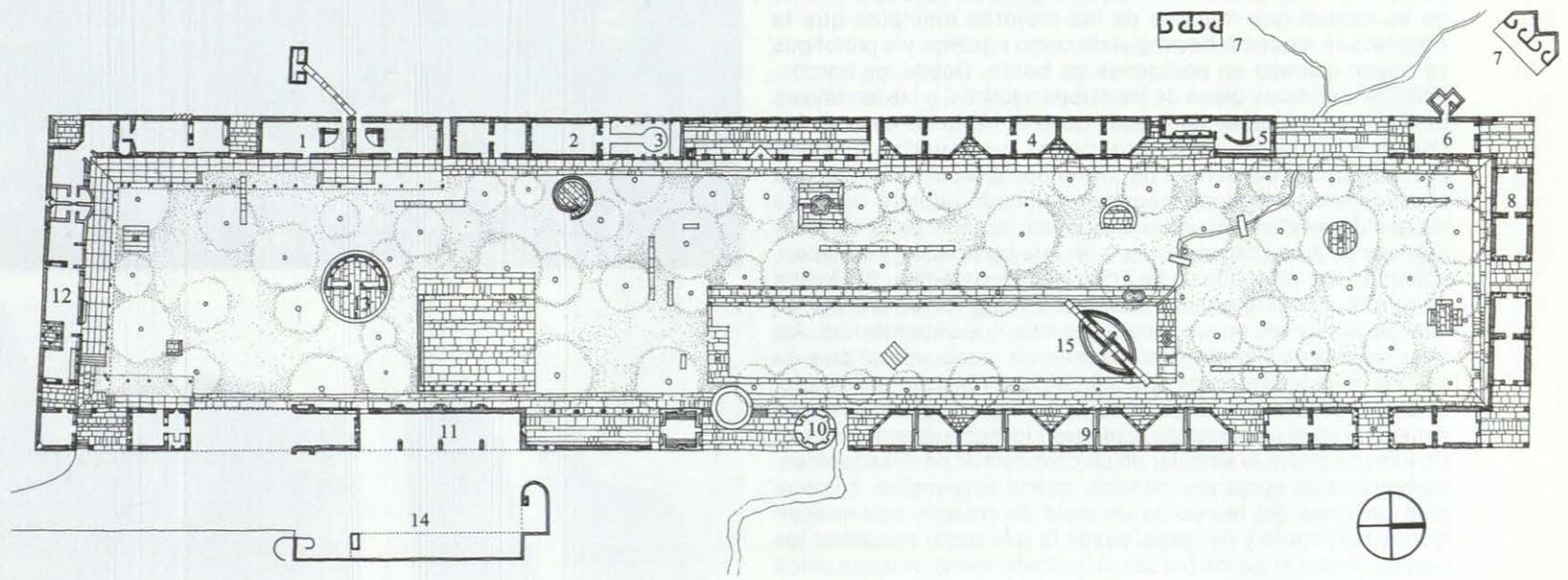
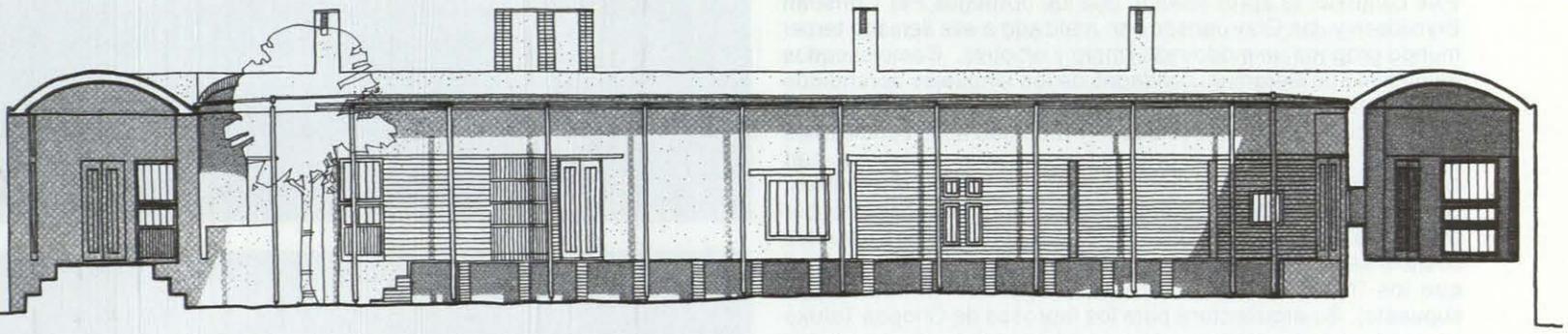
Algún gurú multinacional parece haber detectado el peligro desde su papel couché y se apresura a bautizar y apadrinar, es decir controlar y explotar, lo que parece ir surgiendo de la mera necesidad, como solución razonable y sin pretensiones.

No se trata sólo de versiones particulares de un lenguaje común y por lo tanto variantes reconocibles de un tronco controlable, sino de hablas distintas y quizá distantes (y esto podría ser lo más peligroso). Los tan valorados regionalismos no son al fin y al cabo más que el resultado de licencias poéticas, de variaciones manieristas que consolidan finalmente lo común, el fondo en que se justifican como figuras. Consentir su existencia es el precio que ha de pagar la lengua del imperio global. A cambio recibirá, como homenaje, la réplica controlada de los "heterodoxos oficiales". El emerger de sistemas de valores ajenos a la cultura dominante con raíces en otro lugar, desconocido, se presenta como una posible subversión en "toda regla". Conviene controlar en su origen semejante florecimiento. Cultivarle paternalmente, incluso premiarle con un aplauso no pedido, pero finalmente eficaz, y dirigirle en el sentido conveniente.

Arquitecturas que se refugian en tecnologías brillantísimas, actuando en territorios limítrofes a la práctica habitual y más convencional, convierten sus propuestas en vías inquietantes de difícil catalogación. Puentes, intercambiadores, estaciones y aeropuertos, objetos útiles y de estructura sugerente y abstracta, resultado de la lógica sensible, se ofrecen probablemente como la imagen más convincente, para el próximo milenio, de un mestizaje más allá de culturas particulares.

Del mismo modo, y desde el polo opuesto, dialectos concretos ligados a ritos ancestrales, resueltos en un nivel casi pretecnológico, avisan del potencial emotivo que encuentra su raíz en un pensamiento y unas culturas mitológicas. En este sentido, los premios Aga Khan, vienen poniendo su atención,





- 1. Staff quarters
- 2. Storage
- 3. Kitchen
- 4. Female ward
- 5. Clinic
- 6. Epidemic ward
- 7. Toilets
- 8. Male ward
- 9. Future ward
- 10. Water tower
- 11. Buffalo shed
- 12. Doctor's quarters
- 13. Laboratory
- 14. Poultry shed
- 15. Bathroom

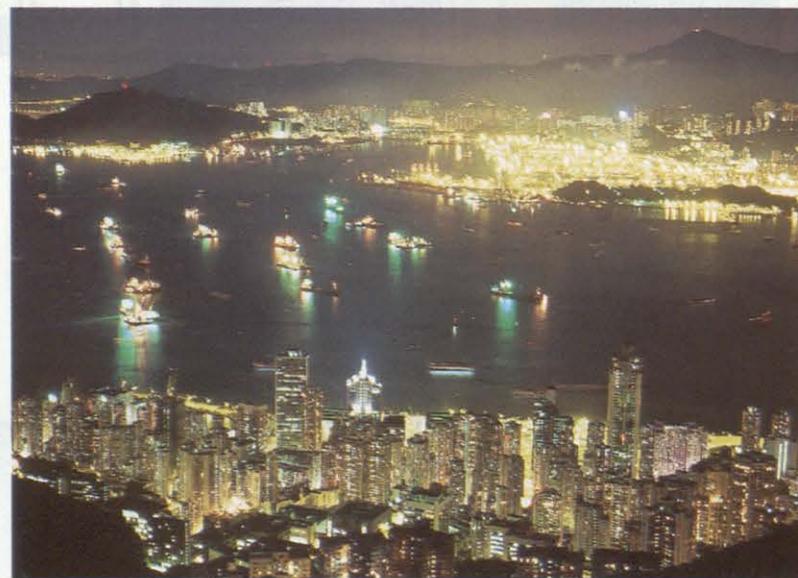
limitada sin embargo a un ámbito cultural concreto, en su caso el islámico, en vías inexploradas o poco atendidas por las ortodoxias de la arquitectura moderna, aunque curiosamente contaminadas por imágenes inconfundibles.

A este respecto, el acercamiento que Le Corbusier primero y luego Kahn tuvieron a la India, parecen pesar en exceso, condicionando injustificadamente algunas de las arquitecturas que desde esa área se proponen como vías alternativas. En este contexto, la aproximación que los noruegos Per Christian Brynildsen y Jan Olav Jensen han realizado a ese llamado tercer mundo propone un modo más limpio y emotivo. Como sacados de un filme de Bergman, olvidados de los lenguajes aprendidos en las aulas y propagados en las revistas, simplemente parecen haber escuchado las necesidades y atendido a las condiciones del lugar. Han vuelto al origen sus miradas atentas y han descubierto lo que era posible hacer con los medios disponibles. Una gran arquitectura sin arquitectos sólo puede hacerse por grandes e ignorados arquitectos. Mantenerse en ese nivel les costará seguramente un gran esfuerzo, pues será muy difícil que los "media" no intenten su apropiación (indebida por supuesto). Su arquitectura para los leproso de Chopda Taluka no puede ser apropiadamente valorada desde las fiestas de los poderosos.

Del mismo modo que algunos parecen explorar los márgenes de lo que se ha convenido en aceptar como práctica arquitectónica, ciertos lugares propician, por su situación fronteriza, esa búsqueda. En este sentido, los límites urbanos cuyo borde es además espacio intermedio (el más claro ejemplo, el del borde marítimo) facilitan los remates significativos. Seguramente no es casual que muchos de los mejores ejemplos que la Arquitectura moderna ha propuesto como modelos y/o prototipos se hayan ubicado en posiciones de borde. Desde los barcos-edificios o edificios-barco de los clubes náuticos, o las terminales de transporte, lugares de llegada-partida, hasta los faros de las costas y las torres de control de los aeropuertos, o las de transmisiones, elementos de pertenencia ambigua, toda una serie de hitos arquitectónicos han jalonado nuestra memoria visual más señalada. En estas posiciones, su papel se ha revelado definidor de áreas muy extensas a las que pertenecían y limitaban, actuando con precisión como articuladores del límite. Al Skyline de N.York, ya casi clásico, o al de Hong-Kong, lo que le importan son las posiciones de sus elementos más que ellos mismos. Así se envuelven y con ellos componen un cierre virtual que da sentido visual y hace aparentemente comprensible, al limitarle, su propio contenido. Construir estos bordes con eficacia resulta primordial en el momento de dispersión formal que atravesamos. En ellos se diluye lo singular en un coro común de desacuerdos. Compuesto de puras disonancias, queda suspendido, como el grito uniforme del recreo de un patio de colegio, una imagen global, fascinante y excitada, desde la que poder recuperar los sueños. Trabajar en los bordes es probablemente nuestra única posibilidad para escapar de la alienación aparentemente desorganizada. Los bordes de la crítica vaporosa, de la teoría ideologizada, de la historia canónica.

Asumir realidades distintas desde posiciones abiertas. Aceptar que la esencia de la belleza es la perfección no alcanzable, que nada sustancial nos separa de los otros y, sin embargo, es en los matices donde podemos transformarnos en ángel o en demonio.

Es cuestión de escuchar con atención y aprender de los otros. Como los noruegos de los leproso. ■





Proyecto de la historia frente a proyecto de lo real

Frente Marítimo de Santander: Protección de Paseo Pereda y Calle Castelar

Bernardo Ynzenga Acha

En 1.985 el Paseo de Pereda y parte, que no toda, la Calle de Castelar fueron declarados conjunto histórico artístico. Culminaban iniciativas emprendidas a partir de 1.980 por el Colegio de Arquitectos. Pese a ser obligatorio, el encargo por el Eº. Ayuntamiento y la redacción del correspondiente Plan Especial se demoró casi diez años ultimándose en 1.995. El presente artículo se basa en contenidos del mencionado Plan Especial.

El grueso de la historia urbana de Santander se escribió a la veramar: en cambiante relación con las aguas de la Bahía. No fue una historia continua, lineal, sin fisuras o discontinuidades. Ni tampoco respondió a un concepto subyacente de ciudad que sirviese de argumento vertebrador a distintas acciones a lo largo del tiempo. Fue, ha sido, una historia por episodios, algunos brillantes, errados otros, que han ido dejando su impronta en lo que ha venido denominándose "frente marítimo" de la ciudad. Es un frente desigual y discontinuo, de fragmentos yuxtapuestos claramente reconocibles cuya lógica, como casi siempre, está fuertemente condicionada y puede en gran parte explicarse en sus orígenes.

No, no vamos a aprovechar este artículo para ni siquiera esbozar un apunte histórico del borde sur, el borde marítimo, de la ciudad; ni para apuntar un posible comentario sobre sus distintas piezas. Pero para entender lo que sigue es imprescindible hacer cuanto menos mención de los orígenes.

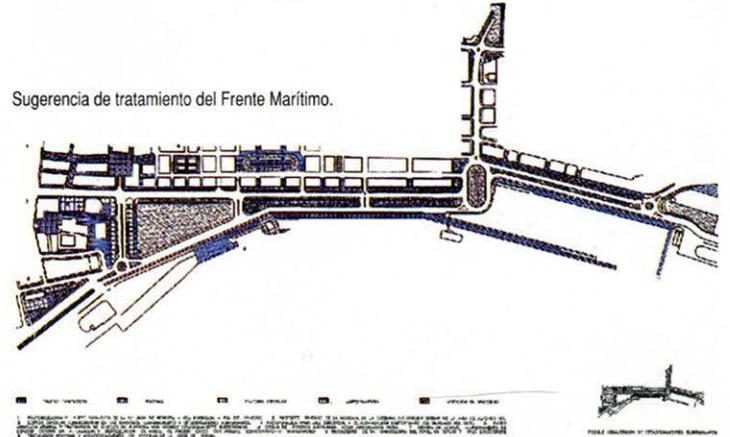
En principio fue la ciudad, artesana modesta y marinera al sur de unas laderas pinas, entorno a la pequeña loma, "la Peña", sobre la que se ubicaba la Catedral. Más armadora y pesquera que comercial, se sustentaba en un pequeño puerto inmediatamente pegado a la ciudad, al este - junto a la giróla - de la Catedral.

Al suspenderse el monopolio que otorgaba a Sevilla el comercio de ultramar, Santander pudo, literalmente, explotar nuevas fronteras: hacia el interior - mar de Castilla; y, hacia las Américas. El pequeño puerto inicial se quedó, efectivamente pequeño: no servía para armar los fletes ni manejar o comercializar adecuadamente sus cargas. La ciudad se quedó "antigua": la emergente burguesía comercial y administrativa no encontraba en ella el marco urbano deseado, el tipo de entorno arquitectónico funcional y simbólico en el que reconocerse y con el que diferenciarse.

A mediados del siglo XVIII, la ciudad, o mejor dicho una parte de su ciudadanía, comenzó a expresar la necesidad de un proceso que planificara, diseñara, y llevase a cabo un "ensanche" modernizador. El primer proyecto data de 1.765. Los últimos, los que dan mejor fe de lo ejecutado, continúan hasta 1.821. : sesenta años en una economía no excesiva para alumbrar el nuevo espacio, parco en tamaño pero grande en efectos ulteriores.

Al este de la ciudad y el puerto, diferenciado y desplazado hacia la boca de la Bahía, ganando terrenos al mar pues las laderas no ofrecían soporte adecuado, se formó un nuevo muelle de aguas

Sugerencia de tratamiento del Frente Marítimo.



más hondas, moderno y lineal. A su largo, y paralela a él, una amplia banda para el manejo de mercancías. Con fachada a ella, un frente urbano de manzanas que combinaban, a la europea, almacén, comercio y residencia. Tras ellas algunas, pocas, manzanas más: las imprescindibles para definir los espacios de lo público: el mercado, la plaza. El grueso de sus edificios se construyeron en la segunda mitad del XIX, hace algo más de cien años. Los que dan al mar forman la fachada de la entonces Calle del Muelle y hoy Paseo Pereda. Con ella Santander ganó una nueva imagen: arquitectónica en su apariencia pero mucho más profunda en su esencia.

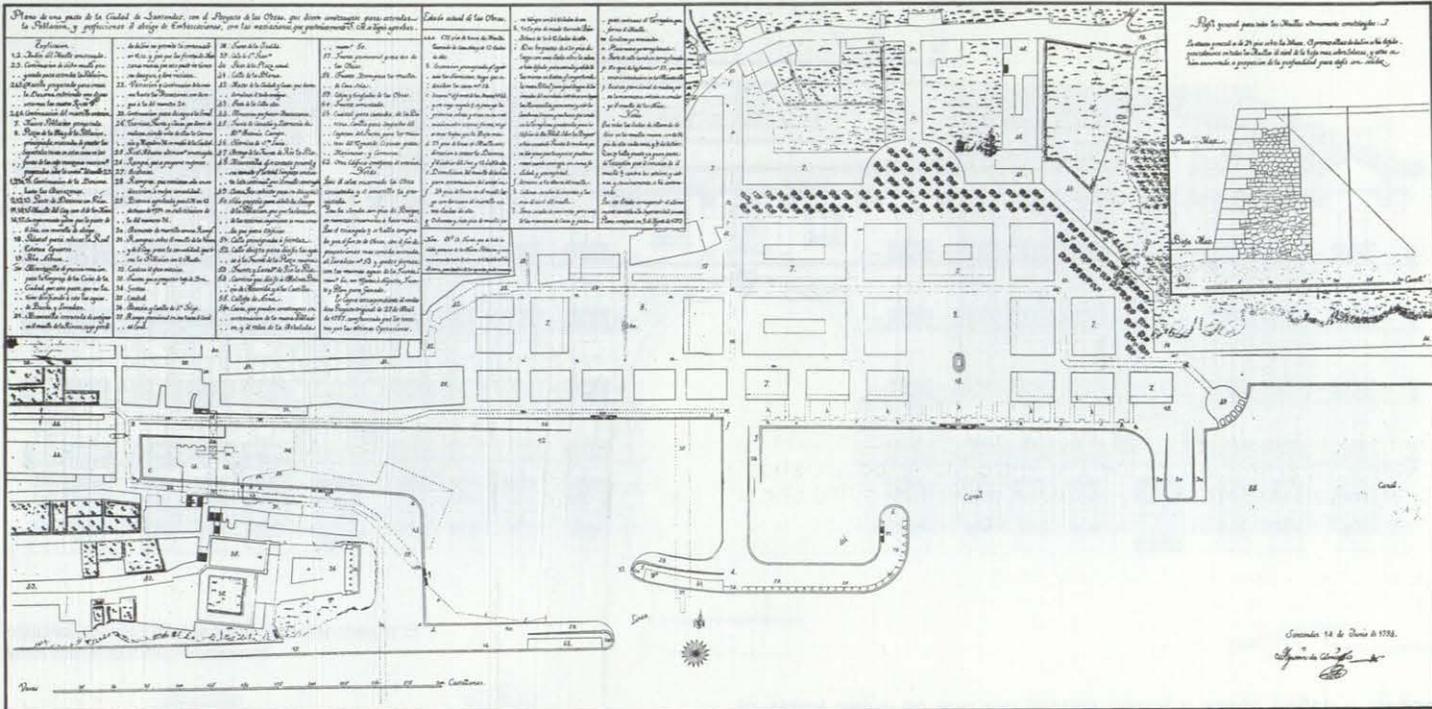
La operación urbana y portuaria de la que el Paseo Pereda es rostro fue sin duda un gesto germinal. Fue reconocimiento y afirmación de una nueva identidad. Fue el primer gesto libre y autónomo. Fue, y no es exagerar, la primera diferenciación nítida de Santander, de Cantabria, frente a Castilla.

Ulteriores ampliaciones, con análoga voluntad de presencia, prolongaron hacia el este el frente marítimo configurando la fachada (sin fondo) del arranque de la Calle de Castelar orillada a Puerto Chico.

Tipología y apariencia

Aunque quiso ser un "espacio sin pasado", es fácil encontrar antecedentes claros de aquél primer ensanche de Santander. Su callejero, ortogonal y denso, y la reducida dimensión de sus sólidas manzanas - edificio, se asemejaban a la Lisboa pombalina surgida tras el terremoto de 1.775. Eran, y son, claro eco de modos barrocos, pero domesticados a la manera del norte: las primeras manzanas preferían semejarse a edificios individuales de cierto porte más que a fragmentos de ciudad, privados y de muchos. La presencia primó sobre la organización y la función.

El éxito del ensanche afectó pronto a su antigua apariencia. Las primeras casas - tienda - almacén, construidas en el XVII con "los mejores materiales" (sillería, ladrillo, roble y teja) se transformaron o substituyeron para dar paso a estructuras tipológicas más afines a casas de vecindad. Aumentaron altura, ampliaron huecos, modernizaron fachadas con balcones y miradores, se especializaron por pisos y reordenaron usos interiores, se vertebraron interiormente con holgadas escaleras y lucernas. Pero, pese a todo ello siguió imperando un criterio unitario "de calidad"; criterio que, al margen de manifestaciones estilísticas, se mantuvo incluso cuando adentrado el



El "ensanche" en 1.799: se aprecia lo incompleto de los muelles y la apertura al mar de la plaza a la manera de la Plaza del Comercio de Lisboa; posteriormente ocupada en su frente y mantenida como plaza interior.

presente siglo nuevas construcciones prolongaron el frente marítimo. Bastaron pocos años de desarrollismo para que se olvidaran los orígenes, se oscurecieran los símbolos y se degradase el criterio de calidad. Los sesenta fueron demoledores. Sin solución de continuidad nuevas tipologías en altura quiebran el perfil del frente.

Crecientemente abandonado por la vieja burguesía y no deseado por la nueva, el caserío del ensanche comienza a erosionarse con innumerables pequeñas, y no tan pequeñas, agresiones a su arquitectura. Primero ceden sus bajos comerciales. Pronto en sus cubiertas comienzan a surgir las flores perversas de la codicia de espacios "que no computan". El proceso continúa con insolidarias, cuando no caprichosas o frívolas, transformaciones de fachadas, ligeras al comienzo y más osadas después. Se adentra impudicamente en los interiores violentando su lógica de usos y partición, queriendo hacer muchos donde había menos, multiplicando las presiones sobre la piel y el perfil de lo edificado. Y culmina en sustituciones de alto riesgo, emprendidas sin la segura red de la cultura.

Proyecto de la historia frente a proyecto de lo real

Pese a todo, la vieja dama, las viejas damas, conservaban mucho de su humillada dignidad. Vejadas pero presentes, precisaban más mimo que cirugía. El Plan Especial quiso dárselo.

La clave estaba en entender el conjunto como un objeto construido; como una compleja pieza de arquitectura.

Se quiso ante todo superar el olvido, volver a los orígenes. Un meticuloso trabajo de archivo permitió documentar autorías y procesos y, lo que es más importante, sacar a la luz documentación de los proyectos originales. La suma de todo ello brindaba lo que podría denominarse "el proyecto", prácticamente completo, del objeto original Paseo - Calle; y de sus transformaciones documentadas.

Sus partes principales habían surgido, desde diversas manos pero desde idéntica perspectiva y cultura y para análoga clientela. Era posible reconocer intenciones e invariantes. La escueta forma inicial, cuyo decoro radicaba en material y traza, y la coherencia de las transformaciones primeras aportaban claves de interpretación sumamente significativas. La neutralidad del objeto originario se avenía bien con las más de sus primeras transformaciones, funcional y figurativamente justificadas. No así con las posteriores.

La realidad observable difería de la imagen de archivo. No en el

bulto; sí en el rictus, en la corta distancia. El "objeto real" no era el mismo, no era idéntico al objeto proyectado que se reflejaba en la documentación histórica. Era necesario confrontarlos en detalle. Parecía imprescindible disponer del "proyecto de lo real".

Tras investigar en modos de representación, a la búsqueda de un grafismo descriptivo adecuado, neutro, que no expresase toma de posición frente a lo descrito, con voluntad de nitidez, se llevó a cabo un detallado trabajo de reconstrucción dibujada de la realidad, descrita en clave de proyecto. A idéntica escala, con idénticas claves gráficas, el Plan Especial desplegaba el "proyecto real" de cada alzado de cada fachada de cada manzana. El conjunto describía homogéneamente un todo perceptualmente heterogéneo.

En la confrontación de ambos proyectos, el de la historia y el de lo real, habrían de estar las respuestas.

Protección y Rehabilitación: un proyecto (parcial) de transformación

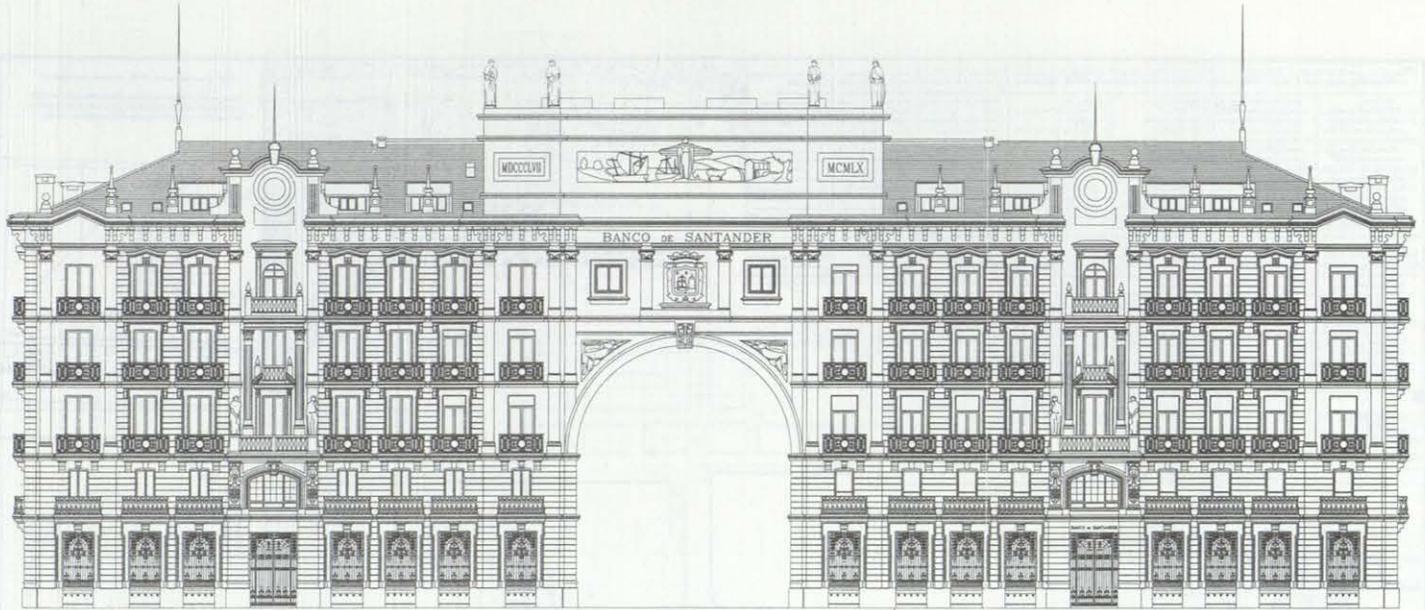
Proteger: defender lo que hay, evitar agresiones futuras. Rehabilitar: volver a hacer hábil lo que ha dejado de serlo, incluyendo la desaparición o transformación a inocuo de lo que produjo la inhabilidad. Esa fue la urdimbre en que se trenzó el Plan Especial; no la única pero sí la básica.

Teniendo en cuenta invariantes y criterios básicos comunes de índole histórica, compositiva, arquitectónica, constructiva, dimensional, ornamental o figurativa, específicos del conjunto o de cada edificio, se examinaron individualizada y colectivamente los rasgos definitorios y elementos específicos de cada fachada, cada edificio, cada manzana... acotando e inventariando en cada caso sus elementos, que se denominaron; característicos; integrados; o, inadecuados.

Paralelamente se profundizó en la definición y regulación normativa del tipo de actuaciones, obras o transformaciones recomendables y/o asumibles. Y se trazó y reguló e puente conceptual entre categorías de elementos y efectos normativos.

El proyecto hubiera estado incompleto de no haberse ocupado del espacio entorno, de lo no volumétrico. Por ello, aunque no formaba parte de su menester específico, sugirió tratamiento para el Paseo y de la Calle en la esperanza, no vana, de que las imágenes tienen peso específico en la transformación de la realidad.

El resultado neto de tan meticuloso proceder puede interpretarse como un proyecto, parcial, de transformación: proyecto por que



PASEO PEREDA Nº 9, 10, 11 y 12

El "proyecto de lo real": edificio sede del Banco de Santander; interpretación gráfica del estado actual.

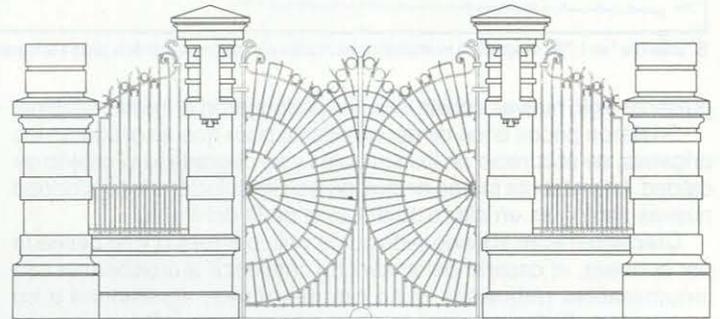
señala y define cosas a hacer; parcial por que no cubre todas ni asegura que se hagan.

Un proyecto agrídulce probablemente eficaz en lo que a protección se refiere, probablemente escaso en cuanto a garantizar la rehabilitación. No basta que el Ayuntamiento impulse, como lo ha hecho, un activo programa de apoyos económicos y de gestión para limpieza y restauración de fachadas: eso tiene mucho de ejercicio de taxidermista, se queda en la epidermis de la arquitectura. Es positivo, es importante; pero hace falta más.

El proyecto de arquitectura, el proyecto verosímil, nace con voluntad de ser llevado a cabo. Precisa de un lugar, de un momento y de una razón; pero, para "ser", precisa ante todo de un "cliente", de una persona, un grupo social, una institución pública o privada que origine o haga suya la razón. El proyecto verosímil no quiere quedar al albur de ir haciéndose al ritmo y a la medida de voluntades inmobiliarias esporádicas cuyas razones internas posiblemente le sean hostiles. El proyecto de rehabilitación verosímil no quiere convertirse en el precio a pagar, en el peaje obligado, de quien quiere hacer otra cosa. Quiere afirmarse en positivo. Teniendo esto sería necesario reconocer la existencia de diverso grupos de situaciones en el ámbito d lo estudiado y de lo adyacente.

Un primer grupo corresponde a edificios residenciales, en general pero no siempre recientes, que aun mantienen, sin tensiones, uso residencial dominante. No presentan severas contradicciones. En el mismo grupo cabría incluir un par de casos singulares, cual es el Banco de Santander, de proyectos que aún se ciñen a su uso original, o que ya han vivido profunda y cuidada rehabilitación para adecuarse a nueva función institucional. Para todos ellos el Plan tenderá a ser eficaz respecto a su futuro. Pero lo será menos en cuanto a su pasado: no dispone de medios para asegurar la eficaz reparación de elementos o actuaciones discordantes.

Un segundo grupo corresponde a edificios, o partes de edificios, especialmente plantas superiores a ala baja, con dificultades para mantener su función residencial primigenia y cuya tendencia tiende a ser la de substitución por usos terciarios. La situación es semicontrolable en la medida en que: la escala o exigencia dimensional de los nuevos usos es en cierto grado compatible con la de los que substituye; y, las exigencias de fragmentación y/o de ventilación, iluminación u otras son menos exigentes y pueden ser suplidas mecánicamente sin necesidad imperativa de transformar fachadas o cubiertas. Puede incluso llegar a afirmarse que puesto que la transformación de uso puede suponer, allí donde está permitida, una valoración a más respecto del uso residencial



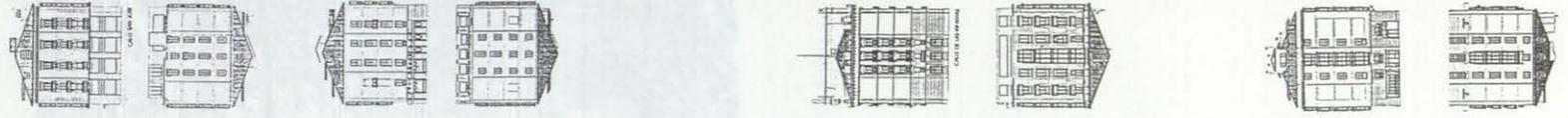
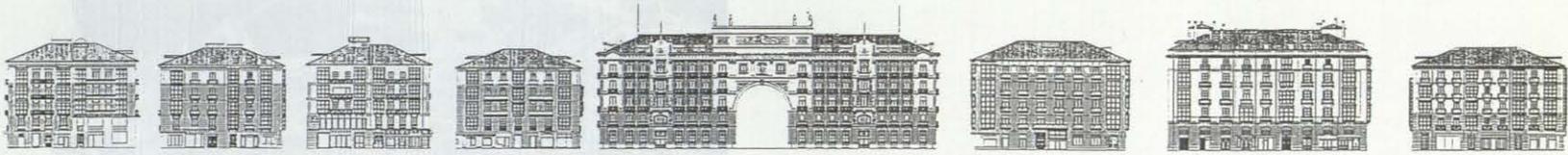
Elementos ornamentales de rejería: proyecto (1908) e interpretación gráfica (1994).

precedente, hay margen suficiente para condicionarla con eficacia y que sea la propia transformación la que sufrague la rehabilitación y/o restauración de lo disconforme. También aquí, si se gestiona bien, el Plan puede ser eficaz.

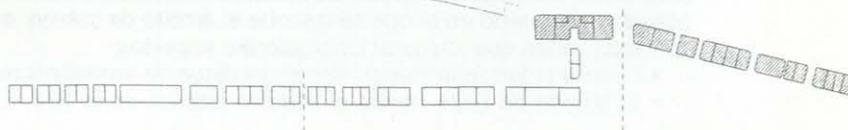
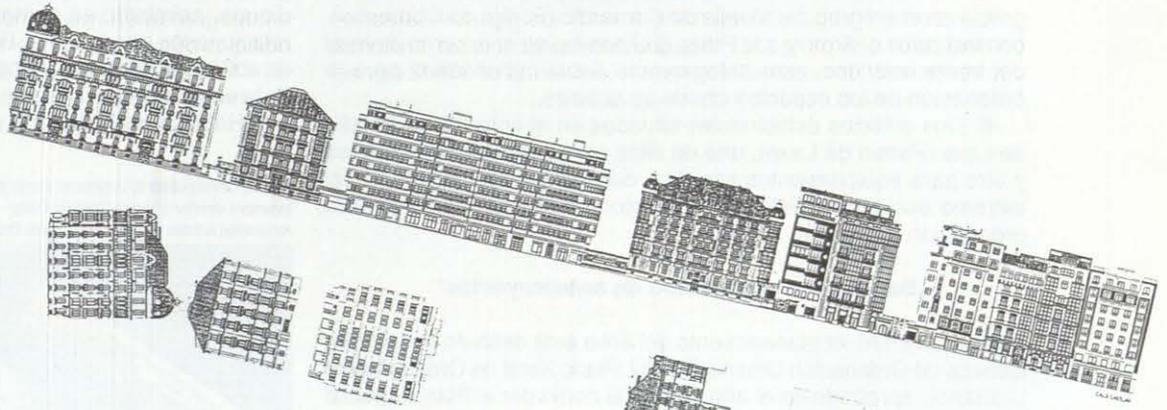
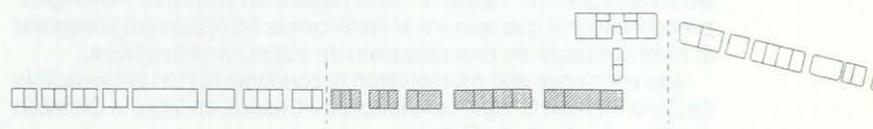
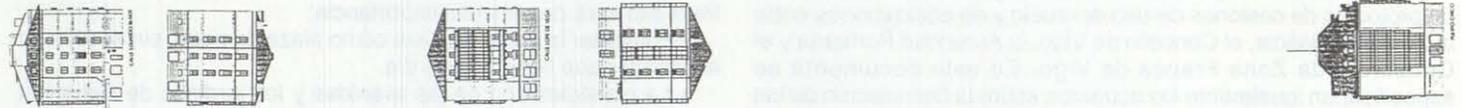
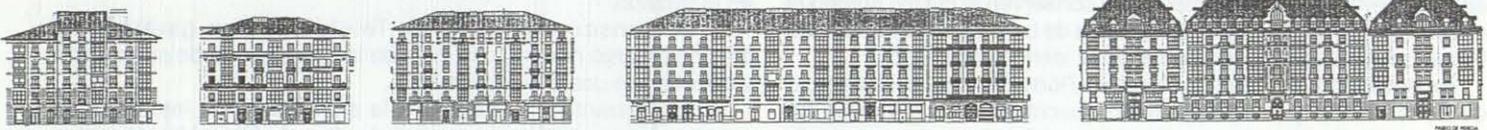
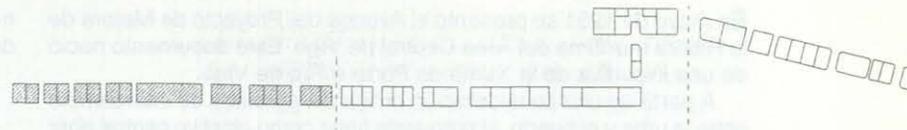
Pero hay un tercer grupo que tendría menos avío. Usos residenciales que tienden a ser substituidos por usos residenciales de menor escala: viviendas que se desdoblán; plantas enteras que se desgranán en apartamentos. En este grupo, y son muchos los edificios que lo integran, el Plan opera necesariamente a la contra. Ese tipo de transformación demanda cambios arquitectónicos disonantes, un "proyecto" con elementos que de haber existido se hubieran considerado inadecuados. Entrará en juego la vieja dialéctica demagógica: el Plan congela, frena, se opone... La dinámica será endiablada (o los resultados penosos), salvo que se anule o sobrepase su causa: la inadecuada substitución de uso, ruperándola con contenidos acordes con la naturaleza y características del continente arquitectónico a preservar.

En el frente del ensanche histórico y, lo que es más grave, en el resto de ese ensanche, no incluido en el Plan Especial, esta sería la situación... y el problema.

La verdadera rehabilitación de tan notoria pieza y tan marcado símbolo de la ciudad sobrepasa la conservación o recuperación de apariencias. No es una cuestión de "pintas", es una cuestión de "fondo". Es devolver o reinventar contenidos específicos y coherentes para la pieza urbana, para el objeto arquitectónico, para el entorno que definen. Es conseguir que el símbolo orgulloso pueda volver a sentir el orgullo de ser lo que ha de ser, de haber surgido cual lo hizo, de haber sido y de haber significado. Es a volver a ser arquitectura sentida y dejar de ser edificación consumida. ■



Alzados del Paseo Marítimo divididos en tres sectores.



Abrir Vigo al mar

En mayo de 1991 se presentó el Avance del Proyecto de Mejora de la Ribera marítima del Área Central de Vigo. Este documento nació de una iniciativa de la Xunta do Porto e Ría de Vigo.

A partir de una consideración crítica de las áreas de intercambio entre la urbe y el puerto, la propuesta tiene como objetivo central abrir la ciudad al mar y promover un foco renovado de actividad que revivva la orilla marítima del área central. Para desarrollar esta idea, asigna nuevos usos que potencien y conserven al mismo tiempo el entorno ambiental del Areal y de la bahía de Laxe como espacios que tienen un significado fundamental en la identidad de Vigo.

En noviembre de 1992, la Xunta do Porto de Vigo, el Consorcio da Zona Franca y el Ayuntamiento suscribieron un convenio de colaboración donde se precisaban las contribuciones de cada parte de cara a la puesta en marcha del proyecto Abrir Vigo ó Mar.

El proceso se completó poco después, con la formalización de un protocolo de cesiones de uso del suelo y de edificaciones entre la Xunta de Galicia, el Concello de Vigo, la Autoridad Portuaria y el Consorcio da Zona Franca de Vigo. En este documento se especificaban igualmente los acuerdos sobre la financiación de las obras.

Con estos precedentes en julio de 1993 fueron convocados los arquitectos Francisco Javier Sáenz de Oiza, Andrés Perea, Esteve Bonell y Guillermo Vázquez Consuegra a un concurso restringido, por considerarse que este era el camino más apropiado para asegurar el nivel deseable en una actuación de estas características.

Las entidades que promovieron el concurso fueron el Consorcio da Zona Franca de Vigo, la Autoridad Portuaria de Vigo, el Concello de Vigo y la Xunta de Galicia.

La convocatoria restringida tuvo por objeto la selección de anteproyectos de cara a los siguientes proyectos de construcción:

A. Un edificio administrativo para dependencias de la Xunta de Galicia en el entorno del Muelle de Comercio (Peraio do Comercio), con fachadas al Areal y a la Praza da Estrella, en el extremo oriental del frente marítimo. Este anteproyecto debía incluir ideas para la ordenación de los espacios donde se actuara.

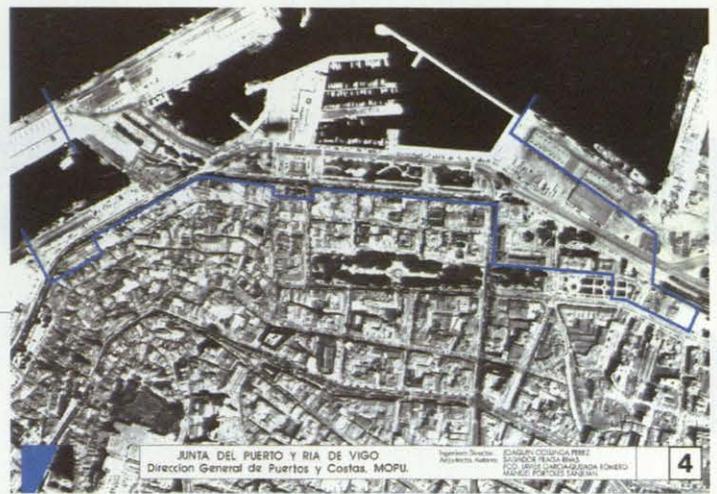
B. Dos edificios dotacionales situados en el entorno del Muelle de Laxe (Peraio da Laxe), uno de ellos para servicios comerciales y otro para equipamientos sociales, culturales y recreativos, en el extremo occidental. Este anteproyecto comprendía ideas para la ordenación del muelle.

Bases para el concurso de anteproyectos*

En la actualidad, el planeamiento del área está definido por el Plan General de Ordenación Urbana (PXOU, Plano Xeral de Ordenamento Urbano), aprobado en el año 1993, así como por el Plan Especial que abarca la zona portuaria.

El puerto y su funcionalidad: Se entiende que las soluciones propuestas deben garantizar, en todo caso, el funcionamiento de la actividad del puerto en el que se inscribe el ámbito de trabajo. En concreto, tienen que asegurar los siguientes aspectos:

- Permitir el funcionamiento normal del dique de trasatlánticos.
- El Muelle de Laxe recibe el tránsito interior de la Ría. Es



Avance de propuesta de mejora del borde marítimo del área central de Vigo. Mayo, 1991.

necesario salvaguardar este uso y todos los que se vienen desarrollando como área de atraque.

- Garantizar el funcionamiento normal del puerto deportivo.
- Lo mismo ocurre con el Muelle de Comercio.
- Se mantendrá la línea de ferrocarril como elemento indispensable en el sistema interior de tránsito portuario a pesar de la baja frecuencia de uso (2 trenes al día), aunque caben pequeños ajustes en el trazado.

• Se conserva la nave de Telefónica con garantía de funcionamiento normal, a la vista de la complejidad de su traslado y del elevado coste que supondría.

- Para garantizar el acceso a la explotación de las áreas de atraque, debe establecerse un corredor libre de 20 metros de ancho.

La presencia del mar: El objeto central del concurso es abrir la ciudad al mar e incorporar la ribera a la estructura urbana existente. Para ello será de especial importancia:

• Fomentar la bahía de Laxe como plaza de agua, sin desvirtuar el carácter que tiene hoy en día.

• La consideración de las avenidas y los jardines de Elduayen como paseo de ribera marítima, que comprende garantizar su uso reservado para peatones y de enlace entre las dos cabeceras previstas.

• Las propuestas se valorarán en función de la precepción, presencia visual y fondo de las vistas de la ciudad enfrentada al mar. Desde el mar también se deberá percibir el frente urbano.

Vías de incorporación a la trama urbana existente:

• Debe tenerse en cuenta la autonomía relativa de ambas cabeceras, desde el punto de vista funcional y estructural. Sin embargo, los concursantes deben considerar la reciprocidad de las perspectivas mutuas, a través del eje de las Avenidas.

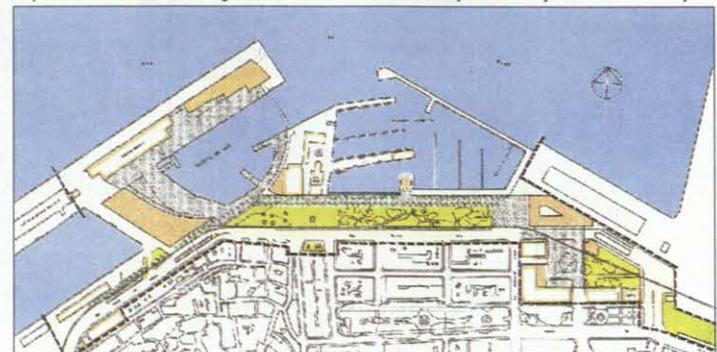
• Al configurar como Praza de Auga la bahía de Laxe, se deberá garantizar la libre circulación de peatones entre las orillas de los diques. asimismo se contempla la creación de espacios abiertos relacionados con la orilla. Se valorarán la posibilidad y oportunidad de abrir una conexión para peatones entre los dos extremos de la boca de la ensenada con objeto de garantizar la circularidad de los itinerarios.

- Habrá que asegurar la conexión con el casco antiguo, desde la

Avance de propuesta de mejora del borde marítimo del área central de Vigo. Mayo, 1991.

Ingeniero director: Joaquín Colunga Pérez.

Arquitectos autores: Salvador Fraga Rivas, Francisco Javier García Quijada Romero y Manuel Portolés Sanjuan.



Praza da Pedra y el Muelle de Laxe, sobre la calle Cánovas del Castillo, con objeto de recuperar la continuidad perdida entre este y el mar.

- Se establece una alineación obligatoria en el área del edificio comercial.

- Se estudiará la oportunidad y conveniencia de establecer una conexión entre el edificio comercial y la estación marítima.

- Las soluciones que se adopten tendrán que garantizar la percepción de la antigua estación marítima con objeto de salvaguardar su valor como identidad visual.

- El edificio de servicios administrativos de la Xunta contribuirá a la formalización de la Praza da Estrella como recinto institucional, de acuerdo con el carácter que ya confirman sus edificios de la Autoridad Portuaria, de las Alfándegas y de la Comandancia de Marina. Así se configura en Vigo un espacio urbano de características singulares.

Tráfico, comunicaciones e infraestructuras:

El documento Avance del Proyecto de Mejora de la Ribera marítima del Área Central de Vigo, ya mencionado, se proponía una solución para resolver los problemas de circulación de paso, y específicamente, los de tránsito portuario y al mismo tiempo garantizar la recuperación de un paseo para peatones en la orilla: el establecimiento de un trecho enterrado.

Posteriormente, se produjeron otro tipo de propuestas que iban desde la consideración de pasos subterráneos en algunos tramos hasta soluciones de superficie.

La ordenación definitiva del tráfico llegará del resultado de una investigación sobre sistemas intermodales de transporte que está realizando el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). eso no impide que los concursantes formulen sus propuestas, con tal de que reserven un paseo para uso exclusivamente peatonal en la orilla de la zona de Avenidas.

También deberán resolver los accesos a los edificios, independientemente de la ordenación de tráfico que se adopte.

El Plan de Saneamiento Integral de Vigo (PSIV) prevee el establecimiento de un colector en la cuenca de la ría. los concursantes deberán tener en cuenta este elemento a la hora de redactar sus propuestas.

Fallo del Jurado

El día 22 de diciembre de 1993 el jurado resolvió, por unanimidad, adjudicar cada uno de los proyectos parciales de los que se componía el total de la actuación prevista a cada uno de los arquitectos convocados al concurso restringido, dada la gran calidad de los trabajos presentados.

El jurado opina que esta es la fórmula más acertada para que Vigo aborde con cuatro firmas de prestigio, el futuro diseño del área central de la ribera marítima de la ciudad:

Esteve Bonell. Edificio institucional de la Xunta.

El jurado eligió la presencia institucional con la que se inserta en la ciudad el Gobierno de la Xunta.

Andrés Perea. Piscina del Club Náutico.

de su propuesta, el jurado adoptó la iniciativa de retirar la actual piscina del club náutico y reubicarla en el espacio que ahora ocupan los locales comerciales. de esta manera se abre una nueva perspectiva sobre el mar desde la calle carral y la sociedad deportiva podrá contar con unas instalaciones más modernas, al tiempo que los bares y tiendas se trasladarán al centro comercial.

Francisco Javier Sáenz de Oiza. Centro comercial.

Por su originalidad a la hora de plantear una calle peatonal que comunicará el mercado de Pedra con la Estación Marítima, soportada por el propio edificio comercial y dividiendo éste en dos volúmenes geométricos.

Guillermo Vázquez Consuegra. Edificio dotacional.

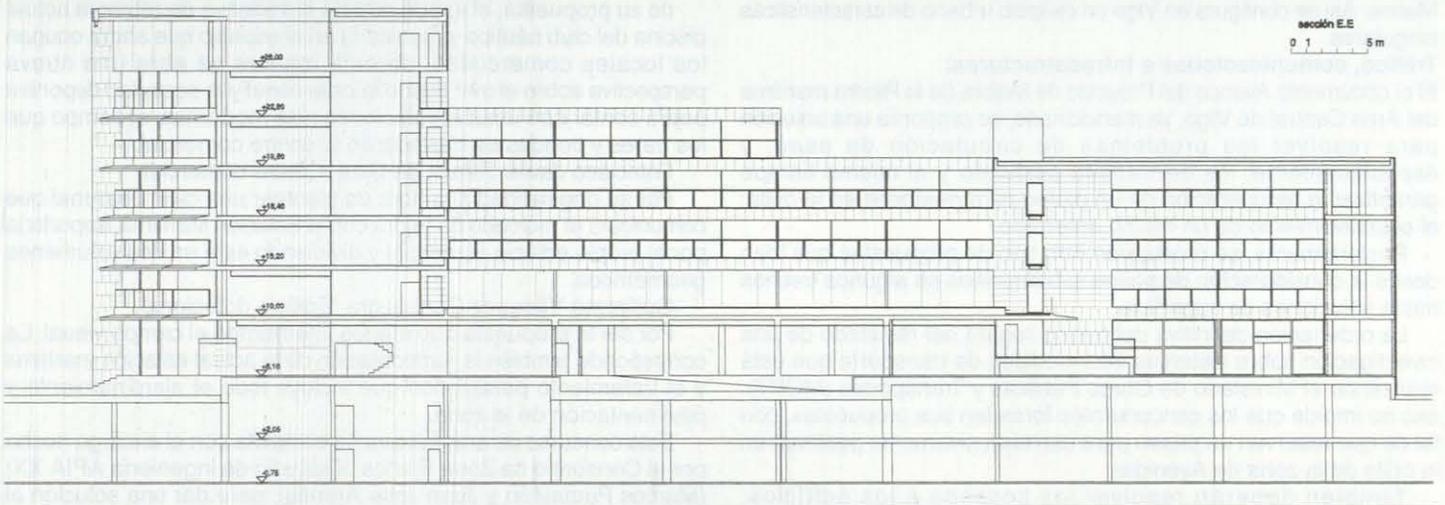
Por ser la propuesta que menos interrumpe el campo visual. Le corresponde también la remodelación de la actual estación marítima y el tratamiento paisajístico que incluye todo el ajardinamiento y pavimentación de la zona.

Este concurso de arquitectura se completa con el encargo hecho por el Consorcio da Zona Franca al estudio de ingeniería APIA XXI (Marcos Pantaleón y Juan José Arenas), para dar una solución al tráfico que conecta las zonas portuarias de Bouzas y Guixar, soterrando el tráfico de Montero Ríos con objeto de su peatonalización.■

* El equipo redactor de estas bases estuvo compuesto por Salvador Fraga, Francisco Javier Quijada y Manuel Portolés.

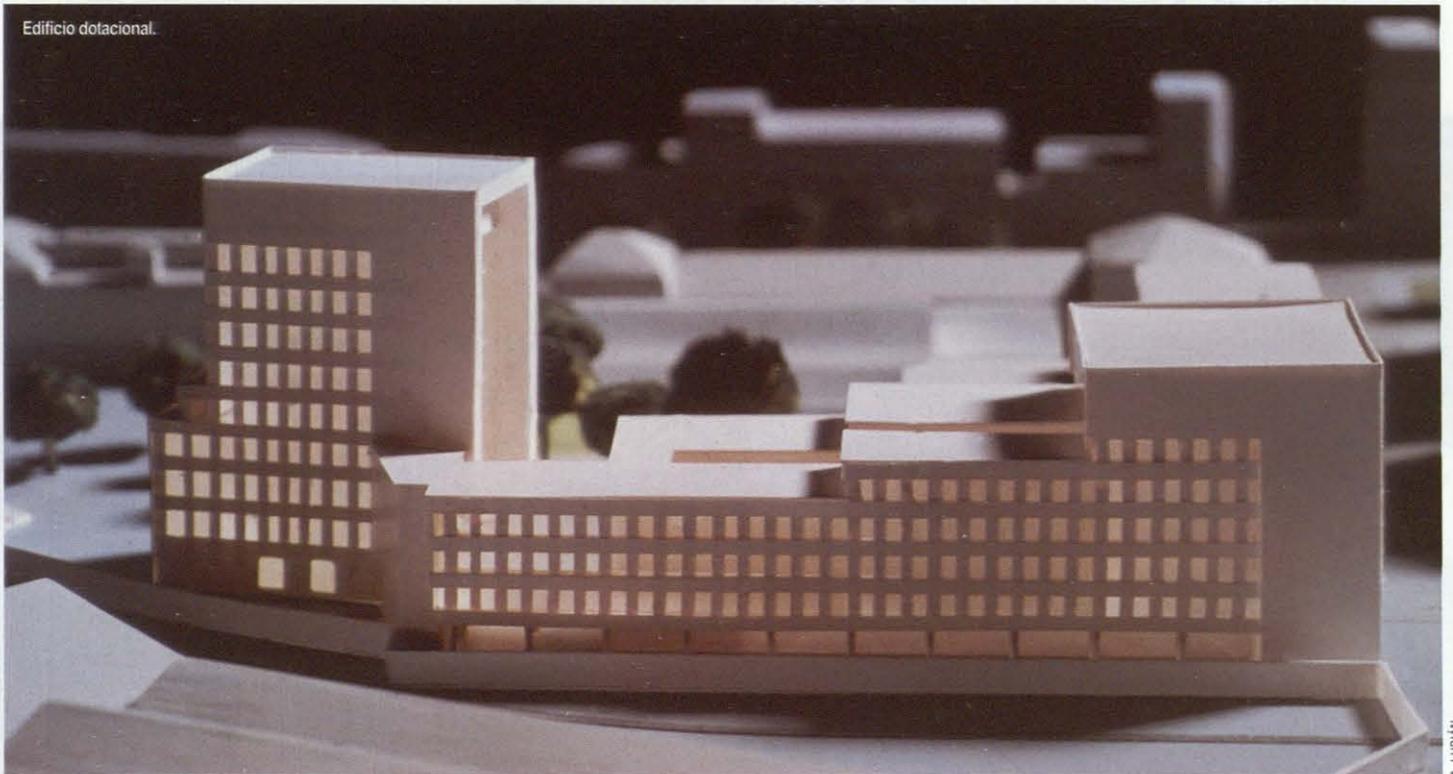
Maqueta general del fallo del Concurso.



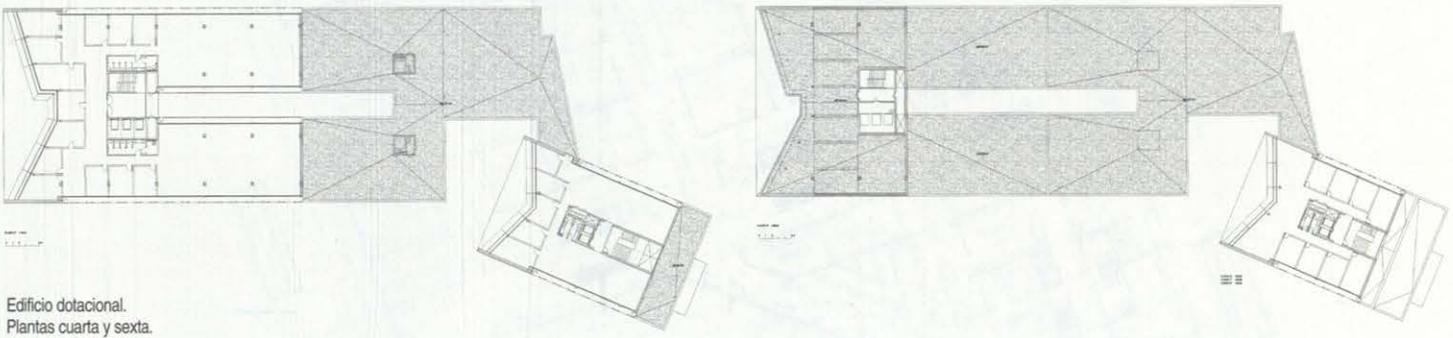
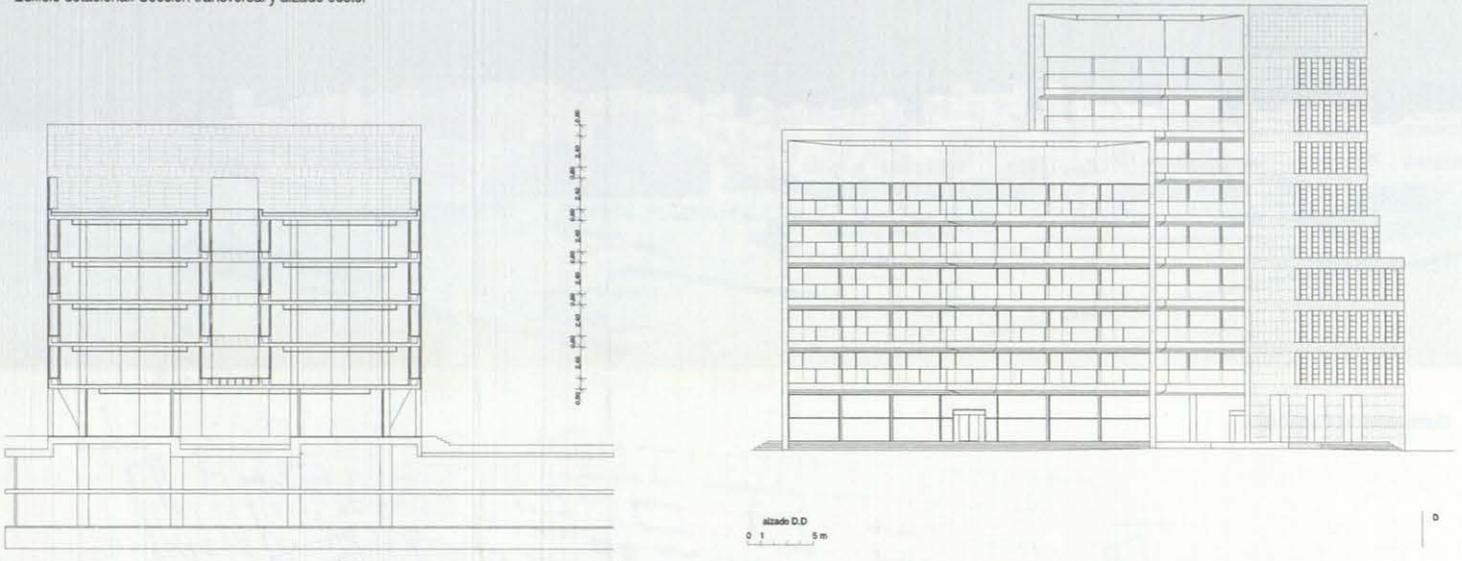


Edificio dotacional. Sección longitudinal.

Edificio dotacional.

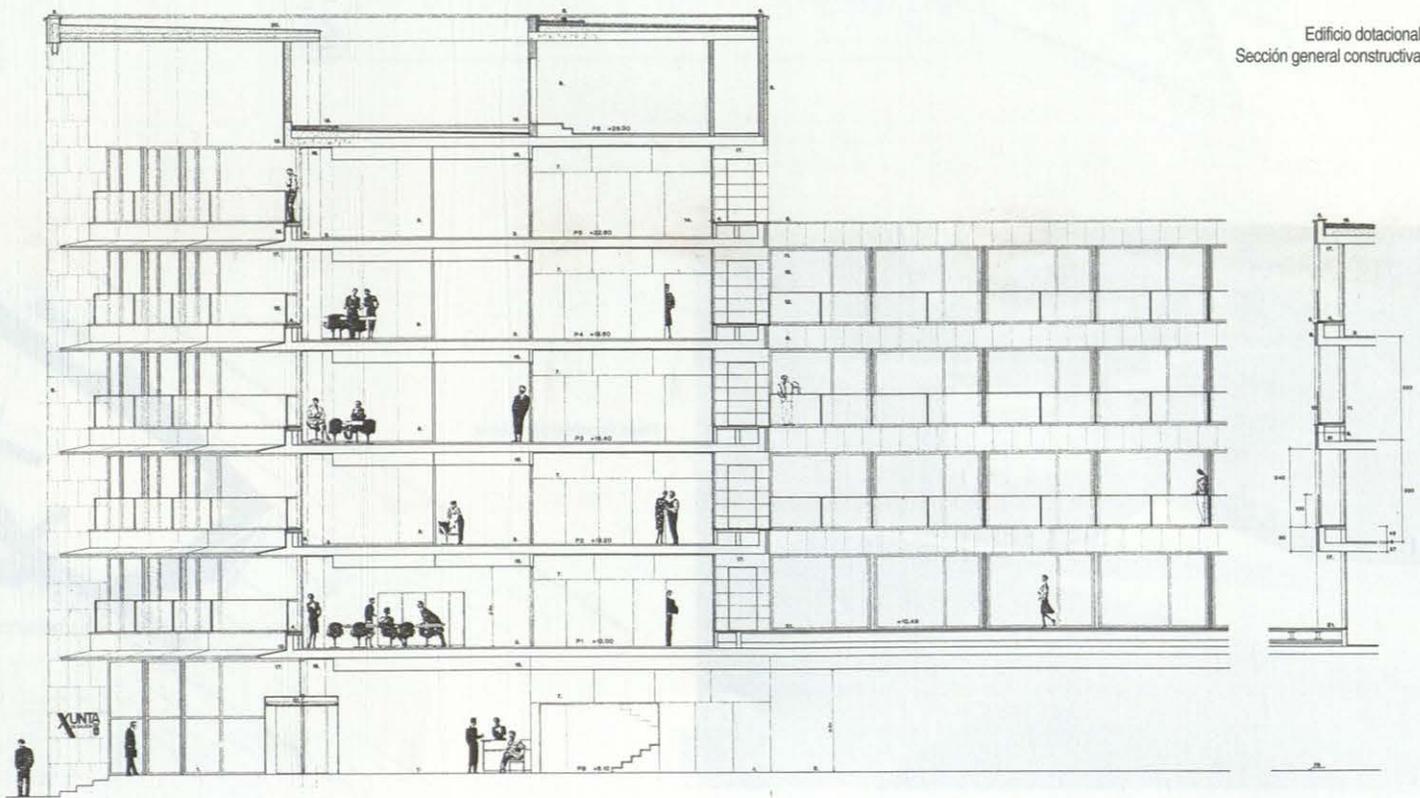


Edificio dotacional. Sección transversal y alzado oeste.

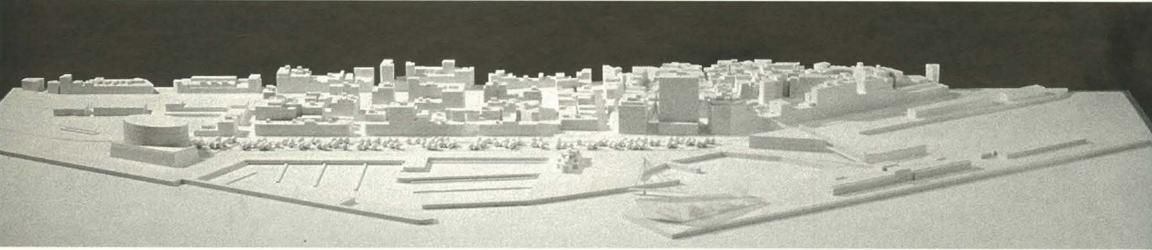


Edificio dotacional.
Plantas cuarta y sexta.

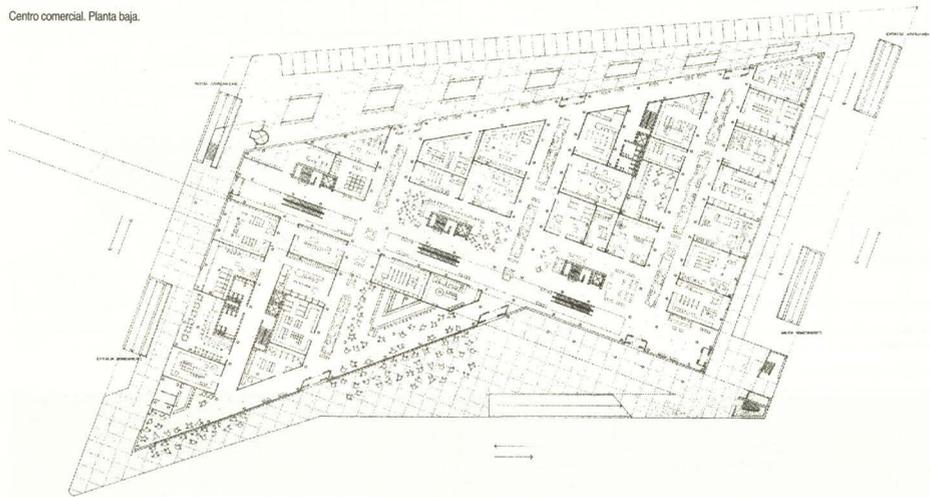
Edificio dotacional.
Sección general constructiva.



A. LUBIÁN



Centro comercial. Planta baja.

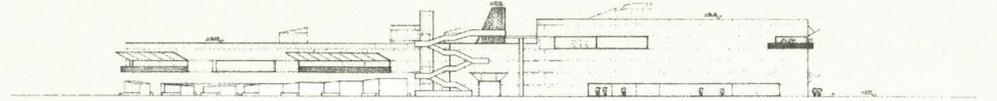
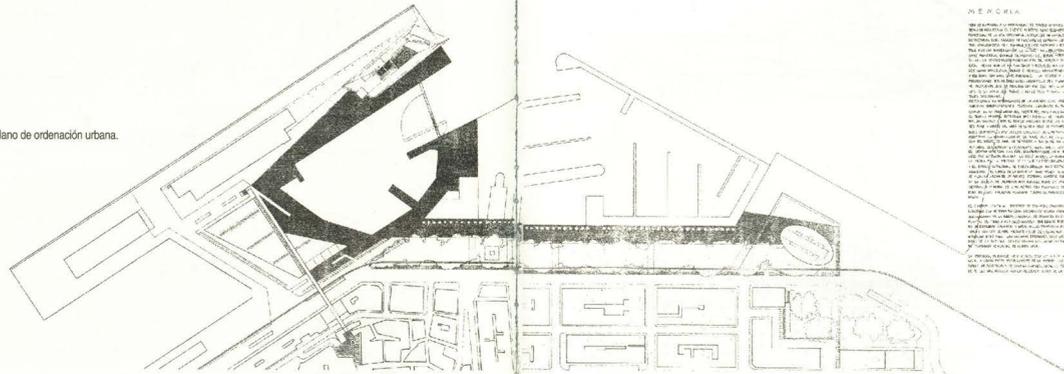


Maqueta del centro comercial.

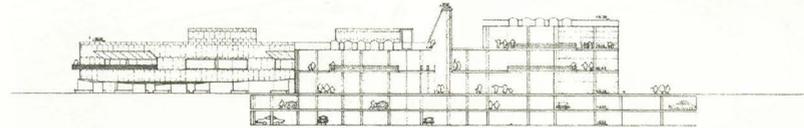
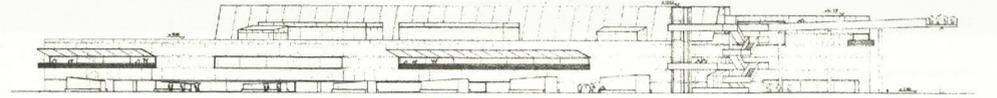


A. LUBIÁN

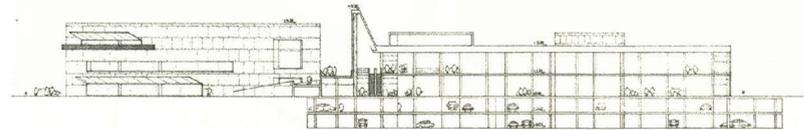
Piano de ordenación urbana.



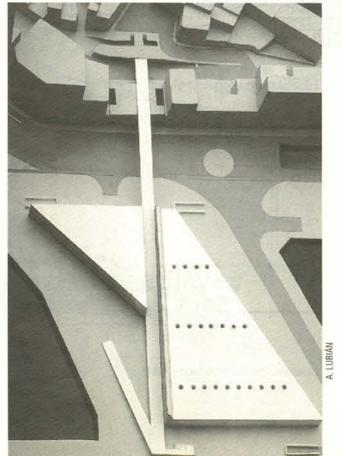
Centro comercial. Alzados sur.



Centro comercial. Secciones transversales.

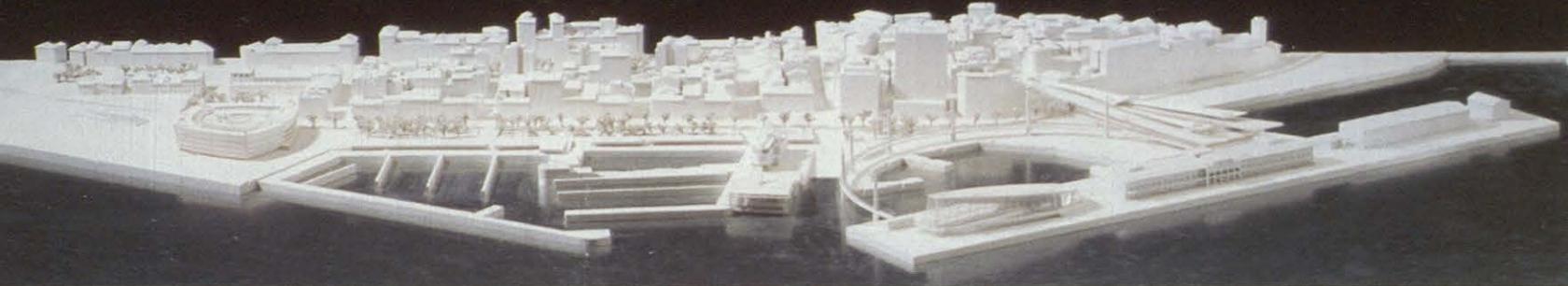


Maqueta del centro comercial.

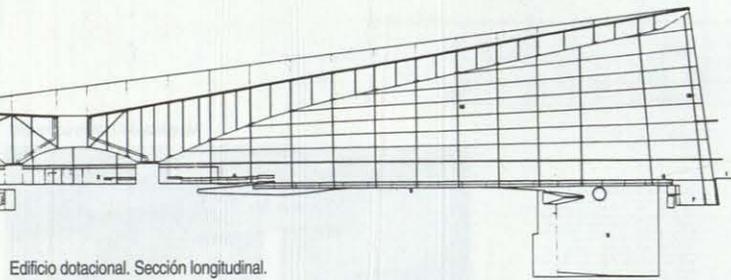
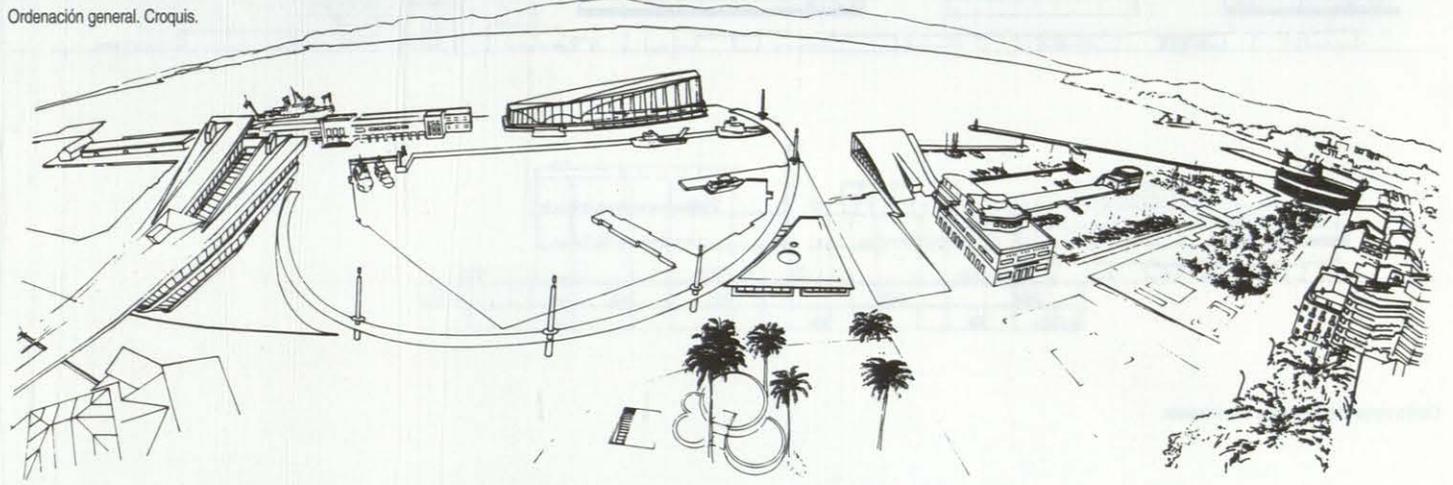


A. LUBIÁN

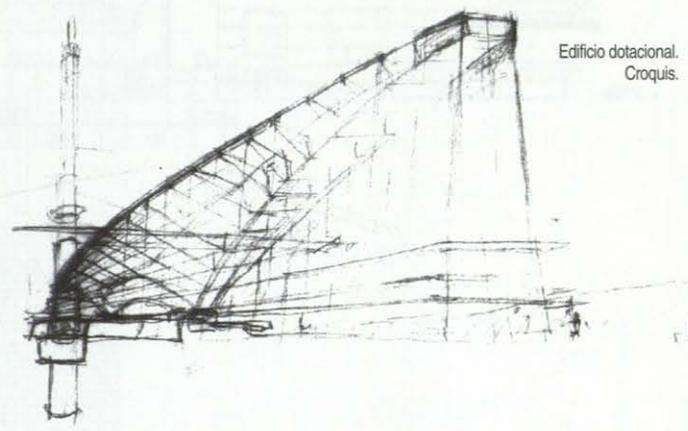
MEMORIA
El presente proyecto de urbanización y edificación de un centro comercial en el barrio de San Sebastián de Galdakao, en el municipio de Galdakao, se enmarca en el contexto de un desarrollo urbano planificado que busca mejorar las condiciones de vida de la población y promover el crecimiento económico de la zona.
El proyecto se compone de un conjunto de edificios que albergarán actividades comerciales, de ocio y de servicios, así como de un espacio público que servirá como punto de encuentro y de recreo para los vecinos.
El diseño arquitectónico se ha basado en la búsqueda de un equilibrio entre la funcionalidad y la estética, así como en la integración del proyecto con el entorno urbano existente.
El proyecto ha sido desarrollado en colaboración con los organismos competentes y con la participación activa de la comunidad vecinal, lo que garantiza su viabilidad y su aceptación por parte de la población.
El presente documento recoge el desarrollo del proyecto, desde su concepción inicial hasta su ejecución final, así como los resultados obtenidos en cada una de las etapas del proceso.
El proyecto ha sido desarrollado en colaboración con los organismos competentes y con la participación activa de la comunidad vecinal, lo que garantiza su viabilidad y su aceptación por parte de la población.
El presente documento recoge el desarrollo del proyecto, desde su concepción inicial hasta su ejecución final, así como los resultados obtenidos en cada una de las etapas del proceso.



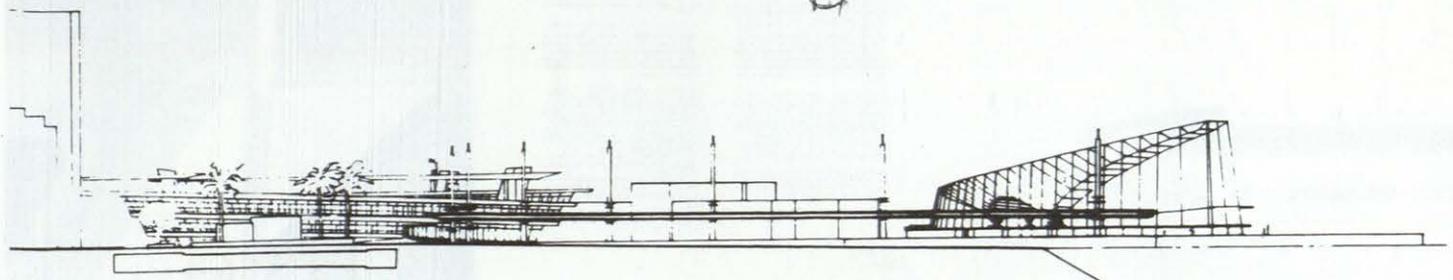
Ordenación general. Croquis.



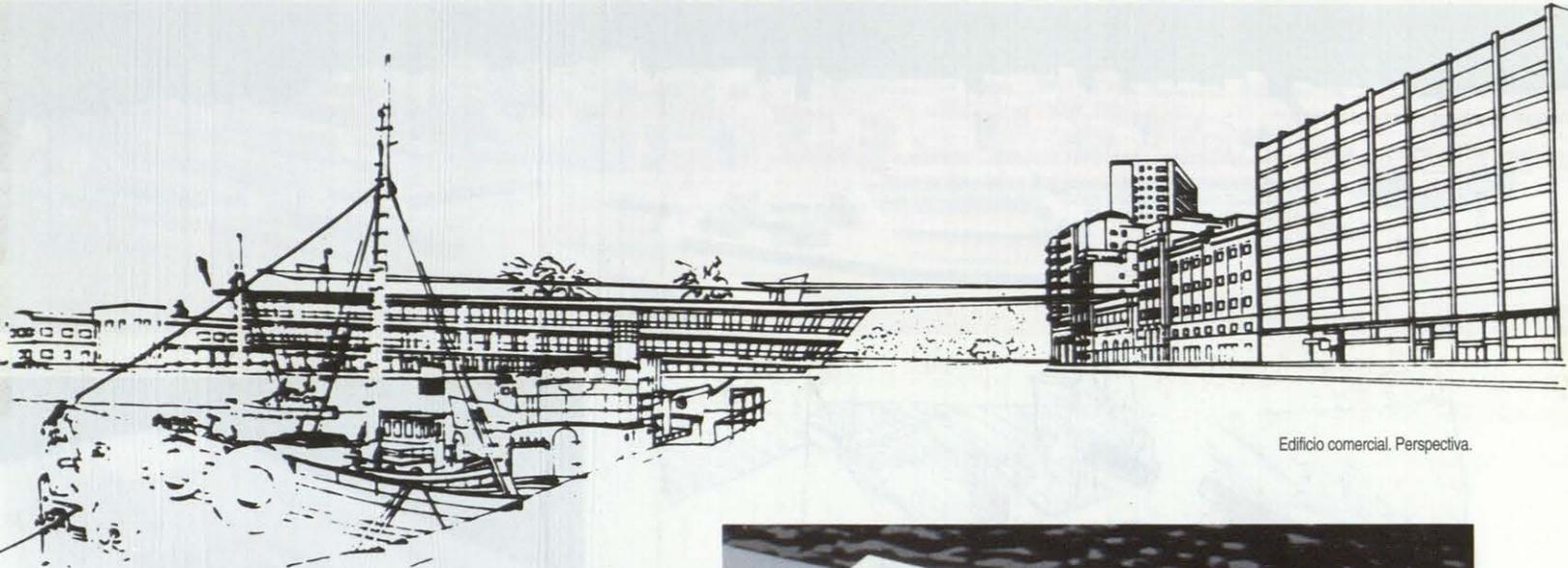
Edificio dotacional. Sección longitudinal.



Edificio dotacional. Croquis.

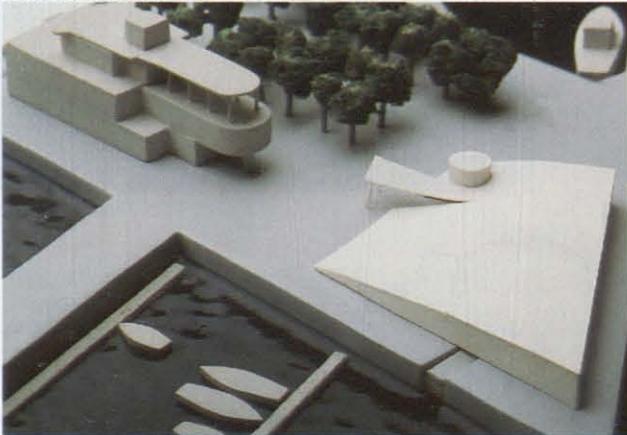


Ordenación general. Vista hacia el oeste.

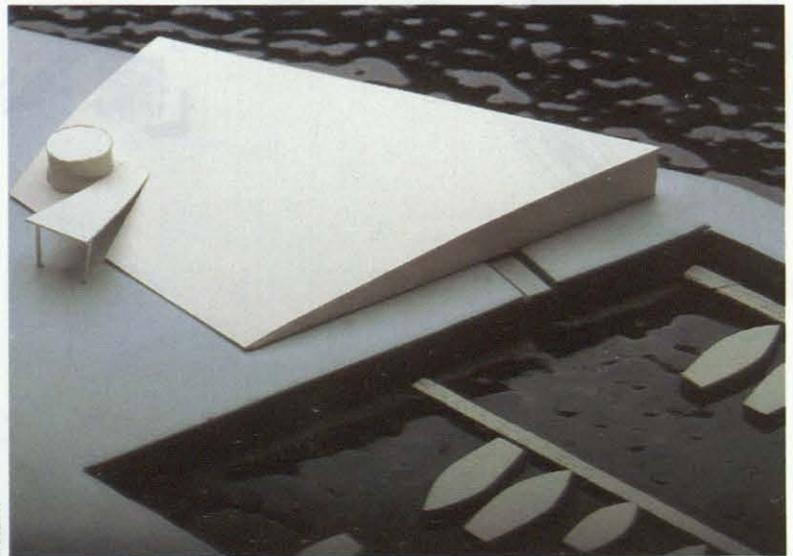


Edificio comercial. Perspectiva.

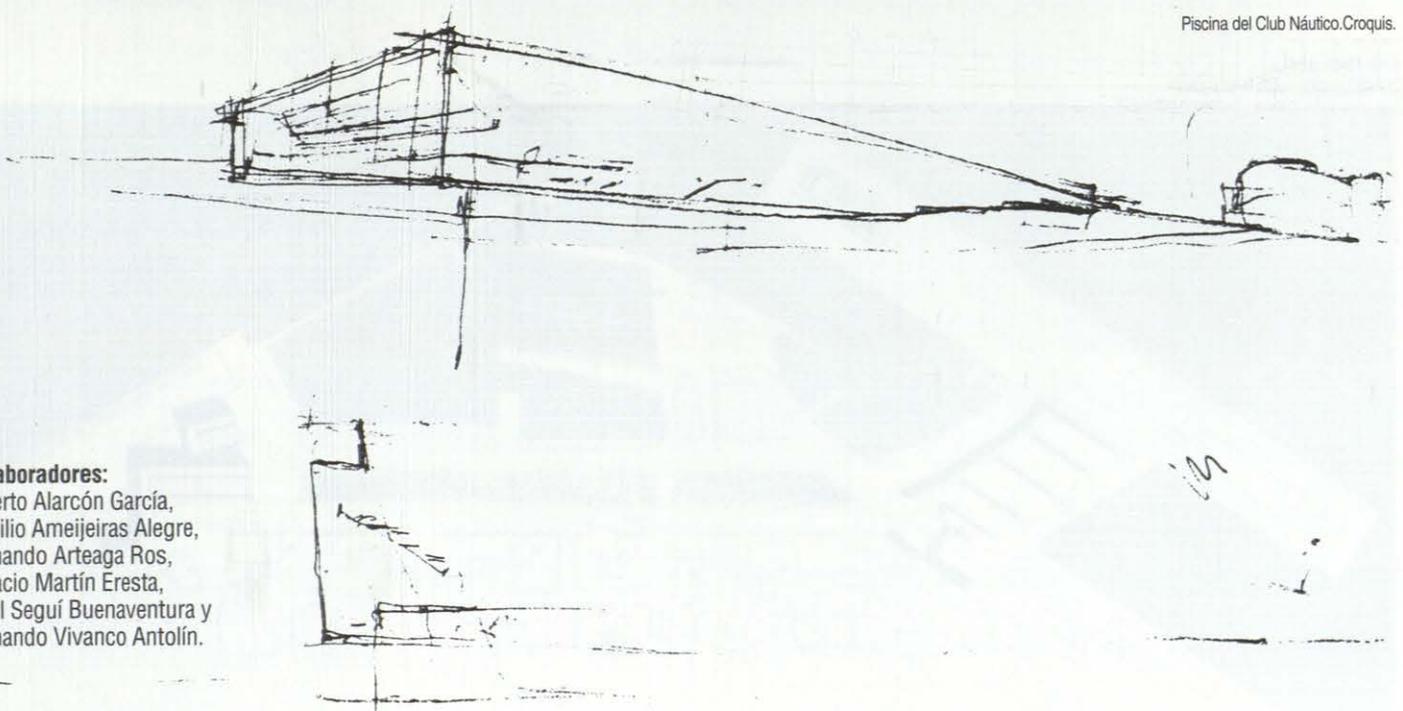
Piscina del Club Náutico.



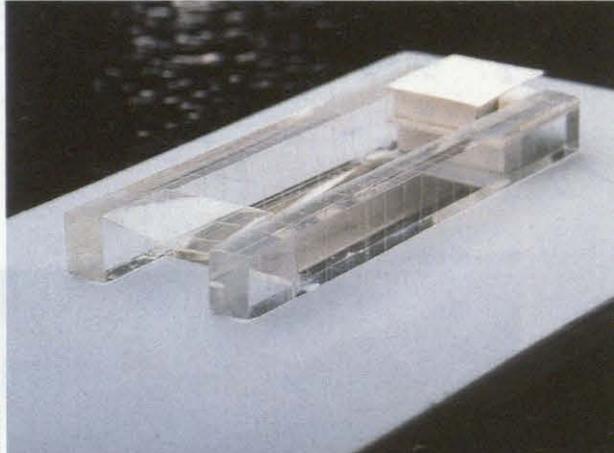
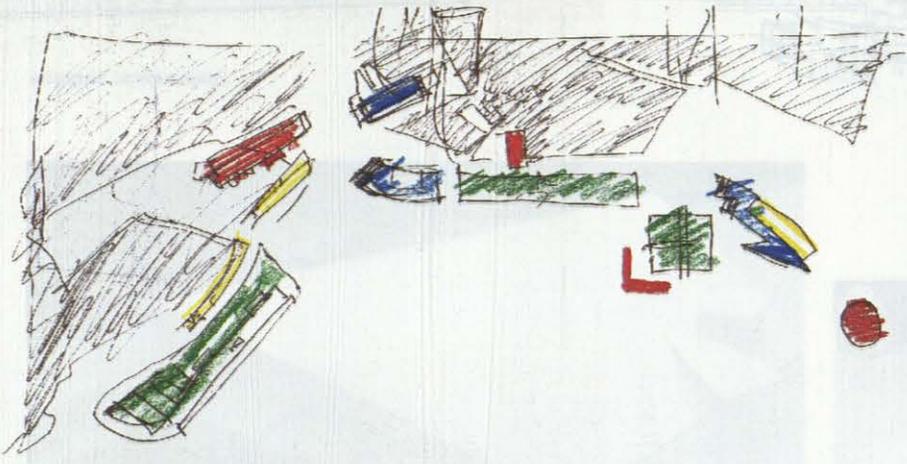
A. LUBIÁN



Piscina del Club Náutico. Croquis.

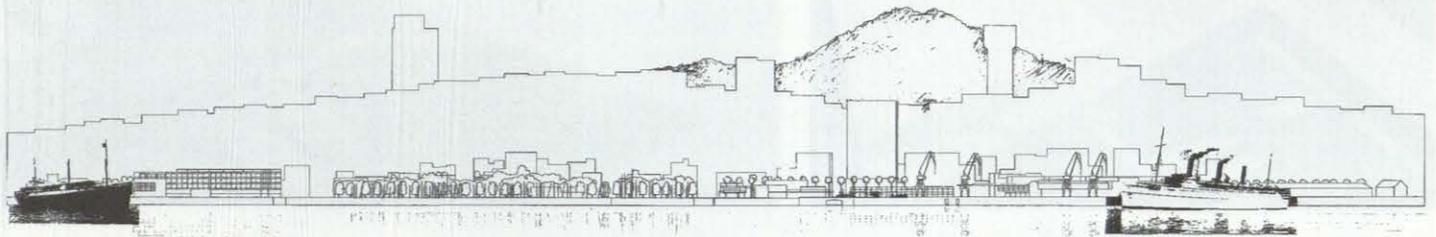


Colaboradores:
 Alberto Alarcón García,
 Virgilio Ameijeiras Alegre,
 Fernando Arteaga Ros,
 Ignacio Martín Eresta,
 Uriel Seguí Buenaventura y
 Fernando Vivanco Antolín.



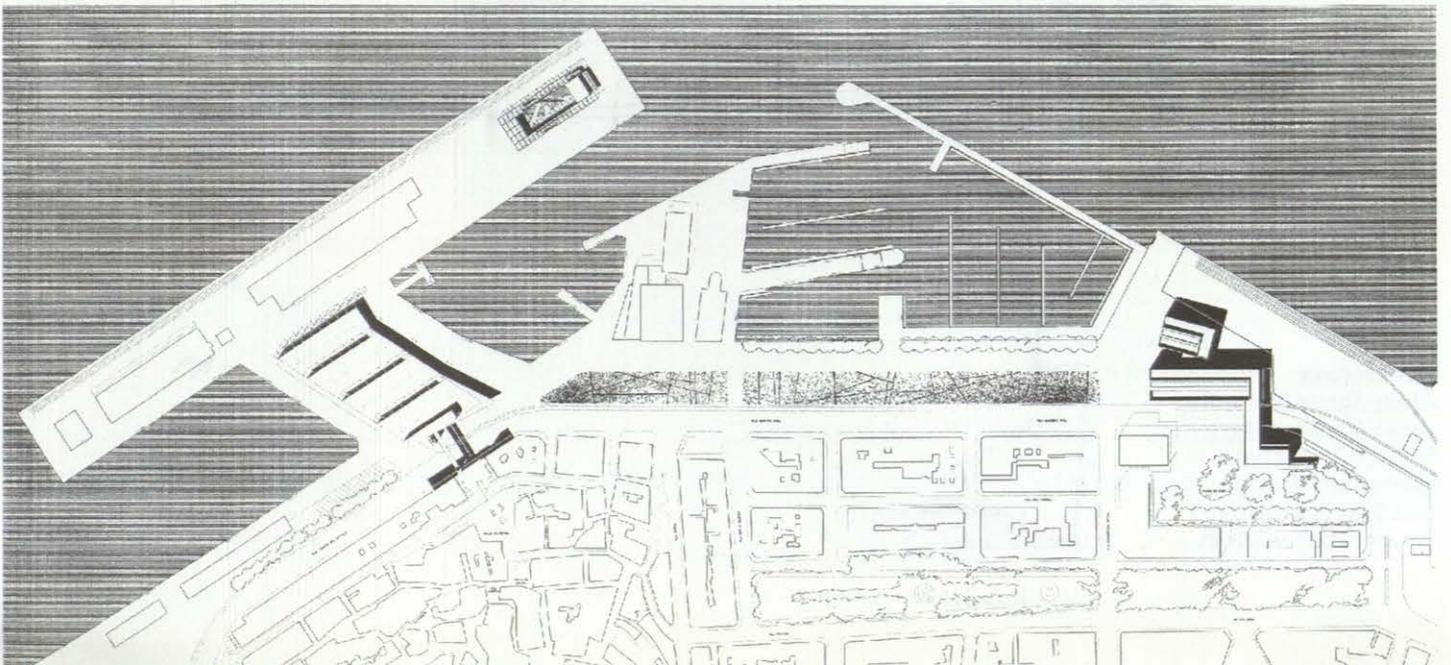
Obra. Ordenación general. Croquis.

Edificio dotacional.

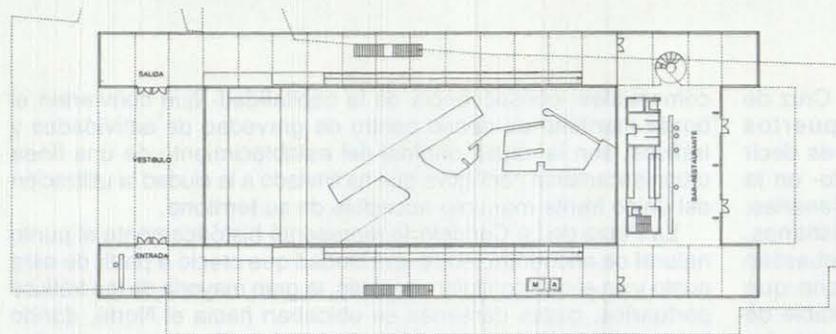
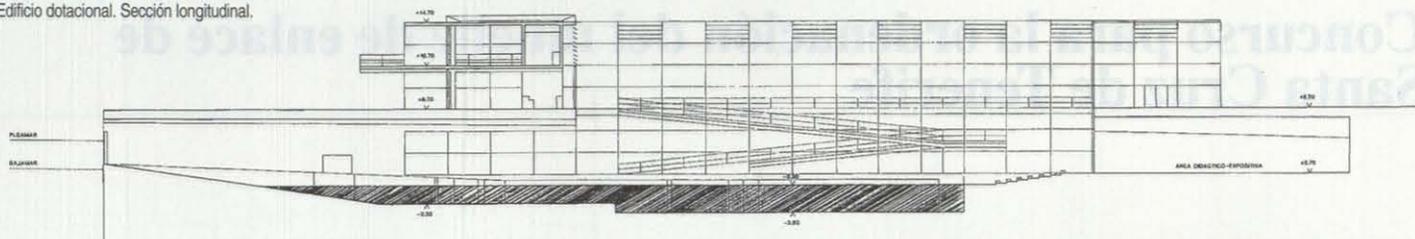


Ordenación general.
Alzado general desde la ría y planta.

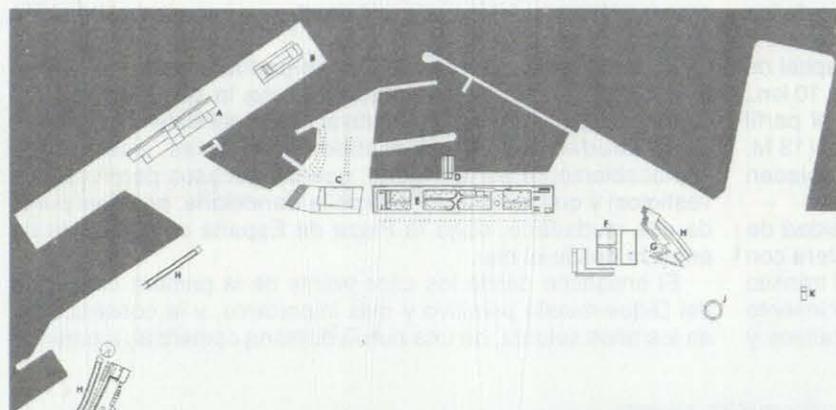
ALZADO GENERAL DESDE LA RÍA E 1/1000



Edificio dotacional. Sección longitudinal.



Edificio dotacional. Planta.



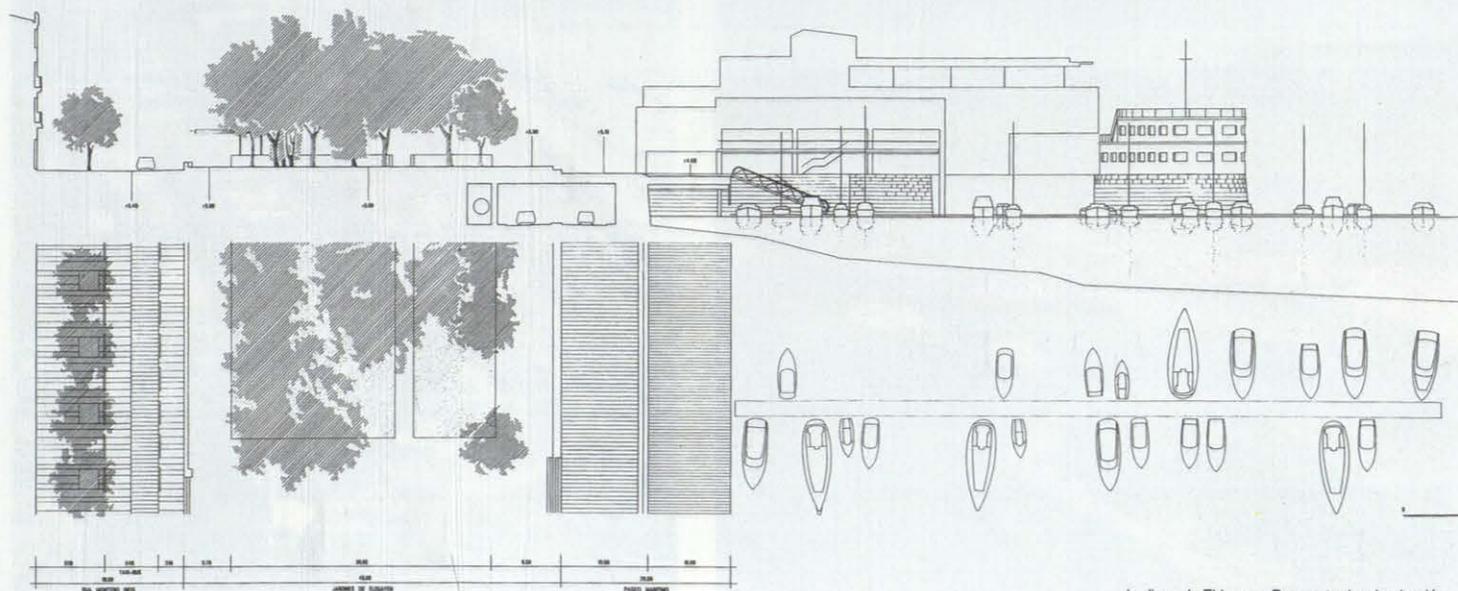
Obra. Ordenación general de las propuestas.



Jardines de Elduayen. Pérgolas.



Jardines de Elduayen. Paseo junto al puerto deportivo.



Jardines de Elduayen. Propuesta de urbanización.

Concurso para la ordenación del muelle de enlace de Santa Cruz de Tenerife

CONCURSO DE IDEAS



La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, que gestiona los puertos comerciales de interés general -es decir del sistema portuario del Estado- en la provincia occidental de las Islas Canarias: Santa Cruz de Tenerife, Los Cristianos, Santa Cruz de La Palma, San Sebastián de La Gomera y La Estaca, tiene que

atender, en su planificación territorial, al contacto inevitable de puertos con antecedentes históricos de más de un siglo, con las ciudades desarrolladas en su entorno inmediato y originadas, como consecuencia de la actividad y posición estratégica de los mismos, hasta devenir en capitales de las respectivas Islas.

En el caso de Santa Cruz de Tenerife, puerto de la capital de la Provincia, este contacto se produce en un frente litoral de 10 km., en el que las importantes profundidades de la costa, el perfil acantilado del borde y la intensa dinámica de sus tráficos (13 M. de Tm. y 1.5 y 1.5 millones de pasajeros al año) establecen poderosos condicionantes morfológicos.

Los problemas de operatividad portuaria y la necesidad de garantizar la seguridad en su ámbito; el carácter de frontera con sus requerimientos de control, aduanero y policial, en el tránsito de mercancías y personas; la presión derivada del crecimiento inmobiliario, de la concentración de servicios administrativos y

comerciales -consecuencia de la capitalidad- que convierten el borde marítimo en denso centro de gravedad de actividades y tráficos, son la causa original del establecimiento de una línea urbanísticamente conflictiva que ha limitado a la ciudad la utilización del único frente marítimo accesible de su territorio.

La Plaza de La Candelaria representó históricamente el punto natural de encuentro, entre una ciudad que creció a partir de este punto y en el que confluían, también, la gran mayoría de los tráficos portuarios, cuyas dársenas se ubicaban hacia el Norte, dando lugar al desarrollo comercial y administrativo de su entorno, manteniendo hacia el Sur el contacto directo de la ciudad -progresivamente deteriorada y objeto de una intensa recuperación posterior- y el mar.

El crecimiento del espacio urbano-portuario sobre el mar en la década de los años veinte determina la desaparición del Castillo de San Cristóbal (baluarte principal del sistema defensivo de la Ciudad, de cuyos castillos y baterías, absorbidos implacablemente por el Puerto, quedan escasos pero valiosos vestigios) y que junto a la Plaza de la Candelaria, principal punto de cita ciudadano, surja la Plaza de España como puerta de entrada desde el mar.

El ensanche desde los años treinta de la primera alineación del Dique-muelle primitivo y más importante, y la construcción, en los años setenta, de una nueva dársena comercial, a partir de

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife en la actualidad. A la derecha, vista de la Plaza de España y sus edificios adyacentes.





Perspectiva del Muelle de Enlace y su proximidad con la Plaza de España.

este ámbito y hacia el Sur, dando lugar a una explanada de 360x120 m., tangente a la Plaza de España -MUELLE DE ENLACE -, significó la ocupación definitiva por las instalaciones portuarias del frente costero de la ciudad, hasta entonces accesible.

Por otra parte, y como ocurre con casi todos los puertos con historia del mundo, los cambios en las modalidades del transporte marítimo y sus demandas sobre el espacio portuario han hecho que determinadas zonas de estos, por sus pequeños calados, la escasez de sus espacios o la poca o nula capacidad de expansión, se vuelvan zonas muertas, con usos marginales, necesitadas de una profunda reconversión para hacerlos compatibles con un entorno urbano, de elevada categoría y dignidad, con gran concentración de comercios y servicios de alta renta inmobiliaria.

Con estos antecedentes y frente a tales circunstancias y con el objetivo principal de permitir la prolongación natural de la ciudad, recuperando para sus ciudadanos el mar "perdido", haciéndolo compatible con la actividad portuaria en ambas dársenas, que todavía debe perdurar, y enfocado todo ello con el claro compromiso de hacer viable económicamente las inversiones urbanísticas a que diera lugar la reconversión del área, mediante la definición de espacios para usos comerciales, recreativos, de oficinas y hoteleros, la Autoridad Portuaria planteó una solución mediante la convocatoria de un concurso de ideas entre arquitectos-urbanistas de renombre mundial.

Para ello, en el mes de julio de 1997, y una vez definidas las bases que habrían de regir el concurso, invitó a participar a:

- Arata Isozaki & Associates (Japón)
- Office for Metropolitan Architecture - O.M.A (Rotterdam)
- Foreign Office Architects Ltd (Londres)
- Herzog & De Meuron Architekten (Basilea)
- Cruz y Ortíz Arquitectos (Sevilla)



Foto aérea de Santa Cruz de Tenerife y su Puerto.

HERZOG & DE MEURON ARCHITEKTEN

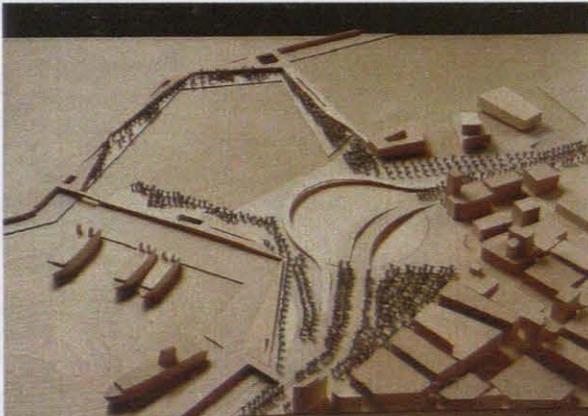


EMBRACING ENCLOSURE
 El nuevo muelle de enlace en Santa Cruz de Tenerife
 The new Link Quay in Santa Cruz de Tenerife
 Herzog & de Meuron, Competition July 2008

...el encuentro desde el mar: el recinto del muelle será percibido como un jardín mágico en frente de la ciudad con el fondo de las montañas.

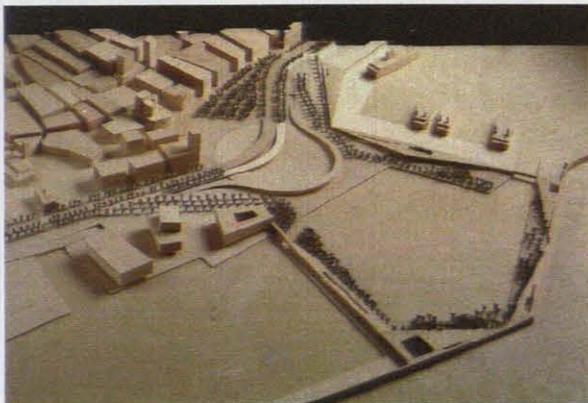
...approach by sea, the enclosed Marina will remind you of a magic park of green sitting in front of the city and the steep town frame.

El encuentro desde la ciudad: una gran sucesión de espacios públicos.
 Approach from the city: a grand sequence of public spaces will open up in front of your eyes.



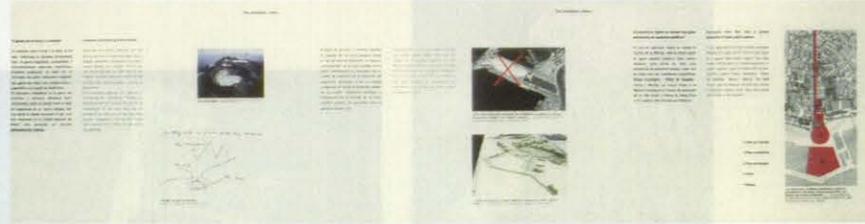
EMBRACING ENCLOSURE
 El nuevo muelle de enlace en Santa Cruz de Tenerife
 The new Link Quay in Santa Cruz de Tenerife

Herzog & de Meuron, Competition July 2008



EMBRACING ENCLOSURE
 El nuevo muelle de enlace en Santa Cruz de Tenerife
 The new Link Quay in Santa Cruz de Tenerife

Herzog & de Meuron, Competition July 2008



FALLO Y CONSIDERACIONES DEL JURADO

El Premio recayó en la propuesta presentada por **HERZOG & de MEURON**, "por adaptarse con una solución muy satisfactoria a los requerimientos establecidos en la convocatoria del concurso, por la interpretación de los problemas y necesidades en la ciudad y ámbito de la intervención, y por la claridad, rotundidad y versatilidad de la idea en cuanto a su implantación en el lugar".

Asimismo, el Jurado quiso hacer constar el interés de las ideas de los restantes trabajos presentados en los siguientes aspectos:

FOREIGN OFFICE: "Valorar la precisión y calidad del trabajo globalmente realizado así como los contenidos y formalización de la articulación de la trama de la ciudad y los espacios portuarios. A su vez, subrayar el tratamiento vegetal vinculado a la integración de la ordenación planteada, y finalmente la aportación de ideas sobre gestión económica y viabilidad de la operación planteada.

Asimismo, el Jurado recomienda a las Administraciones

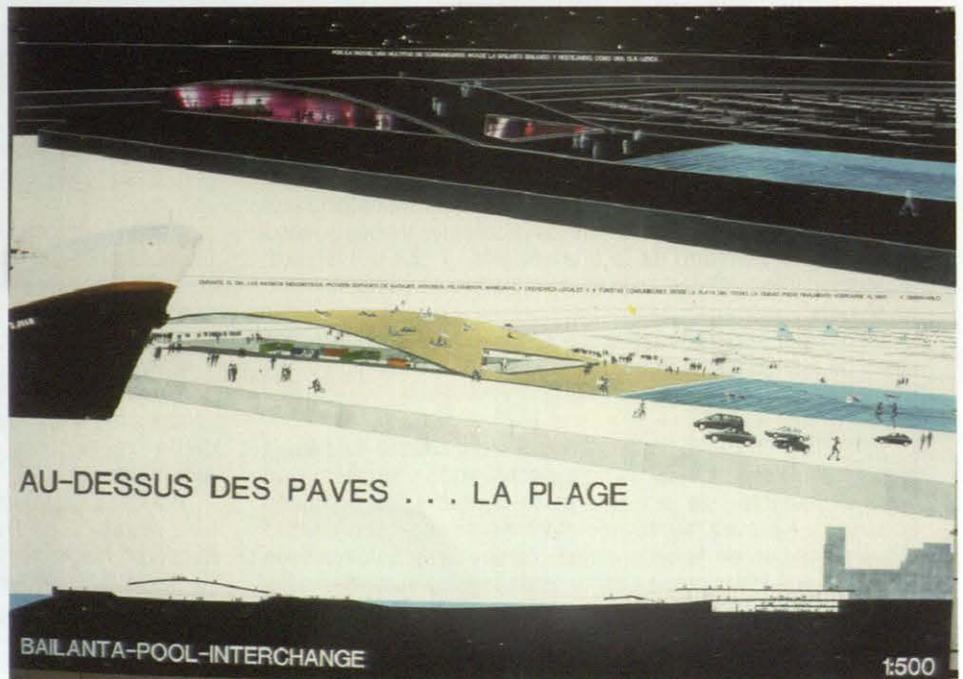
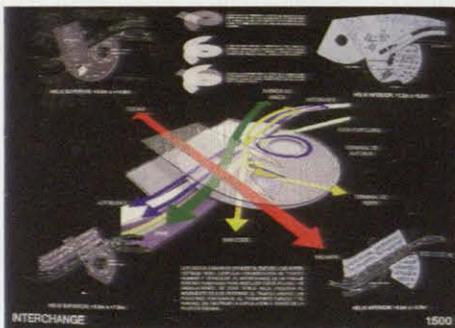
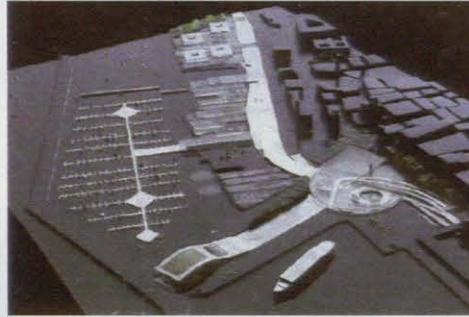
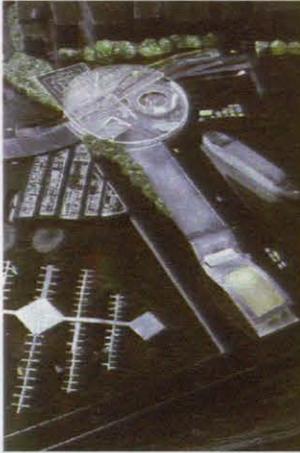
Públicas implicadas el considerar su participación y colaboración en el desarrollo y en la transformación futura del frente portuario."

OMA: "Destacar el concepto urbano integral de la solución. Especialmente valorar la propuesta denominada en su proyecto como "Código de Barras" para el área urbana de la Dársena de Los Llanos."

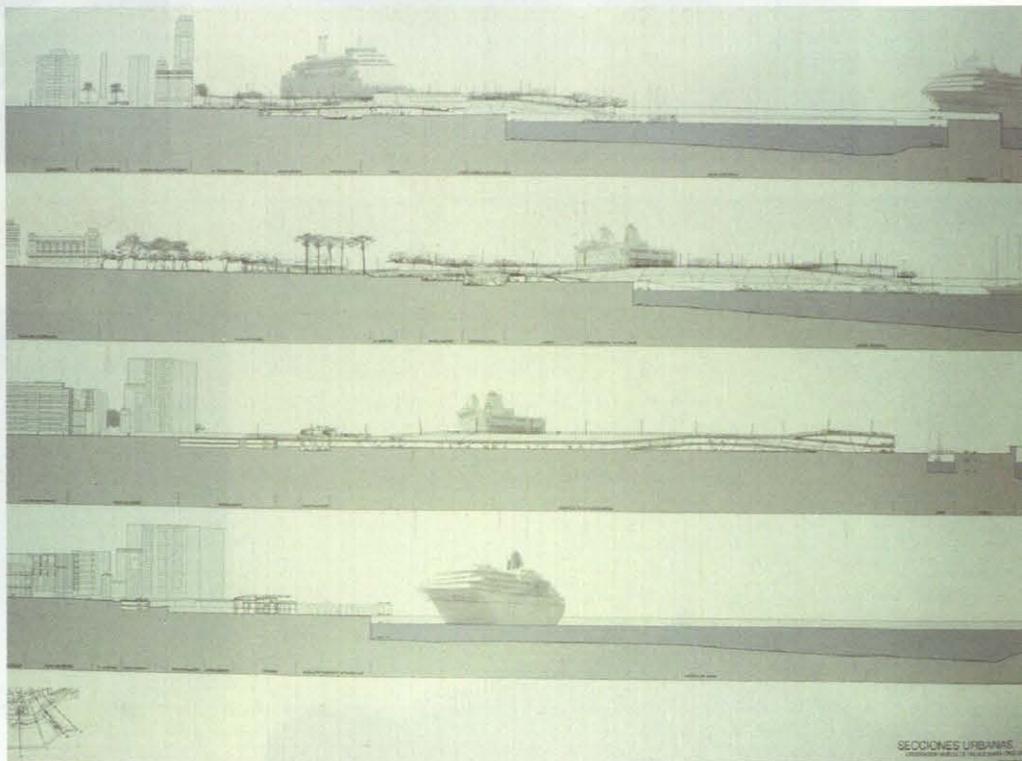
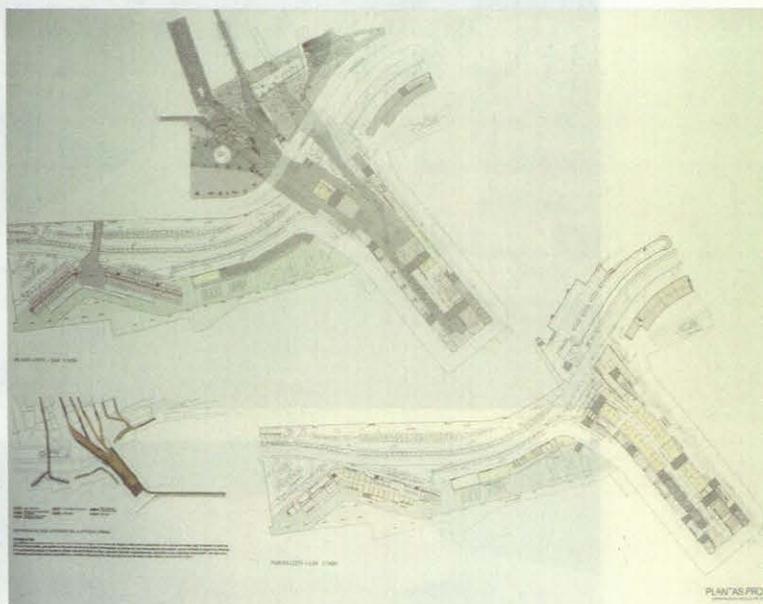
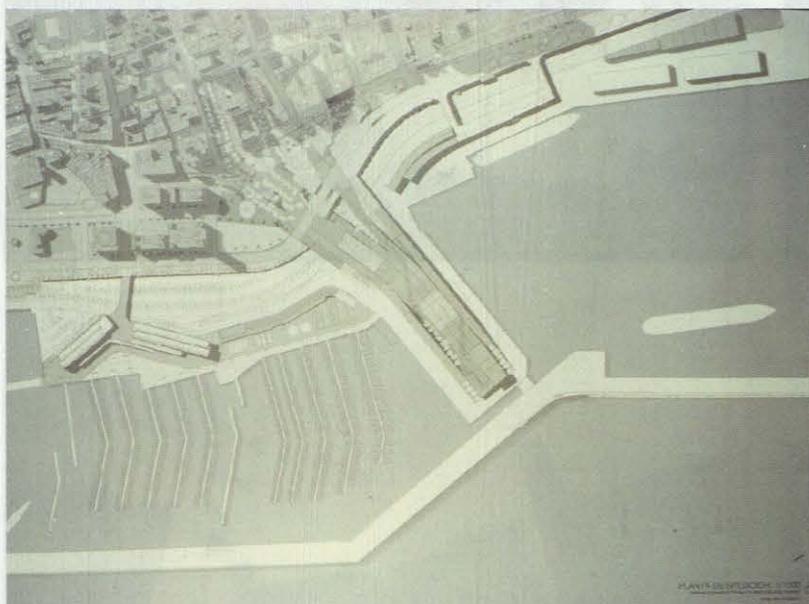
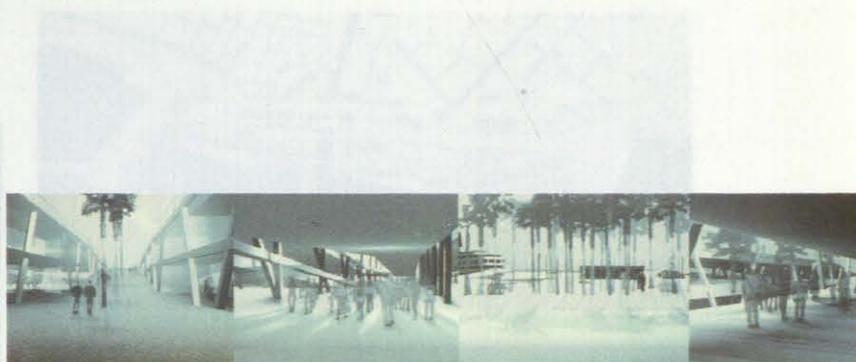
CRUZ Y ORTIZ: "Significar el respeto por los significados portuarios; por la simplicidad de la solución que precisamente remite a la concepción de la obra portuaria, y por la flexibilidad de la operación, así como la calidad de los diseños arquitectónicos."

Además, los miembros del Jurado: Jacques Hondelatte, José Luis Mateo, José Ramón Navarro y Ramiro Cuende Tascón, quisieron hacer constar la felicitación a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife por el proceso ejemplar, poco común, seguido en este tipo de operaciones de cambio de uso en espacios portuarios.

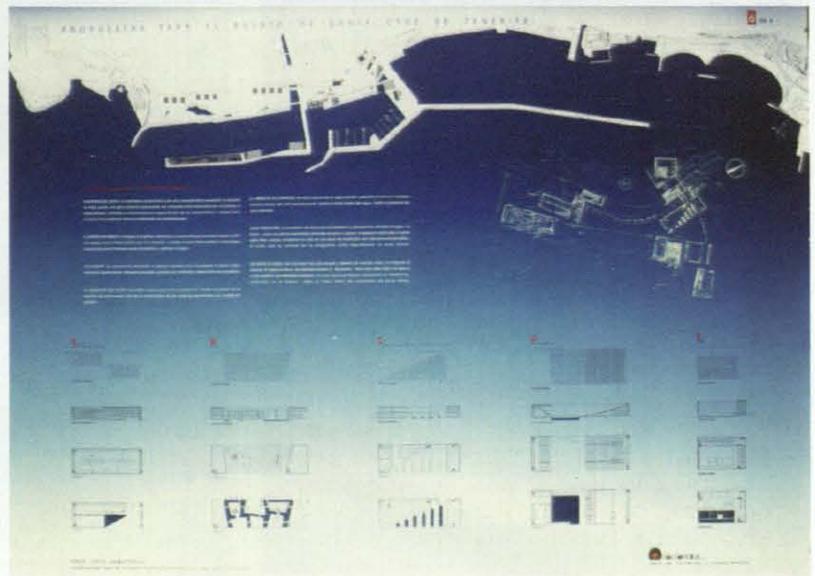
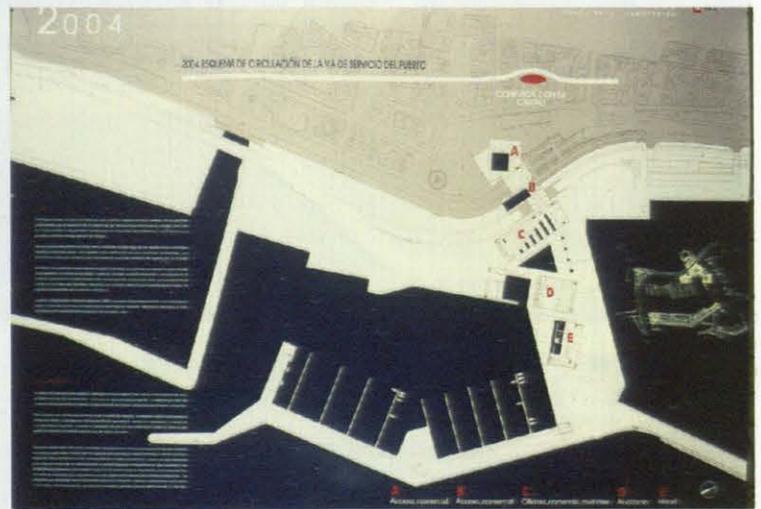
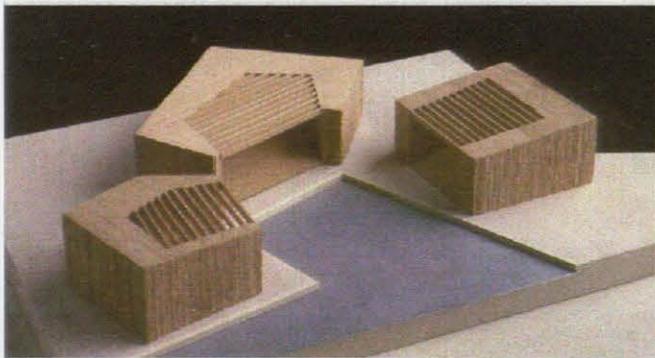
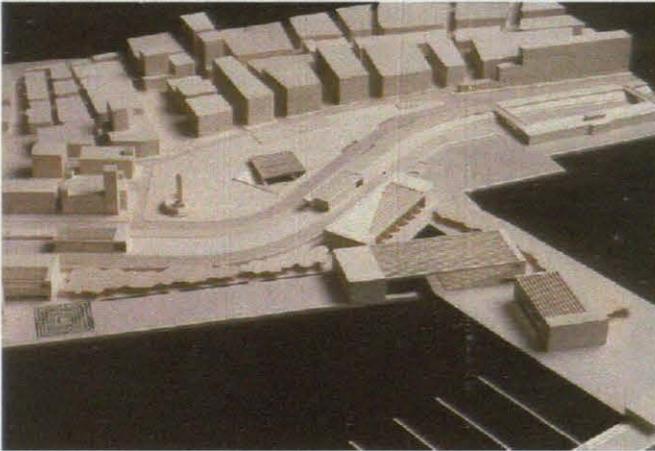
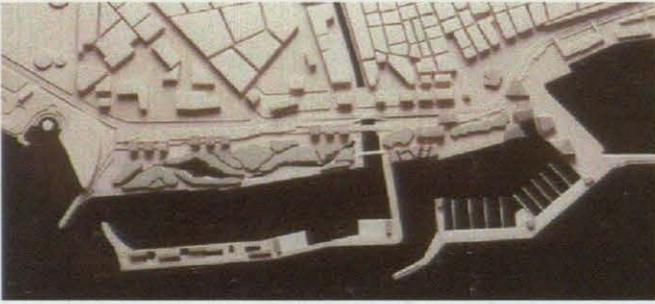
OFFICE FOR METROPOLITAN ARCHITECTURE (OMA)



FOREING OFFICE ARCHITECTS



CRUZ Y ORTIZ ARQUITECTOS



PROCEDIMIENTO DEL CONCURSO

El objeto del concurso consistió en seleccionar entre los diferentes trabajos presentados aquella propuesta que, a juicio del Jurado, resultara más idónea y sirviera de referencia como directriz para la posterior ordenación y desarrollo de la plataforma propiedad de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, ubicada en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, entre la estación marítima de la dársena de Anaga y la desembocadura del Barranco de Santos en la dársena de Los Llanos, conocida como Muelle de Enlace.

Los trabajos presentados al concurso, dentro del ámbito determinado, debían proponer soluciones de integración de la ciudad y del puerto, resolviendo la interacción de las actividades y condiciones propias de éste (accesos, conexiones viarias, vía de servicio - tránsito de vehículos pesados -, trazado de infraestructuras, muelles próximos - fines específicos de cada uno de ellos -, terminal de pasajeros, embarque y desembarque, carga y descarga, etc.), con la apertura de la ciudad (Avenida de Anaga, Plaza de España y Avenida Marítima) al mar, a través de la sucesión y dotación de adecuados equipamientos de ocio, lúdicos y comerciales, que, enlazados por los accesos, conexiones peatonales y rodadas, y los sistemas de espacios libres, configurasen, en conjunto, las directrices para la ordenación y desarrollo del futuro frente marítimo de Santa Cruz de Tenerife.

Durante los meses posteriores hasta diciembre del 97 los equipos participantes recibieron la documentación técnica y administrativa necesaria para la realización de los trabajos. Asimismo, cada equipo se desplazó a Tenerife, donde fueron atendidos por los responsables directos del desarrollo del concurso, para conocer "in situ" el lugar y circunstancias de la zona, además de poder contrastar los objetivos y despejar cuantas dudas pudiera haber establecido la documentación remitida.

En junio del 98 y según lo estipulado en el calendario del concurso, fueron admitidos por parte de esta Autoridad Portuaria, los trabajos de todos los equipos, exceptuando el del participante Arata Isozaki y Asociados, el cual declinó su participación por problemas profesionales que le impedían cumplir el plazo establecido. Los trabajos presentados comprendían, de conformidad con las bases, documentación gráfica y escrita, así como las maquetas correspondientes.

De este modo, el 8 de julio de 1998, atendiendo a las determinaciones establecidas en las bases, se reunió el Jurado, compuesto por:

- Luis Suárez Trénor, presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, en calidad de presidente del Jurado.
- Adán Martín Menis, presidente del Cabildo Insular de Tenerife.
- Miguel Zerolo Aguilar, alcalde del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.
- Manuel Fernández del Castillo Massieu, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, director de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.
- Jacques Hondelatte, arquitecto Grand Prix de Architecture de Francia, en sustitución de Jean Nouvel, arquitecto designado por la Autoridad Portuaria y en delegación del mismo.
- José Luis Mateo Martínez, arquitecto designado por los concursantes.
- José Ramón Navarro Vera, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, en sustitución y delegación de D. José Antonio Fernández-Ordóñez, en representación del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Ramiro Cuende Tascón, arquitecto, en representación de la Demarcación en Tenerife del Colegio de Arquitectos de Canarias.

El arquitecto Virgilio Gutiérrez Herreros actuó como secretario, designado por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y en calidad de Asesor de la misma en la organización del concurso. ■



Herzog, ganador del Concurso, con el presidente de la autoridad portuaria, Luis Suarez Trenor, el presidente del Cabildo, Adán Martín Menis y el alcalde de Santa Cruz, Miguel Zerolo Aguilar.



Rem Koolhaas representando a O.M.A., explicando su proyecto.



Alejandro Zaera representando a Foreing Office Architects.

El representante de Cruz y Ortiz Arquitectos, Antonio Ortiz, explicando su proyecto



Torres de control de tráfico marítimo

El plan de salvamento marítimo 1994-1997

En 1994, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente redactó el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino, de acuerdo con los objetivos enumerados a continuación:

-Coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina, pertenecientes a las diversas Administraciones, así como a instituciones públicas y privadas.

-Implantar un sistema de control de tráfico marino que cubra la totalidad de nuestras costas, mediante el establecimiento de Centros Coordinadores Regionales y Locales.

-Potenciar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina ya existentes y formar al personal especializado que será el responsable de la dirección y

coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento, y lucha contra la contaminación marina.

Dicho Plan permitió estructurar un sistema de prevención y respuesta a los eventos relacionados con el salvamento marítimo y la lucha contra la contaminación. Entre los aspectos más significativos de su puesta en práctica destaca:

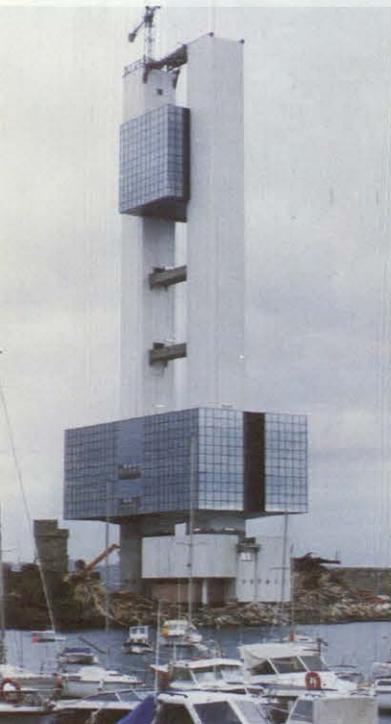
-El establecimiento de una red de centros regionales y locales de salvamento, bajo la dirección de un Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo

Las funciones básicas de los Centros de Control de Tráfico Marítimo y Coordinación de Salvamento y Lucha contra la Contaminación son:

- Vigilancia y prevención de accidentes marinos.
- Vigilancia y control de tráfico marítimo.
- Coordinación de Salvamento Marítimo.
- Control y lucha contra la contaminación marítima.
- Control de las actividades marítimas y emergencias portuarias.
- Avisos de seguridad marítima a la navegación.
- Apoyo e información a la Administración Marítima y, en su caso, a otras administraciones e instituciones.

Entre los Centros Coordinadores de Salvamento que se han venido construyendo desde 1994, destacan los de Gijón, Valencia y La Coruña, proyectados por Luis Serrano Castañer, y los de Algeciras y Almería, proyectados por Luis del Rey.

De izquierda a derecha, torres de control de tráfico marítimo de La Coruña, Gijón, Valencia, Algeciras y Almería.



Gijón.

Arquitecto: Luis Serrano Castañer.

Promotor: Dirección General de la Marina Mercante.

Constructor: Ute. Ferpi-Peninsular de Contratas.

Consultor: Estudio Integral de las Artes S.L.

Emplazamiento: Espigón nº 2 Puerto del Musel - Gijón.

El 30 de Septiembre de 1993 S.M. el Rey inauguró este edificio, construido en tiempo récord con las más avanzadas tecnologías. Cargado de simbolismo, pretende encarnar las aspiraciones de los gijonenses y los asturianos de un airoso y audaz futuro construido sobre la racionalidad del presente.

Tres plantas de racional ortogonalidad alojan la Capitanía y sirven de base para un fuste de 62,5 m., que soporta un futurista cuerpo superior, con 6 m. de voladizo, continente de las salas de coordinación de salvamento marítimo, equipadas con los más sofisticados medios que, en la actualidad, existen en el mundo.

Grandes voladizos en la edificación nos hablan de proyección hacia el horizonte, de apertura hacia la vida, de ingravidez respecto a las ataduras de la escasez de imaginación para resolver los problemas cotidianos.

Como brújula orientada hacia el N-E (dirección de los vientos predominantes y, a la vez, eje geométrico de la bahía del Puerto de Gijón), el cuerpo de cabeza del edificio controla visualmente cualquier movimiento que se produzca, no sólo en el entorno marítimo inmediato, sino los avatares de las gentes de la mar, desde La Coruña hasta Bilbao, dentro de un radio de acción que se prolonga hasta los países nórdicos.

El cilindro que comunica verticalmente todo el edificio es un elemento estructural que absorbe la torsión que produce el viento al empujar el cuerpo volado de cabeza. Su interior está hueco; y accesible cada dos plantas, contiene todas las instalaciones que permiten el correcto funcionamiento de este edificio.

Si la parte delantera del edificio se orienta hacia las comunicaciones y su tecnología, la trasera se abre hacia el recinto portuario y sus aspectos humanos.

Ascensores panorámicos, escaleras interiores y escaleras de emergencia, así como accesos en general, dotan al edificio de una plástica acorde con el ambiente funcional e industrial que caracteriza la actividad del Puerto del Musel.

Materiales utilizados

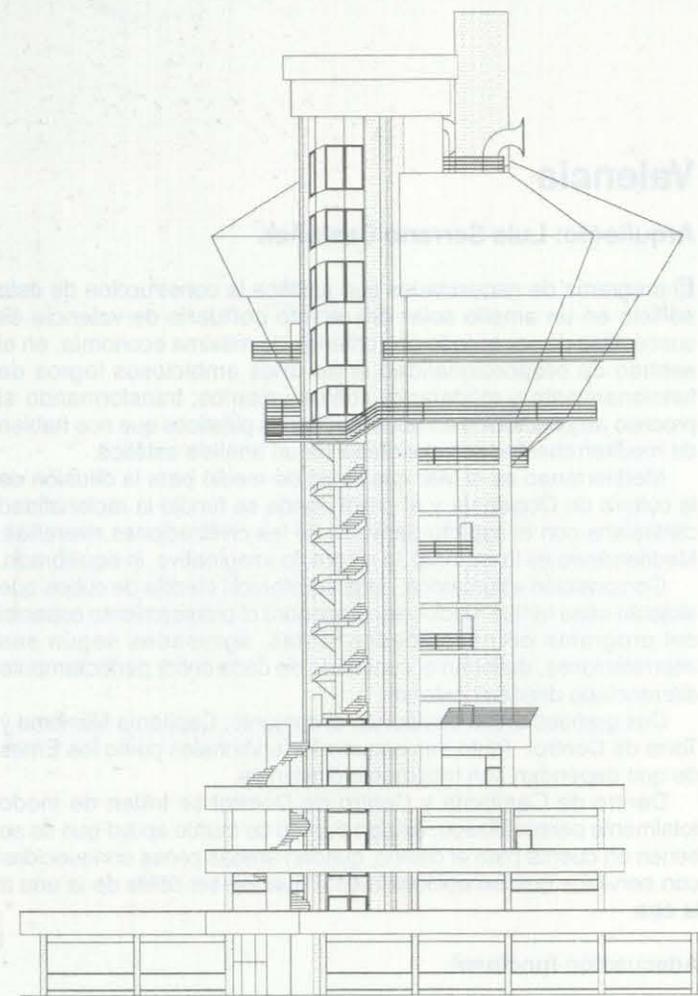
La estructura general del edificio se construyó con hormigón armado, protegido con imprimación y dos capas de pintura epoxídica de colores acordes con el entorno.

El cerramiento de las plantas inferiores se realizó con bloque prefabricado de hormigón tipo split.

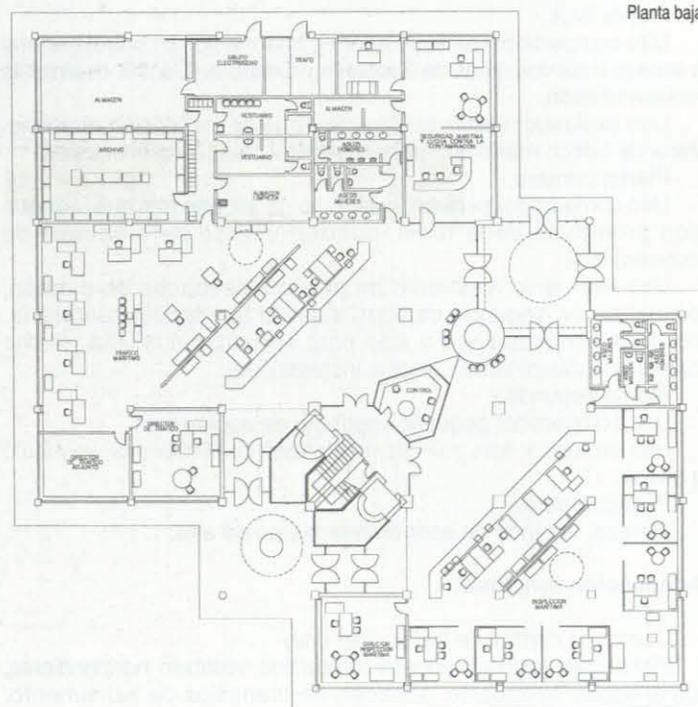
El acristalamiento se planteó con climalit reflectasol de 6+8+6 mm.

El cerramiento de las plantas superiores se ejecutó con vidrio tipo climalit 12+8+10 con stadip reflectasol (12 mm.) en el exterior, cámara gaseada (8 mm.) y planitherm incoloro en el interior (10 mm.), según piezas trapezoidales, cuyos lados superiores convergen todos hacia el punto de máximo momento flector del vástago, que soporta el cuerpo de cabeza.

La cubierta se realiza con panel sandwich de chapa galvanizada, prelacada y pintada con epoxi, al igual que todos los aceros de barandillas, escaleras de emergencia y perfilería vista de las estructuras mixtas superiores.



Alzado sur.



Planta baja.

Valencia

Arquitecto: Luis Serrano Castañer.

El programa de necesidades que justifica la construcción de este edificio en un amplio solar del recinto portuario de Valencia es susceptible de ser tratado con criterios de máxima economía, en el sentido de proporcionalidad entre unos ambiciosos logros de funcionamiento y moderados costos unitarios, transformando el proceso arquitectónico en unos resultados plásticos que nos hablen de mediterraneidad como síntesis de un análisis estético.

Mediterráneo es el Mar que sirvió de medio para la difusión de la cultura de Occidente y el crisol donde se fundió la racionalidad cartesiana con el espíritu derivado de las civilizaciones rivereñas. Mediterráneo es lo racional, lo alegre, lo imaginativo, lo equilibrado.

Composición volumétrica.- Una equilibrada mezcla de cubos que alojarán otras tantas funciones compondrá el planteamiento espacial del programa de necesidades; éstas, agrupadas según sus interrelaciones, definirán el contenido de cada cubo, perfectamente diferenciado desde el exterior.

Dos grandes áreas componen el conjunto; Capitanía Marítima y Torre de Control. Tanto sus esquemas funcionales como los Entes de que dependan son totalmente diferentes.

Dentro de Capitanía y Centro de Control se tratan de modo totalmente personalizado, existen puntos de mutuo apoyo que se se tienen en cuenta para el diseño, quedan ambas zonas enriquecidas con servicios que excepcionalmente pueden ser útiles de la una a la otra.

Adecuación funcional

Capitanía. Comprende tres plantas con unas amplias zonas de uso exclusivo y una reducida área anexa de uso compartido con Centro de Control.

Planta baja.-

Uso compartido: vestíbulo central; información y control general y acceso a las dos áreas de Capitanía y Centro de Control, totalmente independizado.

Uso exclusivo: vestíbulo general, zona de inspección marítima, zona de tráfico marítimo, archivo general, aseos, instalaciones.

Planta primera.-

Uso compartido: pequeño vestíbulo de ascensores que, aunque son privativos de la torre, pueden usarse para acceso de minusválidos.

Uso exclusivo: vestíbulo de público, despacho de capitán, despacho de segundo capitán, sala de reuniones, secretaría, servicios administrativos y área para seguridad marítima y lucha contra la contaminación, aseos, instalaciones.

Planta segunda.-

Uso compartido: pequeño vestíbulo de ascensores.

Uso exclusivo: sala polivalente, despacho, almacenes, vestíbulo y aseos.

Planta tercera.-

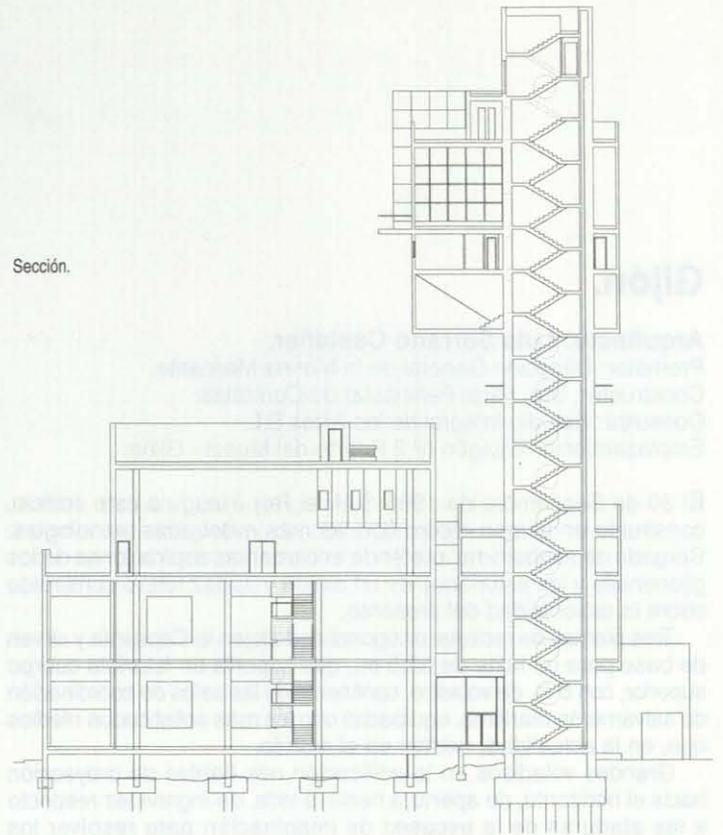
Terraza, equipos de acondicionamiento de aire.

Adecuación funcional

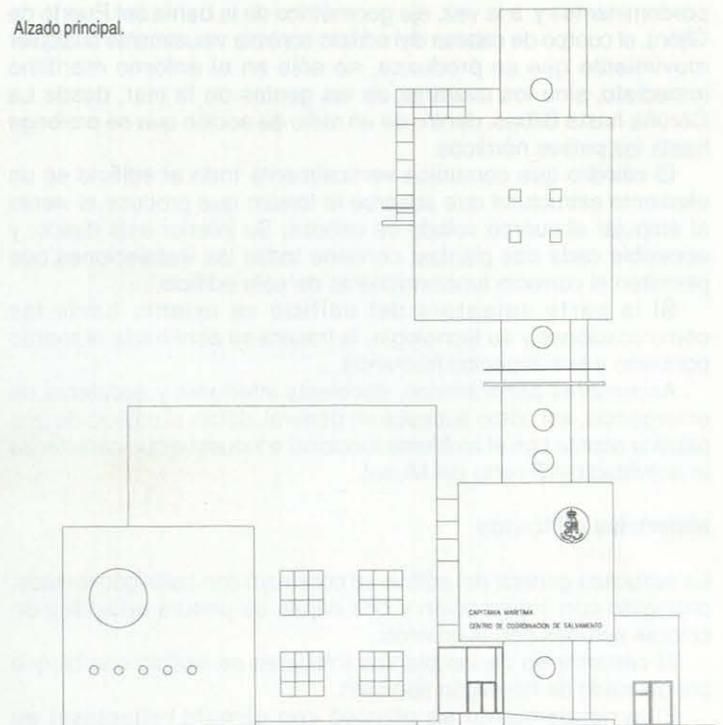
Centro de control de tráfico marítimo

Planta baja: vestíbulo general compartido, vestíbulo independiente, ascensores, helipuerto, almacén de utensilios de salvamento, vestuario y aseos.

Sección.



Alzado principal.



Planta cuarta: salida de seguridad de ascensores.

Planta quinta: limpieza y mantenimiento de cartelas.

Planta sexta: salón de descanso, crisis y auxiliar de control, aseos.

Planta séptima: sala de control, despachos, equipos, aseos.

Planta octava: terraza, góndolas de limpieza, máquinas de ascensores y aire acondicionado.

Planta novena: cubierta de casetón de ascensores y máquinas.

La Coruña

Arquitecto: Luis Serrano Castañer.

La Dirección General de la Marina Mercante convoca un concurso restringido de propuestas arquitectónicas para la construcción de la Capitanía Marítima y Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en La Coruña.

La empresa consultora Estudio Integral de las Artes S.L., resultó adjudicataria del encargo para la redacción del proyecto y, bajo la dirección del arquitecto Luis Serrano Castañer, aborda su ejecución con un doble objetivo:

De una parte, cumplir fielmente el programa de necesidades aportadas por la Dirección General en cuanto a la implantación de la Capitanía Marítima y del Centro de Coordinación de Salvamento y Seguridad Marítima.

De otra parte, concebir el edificio con carácter de monumento, desde el interés de la marina Mercante en rendir homenaje a tantas y tantas personas vinculadas a la mar que, tradicionalmente y de modo muy especial en Galicia, han sufrido las consecuencias de este medio, al que inevitablemente están ligados.

En estos tiempos de eclecticismo arquitectónico, ante el encargo de materializar formalmente una respuesta a las necesidades mencionadas, se optó por la racionalidad como lei-motiv de todo el planteamiento.

La Razón es la cualidad fundamental del ser humano. Su mecánica consiste en la clasificación, interrelación y organización de conceptos.

El cuadro de necesidades se compone de conceptos aplicables a bloques duales o binarios que inmediatamente sugieren el planteamiento de su desarrollo en altura:

Un bloque de capitanía, de servicio al público, próximo a la zona de acceso y otro elevado bloque de salvamento, de servicio a los hombres y mujeres de alta mar, elevado hacia el horizonte con el máximo control visual directo del litoral coruñés.

Un núcleo para ascensores de alta velocidad albergando toda la tecnología de telecomunicaciones, electricidad y electrónica y otro núcleo de escaleras de acceso y evacuación para los bloques, en contacto permanente con todo el sistema de tuberías (agua, saneamiento, climatización, contra incendios, etc...).

Esta agrupación funcional sugirió inmediatamente la disposición estructural del edificio: dos núcleos verticales sostienen dos bloques o cuerpos de edificación.

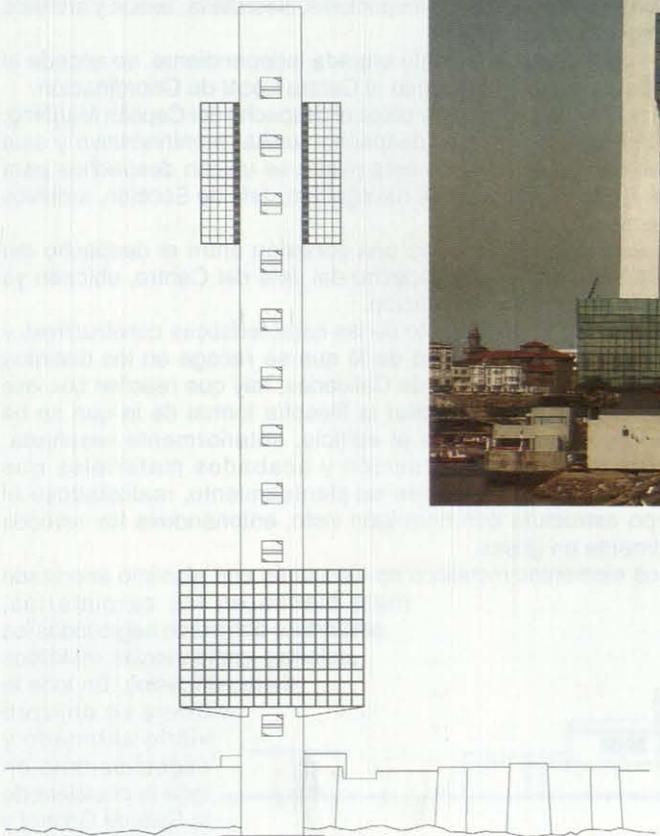
El espigón Barrié de la Maza constituye un eje material que proyecta la ciudad hacia el horizonte marino. El edificio se dispone de tal modo que su emplazamiento realza en vertical la axialidad horizontal del dique del abrigo.

Ya tenemos planteado el edificio; sólo resta introducir un cuerpo de acceso para personas, instalaciones y una entreplanta de intercomunicación de las mismas y su distribución en cada uno de los dos núcleos.

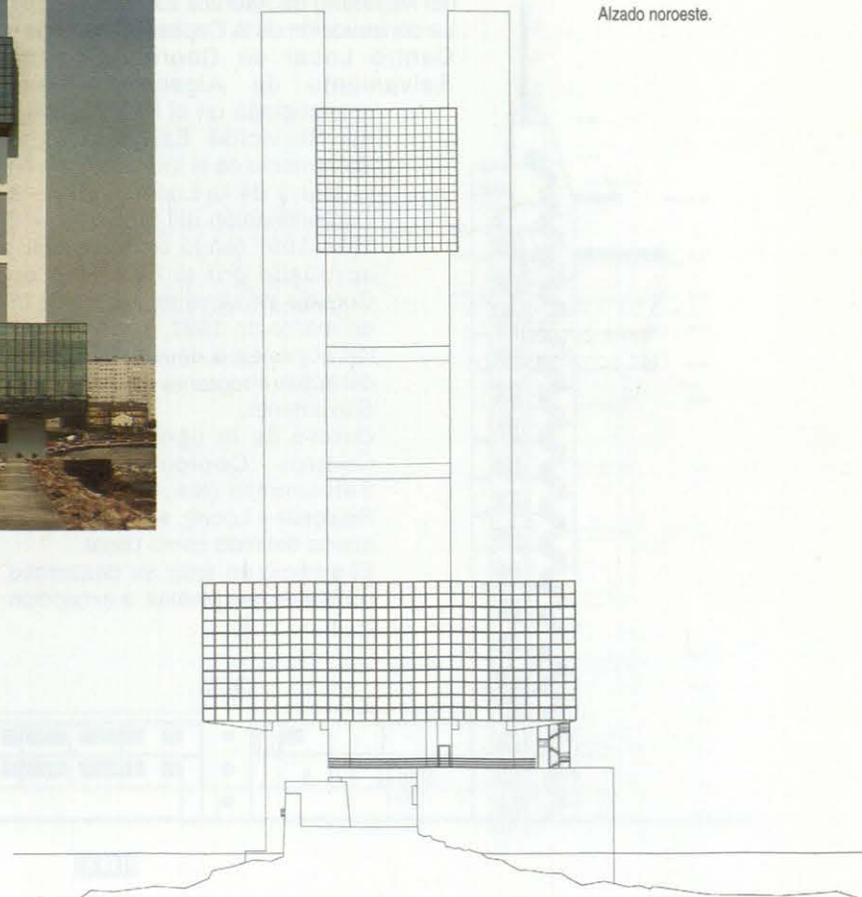
Los núcleos excederán la cota del bloque más alto para alojar y dar acceso a los equipos de telecomunicaciones.

El edificio representa un gran portal de comunicación entre el mar y la ciudad de La Coruña.

Alzado noreste.



Alzado noroeste.



Algeciras

Arquitecto: Luis del Rey

Tanto el edificio de Capitanía Marítima como el Centro Local de Coordinación de Salvamento (CLCS) de Algeciras se ubicarán en la Parcela del Saladillo, dentro del recinto portuario.

Se plantea el Proyecto de Ejecución de construcción de un conjunto de edificio y CLCS con accesos exteriores independientes, pero realizado a través del mismo sistema de control.

El edificio servirá para la ubicación de la Capitanía Marítima de Algeciras, de acuerdo al programa que a continuación se describe.

Dado que la parcela se encuentra en el recinto portuario, que en la actualidad se utiliza como área de aparcamiento en la operación Paso del Estrecho y que sólo dos de las vías rodadas de acceso son totalmente públicas, sin necesidad de atravesar el control del puerto, se ha proyectado un desarrollo lineal de la edificación al objeto de disminuir lo menos posible el funcionamiento del Aparcamiento existente y planteando el acceso de vehículos por la vía, que plantea menos interferencias.

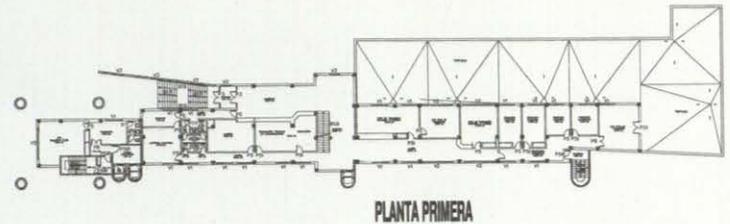
Se proyecta la existencia de Aparcamiento de uso privado, tanto para Capitanía como para CLCS, y un área de aparcamientos exteriores de uso público, así como un espacio protegido para Helipuerto.

Igualmente y conforme a lo solicitado, se han previsto dependencias, con accesos independientes en Planta Baja, tanto para posible utilización de autoridades del Ministerio de Interior (Protección Civil), como del Ministerio de Asuntos Exteriores.

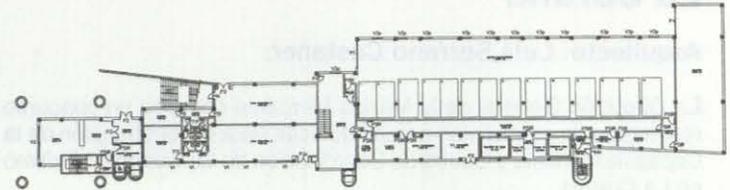
La construcción de la Capitanía Marítima y Centro Local de Coordinación de Salvamento de Algeciras, viene contemplada en el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el Mar y de la Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino 1994-1997 (en lo sucesivo PNS) aprobado por el Gobierno en Consejo de Ministros de fecha 11 de marzo de 1994, como una de las acciones a desarrollar dentro del actual Programa de Centros de Salvamento.

Dentro de la tipología de los Centros Coordinadores de Salvamento (Nacional, Zonal, Regional y Local), el de Algeciras queda definido como Local.

El edificio en todo su desarrollo consta de tres plantas, a excepción



PLANTA PRIMERA



PLANTA BAJA

del área situada en el extremo sur de la edificación en la que se ubica la Torre del CLCS. Con este desarrollo se ha pretendido, de una parte, la adecuación urbanística y de otra, la concepción formal de la edificación dotándola de una imagen que recuerde claramente elementos de referencia náutica. Se ha pretendido, manteniendo la interrelación necesaria, establecer una clara diferenciación en las dos áreas de la edificación; de una parte la destinada a Capitanía Marítima, con todos los despachos e instalaciones que tal actividad requiere; y de otra, el Centro Local de Coordinación de salvamento.

En la Cota $\pm 0,00$ de Planta Baja se ubica un Aparcamiento de uso exclusivo de la edificación y el resto de la planta se dedica al alojamiento de dependencias auxiliares y de las distintas instalaciones de la edificación.

En la planta primera, en la que se sitúa el nivel de acceso se ubican: el vestíbulo de acceso a la Capitanía, conserjería, información, centralita de comunicación, área de Despachos-Atención al público, despacho del Jefe de área de Despachos, área de Inspección-atención al público, Despacho del Jefe de área de Inspección, despachos de Inspectores, Secretaría, aseos y archivos generales y almacén.

En esta planta, mediante entrada independiente, se accede al vestíbulo principal de acceso al Centro Local de Coordinación.

En la Planta segunda se ubica el despacho del Capitán Marítimo, con una sala de espera, despacho auxiliar administrativo y sala de juntas. Igualmente, en esta planta se ubican despachos para administrativos del área de navegación, Jefe de Sección, archivos y aseos.

A este nivel se produce una conexión entre el despacho del Capitán Marítimo y el despacho del Jefe del Centro, ubicado ya en el área Sur de la edificación.

En cuanto al tratamiento de las características constructivas y de acabados, sin perjuicio de lo que se recoge en los distintos apartados de la Memoria de Calidades, hay que reseñar que ese ha pretendido complementar la filosofía formal de la que se ha dotado conceptualmente al edificio, anteriormente reseñada, utilizando en su construcción y acabados materiales que cromáticamente consoliden tal planteamiento, realizándose el cuerpo estructura con hormigón visto, entonándose los revocos igualmente en grises.

Los elementos metálicos se ejecutarán con aluminio anodizado mate blanco en las carpinterías, pintándose con oxiron negro todos los restantes componentes metálicos de la edificación. En toda la

vidriera se utilizará vidrio ahumado y especialmente en toda la cristalería de la Sala de Control y Salas de Crisis.



SECCION

Almería

Arquitecto: Luis del Rey

El edificio se ubica en el Muelle de Levante del Puerto de Almería. Los condicionantes urbanísticos vienen determinados por el Plan General de Ordenación Urbana de Almería y concretamente por el Plan Especial del Puerto.

La construcción del Centro Regional de Coordinación de Salvamento y Capitanía (CRCS) de Almería viene contemplada en el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino 1994-1997.

El edificio consta de una superficie total construida de 2.361,61 m². Se proyecta en el área de movimiento establecido en los condicionantes urbanísticos, una edificación de desarrollo longitudinal, rematada en su extremo con la Torre del CRCS.

El edificio en todo su desarrollo consta de tres plantas, a excepción, por el área situada en el extremo sur de la edificación, en la que se ubica la Torre del CRCS. Con este desarrollo se pretende, de una parte, la adecuación urbanística y de otra, la concepción formal de la edificación, dotándola de una imagen que recuerde claramente elementos de referencia náutica, con la pieza de remate, la torre, que se consolida volcada a la mar como un gigantesco "Mascarón de Proa". Se pretende, manteniendo la interrelación necesaria, establecer una clara diferenciación en las dos áreas de la edificación; de una parte, la destinada a Capitanía Marítima, con todos los despachos e instalaciones que tal actividad requiere; y de otra, el Centro Regional de Coordinación de Salvamento.

En la Cota ± 0,00 de Planta Baja, se ubica un Aparcamiento de uso exclusivo de la edificación y el resto de la planta se dedica al alojamiento de dependencias auxiliares y de las distintas instalaciones de la edificación.

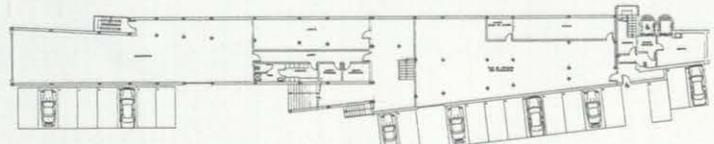
En la planta primera, en la que se sitúa el nivel de acceso se ubican: el vestíbulo de acceso a la Capitanía, conserjería, información, centralita de comunicación, área de Despachos-Atención al público, despacho del Jefe de área de Despachos, área de Inspección-atención al público, Despacho del Jefe de área de Inspección, despachos de Inspectores, Secretaría, aseos y archivos generales y almacén.

En esta planta, mediante entrada independiente, se accede al vestíbulo principal de acceso al Centro Local de Coordinación.

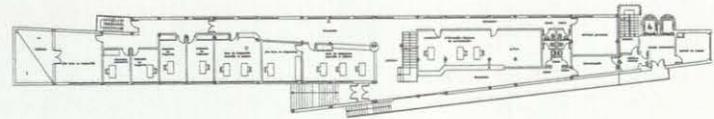
En la Planta segunda se ubica el despacho del Capitán Marítimo, con una sala de espera, despacho auxiliar administrativo y sala de juntas. Igualmente, en esta planta se ubican despachos para administrativos del área de navegación, Jefe de Sección, archivos y aseos.

A este nivel se produce una conexión entre el despacho del Capitán Marítimo y el despacho del Jefe del Centro, ubicado ya en el área Sur de la edificación.

Las distintas plantas del Centro están ocupadas por Sala de Crisis, Camarotes, Sala de Control, Cubierta sobre Sala de Control, Planta



PLANTA BAJA



PLANTA PRIMERA

ESCALA GRÁFICA
0 1 2 3 4 5 10 m

para ubicación de Radar y Planta de Instalación de Antena.

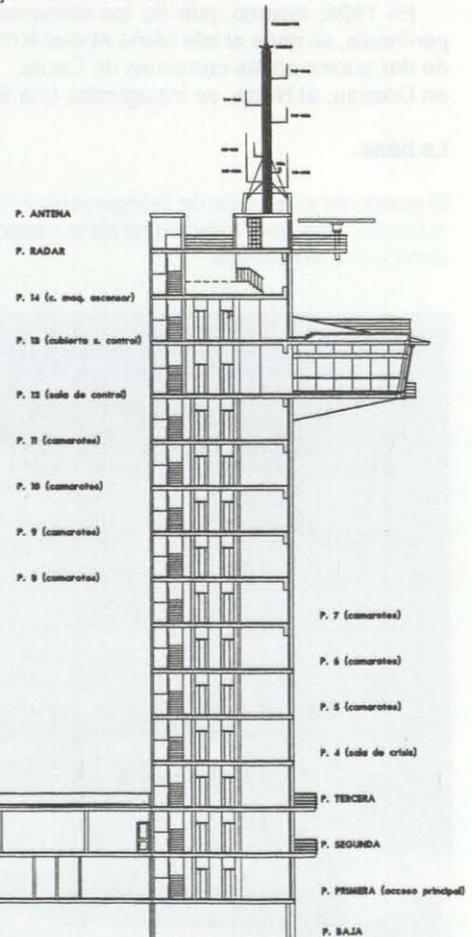
En cuanto al tratamiento de las características constructivas y de acabados, hay que reseñar que se ha pretendido complementar la filosofía formal de la que se ha dotado conceptualmente al edificio anteriormente reseñada, utilizando en su construcción y acabados materiales que cromáticamente consoliden tal planteamiento. En esta línea, todo el edificio irá revestido con un acabado pétreo en tonos arenosos, que en el zócalo del inmueble, planta baja, se adecuarán a la tonalidad de la piedra de la escollera de muelle de levante.

Los elementos metálicos se ejecutarán con aluminio mate de tono rojizo en las carpinterías, pintándose con esmalte rojo todos los restantes



componentes metálicos de la edificación en el exterior. En toda la vidriera se utilizará vidrio ahumado y especialmente en toda la cristalería de la Sala de Control.

En el pavimento exterior se utilizó baldosa hidráulica antideslizante, utilizándose en todo el interior pavimento de mármol de Macael, con la carpintería y elementos de mostradores y similares lacados en azul marino.■

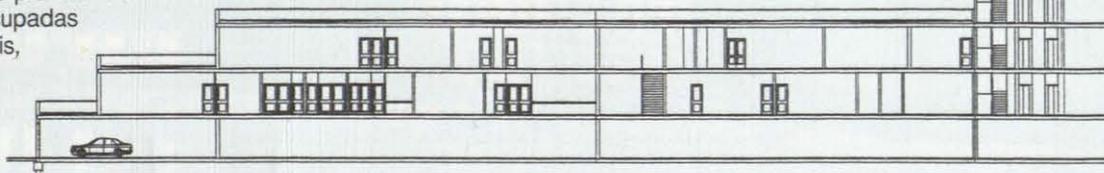


- P. ANTENA
- P. RADAR
- P. 14 (c. moq. escanor)
- P. 13 (cubierta s. control)
- P. 12 (sala de control)
- P. 11 (camarotes)
- P. 10 (camarotes)
- P. 9 (camarotes)
- P. 8 (camarotes)

- P. 7 (camarotes)
- P. 6 (camarotes)
- P. 5 (camarotes)
- P. 4 (sala de crisis)

- P. TERCERA
- P. SEGUNDA
- P. PRIMERA (acceso principal)
- P. BAJA

ESCALA GRÁFICA
0 1 2 3 4 5 10 m



SECCION LONGITUDINAL

La estación marítima del Puerto de Ceuta

Javier Arnaiz Seco

El contexto

Al Oeste, sólo el inmenso vacío donde acababa el mundo quizás con un legendario, misterioso y terrorífico Gran Precipicio.

Al Este, viejos dioses, viejos mundos, viejos tiempos.

El Fretum Septem 1, al Sur, entre la espuma, las brumas y el Sol, por sobre las rocas, atinaba a descubrir una muralla, que a trechos se antoja rosada, dorada y de un verde negro tan profundo como los restos de la antigua cantera de piedra serpentina del Sarchal. 2

Ceuta, por donde han pasado las empresas de otros hombres, el pensamiento de otros tiempos, las glorias y derrotas de otros ámbitos, contempla en esta etapa el devenir de la guerra romántica de 1859, 3, la creación de la Junta de su Puerto, 4 la inauguración del ferrocarril a Tetuán 5 y la dictadura de ese cabo de varas, Primo de Rivera 6.

En 1926, Franco, jefe de los africaners, embarca rumbo a la península, se rinde el jefe rifeño Abd-el-Krim 7 que había terminado de dar guerra en las cercanías de Ceuta,... Africa quedaba atrás y en Dessau, al Norte, se inauguraba una Escuela de Arquitectura.

La base

El puerto es el espacio de la ingeniería y hablar de la Ingeniería de la Ciudad será ante todo hablar de la capacidad de crear el espacio técnico por excelencia.

El puerto de Ceuta será el lugar de almacenamiento estacionario en este océano tecnológico, estructurado a través de flujos canalizados que configure la primera malla indispensable para la apropiación del territorio por donde España penetre en el Norte de África.

Es un lugar de avituallamiento, que se va a convertir en punto estable que dará lugar a la nueva organización espacial como ciudad de almacenamiento y tránsito.

El ingeniero controlará este conjunto articulado de espacios tomando su apoyo fundamental en la ingeniería militar.

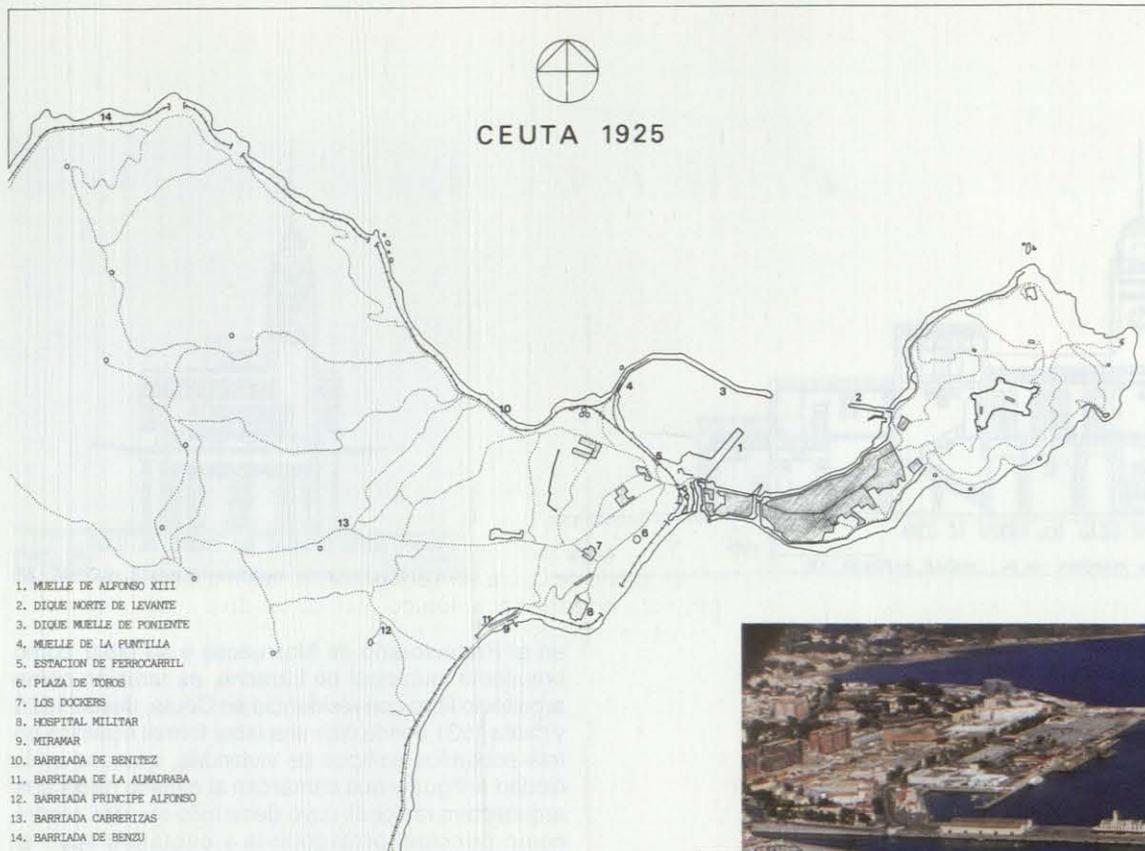
La ciudad antigua, fortificada según los principios de Vauban, contrasta con las formas lineales del ensanche portuario.

Si las primeras sugieren rechazo, las otras, abrigo y recogimiento.

Así, terminada la cruel, inútil, incivil e injustificada contienda norteafricana, empieza a dibujarse una nueva topografía en el limes del desierto Atlántico; el Puerto de Ceuta como fenómeno posbélico forma parte de un nuevo paisaje que se adosa a la ciudad, comiéndose al mar 8.

Fuera de su recinto amurallado será su primer ensanche, el espacio más amplio, prestigioso y de mayor prestancia que, cual calle Mayor 9, adquiere sus máximos galardones cuando con arcos de triunfo, barcos con fachadas engalanadas y altares portátiles reciba a Alfonso XIII, que como un espejismo del sediento, que le hace ver manantiales que sólo existen en su imaginación, procede a inaugurar su muelle Sur en octubre de 1927 10.





Plano de Ceuta en 1925, con los principales edificios portuarios y militares. Debajo, vista aérea del Puerto de Ceuta



Esta plataforma, con una longitud de quinientos diez metros y una anchura de sesenta, apéndice de un puerto que va a quedar como una casa de las olas, donde se atrapan reflejos de luz, colores y perfumes de un Atlas que no era el nuestro, surge como prolongación de los espigones del Albacar de las Murallas Reales junto al Foso del Agua y frente al levadizo Puente del Cristo, con el que enlazará mediante una espaciosa y prolongada rampa.

Sobre esta obra de ingeniería civil será donde se levante la primera pieza de valor de la arquitectura portuaria de Ceuta.

Es en este territorio neutro y plano, sin preexistencias arquitectónicas y entre los barcos fondeados a sus costados, donde brotará un edificio que convertirá dicho espacio en lugar irrepetible, en un paisaje de viajero.

El Proyecto

Las molestias que ocasiona al público la estación provisional, su gran distancia al casco de la población y el proyecto de construcción de la prolongación de las vías del ferrocarril Ceuta - Tetuán al muelle de Alfonso XIII son los factores que esgrime la Junta del Puerto para construir un edificio adecuado para estación y que al mismo tiempo sirva para establecer todos los servicios auxiliares de Aduanas, Carabineros, Sanidad, etc...

Es el Ingeniero de Caminos de la dirección facultativa de la Junta de Obras del Puerto D. Rafael Gallego y Amar de la Torre quien el 6 de junio de 1929 firma el proyecto de "Estación Marítima en el Muelle Alfonso XIII".

Lo más interesante del edificio es que en todo su perímetro se corre una marquesina de hormigón armado con nervios superiores y voladizo que varía entre tres y cuatro metros, así como una torre lateral que sirve de acceso a las terrazas de la segunda planta mediante una escalera interior de piedra artificial. El acceso a un reloj y al remate de la torre se hace por medio de una escalera de gato; la torre ha de servir para la instalación de señales de radio y al mismo tiempo para la ornamentación del edificio.

La memoria del proyecto continúa comentando el sistema de ejecución de las obras (la más conveniente, la subasta; aunque podría aceptarse la de concurso si la superioridad lo creyera conveniente), su plazo de ejecución doce meses y termina con una agradable sorpresa en donde el ingeniero no quiere terminar el

trabajo sin hacer constar la inteligente colaboración del distinguido arquitecto D. Andrés Galmés Nadal en la parte artística de este proyecto que tengo el honor de someter a la superioridad, y que espero merezca pronta y favorable sanción.

El arquitecto

Dos citas y una entrevista nos ponen sobre la pista del arquitecto Andrés Galmés Nadal.

Una de las citas aparece en un artículo titulado Mejoras Urbanas de Ceuta, firmado por Manuel Gallego, en la revista mensual del Memorial de Ingenieros del Ejército del año 1926.

La segunda, en el libro de Javier Pérez Rojas "Art deco en España".

Quiera que en la reunión anual de la Hermandad Nacional de Arquitectos que se celebró en Madrid en 1995 el destino me hiciera conocer a D. Damián Galmés de Fuentes (arquitecto), sobrino de Andrés Galmés Nadal, que con su amabilidad, me dictó la biografía de:

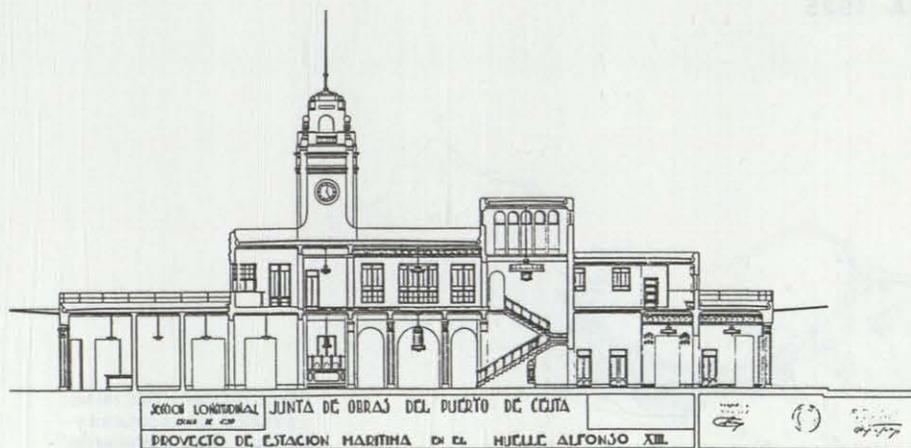
Andrés Galmés Nadal

Que nace en Manacor (Baleares) en el año 1896.

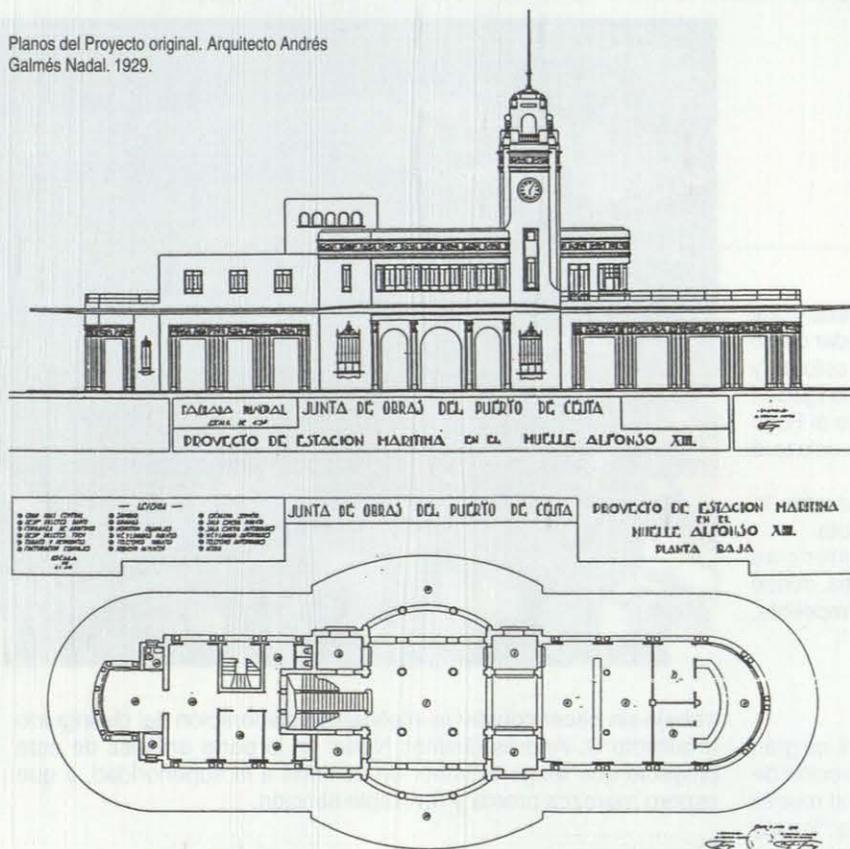
Estudios:

Bachiller en el Instituto de Soria y Agustinos de El Escorial entre los años 1906-1913.

Carrera de Arquitecto en la Escuela de Arquitectura de Madrid,



Planos del Proyecto original. Arquitecto Andrés Galmés Nadal. 1929.



desde el año 1913 a junio de 1920, en el que obtiene el título de Arquitecto.

Actividad profesional:

Por concurso obtiene en 1921 la plaza de Arquitecto en la Alta Comisaría de España, en el Protectorado de Marruecos.

En el año 1932 obtiene la plaza de Arquitecto del Catastro en la provincia de Cádiz.

En 1934 consigue el traslado a Baleares como Arquitecto del Catastro y fija su residencia en Palma de Mallorca, plaza que mantiene hasta su jubilación en el año 1966.

Después de jubilado se traslada a Manacor donde permanece hasta su muerte en junio de 1970 (a los 74 años de edad).

Cronológicamente, por tanto, Andrés Galmés Nadal pertenece a la generación de arquitectos que España envía a la zona del Protectorado (1913-1956) en Marruecos.

Galmés, arquitecto de la generación de 1920, estará diez años en el Norte de Marruecos (1921-1931). Dejando aparte sus comienzos oficiales como arquitecto en la Alta Comisaría de España

en el Protectorado de Marruecos y su labor como arquitecto municipal de Larache, es también como arquitecto libre con residencia en Ceuta, desde 1925 y hasta 1931 donde deja una labor formal ecléctica en tres soberbios edificios de viviendas, situados en la ciudad antigua y que enmarcan el camino hacia una arquitectura racional, cuyo desarrollo en ellos tendrá como principal protagonista y coetáneo suyo al arquitecto municipal D. José Blein Zarazaga, y esporádicamente a los diversos arquitectos que ejercen su actividad oficial en el Protectorado Español en Marruecos.

Cuando desde el Puerto solicitan su ayuda como colaboración artística en el diseño de la estación, en ella rondan su ideas anteriores, su destreza y creación que, con las mismas deliciosas similitudes y con su misma marca de sensibilidad, realiza en la arquitectura ciudadana, que era reflejo de la mirada cosmopolita de la ciudad.

Pero el Puerto es un lugar a los que el azar y el decreto convierten en los únicos sitios que sin tamiz alguno pueden ser habitados por los más extraños objetos, por todas las mercancías, lujos y baratijas que el mundo envía a sus playas; y si adentro, el país se alimentaba y vestía, amueblaba sus casas, sembraba las tierras, con lo que el país buenamente fuera dando, en Ceuta, las casas se iban llenando con lo que los barcos dejaban en las costas. Son años de mercaderías y personajes novedosos poblando las tiendas, las calles y poco a poco los estudios de los arquitectos. Estos, como puertos libres, como comarcas privilegiadas de lugares donde se busca y se encuentra lo insólito, se convierten en zonas de euforia y desafío.

Esta sedimentación y el propio lugar conducían inevitablemente hacia una nueva situación que requería no sólo una actitud nueva, de supuesta mayor audacia, sino también una respuesta diferente.

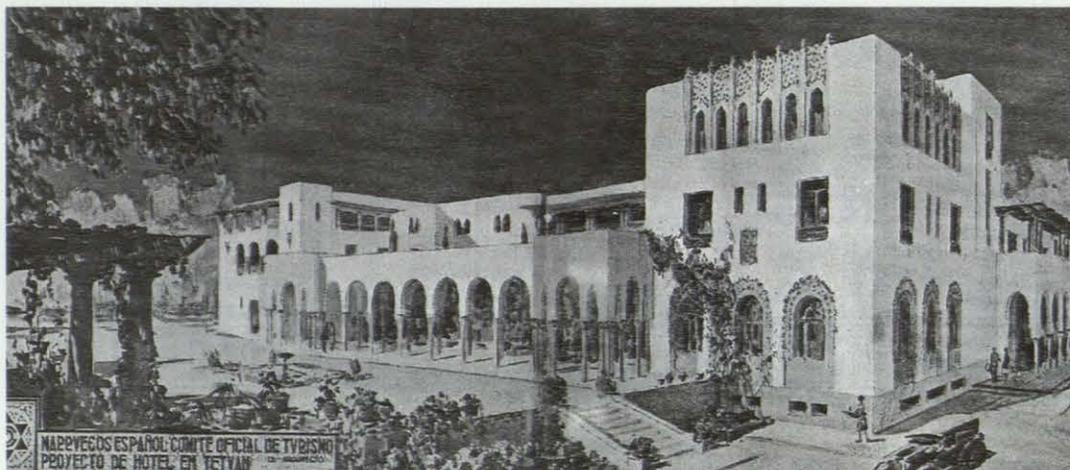
Es el muelle de Alfonso XIII, su base, el varadero en el que sucumbe y zozobra este edificio fin de otra época. Y la construcción comenzada con el proyecto de Galmés se hunde bajo un tropel de asaltantes.

Vicisitudes

Del proyecto

El 18 de octubre de 1929, la Jefatura de Obras Públicas de la provincia de Cádiz, cuerpo consultivo al que se había remitido el proyecto para su aprobación, lo devuelve acompañado de una comunicación proponiendo diversas recomendaciones.

Mediante una memoria adicional (21 de abril de 1930) en la que



Club Náutico de Nador (Marruecos). Arquitecto Manuel Latorre Pastor. A la izquierda, proyecto de hotel en Tetuán. Galmés Nadal. 1931 (acurela de M. Bertuchi).

se trata de las explicaciones y modificaciones al proyecto especificadas anteriormente, el nuevo ingeniero director, D. Pedro de Benito que la firma, concreta:

“Por lo que se refiere a los servicios de restaurante y bar que se habían proyectado en la planta superior del edificio realmente puede y debe prescindirse de los mismos y aceptar habilitar dicho piso alto para la debida y decorosa instalación de las Oficinas de la Junta de Obras”; si bien aplaza para el momento del replanteo definitivo el modelo de distribución de dichas oficinas, con el fin de no demorar más el nuevo envío de este proyecto.

Los planos son por tanto los mismos que los anteriores, ya que no les afecta ninguna modificación.

El proyecto de Estación Marítima sale a subasta el 21 de septiembre de 1930, con un plazo de ejecución de ocho meses y un presupuesto de 352.839.- Ptas.



Proyecto de Ensanche de Ceuta. García Mercadal y E. Foerstich. 1930.

De la ciudad

El artículo del Estatuto Local aprobado por Real Orden de 14 de Febrero de 1927, imponía a la Junta Municipal la obligación de redactar en un plazo de cuatro años un proyecto de Ensanche de la Ciudad.

Terminadas el 16 de agosto de 1929, las bases se anuncian en el Boletín Oficial de la Ciudad el 28 de noviembre en la Gaceta de Madrid y en los diarios de la capital de España “ABC” y “El Sol” del 8 de diciembre.

Constituido el Jurado, entre ellos D. Antonio Flores Urdanzpilleta, como catedrático numerario de la Escuela Superior de Arquitectura, D. Carlos Ovilo y Castedo, arquitecto designado por el Delegado de Fomento de Tetuán, D. Luis Lacasa, arquitecto designado por los concursantes, y D. José Blein Zarazaga, como arquitecto municipal, declaran:

“Que el único anteproyecto presentado, cuyos autores son los señores García Mercadal y E. Foerstich, no reúne, a su juicio, condiciones suficientes para que, al ser desarrollado, responda exactamente a las futuras necesidades de la ciudad, reconociendo a sus autores gran competencia en esta materia y aconsejando a la Junta Municipal que abra un nuevo concurso”.

En el Pleno de la Corporación del 27 de junio de 1930 se declara

desierto el concurso; se anuncia otro inmediatamente.

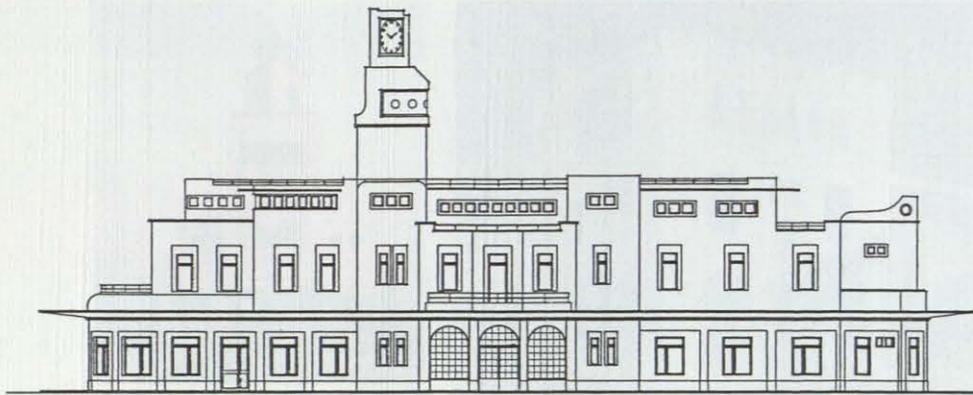
El jurado para este nuevo concurso de anteproyecto quedó constituido el 28 de noviembre de 1930 y estuvo formado por los mismos arquitectos anteriores, con las excepciones del arquitecto municipal, que es sustituido por Andrés Galmés Nadal por incompatibilidad del mismo, de Luis Lacasa, que lo es por Manuel Sánchez Arcas designado por los concursantes, y Antonio Flores que es sustituido por Teodoro Anasagasti.

Se presentan siete anteproyectos; pero el jurado resalta las principales características de los tres proyectos que a su juicio presentan las ideas, más aprovechables, que son los firmados: uno, por Pedro Muguruza, Manuel Latorre, como arquitectos y José Hervás como ingeniero; el otro, por Gaspar Blein Zarazaga; y el tercero, por César Cort.

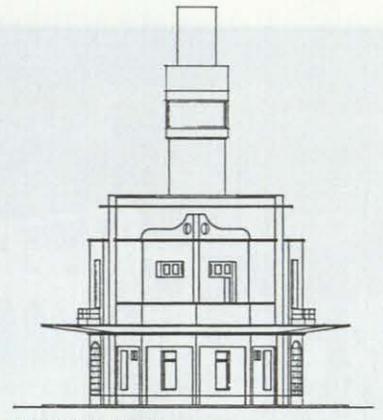
Náuticas

El Puerto de Ceuta pronto fue punto de atraque de numerosos buques, entre otros los paquebotes y trasatlánticos “Roma”, “Express of Australia”, “Viceroy of India”, etc...

Dos nuevos buques de la Compañía Trasmediterránea hacían el

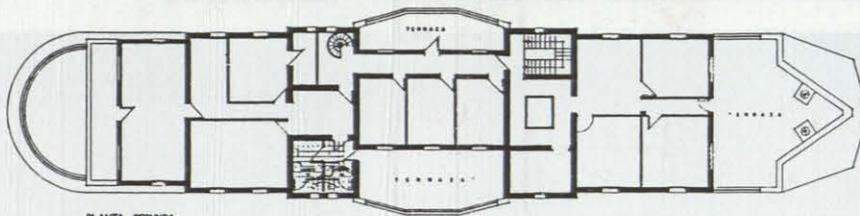


ALZADO PRINCIPAL

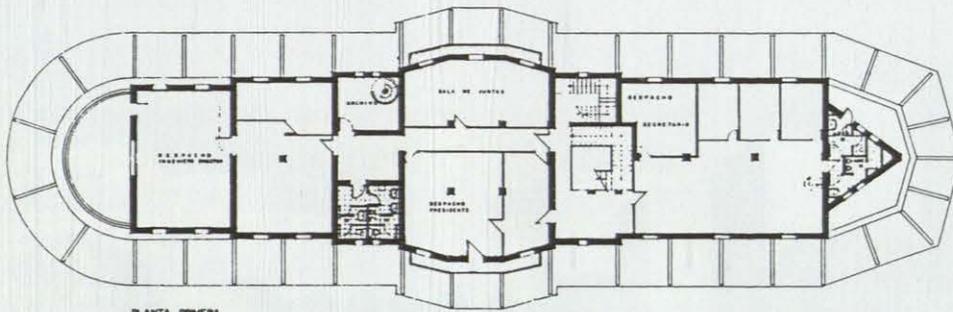


ALZADO LATERAL DERECHO

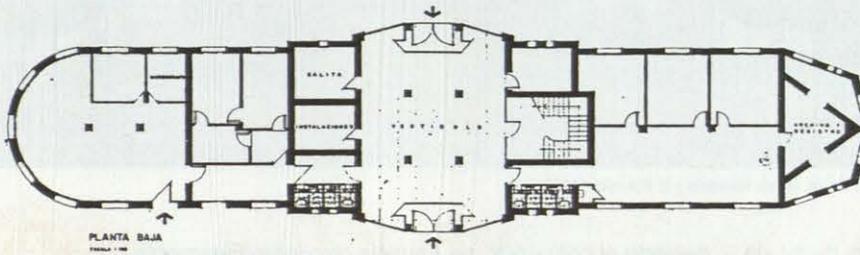
Planos del Proyecto definitivo. Arquitecto Manuel Latorre Pastor. 1931.



PLANTA SEGUNDA



PLANTA PRIMERA



PLANTA BAJA

servicio de cruzar el estrecho de Gibraltar en esta época: el "Ciudad de Algeciras" y el "Ciudad de Ceuta".

El "Ciudad de Algeciras" entró en servicio en febrero de 1927 ostentando el nombre de "Miguel Primo de Rivera".

El "Ciudad de Ceuta" entró en septiembre de 1928 con el nombre de "General Sanjurjo".

Al instaurarse la República, las dos unidades gemelas de la Trasmediterránea sufrieron el cambio de nombre por imposición gubernativa.

El otro arquitecto

La cita anterior como participante en el concurso de Ensanche de la ciudad y dos recientes publicaciones nos sitúan a otro de los arquitectos enviados al territorio norteafricano del Protectorado Español en Marruecos: Manuel Latorre Pastor.

La primera de las publicaciones es la guía de arquitectura del ensanche de Tetuán 1913-1956 de Julio Malo de Molina y Fernando

Domínguez (Sevilla - Consejería de Obras Públicas y Transportes 1994.

Otra segunda: "La construcción de una ciudad europea en el contexto norteafricano", de Antonio Bravo Nieto*, autor con el que hemos estado en contacto constante a través de D. José Luis Gómez Barceló, archivero del Ayuntamiento de Ceuta, y que al vivir en la ciudad de Melilla, y a través de Pilar Latorre Alvarez, residente también allí e hija del arquitecto, nos ha proporcionado los datos de éste. Datos que han sido publicados recientemente en un nº 17 del Boletín de Arte del Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Málaga".

Latorre termina la carrera de Arquitectura en Madrid en 1924, cuatro años después que Galmés Nadal y en el mismo año que Gaspar Blein. Este último se encuentra de arquitecto municipal en Ceuta en 1926, y en el 1929 es sustituido en la plaza por su hermano José, justo el año en que Latorre empieza a desempeñar el cargo de arquitecto de Fomento en Tetuán. En 1938, Latorre pasa a Melilla hasta junio de 1943, que cesa como funcionario de Fomento, trasladándose nuevamente a Tetuán, donde fallecería con 67 años de edad en 1963.

*Colección Historia de Melilla nº 5 publicado por la Ciudad Autónoma de Melilla en junio de 1996.

El proyecto definitivo

Convocatoria del concurso y desenlace

El primer proyecto se había concebido de una forma mecánico-reductivista (el problema edilicio se había descompuesto en partes, se habían solucionado las diversas partes elementales y Galmés había resuelto la recomposición del resultado final con una imagen de palacete sevillano de la Feria de 1929, en el eclecticismo más castizo); las vicisitudes anteriores, la minimalización de los costes de producción, obligada por el tiempo transcurrido, y las dificultades que entrañó aproximarse a las emociones, percepciones y sentimientos actuales, es decir, a todo lo que hace referencia a esa "balanza de los sentidos" que se estaba inclinando por un aliento hacia un automatismo y geometría nuevos, hacen a la Junta del Puerto abandonar el proyecto inicial como una tripulación amotinada que abandona el barco en pleno naufragio y se arroja al mar.



Muelle de Poniente del Puerto de Ceuta. 1931. A la derecha, Barco Correos entre Ceuta y Algeciras en el Muelle de Poniente. Acuarela de M. Bertuchi. 1931.

Pero al ignorar los rudimentos de la natación, y apoyándose en la misma idea anterior de que las operaciones se pueden descomponer y recomponer de nuevo, los ingenieros portuarios convocan un concurso en plena ejecución de la obra para la "Reforma de las fachadas de la Estación Marítima de este Puerto".

Desconocemos los detalles de las bases del concurso y los arquitectos que se presentaron; pero un certificado de la junta del puerto del 6 de enero de 1934 firmado por D. José Núñez Casquete como ingeniero primero del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, certifica "Que entre los varios proyectos que se presentaron para la reforma de las fachadas de la Estación Marítima de este Puerto, fue elegido el del Arquitecto D. Manuel Latorre Pastor".

El barco (la metáfora)

Es difícil valorar el extraordinario impacto que tuvo sobre la sociedad ceutí la posibilidad de ver atracados en su puerto los grandes paquebotes e imaginar la sorpresa de quien se encuentra por primera vez con esa imagen. Imagen que le va a servir a Latorre de juego especular en su obra, aunque el buque solo le devolverá una nueva apariencia sujeta a manipulaciones y engaños.

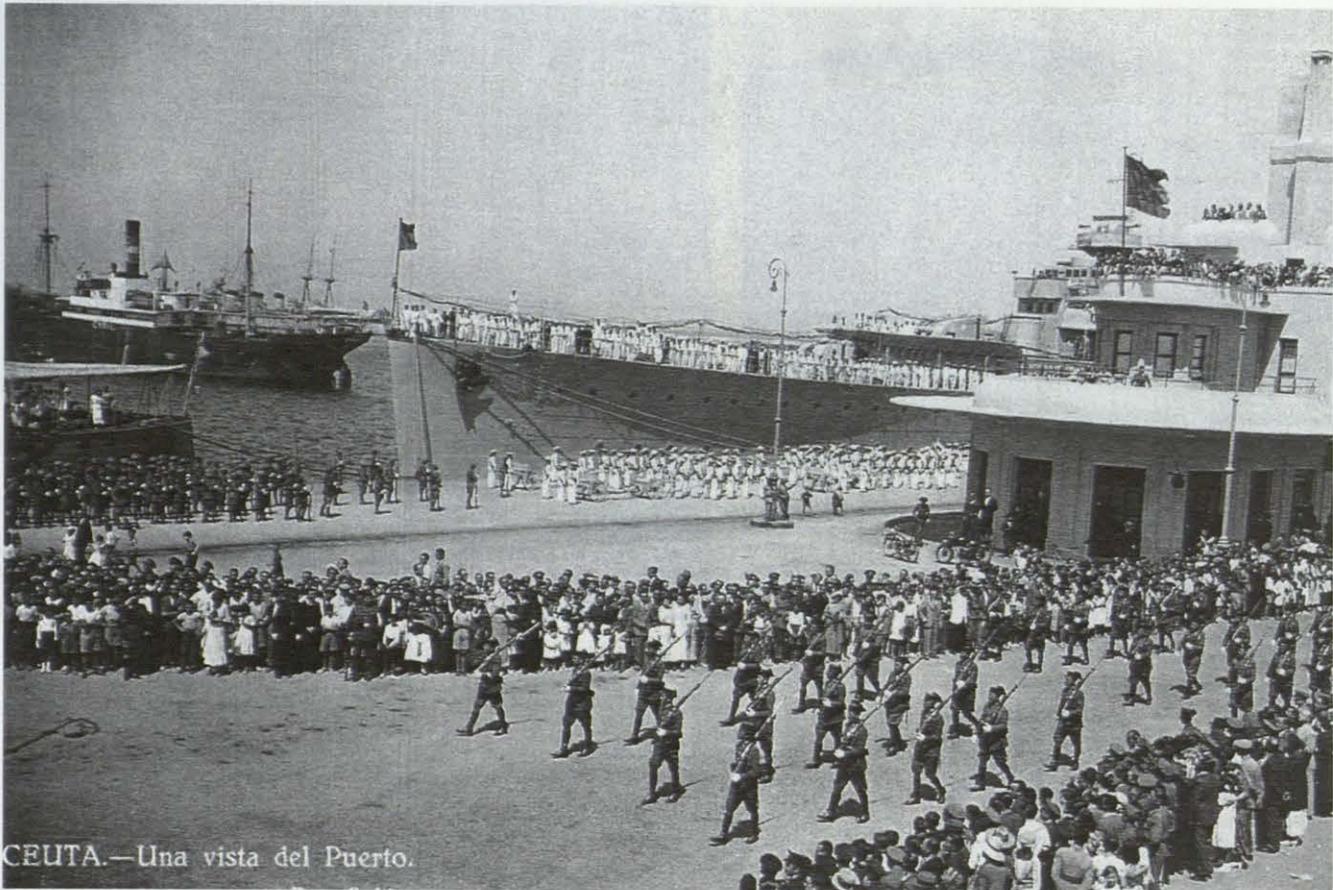
Si el acicalamiento de Galmés se obstinaba en retener el ornamento superfluo de su decoración, proyectada sobre las superficies del programa del ingeniero, Latorre, que lo admira y conoce, no condena en principio su decoración, sino su exceso de ornamentación, y en el temporal de confusión que fue la República cambia de rumbo, sube al barco moderno que entre otros marcaban, el pensamiento y la nueva imaginaria que por medio de las revistas europeas en Ceuta se recibían, y proyecta un edificio que se balancea entre el dislate cómico y el impacto seco y sin concesiones. Y si la arquitectura comparte algunas de las preocupaciones acerca del valor de la imagen, el parecido y el simulacro, Latorre, al presentar su edificio a la Junta Portuaria, intenta construir una "mise en abîme" (reproduce en forma reducida al argumento del relato en el seno del propio relato), pero no produce una imagen fragmentada de un buque, como la realizada por ejemplo por Aizpurúa en San Sebastián, sino dibuja una unidad, un navío completo, como la Residencia veraniega de la dinastía Ts'ing-ch'ing, edificio barco que, anclado en el Espejo de agua del Palacio del Estío, a cuatro kilómetros de Pekín en la segunda mitad del siglo XVIII, exige un esfuerzo, una operación mental para que se mantenga.



Muelle de Alfonso XIII y Puente del Cristo. 1927.

El edificio que proyecta se inclina desde el funcionalismo de Cicerón en "De Orate III" al concepto que había asumido la tradición académica, el concepto de "carácter" reelaborado por Quatremere de Quincy en 1788 y expresado como arquitectura parlante, aunque se inclina más cerca de Le Corbusier charlatán, en términos de Luis Lacasa. Navega como barco entre dos polos, como metáfora futurista, como movimiento y como morfología y sintaxis del cubismo, como inmovilidad.

El barco, tan pronto como atraca a su costado otro, se oscurece transformándose en un doble ficticio, autónomo y amenazador; pasa del espejo al espejismo y la experiencia del desdoblamiento y la confrontación con su sosias provocan el espanto y el edificio de signo visionario se reduce a reflejo ilusorio.



CEUTA.—Una vista del Puerto.

Entrega de
bandera
republicana
en el
Muelle de
la
República.
1932.

La máquina naval como espejismo de otra parece dotada de vida fugitiva; es un reflejo volátil y caprichoso, que tan pronto está preparada para fusionarse en ella misma, a falta de una separación suficiente con la original como está peligrosamente emancipada y dotada de una inquietante extrañeza.

En la metáfora se solapan dos lógicas: la literal de la figura explícita y la evocada alusivamente por medio de ella. En el edificio de Latorre chocan ambas por el empeño de prolongarlas demasiado y la referencia metafórica se convierte en galimatías o en burla.

Latorre interviene sobre algo ya proyectado y en construcción, interviene como deconstrutor y lo destruye piedra a piedra, analiza lo que tiene y lo disuelve. Es un arquitecto que sabe cómo deconstruir lo que se ha construido; y aunque ésta no es la esencia de la deconstrucción, investiga sobre la autoridad de la metáfora arquitectónica y construye su propia retórica. Se vuelve sobre el concepto de mimesis que tuvo su origen en Grecia y que ha estado en la base de toda la historia del arte y de la arquitectura, e intenta distintas maneras de mirar y representar la imagen visible de la realidad, buscando nuevos tipos de expresión en el mundo de la máquina y de su geometría; pero no rompe la imagen convencional en aras de unas formas nuevas, no utiliza ninguno de los recursos básicos para transformar esa manera de mirar a través de los diversos mecanismos que posee la abstracción como suplantación de la mimesis, sino que la constante presencia compartida se enreda en sus croquis, estableciendo paralelismos conscientes y explícitos, y de máquina funcional se transforma en máquina simbólica.

La gestación de los dos proyectos demuestran en un espacio corto de tiempo la transición y el debate que la arquitectura española está produciendo en estos momentos. El primer proyecto hunde sus raíces en un tradicional regionalismo estilizado del fenecido Antiguo Régimen; y el nuevo, apoyándose con grandes dosis de ironía y sarcasmo en un mal entendido resurgir integrista racionalista, desmonta el sofisticado entramado anterior, que más parecía una serie de dibujos pedagógicos, y recurre al socorrido y evasivo tópico

de conferir un carácter marino superficial y festivo al edificio que será un plagio en estado puro; y ya se sabe que todo lo que no es tradición es plagio.

Este truco profesional utilizado en el pasado, que había desaparecido dejando una estela de olvido, lo recupera el arquitecto porque también estaba en su repertorio; y la obra, (a donde llegaban aterrizados y pelados quintos a quienes había correspondido África en el sorteo) al terminar, al finalizar su trayecto, lo hará ya sin equipaje alguno y sin memoria porque ha perdido para siempre toda la razón.

El edificio, que no es reacio a adoptar las novedades del art déco en su chimenea, y que se construye diez años después del Espíritu Nuevo de Le Corbusier, se encuentra en un cruce de caminos, donde es posible la llegada y la partida. Es una terminal, un intercambiador varado que elimina lo insignificante, explota las superficies lisas y desnudas como valor eminentemente decorativo y utiliza ventanas circulares y barandajes como recursos efectistas, siguiendo la catequesis laica del rabioso primer racionalismo.

El bloque geométrico de amplio voladizo, estúpido templo de la espera, la esperanza, donde se vacía el alma a golpes de tedio y melancolía, no es referencialidad, no es metáfora; aquí no hay expresión figurada, no hay discurso indirecto.

Un edificio como metáfora feliz requería del ingenio del receptor para ser descifrado; era aquél que aludía a la imagen mimética de una realidad exterior segura y la sustituía por la visión indirecta y tortuosa de extrañas correspondencias.

Las metáforas implican enigmas.

Antiguamente, la metáfora fue siempre considerada como semejanza por excelencia. Latorre hace un edificio antiguo, no exprime la correspondencia; aquí no hay esfuerzo para descubrir la relación lógica que gobierna el edificio y captar luego la semejanza entre los términos relacionados; no se ve una cosa como si fuera otra. Es en definitiva una connotación cómica y peyorativa, un vulgarismo arquitectónico, un cuento. ■

Epílogo

* "Crisanto... no se remangaba los brazos porque llevaba tatuajes del presidio de Ceuta. Por ello, cualquiera habría podido deducir la época en que estuvo, y hasta la brigada penal de la que formó parte.

Los de la brigada veterana de principio de siglo -reos de muerte indultados- se tatuaban poniendo encima de la cabeza de la mujer desnuda, un murciélago.

Los de la brigada reciente un avión".

En la geometría artificial de esta frontera Galmés fue un veterano, Latorre un recién llegado (y hallado).n

* (Sender, Ramón J. "Cabrerizas Altas"

"Biblioteca de Melilla". Melilla 1990).



Estación Marítima. 1933.

N O T A S

1) Los bizantinos conocieron el Estrecho de Gibraltar con el nombre de Fretum Septem. "El nombre romano de Ceuta" de Septem Frates a Ceuta. Gonzalbes Cravioto, Enrique. Ilustre Ayuntamiento de Ceuta- Concejalía de Cultura. Servicio de Publicaciones - Ceuta (1990).

2) Esta cantera abandonada, situada en la zona sur del Monte Hacho, dio numerosos trozos de rocas (peridotitas transformadas en serpentinitas), que igual que el gneiss de Hacho se han utilizado para construir los fosos y las murallas antiguas de Ceuta. "Síntesis Geológica de Ceuta". Chamorro Romero, Simón y Nieto García, Mercedes. Ilustre Ayuntamiento de Ceuta. Servicio de Publicaciones-Ceuta (1989). Asimismo este tipo de roca se utilizó, primorosamente labrada en las portadas de la Iglesia Catedral, San Francisco, Ntra. Sra. de África y en el Hospital de los Reyes.

3) La guerra del 60, que culmina con la toma y abandono posterior de Tetuán, amplía el territorio de Ceuta, al estipular una zona entre el campo exterior a las murallas (límite de la ciudad) y el campo moro, para cuya salvaguarda quedó construida una línea de fuertes.

Esta guerra hizo patente la necesidad de dotar a Ceuta, base obligada de toda operación militar en Marruecos Occidental, de un puerto capaz para abrigar la escuadra y para facilitar los desembarcos de tropas, víveres, municiones y material del cual carecía.

No existían hasta esa fecha más obras marítimas que los pequeños espigones de África y de muelle de Comercio.

El 23 de noviembre de 1860 se encarga el "Proyecto de Obras Necesarias para la mejora y abrigo del Puerto" al Tte. Coronel Jefe de la Comandancia de Ingenieros de la Plaza D. Ángel Romero Walls. Memoria del Puerto de Ceuta. Ceuta, 1942.

4) El 17 de noviembre de 1869 se inaugura el Canal de Suez, acontecimiento trascendente para la navegación mundial y muy señaladamente para el Puerto de Ceuta, al que el nuevo canal confería importancia comercial de primerísimo orden.

Es en 1904 cuando se crea la Junta del Puerto de Ceuta cuyo primer director (1904-1929) es el Ingeniero de Caminos D. José E. Rosende, que fue Alcalde de la Ciudad (1928-1931), y realizador del Puerto de Ceuta.

5) Inaugurado el 1 de mayo de 1918, alcanzó los máximos beneficios de rentabilidad entre 1920 y 1926. Tras la campaña de pacificación de 1927, surgen mejoras importantes en las comunicaciones por carretera con la capital del Protectorado, lo que le hace ir perdiendo terreno. Nació con sueños de titán y murió como un pigmeo.

Proyectos generosos diseñaron un futuro enlace Tetuán-Alcazaquivir para tratar de conectarle con la línea francesa Tánger a Fez. Quizá por ello los transbordadores de la Compañía Transmediterránea que cruzaban el Estrecho "Victoria" y "Virgen de África" llegarían a tener incorporados raíles en sus cocheras. ¡Madrid-Tetuán en catorce horas! Ahí es nada. Después de París, y más abajo de los límites del Magref, llegaríamos hasta... La línea se clausuró el 1 de julio de 1958. LA CASA MARTOS, Ricardo. "Cuadernos del Revellín". Ministerio de Cultura.- Dirección General de Cooperación Cultural. Dirección Provincial de Ceuta-Ceuta (1993).

6) Los cabos de varas son confinados que, a una buena conducta relativa, reúnen las circunstancias de llevar cumplida la mitad de la condena; y aunque los nombra el Ministro de la Gobernación, nada menos, a propuesta de los Jefes de Establecimiento, y tienen, por lo tanto, y hasta cierto punto, el carácter de funcionarios públicos, presos son en el fondo; pero presos que suelen mirar de reojo a sus compañeros, que los persiguen en las fugas, después de facilitarlas, y se complacen en apretar la mano cuando es preciso suministrar contundente correctivo. Relosillas, Juan José. "Catorce meses en Ceuta". Publicación Caja de Ahorros de Ceuta - Ceuta (1998).

El Real Decreto de 26 de diciembre de 1889 firmado por Canalejas convertía el término municipal de Ceu-

ta en "Colonia Penitenciaria", en una managua de negros (cubanos), blancos (peninsulares) y amarillos (chinos y filipinos).

"A principios del año 1912 se llevaron los cuatrocientos últimos al penal de Santoña, quedando la plaza limpia de presos. Baeza Herrasti, Alberto. "El Presidio de Ceuta". Monografía del Grupo Aleo nº 3 - Ceuta (1987).

7) En el año 25, para intentar paralizar el desembarco de Alhucemas, Abd-el-Krim lanzó una audaz ofensiva contra Tetuán, que estuvo a punto de caer en manos de su hermano. El 27 de mayo de 1926 Abd-el-Krim se entrega a los franceses. S. Woolman, David. "Abd-el-Krim y la guerra de Rif". Oikos-Tau, S.A. Ediciones Barcelona (1971) Salas Lazarrabal, Ramón. "El protectorado de España en Marruecos". Editorial Mapfre - Madrid (1992).

8) Las obras del puerto con arreglo al proyecto de Romero Walls comenzaron en 1884 y se desarrollaron con gran lentitud hasta 1897.

Una Junta Consultiva de Guerra a través de una comisión de Ingenieros Militares, presenta dos soluciones con arreglo a una concepción más amplia e inspirada casi exclusivamente en necesidades militares. Elegida la más económica se reanudaron las obras hasta 1901.

Por R. O. de 16 de diciembre de 1901 se dispuso una Comisión de Ingenieros Militares y de Caminos. El Ingeniero Jefe de Obras Públicas D. Enrique Martínez y Ruiz de Azúa, encargado de un nuevo estudio del Puerto en 1903 por la jefatura de Cádiz, se hizo cargo de la reparación y conservación de las obras, redactándose un proyecto en 1904 y creándose la Junta de Obras del Puerto.

En mayo y en noviembre de 1906 se redactan proyectos que recogían y perfeccionaban el del señor Martínez; proyecto último que fue aprobado en 1907, y en 1908 se subastaron las obras adjudicadas a los señores Arango y García. El 3 de enero de 1909 comenzaron las obras.

El ingeniero D. Rafael Vegazo redactó en noviembre de 1910 un "Proyecto Reformado de las obras para asegurar el fondeadero", proyecto que introducía modificaciones notables en la traza de los diques, que completaría con un "Proyecto Reformado del Puerto de Ceuta" el 1 de diciembre de 1923, donde se apuntaba aumentar en 100 metros el muelle Sur (muelle de Alfonso XIII), destinado al tráfico de viajeros y de mercancías locales.

Las obras continuaron desarrollándose normalmente de 1923 a 1926.

Posteriormente proyectos de reforma fueron los del ingeniero D. Alvaro Bielza (abril de 1926), el del ingeniero D. José E. Rosende de 27 de agosto de 1927 y de 21 de mayo de 1928.

La recepción única y definitiva de las obras tuvo lugar el 17 de febrero de 1942. "Memoria del Puerto de Ceuta 1942".

9) Bonet Correa, Antonio "Teoría de la Calle Mayor". Revista de Occidente nº 3 - Año 1980.

10) SS. MM. Don Alfonso XIII y Doña Victoria Eugenia llegaron a Ceuta el 5 de octubre de 1927.

Previamente, el arrendatario de Tabacos de Ceuta y su Zona ha puesto a disposición de las autoridades 100.000 cajetillas de puros y 5.000 de cigarrillos habanos para que los repartan como estimen oportuno (Diario La Vanguardia 3-10-27).

En su estancia en Ceuta inaugura la empresa Petrolifera Ibarrola y el Palacio Municipal. Sánchez Montoya, Francisco. "Real Álbum de Ceuta". Ilustre Ayuntamiento de Ceuta y Caja de Madrid - Ceuta- 1991.

Alfonso XIII situó una parte considerable de capital en acciones de Transmediterránea, al igual que en petróleos, refinerías y pavimentos asfálticos, a través del Banco Hispano Colonial (banco afincado en Barcelona, que surge como banco de negocios muy relacionados con intereses en Cuba). En 1902 su inversión se orienta a negocios de la península; navieras (Transmediterránea) y al Protectorado español en Marruecos.

Asimismo también se relacionó en la Cia. General de Tabacos de Filipinas. Cortázar, Guillermo. "Alfonso XII, hombre de negocios". Alianza Editorial - Madrid - 1986.

El Eix Macià

Joan Antoni Solans *

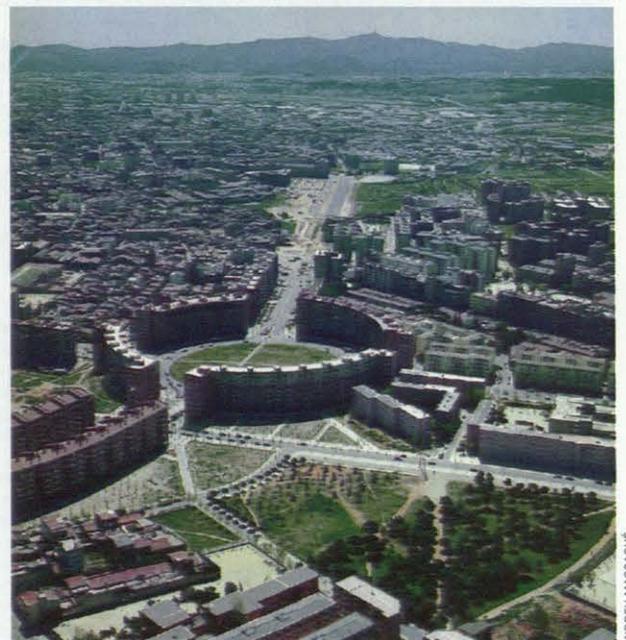
La incorporación a este proyecto de la Dirección General de Urbanismo, y en concreto del Institut Català del Sol, tenía por objeto básico intentar acelerar el proyecto del Eix Macià que el Ayuntamiento ya había emprendido con la adquisición de suelo. También queríamos inscribirnos en la lógica, como decía el mismo Ayuntamiento, de reforzar Sabadell como una polaridad importante dentro de Cataluña y especialmente en el interior de este sistema lleno de dinamismo que es el Vallés. Con sus 835.000 habitantes (si consideramos las dos comarcas) y con más de 350.000 personas que basculan a su entorno, con todo lo que ello significa de actividad económica, esta área constituye un sistema urbano importante incluso a nivel europeo -no hablo de sistema de región económica, sino de ciudad- si tenemos en cuenta la calidad de vida de ciudades mucho menores como Grenoble, con 153.000 habitantes, para una realidad como la francesa, o como Ginebra, de semejante magnitud, con 170.000. Digo esto porque frecuentemente no es la dimensión demográfica lo que da el tono vital de una ciudad, sino la calidad del territorio, la actividad económica que gestiona, la calidad de vida y la oportunidad que ofrece a sus habitantes. Éste fue, pues, el primer motivo de nuestra intervención.

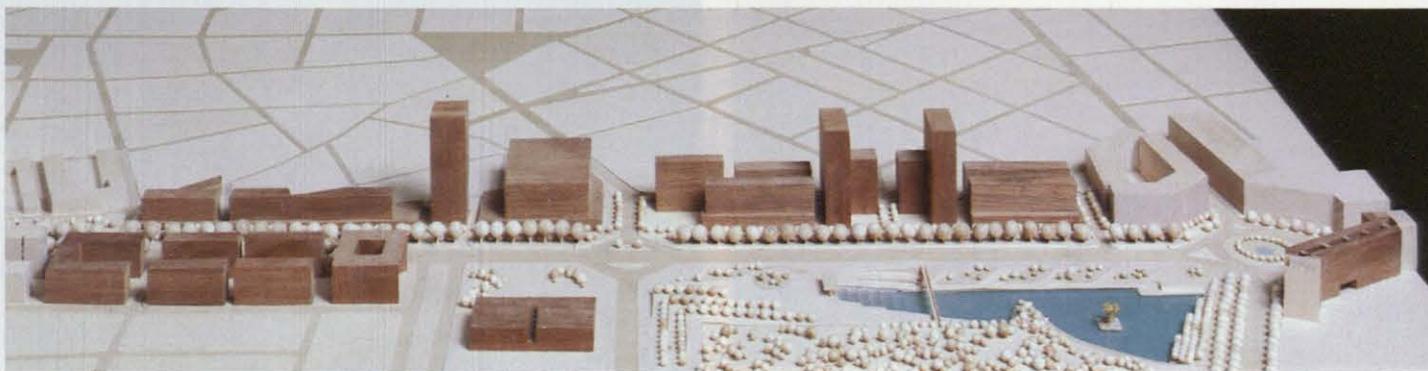
El segundo objetivo era colaborar en la reestructuración y transformación urbana de una ciudad, especialmente en un punto central, haciéndolo de una forma diferente a la usual. Nos pareció que este modelo aplicado a Sabadell era fundamental; y ahora creo que va convirtiéndose en paradigmático de una nueva posibilidad en el urbanismo catalán. Asistíamos entonces, y asistimos aún, a

muchas tensiones generadas por la destrucción de la ciudad heredada, con el traslado de muchas actividades económicas hacia zonas periféricas o alejadas, aprovechando coyunturas de movilidad o nuevas infraestructuras tendentes a deshacer de alguna forma los núcleos. Y esta operación nos parecía que podía ser importante para rehacer el centro y, a la vez, no inmediatamente sino quizás en los próximos años, para ir reforzando, como efecto secundario, el centro histórico de Sabadell. Es decir, veíamos la posibilidad de reconsolidar en Sabadell una cierta descentralización económica de tipo terciario y especialmente el terciario dinámico normalmente siempre ha ido vinculado a los centros de las grandes ciudades. Muchas de estas actividades se localizaban fuera de la ciudad de Sabadell, lo que deshacía el tejido urbano y hacía perder las oportunidades de reforzar los valores de la riqueza urbana de Sabadell y de crear nuevas actividades por el efecto simpatía y de refuerzo mutuo que se da en todas ellas. Esto pasa en el sector industrial en lo referente a la complementariedad industrial; pero es especialmente importante en el campo de los servicios, porque, con la industrialización actual, el terciario dinámico y la industria están estrechamente unidos, ya que muchos trabajos de servicios que la empresa industrial realizaba dentro de su empresa hoy los realiza fuera. Y justamente la existencia de este tejido es fundamental para la cristalización de nueva inversión industrial, porque en el fondo abarata los costes, no solamente de comercialización, sino incluso de producción y de creación de puestos de trabajo.



El Eix Macià en relación con el término municipal de Sabadell. Abajo, vista del Eix Macià en 1989. La Plaza de España, realizada por Vimusa. Fue el primer conjunto de edificios residenciales.





Maqueta de volúmenes del Eix Macià.

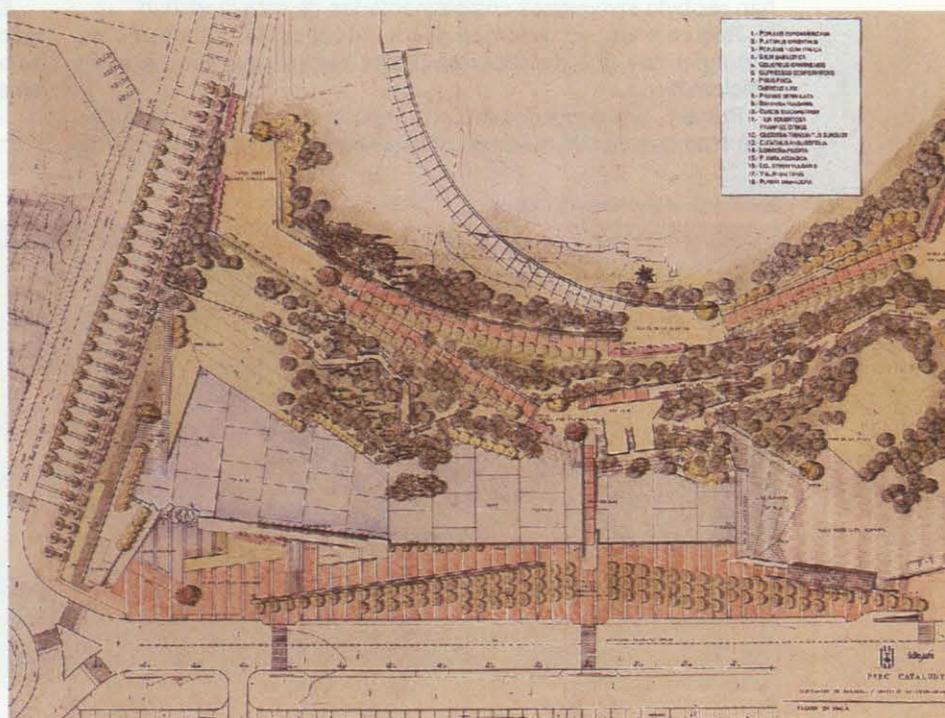
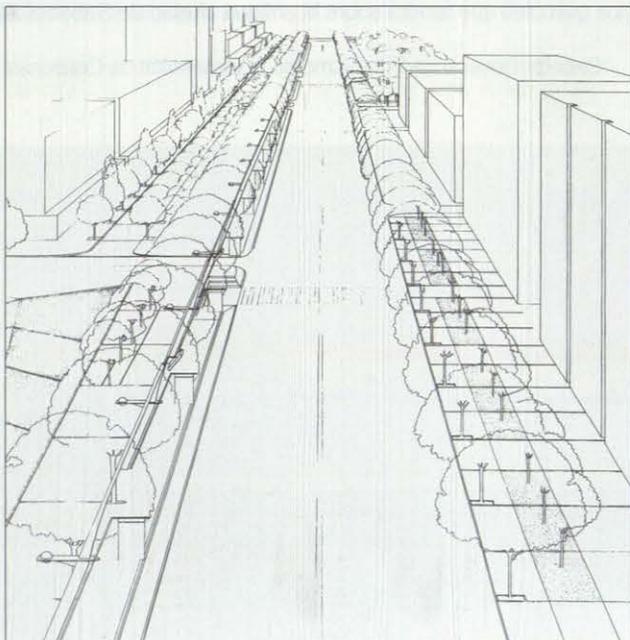
Veámos que todo esto lo hacía posible este gran parque de cuarenta hectáreas en pleno centro de Sabadell, que, mirado hoy con perspectiva, ha significado realmente un esfuerzo sorprendente. Esta mejora global, jugando a la carta de centro, creo que ha dado sus frutos en momentos de recesión económica. Encontrarse en una situación urbana ayuda a que los efectos de la crisis, aun siendo general, sean menores que en una situación sin soporte de la ciudad. Si bien es verdad lo que se dice que, cuando hay crisis, el mundo rural la nota menos que las grandes ciudades, también lo es que las ciudades medianas y las grandes que están estructuradas de cierta forma la notan menos que las grandes ciudades o las pequeñas que no lo están. Las industrias que no prosperan, situadas en ciudades que no disponen del tejido complementario, pueden crear una desestabilización importante porque las economías familiares dependen básicamente de ellas y no tienen ingresos de otros sectores. De forma semejante, si la empresa que da vida a un pueblo pasa una situación delicada, todo el pueblo se va a resentir de ello. En Cataluña tenemos ejemplos de industrias que eran la base central de determinadas ciudades y que al cerrar crearon verdaderos problemas de reestructuración. Por tanto, en las ciudades bien estructuradas y reforzadas, los efectos de una crisis sobre las economías familiares o sobre las mismas empresas son menos dramáticos por el hecho de tener estas economías intersticiales.

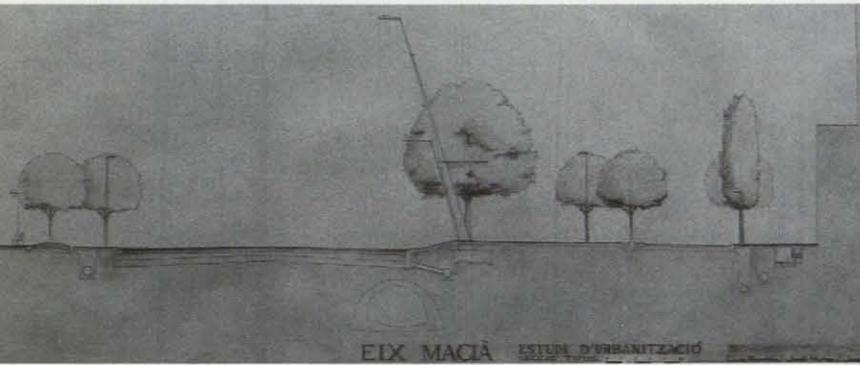
Otro aspecto que hay que poner de relieve en lo que respecta a la colaboración de la Dirección General de Urbanismo en este

proyecto es la nueva forma que ha tomado aquí lo que se ha venido en denominar concierto público-privado en temas urbanísticos. Es un concepto estrella de la economía americana que ha surgido de las necesidades, e incluso me atrevería a decir, de cientos de planteamientos del mismo "reaganismo", según el cual era necesario dar más campo de acción a los intereses privados en el desarrollo de la ciudad. Toda la ideología de los años ochenta ha girado en torno a este nuevo "parteneriat", como dicen los franceses, público-privado en el urbanismo. El ejemplo de una nueva relación público-privado que representa el Eix Macià de Sabadell es fundamental porque desde el principio se planteó cómo tenía que ser la inversión y qué fuerzas podrían intervenir en un proyecto de esta dimensión. Por tanto, se ha hecho una gestión pública que yo llamaría gerencial, más que empresarial. una palabra que no encaja muy bien con el sector público, una gestión que ha intentado la maximización de los recursos públicos, pero que también ha intentado la maximización de las inversiones productivas sobre el área.

El Eix Macià de Sabadell me parece un ejemplo fundamental de cómo debería producirse aquí este concierto en campos como éste. En primer lugar indica que el sector público debe actuar con carácter gerencial, pero también con una posición de fortaleza, es decir, con una posición activa y no a remolque, haciendo solamente los aspectos burocráticos o administrativos. Y en segundo lugar indica que realmente tiene que entrar el sector privado. A veces, por el contrario, se ve un sector público receloso en el momento de permitir esta cristalización.

Planta de la fachada del Parque al Eix Macià con la vegetación. Abajo, perspectiva del proyecto de la Avenida Francesc Macià.





Sección tipo de la Avenida de Francesc Macià.

Por otro lado, el sector público tiene que primar decididamente el interés para estructurar una población o una comunidad. Si esta nueva manera de actuar ha tenido alguna ventaja, en primer lugar es porque ha permitido hacer una gestión público-privado correcta, que ha permitido a dos agentes reforzarse y necesitarse mutuamente, y a la vez ha dado al sector privado la confianza de que las actuaciones se realizarían.

Recuerdo que en alguna de las primeras inversiones en el Eix Macià se nos preguntó si sería verdad que en tal o cual fecha abriríamos o si estaría realizada la salida de acceso o si el Eix ya comunicaba con la autopista, etc.

El que pudiéramos dar siempre fechas concretas y que se pudiera decir a la gente que estaría acabado no se explicaría sin este "modus" de hacer diferente del sector público, que ha dado lugar a estos resultados que hoy disfrutamos.

Cuando se advierte que se han invertido hasta hoy unos 27.000 millones y se prepara la inversión de otros 26.000, ya se puede imaginar que los efectos de complementariedad que mencionábamos para el conjunto de Sabadell y especialmente para las áreas vecinas son importantes. Incluso, visibles. Porque el mismo eje de acceso desde la autopista hasta la plaza de Cataluña origina transformaciones derivadas, en suma, del dinamismo que se ha impreso a esta zona. Y supongo que pasa lo mismo en la Ronda de Zamenhof. Si conseguimos que la Creu Alta se sume al proceso, la difusión por capilaridad de actividades hacia el antiguo centro será una realidad y la problemática de esta zona de la ciudad tendrá más oportunidades de ser resuelta que la de otros centros que no han recibido inversiones complementarias de esta magnitud.

Resumiendo, yo diría que desde la óptica del urbanismo de Cataluña hay que destacar aquí tres hechos que me parecen emblemáticos.

Primero. Se ha jugado una carta importante de política territorial, que creo que da sus frutos de polarización en torno a ciudades de



Sobre estas líneas y en la página siguiente, vistas del Parc de Catalunya y la Avenida Francesc Macià.

segundo tamaño dentro de la estructura de ciudades de Cataluña; y esto es importante, tanto para "crear país" como para crear armadura urbana y evitar muchos problemas de congestión, de falta de cohesión social, de convivencia, etc. La importancia de este fenómeno es clave.

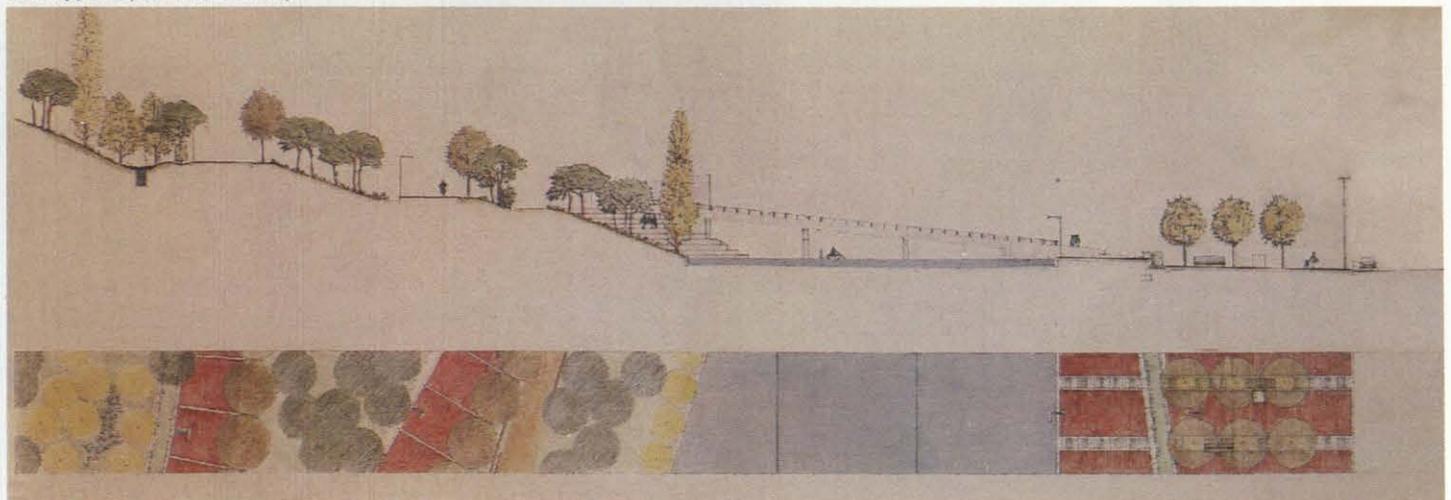
Segundo. Se ha aplicado un modelo de intervención en el centro de la ciudad diferente del que se ha ido haciendo o predicando en nombre de la transformación y la reestructuración urbana.

Tercero. El modelo de gestión público-privado que se ha estrenado y desarrollado en esta actuación concreta puede interesar a otras ciudades que hoy intentan encontrar soluciones parecidas.

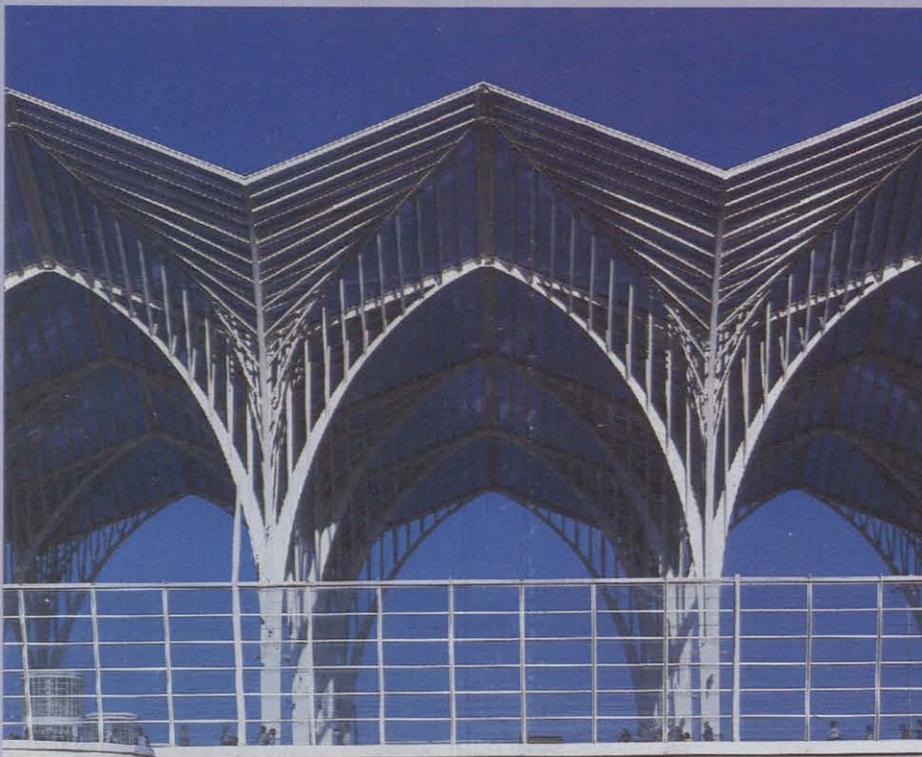
Esperemos que, si hace ocho años aquí había solamente campos, sin ningún eje y con el problema de las expropiaciones lentas, dentro de ocho años más podamos ver el Eix totalmente realizado y también los efectos que creo que tendrá sobre la antigua ciudad de Sabadell. ■

*Director General de Urbanismo de la Generalitat de Catalunya.

Sección y planta tipo del Parc de Catalunya.







OLIVER SHUH, PALLADIUM PHOTODESIGN

Estación de Oriente en la Expo de Lisboa.



JOHN WYE

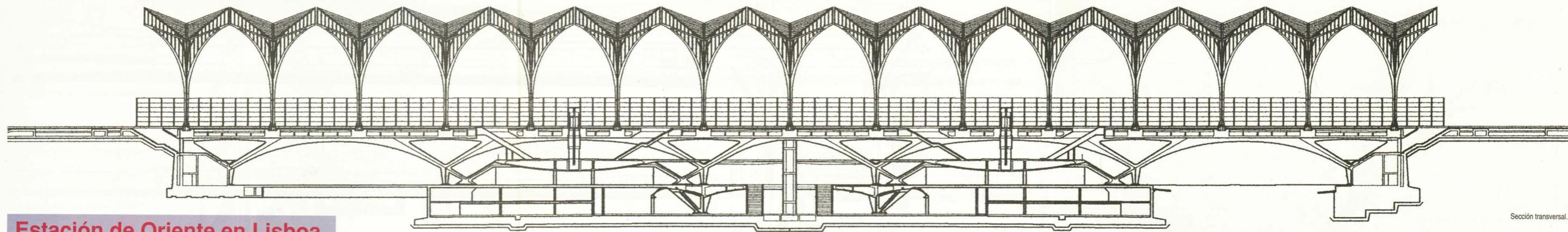
Nuevo aeropuerto de Hong Kong en la isla de Chek Lap Kok.

SANTIAGO CALATRAVA

Santiago Calatrava Valls nació en Benimamet (Valencia) en 1951. En 1974 obtuvo el título de arquitecto en la recién inaugurada Escuela de Valencia. Poco después se marchó a estudiar en el ETH de Zurich (Suiza), donde se doctoró en 1981 como ingeniero civil con una tesis sobre la plegabilidad de las estructuras. Ese mismo año de 1981 abrió el estudio de arquitectura e ingeniería civil en Zurich e inició su actividad internacional. En estos diecisiete años ha construido innumerables edificios y puentes, ha obtenido numerosos premios, condecoraciones y títulos honoríficos, su obra se ha expuesto por todo el mundo, pertenece a diversas academias nacionales y europeas y mantiene en plena actividad tres estudios, el original en Suiza, otro en París y un tercero en Valencia. Entre sus últimas obras construidas destaca la Estación de Oriente en la Expo de Lisboa, inaugurada el pasado 19 de mayo. La imagen de esta espectacular estructura, vencedora de un concurso internacional realizado en 1993, se resume en la potente cubierta metálica, nervada en forma arborescente bajo el cerramiento de vidrio.

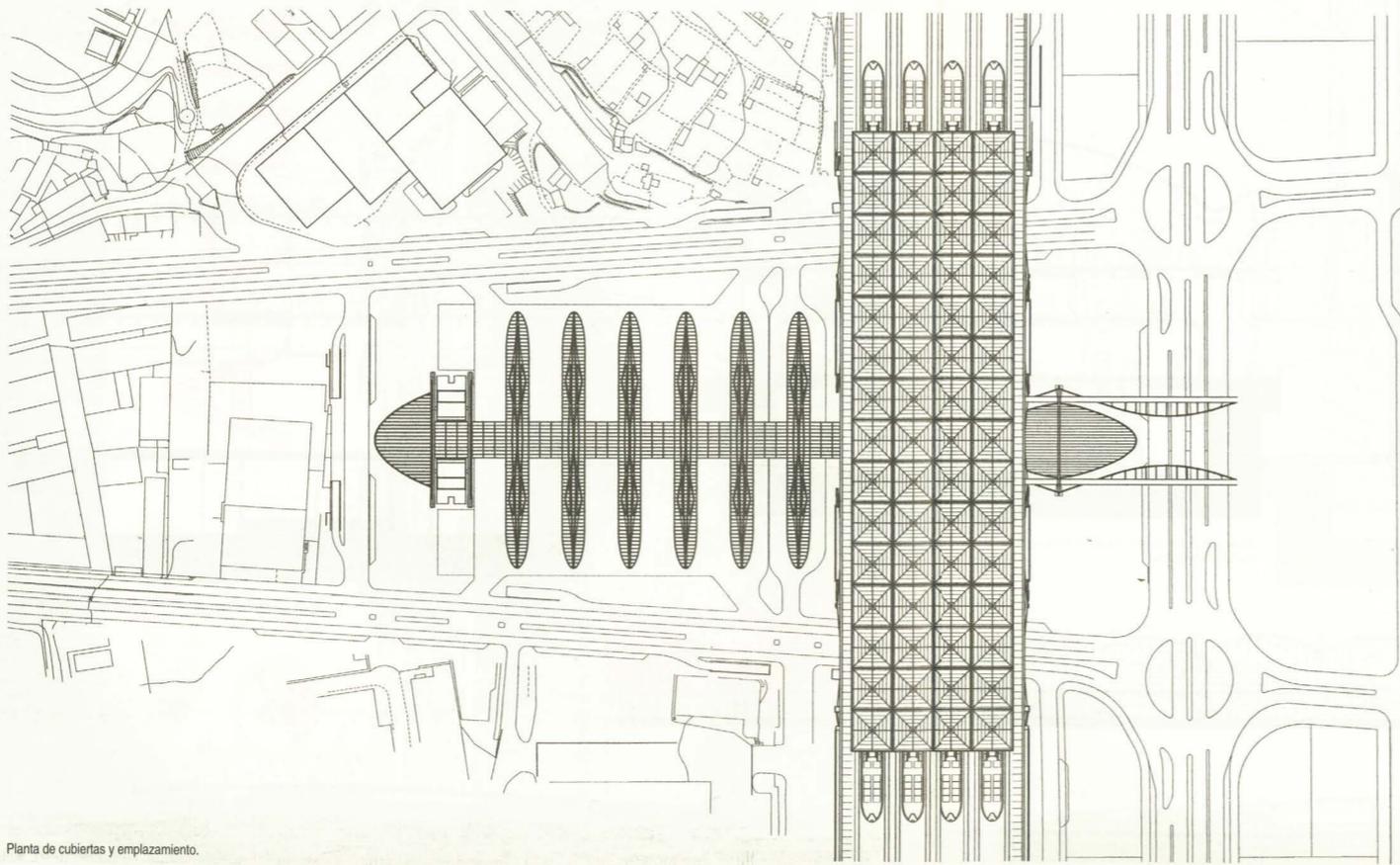
NORMAN FOSTER

Norman Foster nació en Manchester (Reino Unido) en 1935, donde estudió arquitectura y urbanismo. Después se marchó a Yale para estudiar los famosos cursos de posgrado. Allí conoció a Richard Rogers, y surgió el Team 4 junto a las esposas de ambos. A su regreso a Inglaterra, instalados en Londres, este grupo inició su prestigiosa carrera de la mano de una serie de edificios industriales. En 1967, ya sin el matrimonio Rogers, el estudio se refundó como Foster y Associates, una empresa compuesta por diez socios, convertida en máximo exponente del estilo high tech. Desde entonces ha sembrado por todo el mundo sus incontables edificios y obras de ingeniería civil, y su acreditado prestigio internacional le ha valido, entre otros muchos reconocimientos, el título de Sir. Representado en nuestro país por el metro de Bilbao o la torre de comunicaciones de Collserola en Barcelona, su última gran obra es el nuevo aeropuerto de Hong Kong, una extraordinaria estructura resuelta con el dominio tecnológico y la eficacia arquitectónica que se han convertido en la impronta de Foster Associates.

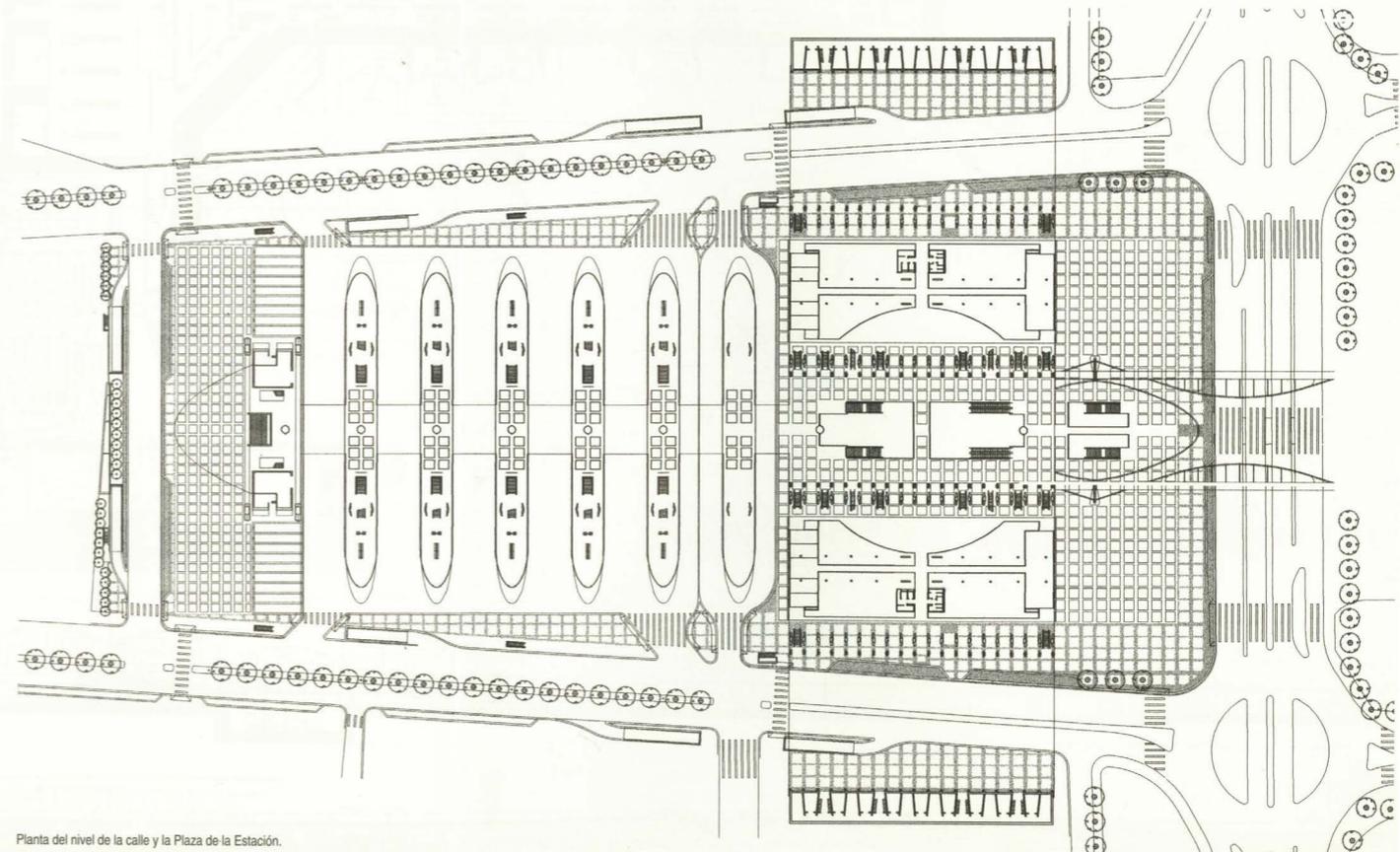


Sección transversal.

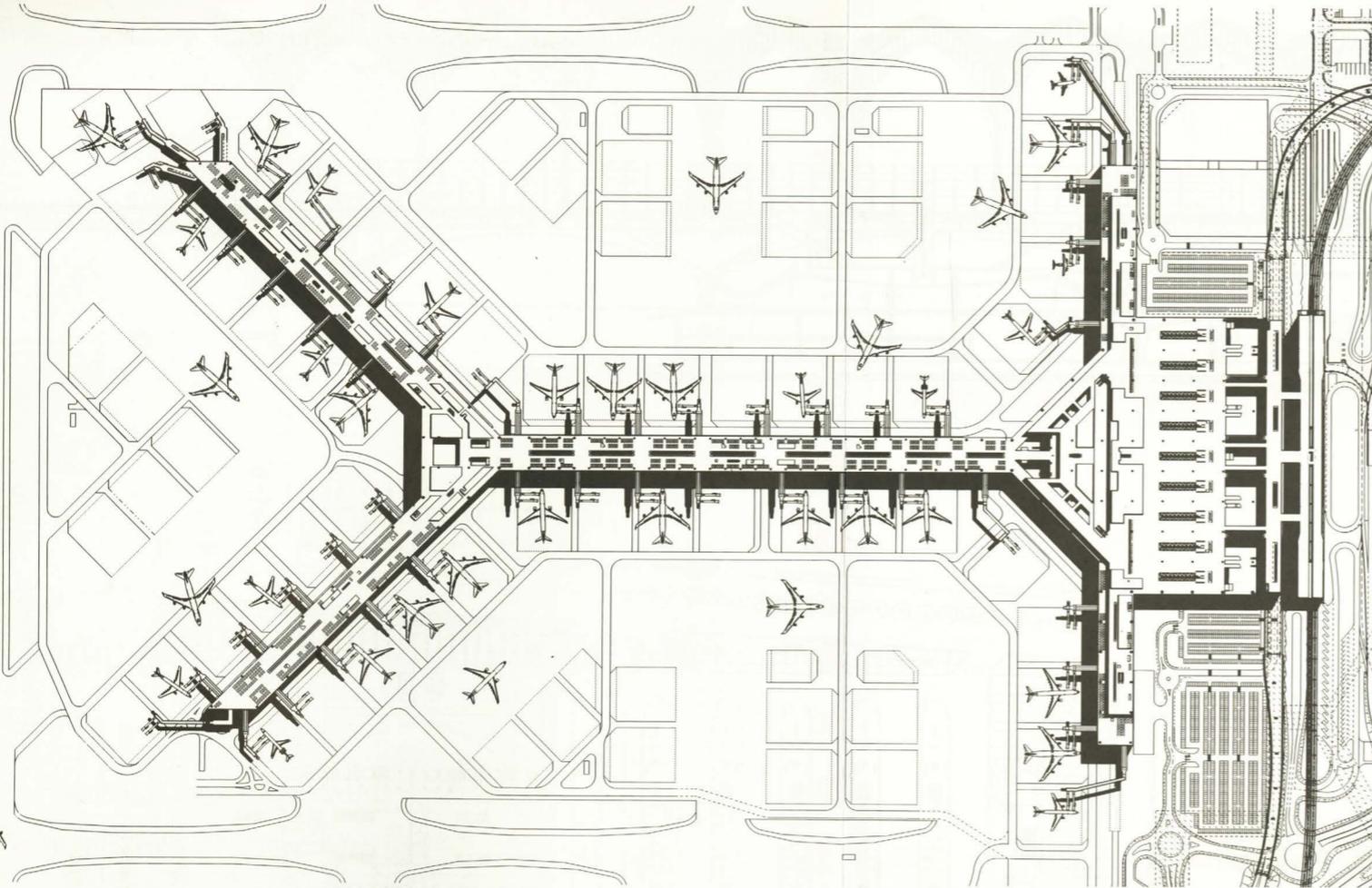
Estación de Oriente en Lisboa



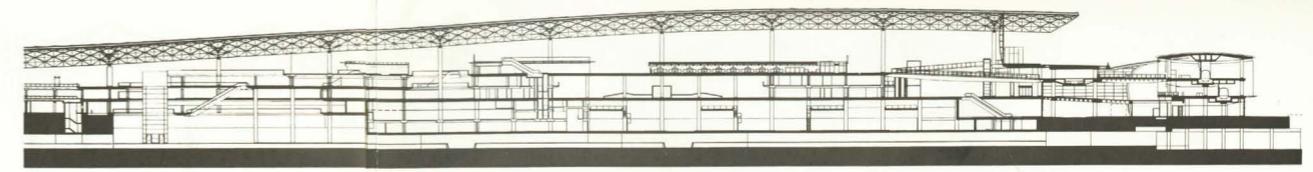
Planta de cubiertas y emplazamiento.



Planta del nivel de la calle y la Plaza de la Estación.



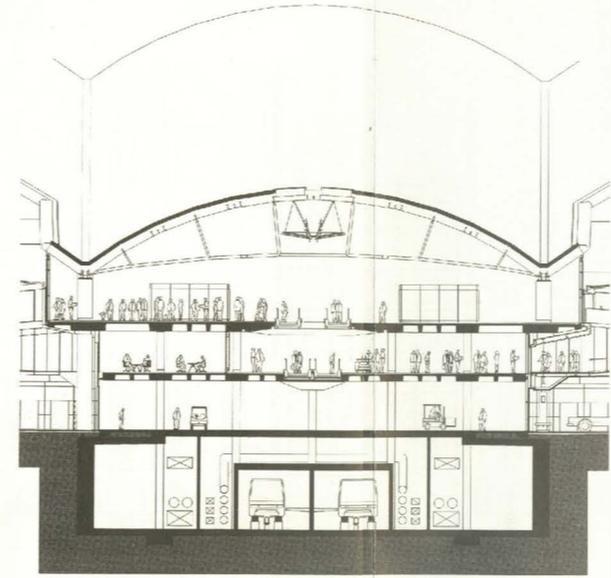
Planta del nivel de salidas.



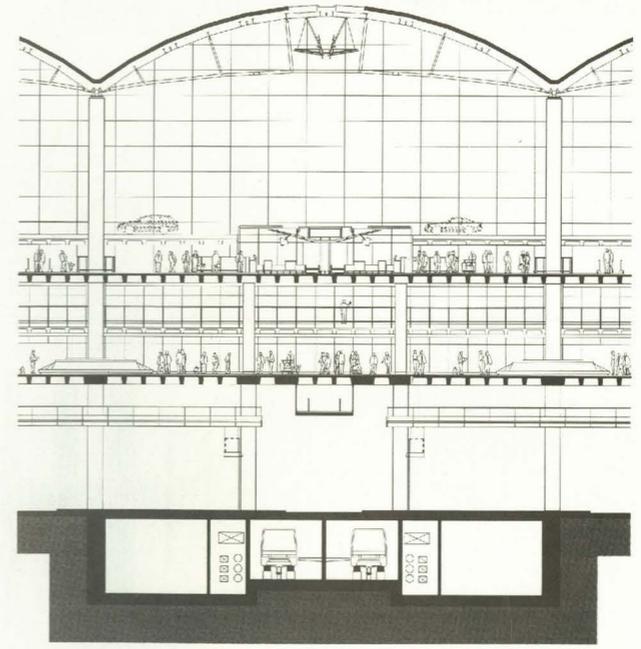
Sección longitudinal de la zona de manipulación de equipajes.



Sección transversal de la zona de embarque.

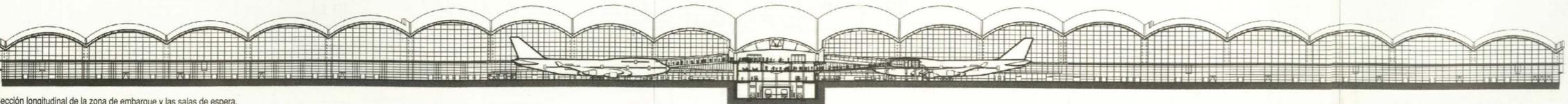


Sección transversal de la zona de embarque y las salas de espera.

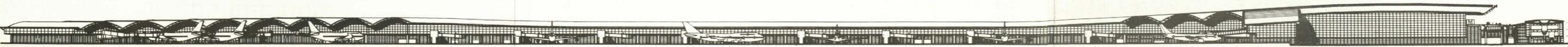


Sección transversal de la zona de manipulación de equipajes.

Aeropuerto Internacional de Hong Kong



Sección longitudinal de la zona de embarque y las salas de espera.



Fachada longitudinal.

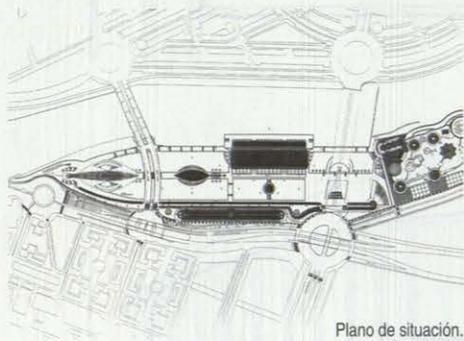
Ciudad de las artes y de las ciencias

VALENCIA

Arquitecto: Santiago Calatrava

Fecha de proyecto: 1990-91

Fecha de construcción: 1998 Hemisférico (el resto aún en construcción).



Plano de situación.

Palacio de Las Artes

El conjunto del palacio de las artes y espacios anexos se localiza al sur-este de la ciudad de Valencia, en el lugar limitado por el viejo cauce del río Turia, entre el paseo de las moreras que conduce a Nazaret y la autovía del Saler, y las prolongaciones de las calles Tomás Montañana y Hnos. Maristas.

Como se observa en los planos generales, su posición está al oeste del conjunto de la ciudad de las artes y de las ciencias, que se desarrolla, por lo demás, en tres grandes hitos o edificios completamente integrados e interrelacionados entre sí: el palacio, el teatro hemisférico o planetario y el museo de las ciencias.

El edificio principal del palacio de las artes se plantea con una doble intención: la de construir un auditorio múltiple y la de configurar un hito urbano que, a la vez, se implante en un área urbana como elemento dinámico y consolidador del lugar y se convierta en un símbolo paisajístico con cierto carácter monumental para la ciudad de Valencia.

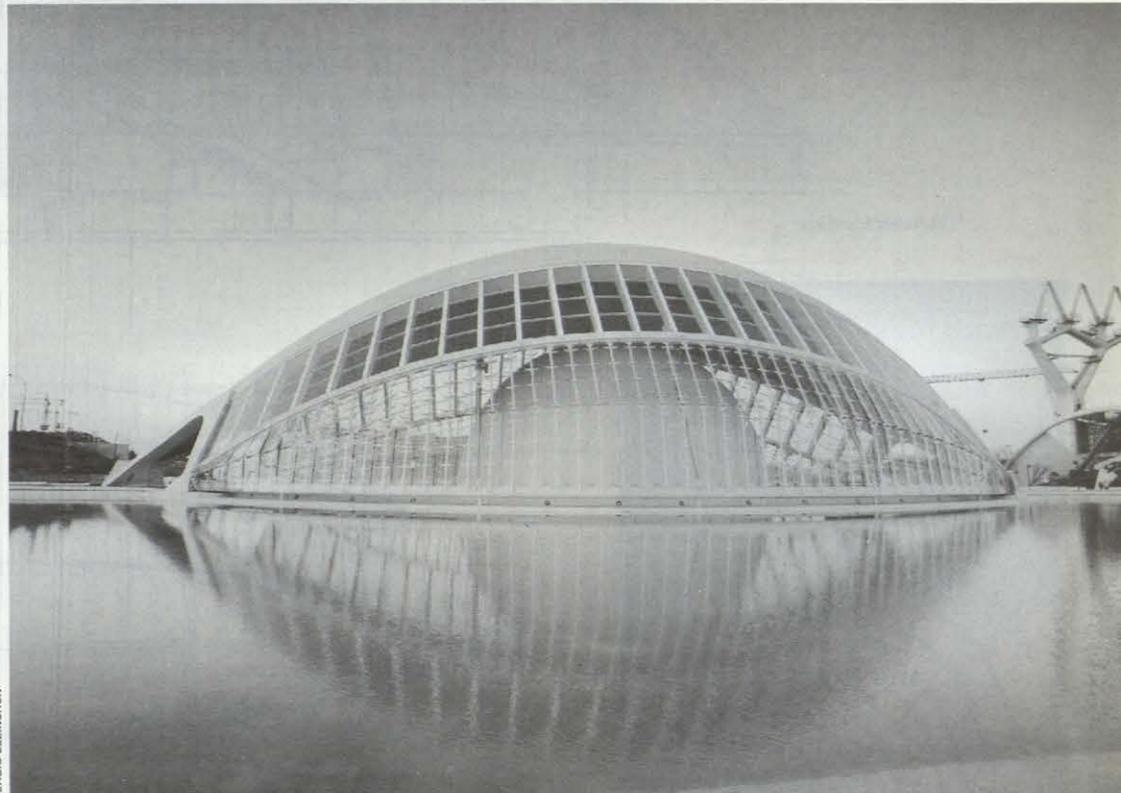
En este sentido, el edificio en su concepción asume una fuerte carga iconográfica a la manera de una gran escultura, que contendrá un programa funcional predeterminado.

El programa funcional conlleva la localización de dos salas:

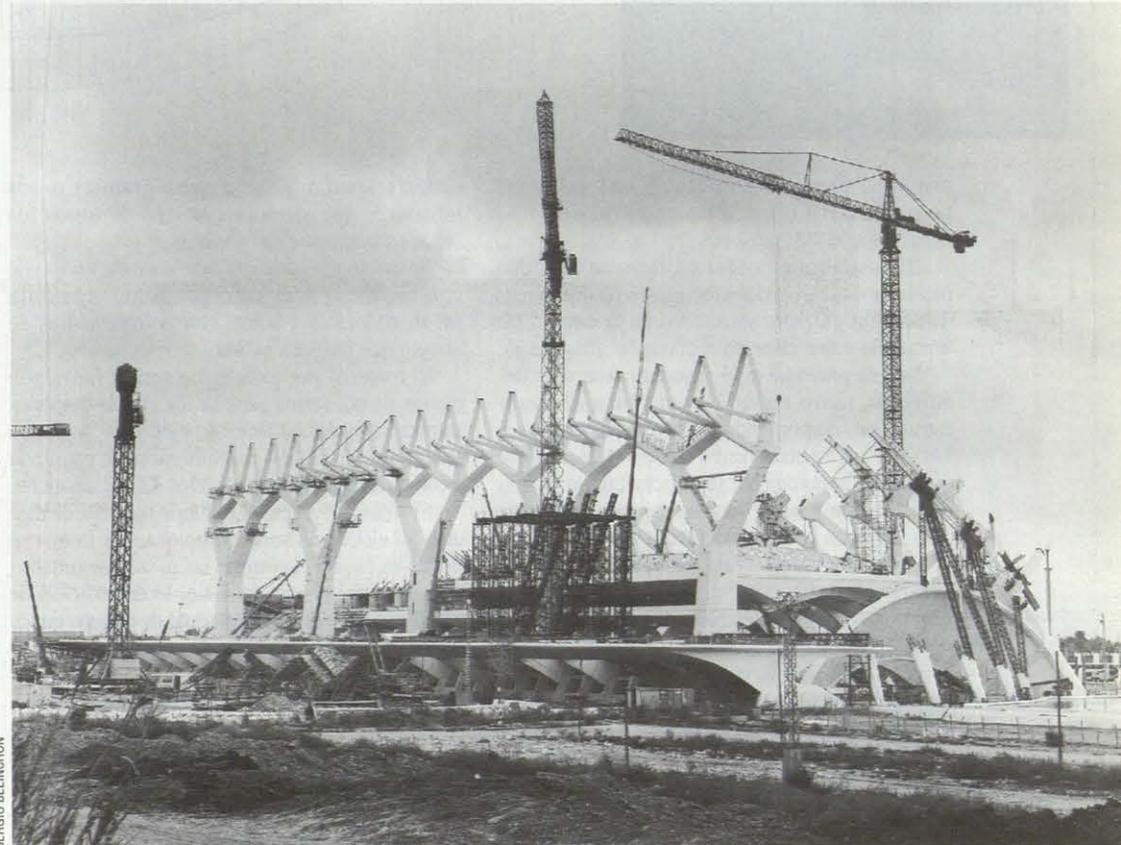
1.- Una, que constituirá la sala principal central, será un recinto de ópera fundamentalmente, pero convertible en escenario para ballet y otras artes escénicas.

2.- Otra, que será la sala de música de cámara, válida para todo tipo de artes escénicas, tales como teatro y música lírica u orquestal.

Así pues, el edificio constará de una sala



Arriba, Hemisférico-Planetario. Abajo, estado de las obras del Museo de las Ciencias.

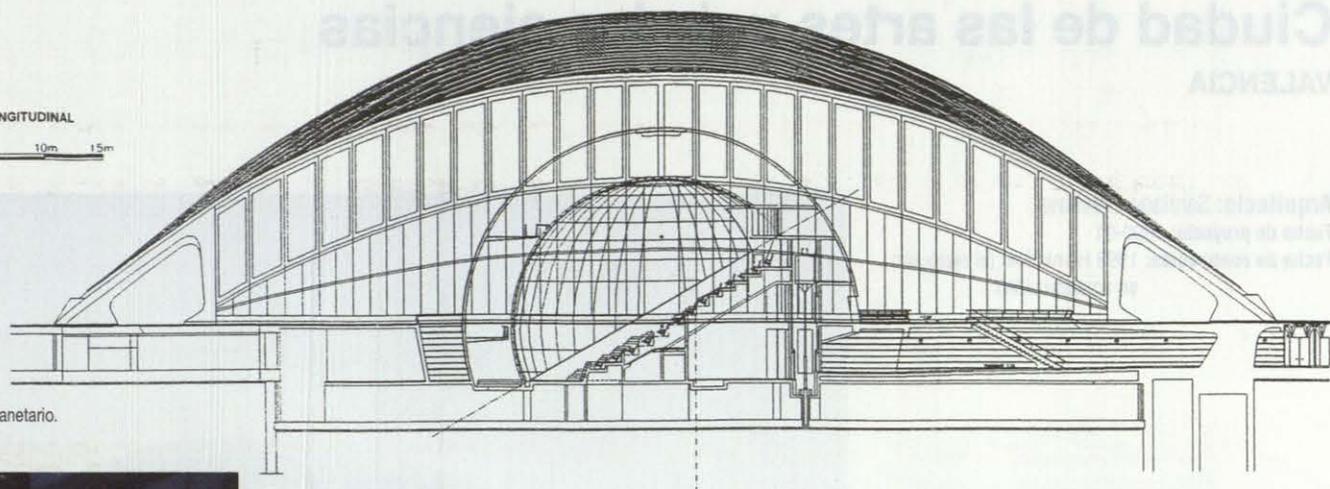


SERGIO BELINCHON

SERGIO BELINCHON

SECCION LONGITUDINAL

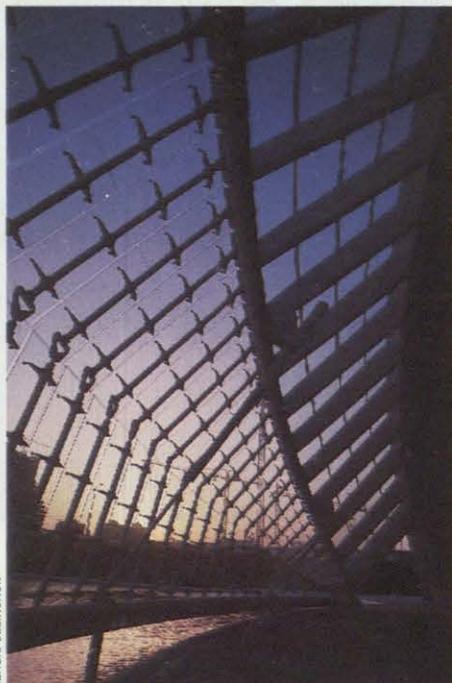
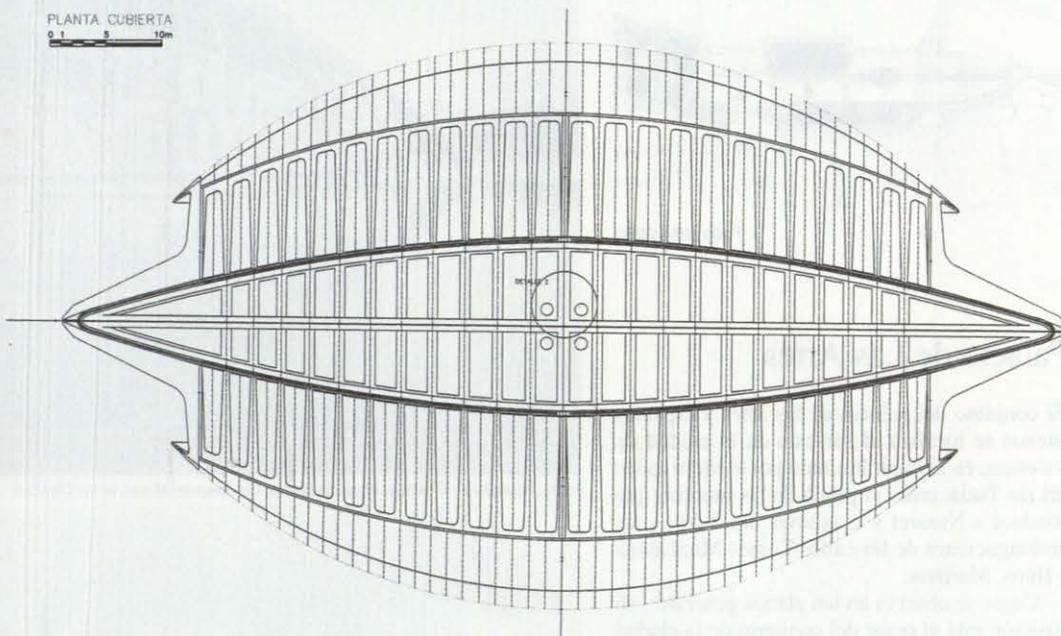
0 1 5 10m 15m



Hemisféric-Planetario.

PLANTA CUBIERTA

0 1 5 10m



SERGIO BELINCHON

principal para 1.800 plazas y una sala más pequeña para música de cámara, con una capacidad de 400 personas.

El sostenimiento del edificio se produce mediante cuatro soportes inclinados de hormigón, de sección variable y situados en la cota -7.00 formando entre ellos un rectángulo imaginario.

La sala principal es el elemento generador del edificio, tanto en su aspecto formal como estructural, disponiendo de una capacidad para 1.800 plazas. Se ubica dentro del soporte estructural del edificio generado por superficies curvas y cajas interiores de hormigón blanco, formando una epidermis con una intensa fuerza visual.

Dentro de la estructura del edificio podemos diferenciar entre una estructura más o menos convencional y una estructura constituida por superficies de doble curvatura. La estructura convencional está compuesta por forjados y muros portantes, que transmiten la carga a la cimentación.

La estructura de las grandes superficies curvas, los grandes elementos laterales tienen un papel destacado en el esquema estructural, ya que sobre ellos descansa gran parte del edificio. Estas

superficies dan paso a unos grandes arcos inferiores que sirven de sostén de todos los forjados interiores del edificio.

Respecto a la estructura de la grada, consta de una doble losa con plenum, apoyada perimetralmente y sobre muros intermedios de apoyo, que reducen su luz.

El material por excelencia será el hormigón blanco, ya que forma parte de los grandes soportes estructurales del edificio; se ejecutará mediante encofrados de tablilla machihembrada, cepillada y con dimensiones menores a los 12 cm. de ancho.

El "trencadis" será el segundo material de más uso. Su ejecución será minuciosa, por lo que se tendrá en cuenta el corte de las piezas en tamaños menores a los 8 cm. de radio, la disposición de media cañas y el cambio gradual de tamaño en los encuentros entre los diferentes paños.

Hemisféric-planetario

El complejo de la ciudad de las artes y de las ciencias se encuentra en las parcelas comprendidas entre el tramo final del cauce del río Turia y la autovía del Saler.

La parcela, de forma sensiblemente rectangular, donde se ubica el hemisferio ocupa una superficie de 200x1300 m., es decir, de unos 26.000 m². Está situada entre los edificios de Museo de las Ciencias y Palacio de las Artes.

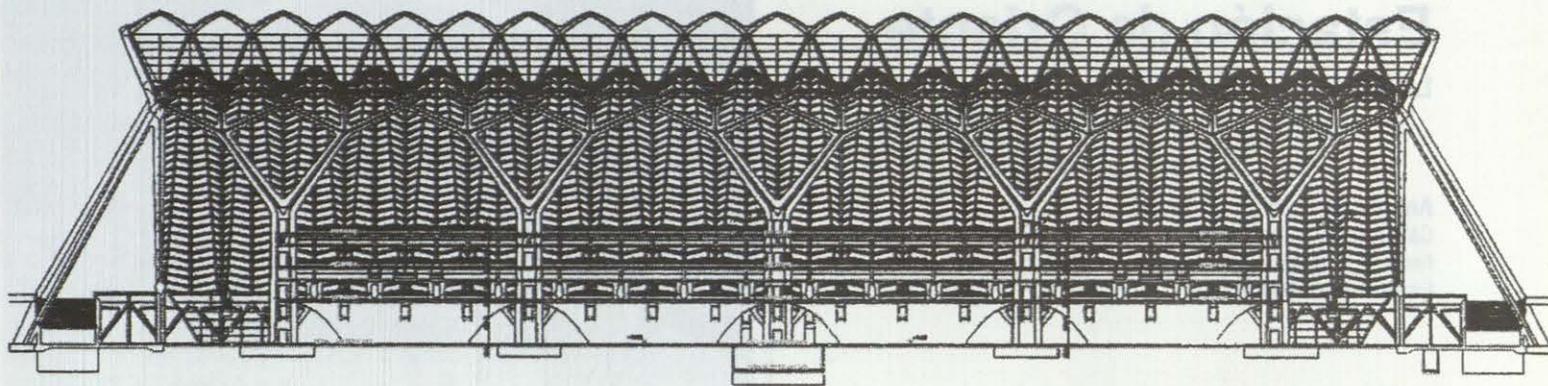
El edificio hemisférico-planetario está situado sobre el eje este-oeste del complejo de la Ciudad de las artes y de las ciencias. Está flanqueado por dos estanques rectangulares, al norte y al sur respectivamente, de 200x60 m.

El edificio se compone de tres cuerpos diferenciados: en el extremo este se sitúa el cuerpo de oficinas, tiendas y cafetería. En el nivel -11, primer sótano bajo rasante.

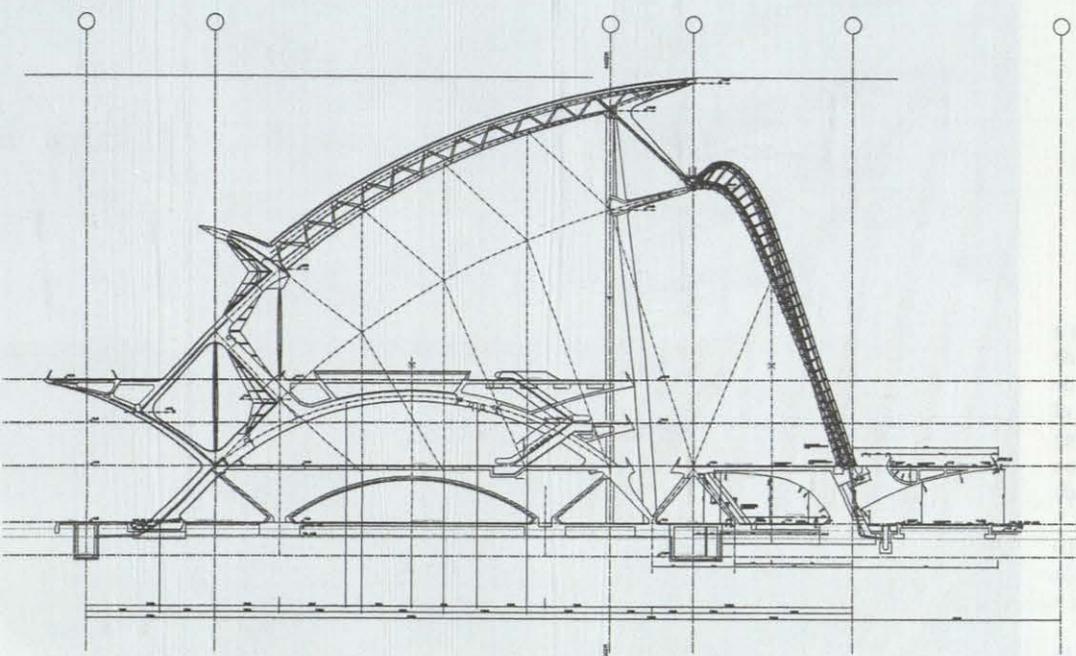
En el centro se encuentra la esfera bajo la cubierta, que aloja la sala de butacas y las salas de proyección; es el cine Hemisféric y Planetario, el cual abarca los niveles desde -15.00, segundo sótano bajo rasante hasta +0.00, segunda planta.

En el extremo oeste, los espacios técnicos, necesarios para la generación, filtración, bombeo y emergencia en el nivel -11.00, primer sótano bajo rasante.

El edificio principal emerge de entre los estanques como un gran caparazón, formado por



Alzado y sección del Museo de las Ciencias.



una parte central fija (la cubierta opaca) y unos elementos laterales móviles que son los parasoles y las cancelas laterales que componen la parte transparente. Esta cubierta de morfología ovoidal engloba una esfera en su interior.

El edificio consta de una estructura de hormigón armado, excepto la cubierta, que es metálica, asentada sobre una cimentación a base de pantallas y losas de gran canto. La esfera está compuesta de hormigón armado que cierra la esfera por la zona de acceso, y a través de los forjados de distintas plantas y de las vigas inclinadas del graderío.

La cubierta metálica está compuesta por cinco arcos rebajados de sección cajón, que se apoyan en sus extremos sobre trípodes de hormigón armado en sus extremos.

Los arcos están unidos entre sí mediante perfiles laminados y vigas-cajón curvas.

Museo de las Ciencias

La posición del edificio del museo está al final del conjunto de la Ciudad de las artes y de las ciencias.

A la manera de los grandes pabellones de las grandes exposiciones históricas, se genera un edificio longitudinal a partir del desarrollo modular de su sección transversal en toda su longitud de la parcela asignada. Los testeros asumen su carácter de remate final del edificio de modo simétrico, con una imagen tensional, de sujeción de los distintos módulos repetidos a la manera de contrafuertes laterales.

Así el edificio se configura como una gran cubierta soportada por una fachada vidriada y transparente al norte y por una fachada sur convenientemente opaca; ambas, adaptadas a las particulares condiciones de soleamiento derivadas de la orientación en Valencia.

La estructura interna del edificio, que exteriormente se constituye como una gran cubierta, se dispone como un espectacular juego de plataformas, suspendidas de un sistema estructural configurado por cinco grandes árboles de hormigón, cuyas ramificaciones sujetan la cubierta del edificio. La estructura de hormigón está formada por módulos transversales, con una anchura de 10m., que se organizan en los niveles

principales +0.00 y +10.40, con una banda de entreplanta a la cota +5.20.

Esta estructura está formada por elementos del tipo pórticos planos de hormigón armado, dispuestos con separaciones de 10 m., y apoyados sobre dos filas de cimentaciones intermedias, separadas 32.80 m., con vuelos laterales de 8 m. De estos contrafuertes vuela una estructura de unos 30 m. de luz, para configurar el paseo exterior que llega hasta el borde del antiguo cauce.

La estructura tubular de la cubierta se apoya sobre la "celosía" modular de hormigón armado de la fachada sur y sobre los "árboles". Se trata de un sistema modular también formado por vigas que conforman las limatesas y limahoyas de la cubierta. Entre esas se disponen correas trianguladas en sentido transversal, que soportarán los paneles de cubierta.

La fachada norte se plantea como un muro cortina. Está formada con módulos que se repiten cada 10 m. Los elementos sustentantes son arcos formados con perfiles tubulares, sobre los que se apoyan costillas metálicas aligeradas, que sujetarán los paneles de vidrio. ■



SERGIO BELINCHÓN

Estación de Oriente

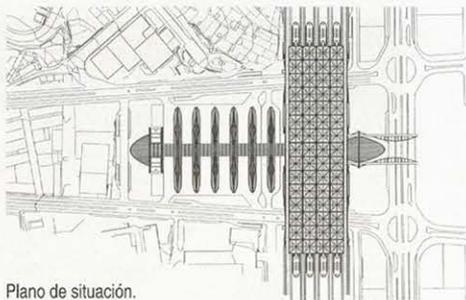
LISBOA

Arquitecto: Santiago Calatrava

Colaborador: Andrés Caride

Fecha de proyecto: 1993

Fecha de construcción: 1998



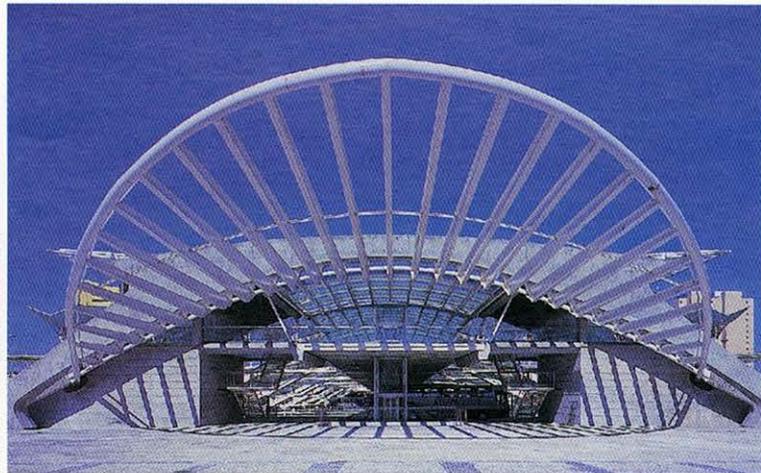
Plano de situación.

La Estación de Oriente es la puerta de entrada a la Expo '98, que se inauguró en Lisboa el 19 de mayo de 1998. Se trata del elemento central de un proyecto que transformará por completo el barrio lisboeta del Olivais. La Estación de Oriente pretende convertirse en uno de los intercambiadores de transporte más completos de Europa: los trenes de alta velocidad, Intercity y cercanías enlazarán, en este punto, con los servicios locales de metro y tranvía. Las instalaciones de la Estación incluirán una terminal de autobuses y aparcamiento para unos 2.000 coches.

La Estación y los terrenos en que se ubicó la Exposición se sitúan a unos cinco kilómetros al Norte del centro de la ciudad, entre la vía del tren y la ribera del Tajo. El solar incluye también la zona ocupada por la abandonada Bahía Olivais, una antigua base aéreo-marítima situada en "Palha de Palha", en el estuario del Tajo, y también su zona adyacente.

La propuesta presentada por Santiago Calatrava en el concurso restringido "Estación de Oriente", que se celebró en 1993, iba mucho más allá de lo establecido en las bases. Su proyecto definía la estructura urbanística de toda el área, con una propuesta que no sólo convenció a "Parque Expo '98", el consorcio que unificaba a las distintas instituciones participantes en la Expo, sino también a los Servicios Urbanísticos de la ciudad de Lisboa que por aquel entonces estaban aún iniciando el proceso de planeamiento.

La Estación de Oriente es un vínculo de unión. Se trata de un diseño atrevido y elegante que atraviesa los 9 metros del terraplén de la vía férrea y, tanto desde un punto de vista del transporte como estético, conecta las zonas industrial y residencial que habían permanecido segregadas. Calatrava acercó su Estación a la Exposición, situándola unos 200 m. más al Norte de lo



OLIVER SHUIH, PALLADIUM PHOTODESIGN



OLIVER SHUIH, PALLADIUM PHOTODESIGN

Aeropuerto internacional de Hong Kong

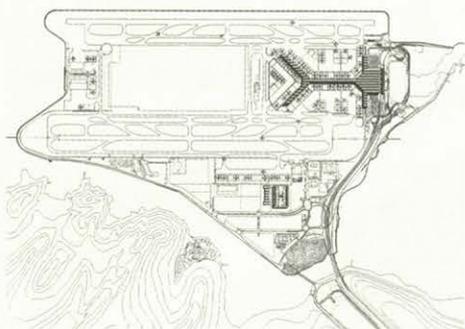
ISLA DE CHEK LAP KOK. HONG KONG.

Arquitectos: Norman Foster and Partners

Estructuras: Ove Arup and Partners

Fecha de proyecto: 1992

Fecha de construcción: 1998

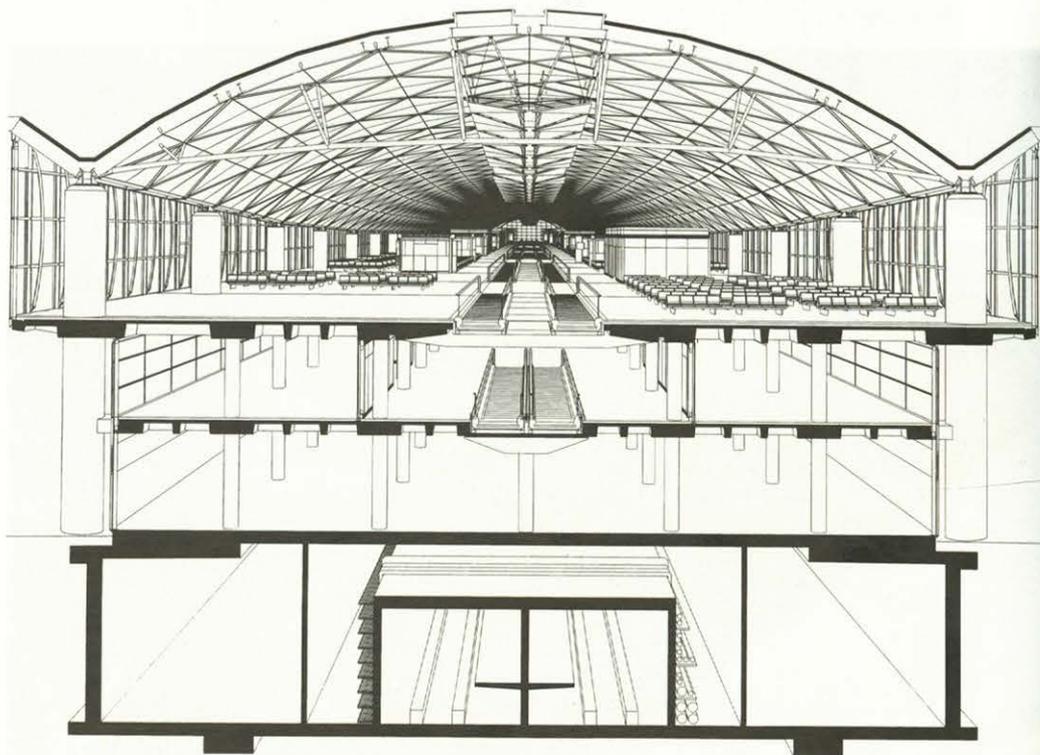


Plano de situación.

La construcción del nuevo aeropuerto internacional de Hong Kong, en Chek Lap Kok, ha superado todos los récords imaginables en cuanto a escala, rapidez de construcción y pura organización. El aeropuerto se encuentra ya en funcionamiento desde el 6 de julio de 1998. El equipo de Foster and Partners, que entró a formar parte del Consorcio Mott, ha realizado el proyecto para la terminal conforme al plan urbanístico aprobado para el aeropuerto, trabajando en colaboración con las autoridades responsables del Aeropuerto de Hong Kong.

El proyecto para el nuevo aeropuerto supone la obra más ambiciosa de nuestros días. La propia terminal tiene un tamaño casi épico. Es tan grande que su planta, con forma de Y griega, se distingue claramente en las fotografías tomadas desde satélites. Con una superficie de 516.000 m² y una longitud de 1,27 Km, el edificio de la terminal es el mayor espacio público cerrado que existe, ya que ocupa aproximadamente la misma extensión que todo el barrio londinense del Soho. La sala de equipajes tiene el mismo tamaño que el Estadio de los Yankees de Nueva York. Podría albergar hasta cinco Boeing 747 colocados de modo que se tocasen las puntas de las alas. Cuando, en 1999, se complete la segunda fase de construcción, la terminal tendrá una superficie útil total de 555.000 m², bajo una cubierta de 18 Ha.

Antes de que pudiera pensarse siquiera en construir la terminal, el propio solar tuvo que ser creado. También resultó una tarea ingente. En 1992, Chek Lap Kok era una isla compacta y escarpada que surgía del mar en la costa Sur de China. Ahora, la montaña que la ocupaba, de 100 metros de altitud, ha sido reducida a una meseta, con tan sólo 7 m sobre el nivel del mar; y la



Sección fugada de la zona de embarque.

Vista aérea del conjunto.





Interior de la zona de recogida de equipajes.

fragmentación, convirtiéndose en la imagen estética del proyecto. Se tuvo en cuenta, además, que un diseño modular como el elegido, basado en una trama cuidadosamente planificada, habría de facilitar una posible futura ampliación de las instalaciones y en todo caso, aceleraría la construcción del complejo. También se adoptaron módulos repetitivos en muchos otros elementos del proyecto, pensando sobre todo en facilitar las labores de mantenimiento y conservación de las instalaciones, una consideración muy importante en un aeropuerto que se mantiene en funcionamiento constante.

El hecho de que la dirección de la directriz de las bóvedas no varíe en todo el edificio, a pesar de la existencia de "alas" divergentes en la planta de Y griega, hace que la cubierta se convierta en un auténtico elemento de orientación para el viajero. La significativa anchura de los cañones sirve, a su vez, para filtrar y modelar la luz (natural durante el día y artificial por la noche). El sistema de iluminación se sitúa fundamentalmente en la propia cubierta y aprovecha su forma abovedada para dar un mayor dramatismo y variedad a los espacios, que se enlazan con naturalidad a lo largo y ancho del aeropuerto. La curvatura de la cubierta abovedada se admira de manera aún más intensa en el área de "salidas", donde la atmósfera serena y ligera del gran atrio situado bajo la marquesina pretende

ayudar a disminuir la tensión que precede a los viajes aéreos.

Las bóvedas de la cubierta están formadas por superficies de acero que salvan una luz de 36 metros, con una altura de clave de 6 metros. Las superficies de acero se conformaron por soldadura "in situ" a partir de planchas elementales traídas por barco desde lugares tan lejanos como Bolton, en Lancashire, y Singapur. Cada cañón emplea cientos de elementos de acero con una anchura media de unos 4,5 m, de modo que, una vez montado, puede llegar a pesar unas 100 Tm. Las bóvedas, una vez ensambladas, se erigieron, empezando por las secciones centrales del edificio y avanzando hacia los extremos.

Por debajo de la cubierta, la estructura portante del edificio se ha realizado casi por completo con hormigón visto. Uno de los desafíos más interesantes del cálculo estructural del edificio fue, precisamente, la armonización entre la estructura de hormigón y la cubierta de acero. La doble curvatura de la cubierta hace que ésta transmita tanto cargas verticales como empujes horizontales a los soportes. Estos, a su vez, pueden tensionar los elementos de cubierta al transmitirles movimientos de dilatación, cargas de viento debidas a los tifones, posibles asentamientos, etc... Se necesitaron modelos computerizados de altísimo nivel para analizar y resolver la conjunción de tantos factores. Es más, habría sido impensable

realizar con tanta rapidez y precisión una cubierta de geometría tan compleja sin el concurso de los ordenadores.

El nuevo aeropuerto ha supuesto el desarrollo y la ampliación del mismo concepto innovador que Foster y Asociados aplicaron en su proyecto para Stanton, el tercer aeropuerto londinense, finalizado en 1991. Este proyecto ha servido de modelo a otras muchas terminales de aeropuerto en todo el mundo. Se caracteriza por la adopción de una cubierta ligera (libre de la obstrucción de instalaciones), el uso de la luz natural, y la creación de un sistema integrado de acondicionamiento climático, situado bajo el nivel principal, junto a los sistemas de facturación y transporte de equipajes. También se caracteriza por tratar de imponer al conjunto un plan deliberadamente claro y lógico, que haga el edificio amable para el viajero y facilite el libre movimiento de masas a través del mismo.

La nueva terminal supone para los pasajeros una experiencia agradable y tranquilizadora. El saber lo fácil que es encontrar el camino correcto contribuye en gran modo a esa sensación de bienestar. Para los viajeros que desembarcan en el aeropuerto, el espacio central de la terminal (con una anchura de más de 300 m.) supone una estimulante toma de contacto con la ciudad de Hong Kong. Aunque llegan a vislumbrarlo parcialmente mientras esperan en la zona de



JOHN NYE

Interior de la zona de embarque.

aduanas e inmigración, los viajeros no pasan realmente a este espacio hasta que no se encuentran, con todas las de la ley, en territorio de Hong Kong. Es la mejor de las bienvenidas.

Tras los mostradores de embarque, en el nivel de "salidas", se sitúa el área comercial de tierra. Todos los viajeros que han pasado los controles de pasaportes y de seguridad, deben atravesar el "East Hall", el corazón comercial de la terminal, el espacio unitario dedicado al comercio más grande de todos los aeropuertos internacionales del mundo. Si comparásemos un aeropuerto con una ciudad, diríamos que este espacio es una auténtica plaza del mercado, con su Centro Hong Kong Sky, sus cafés y restaurantes. Tras este gran espacio, la terminal se estrecha y confluye en un largo corredor que, finalmente, se divide en las dos ramas de la Y griega, situadas en el extremo occidental. Las dos ramas del corredor dan acceso a las 38 salas de embarque del aeropuerto.

El emplazamiento natural del aeropuerto es realmente espectacular. Al sur tenemos las laderas de las montañas de Landau. Al norte, más allá del mar, los Nuevos Territorios, con un fondo también montañoso. Mientras los pasajeros permanecen en el edificio, pueden disfrutar de la vista sin ningún impedimento. El cerramiento de vidrio del edificio queda deliberadamente límpido hasta una altura de cuatro metros; y, al eliminarse la omnipresente confusión, típica de

los aeropuertos, la visión no choca con ningún obstáculo. Al igual que en Stanton, el proyecto trata de dar prioridad a la orientación natural del espacio más allá del propio aeropuerto: desde la terminal se ve el paisaje, el mar, y se vislumbran, en la distancia, los puentes de la carretera y el ferrocarril; también se ven los aviones. Se trata de un concepto sencillo, muy alejado de las cajas y túneles claustrofóbicos tan característicos de muchos aeropuertos, que resulta sumamente agradable y que vuelve a hacer del viaje aéreo un auténtico acontecimiento.

Bajo el edificio se sitúa un túnel de 32 metros de anchura y 6 metros de altura libre, por el que discurre el servicio interno de transbordador del aeropuerto. El túnel tiene el tamaño adecuado para albergar, además del transbordador, el futuro sistema de transporte rápido de equipajes que se instalará cuando la terminal se amplíe en una segunda fase. El sistema de gestión de equipajes que funcionará en una primera fase es completamente automático y permite a las distintas líneas aéreas utilizar cualquier mostrador para la facturación y, aún así, conseguir que los equipajes lleguen con rapidez a cualquier vuelo, además de garantizar el éxito en los trasbordos más ajustados de tiempo. Este rapidísimo sistema se basa en una red de canales que convergen en una especie de super-autopista de equipajes, situada bajo rasante.

Chek Lap Kok es un edificio extremadamente satisfactorio con una escala sin precedentes. Todos sus elementos, sus espacios, se integran con una lógica y armonía tales que, a pesar de su monumentalidad, ofrecen una atmósfera verdaderamente humana y amable. La calidad de su ejecución, la atención al detalle, hacen de él un artefacto bello y fácil de usar. Es un auténtico hito de la ingeniería y el arte de la construcción, envuelto en una forma unitaria, escultural y poética. Una estimulante visión del siglo veintiuno.

Al iniciarse el proyecto, Sir Norman Foster resumió las intenciones del equipo con las siguientes palabras:

"Hong Kong es una ciudad única y necesita un símbolo realmente singular. El nuevo aeropuerto cumplirá esta función. Será la puerta de entrada a la ciudad. Un acontecimiento de importancia mundial."

"Es una reivindicación del espacio sosegado, bañado por la luz natural matizada. Con vistas de los aviones, del mar y las montañas. Para que siempre sepas dónde estas. Una vivencia inspiradora que haga del vuelo un evento extraordinario."

"Será grande. El mayor del mundo, pero también amable y accesible para el usuario. Nunca apabullante. Sobre todo, será flexible, de modo que pueda crecer y cambiar, de modo que siempre pueda asumir las necesidades futuras de Hong Kong". ■

MADRID "IN FOCUS"

El edificio "Profidén", en peligro.

Miguel Ángel Baldellou

El edificio "Profidén" que proyectaron en 1963, los arquitectos José Antonio Corrales y Ramón Vázquez Molezún en un borde urbano de entonces, junto a la carretera de Fuencarral, hoy aparece como resto construido, a medio destruir, de una etapa gloriosa de nuestra arquitectura.

Su composición, de corte neoplástico, recuerda con precisión los esfuerzos que por esos años desarrollaron sus autores, inmersos en un proceso de recuperación de la arquitectura moderna, del que resultaron una serie de obras espléndidas (las sedes del Seleccionados del Reader's Digest, los laboratorios Made y los Profidén entre otros), que fijaron la poética de Corrales y Vázquez Molezún.

El paso del tiempo, los avatares de la industria, el desmantelamiento y abandono del edificio, no han con-

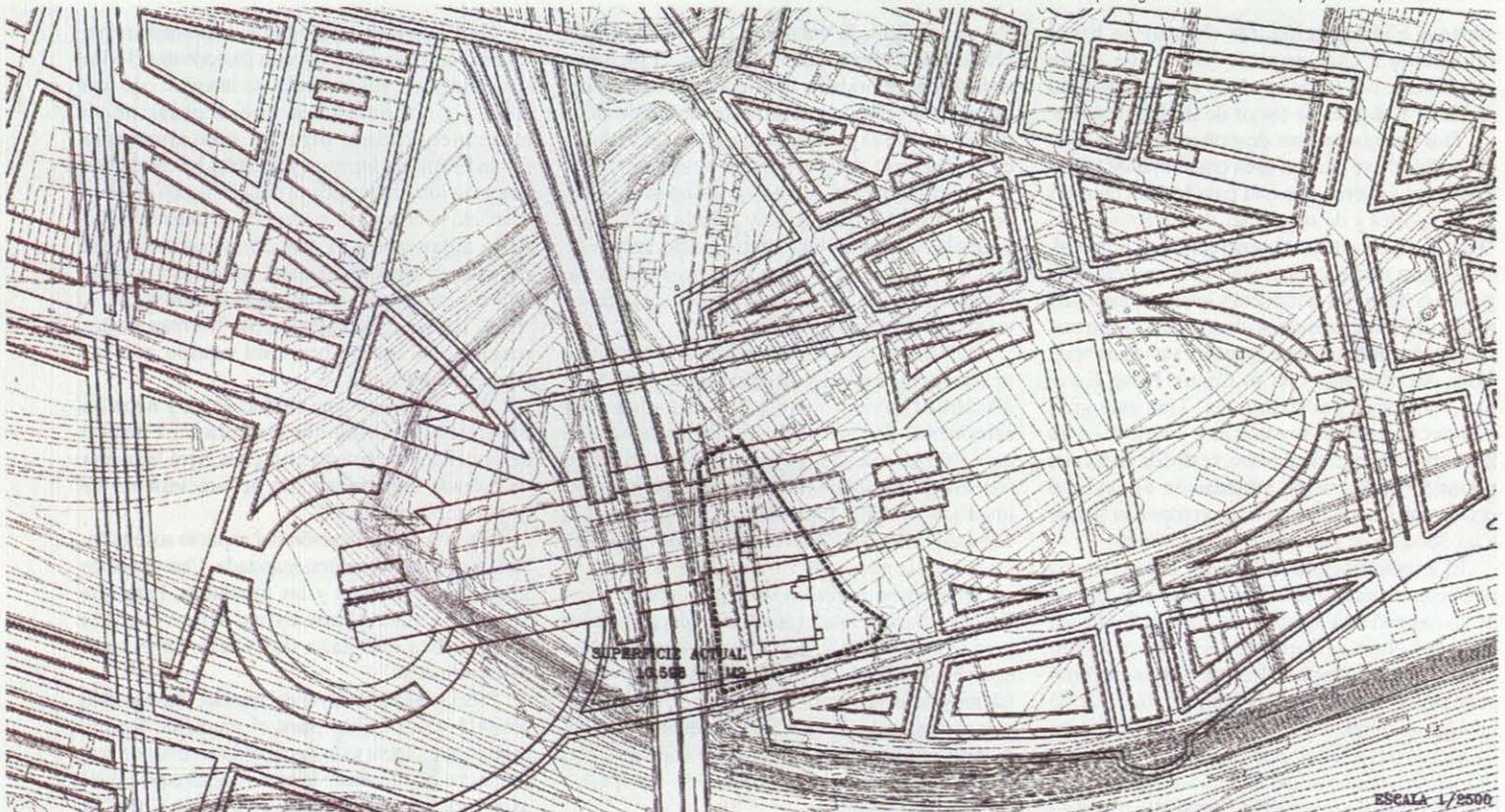
seguido, sin embargo, su destrucción total. Puede lograrlo en cambio el plan que sobre esa zona está realizando el estudio de Ricardo Bofill.

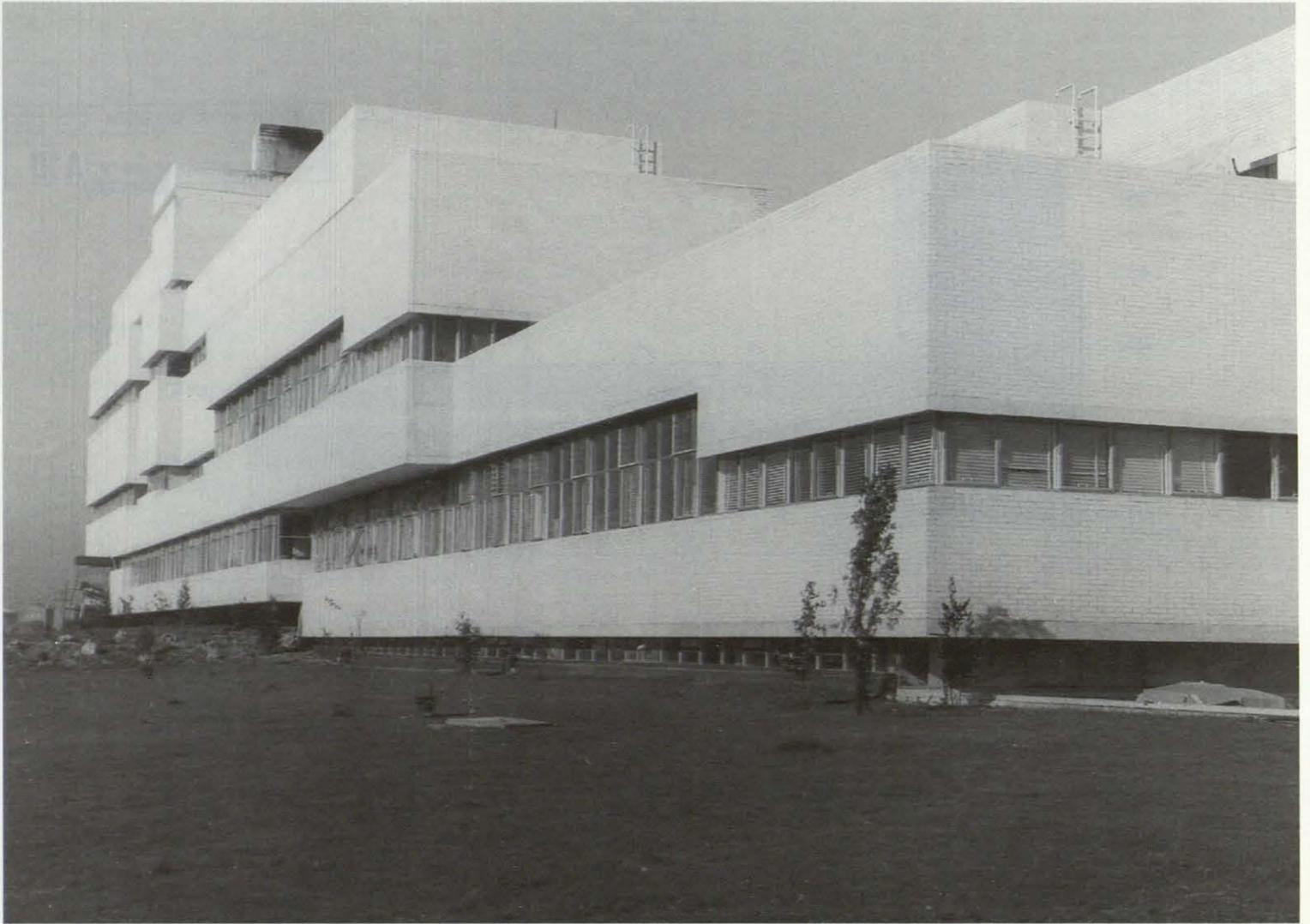
El edificio Profidén está ubicado, según el Plan, en el eje Cívico propuesto que no ha tenido en cuenta en su trazado formalista y abstracto la situación de las preexistencias, aunque estén catalogadas y sean de considerable valor arquitectónico.

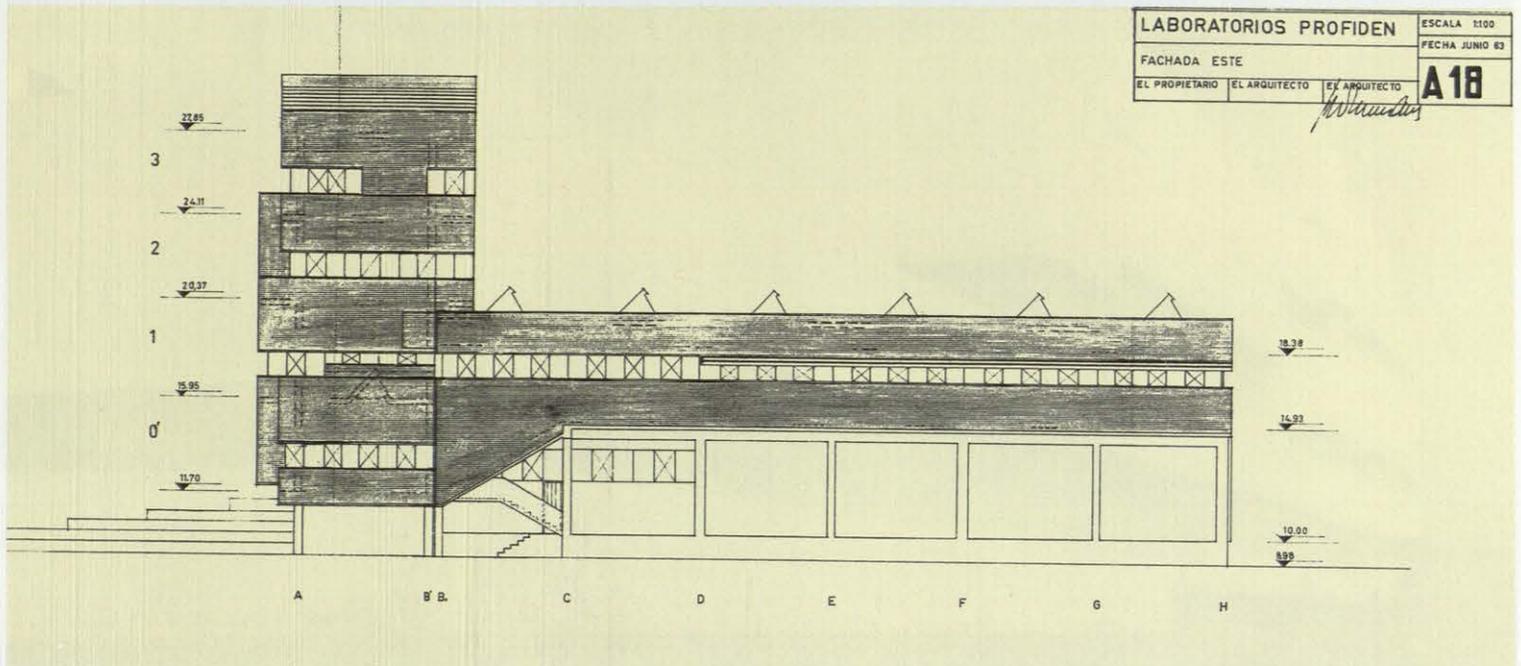
No parece difícil, si existe voluntad de hacerlo, salvar el Profidén, aun resolviendo el eje cívico en el sentido propuesto. Pero esa salvaguarda precisaría respetar su estructura formal, la que da valor a la solución concreta, y no sólo un fragmento o algo de su apariencia, otorgándole un uso compatible con su forma y llenando de contenido social un magnífico continente fácilmente recuperable. ■



Ubicación del edificio Profiden en la prolongación de la Castellana proyectada por Ricardo Bofill.







Fachada este.

Edificio Laboratorios Profiden

Terminación de obra año 1965.

Planta industrial, laboratorios y oficinas dedicada a la fabricación e investigaciones para laboratorios Profiden S.A.

Tres partes fundamentales, almacenes en planta baja, fabricación en primera planta sobre los almacenes y en cinco plantas edificio de oficinas, laboratorio y dirección.

Concentración de programa para permitir futuras ampliaciones.

Estructura general de hormigón armado: modulación de almacenes 5x6 metros,

modulación de nave fabricación 5x12.

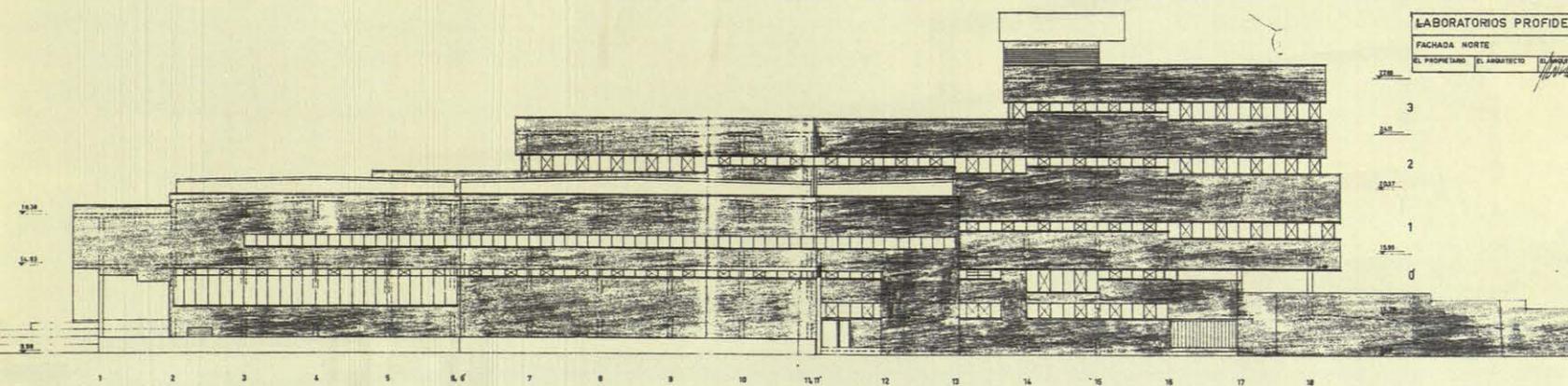
Cerramientos exteriores con dos 1/2 pies de ladrillo silico-calcáreo sobre viga de hormigón formando dintel general; cámara de aire para instalaciones.

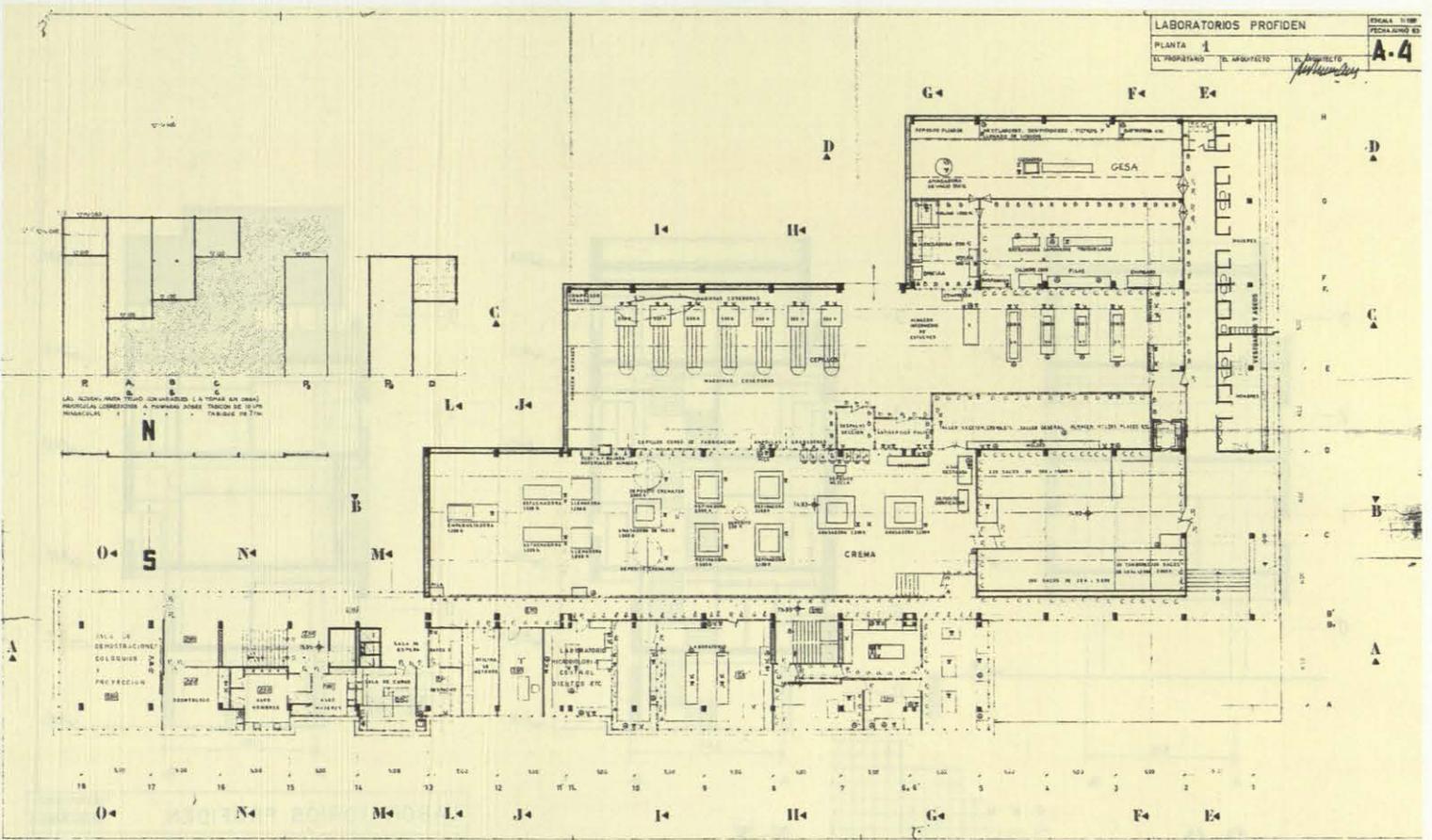
Sistema especial de carpintería de perfil normal sobre tapa vierteaguas prefabricada con posición interior o exterior de la misma.

Mosaico y móvil sobre vitrina volada en acceso de Joaquín Vaquero.

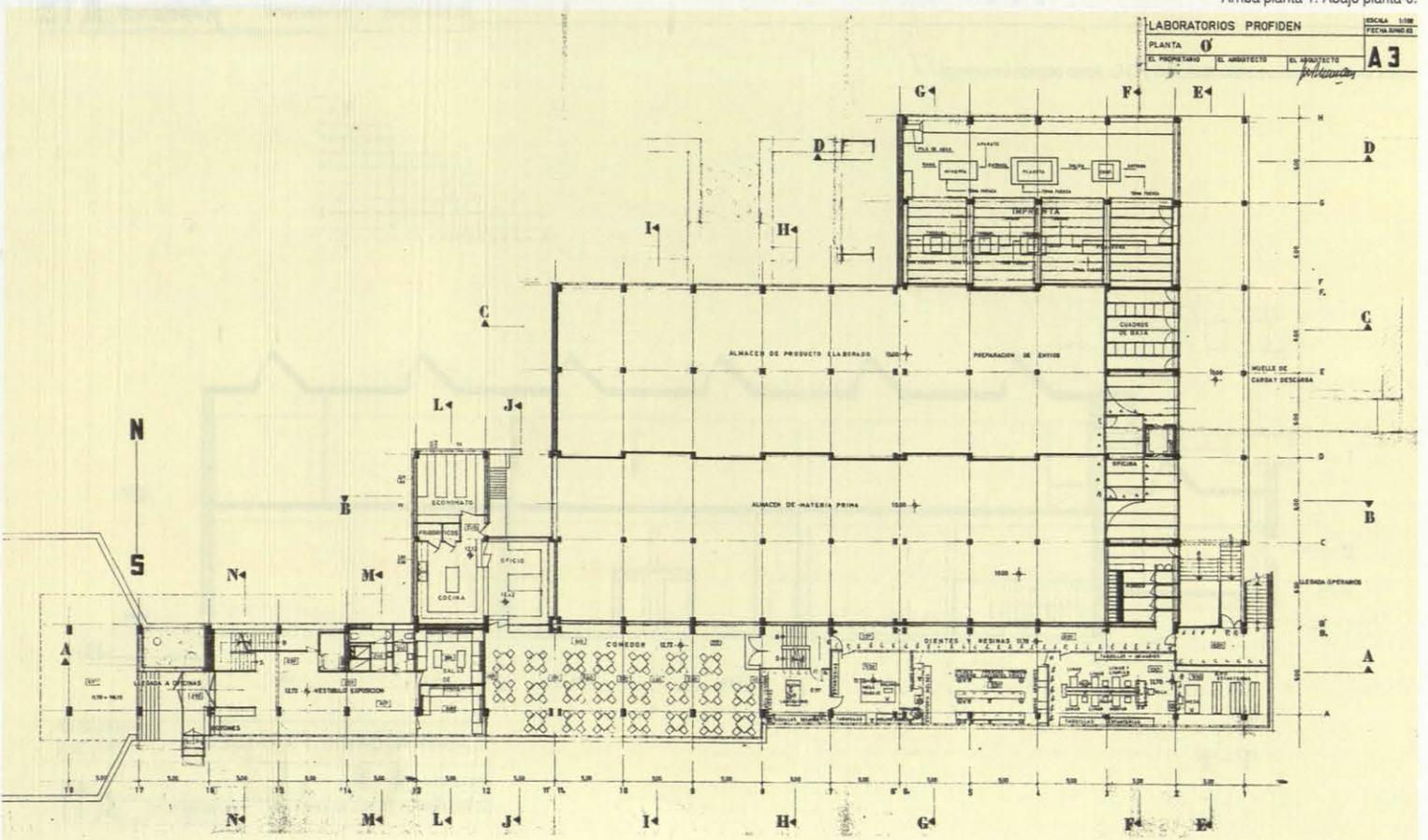
Madrid 26 de julio de 1966

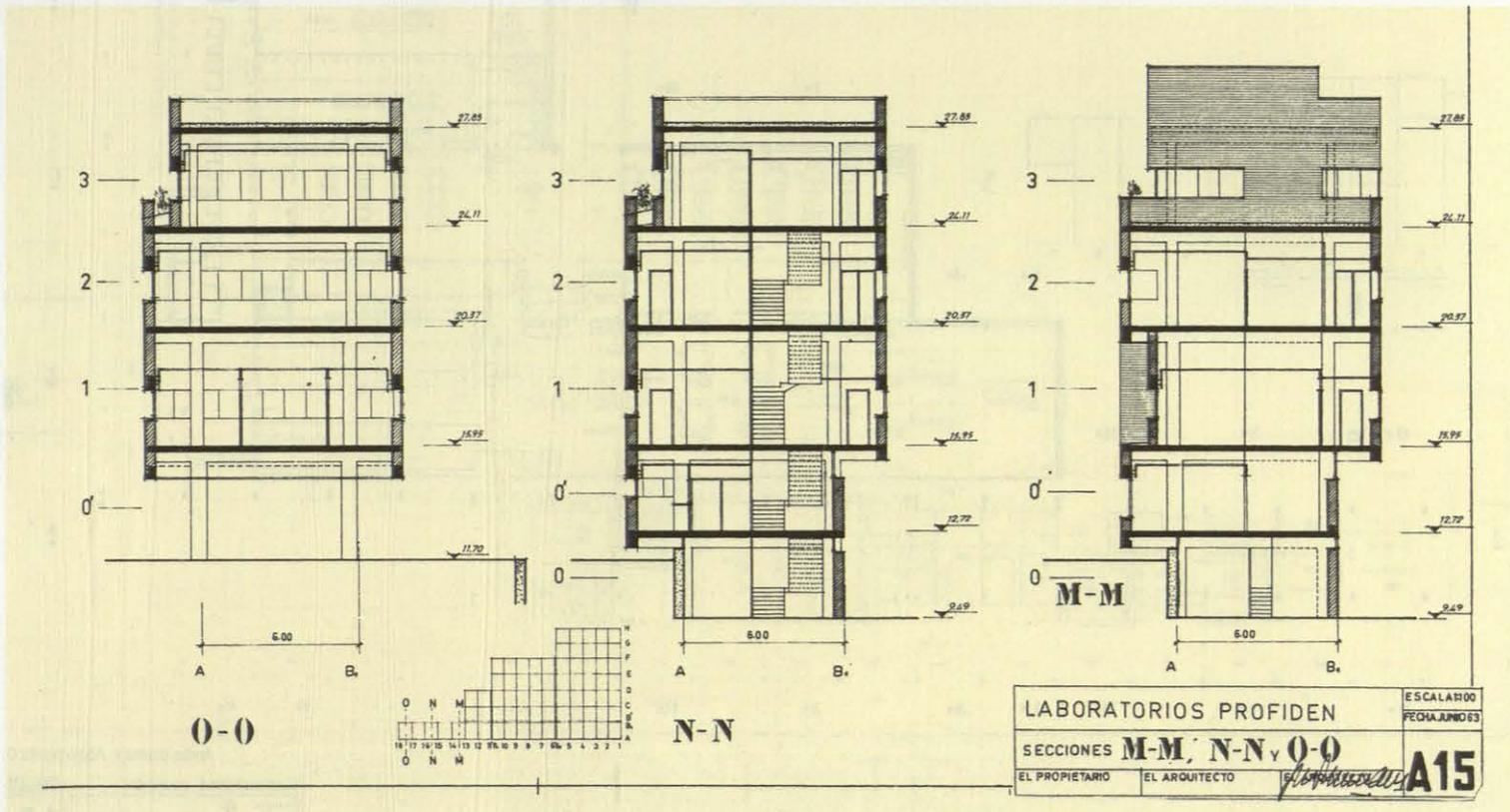
Fachada norte.



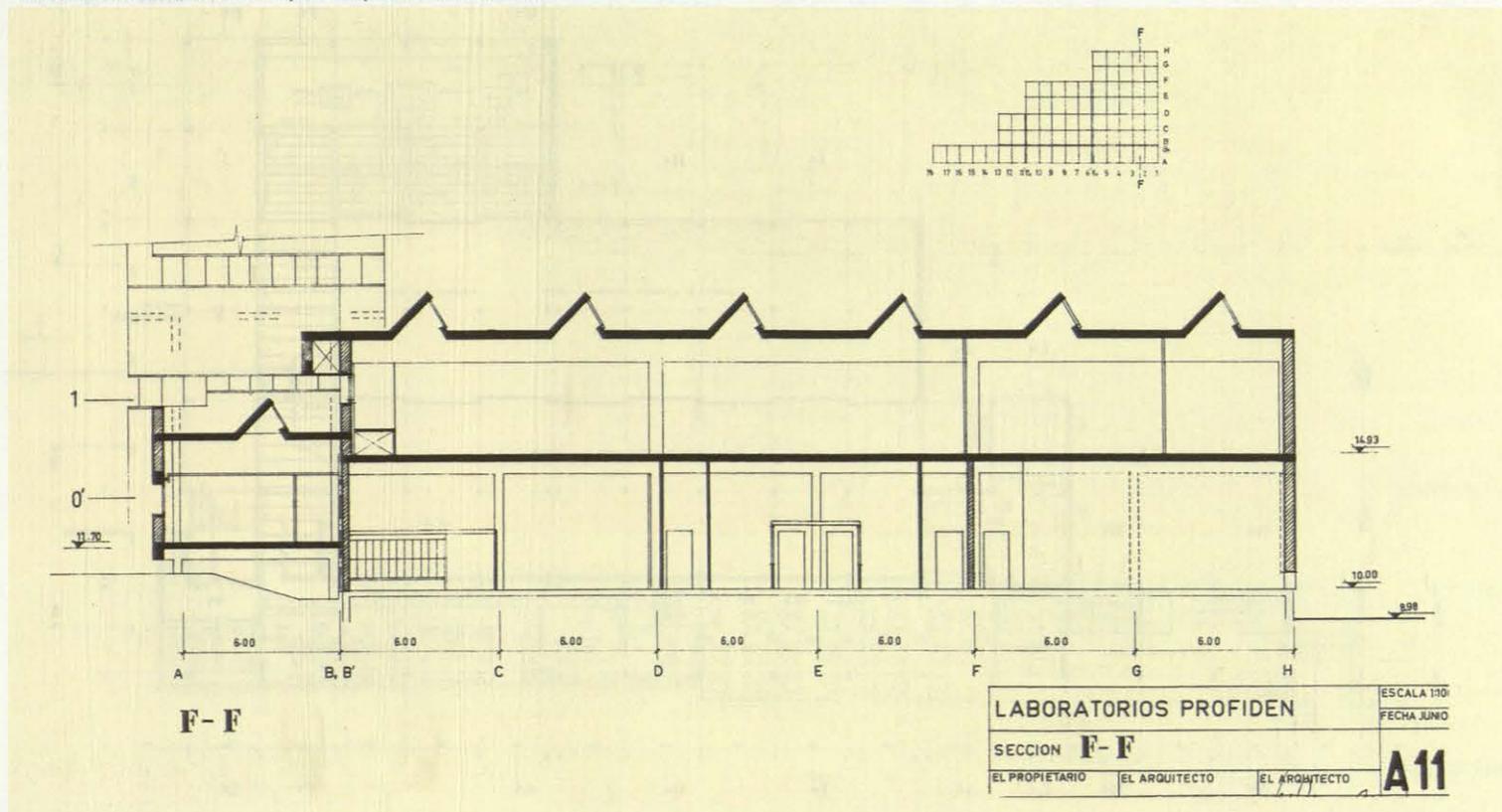


Arriba planta 1. Abajo planta 0.





Arriba secciones transversales M-M, N-N y O-O. Abajo sección transversal F-F.





DISEÑO

Tienda de Antonio Pernas en Madrid

Arquitecto: Iago Seara Morales

Fotógrafo: Javier Azurmendi

Se trata de un local comercial situado en la planta baja del edificio nº 46 de la Calle Claudio Coello, que requería una serie de obras de acondicionamiento y decoración, así como las instalaciones imprescindibles.

La superficie útil del local es de aproximadamente 170 m.2 en planta baja. Es de forma rectangular, con parte de la superficie del rectángulo ocupada por la escalera de acceso a las viviendas del edificio.

Pertenece a un edificio de primera mitad de este siglo, dedicado preferentemente a viviendas.

El local se encontraba con subdivisiones que lo hacían inadecuado para el nuevo uso al que se iba a destinar. Asimismo, los huecos de fachada estaban desvirtuados de su posible factura inicial por cuanto que habían sido ensanchados para aprovechar su proyección hacia el exterior.

Al fondo del local existía un patio interior que recibía luces de un lucernario.

En el lateral derecho del local existían los huecos de varias ventanas que se abrían hacia el patio de luces del edificio y se encontraban tapadas por la decoración interior en el momento de reconocer

su estado antes de acometer la posible reforma.

Proyecto, solución adoptada.

Partiendo del esquema existente en la fachada se intenta reconstruir el ritmo de huecos, que en el "estado actual" se encontraba variado, teniendo en cuenta los existentes en el local que queda a la derecha del eje del portal.

Como los apeos de los cargaderos utilizados para la ampliación de los huecos en el estado actual caerían en el interior de los huecos hipotéticamente originales, y considerando su supresión excesivamente complicada, se hace una nueva propuesta de apertura de huecos en consonancia con las leyes de composición hipotéticas y supuestamente originales. Así, suponiendo exactas las hipótesis que se expresan en la lectura visual del local y su fachada, se ha elaborado la presente propuesta teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

1º- Se mantienen las leyes de composición vertical de la fachada partiendo de los ejes de los huecos que aún se conservan.

2º- Se adaptan los huecos posibles sin variar los apeos, o pies derechos, recientes pero ocultándolos y abriendo otros de composición analógica.

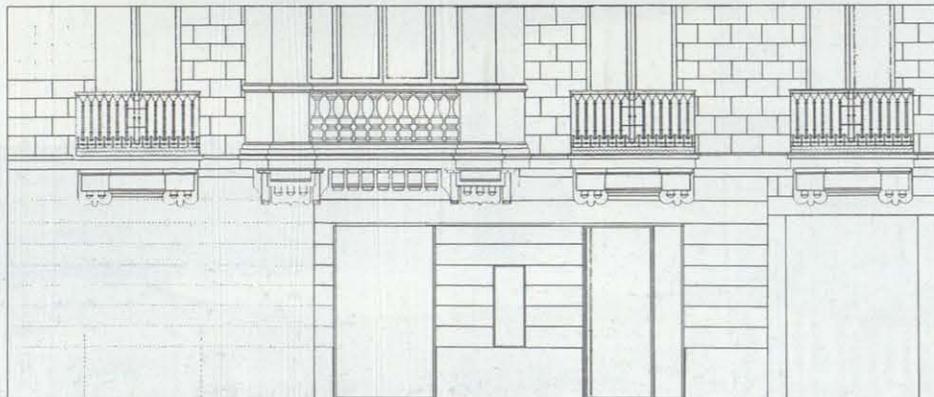
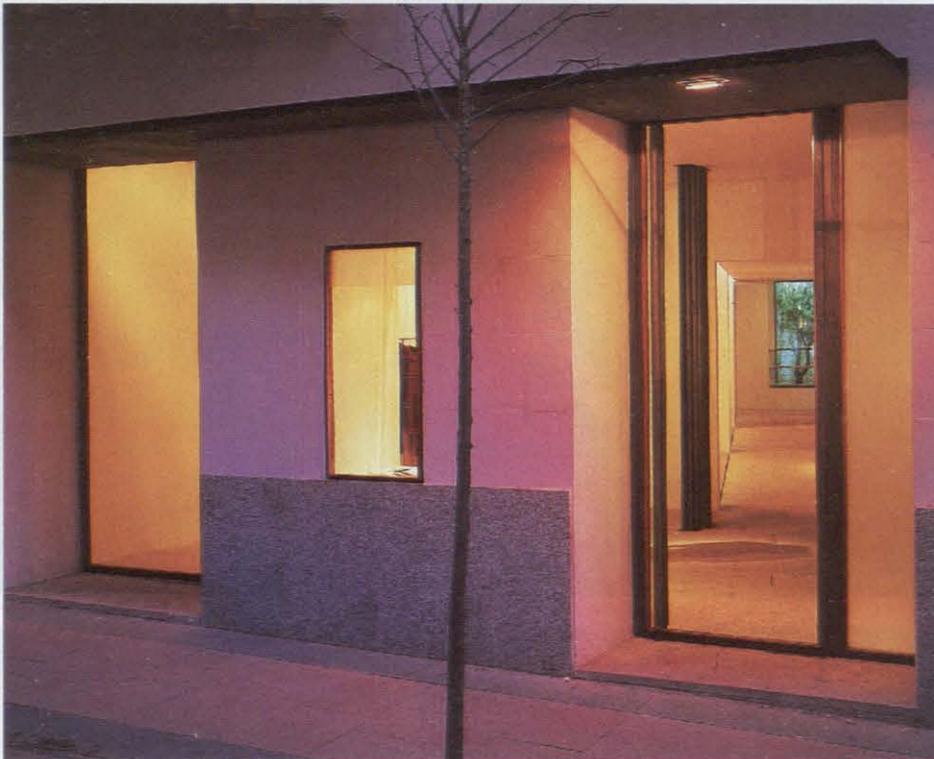
De esta manera se pretende conseguir una fachada de composición y características similares a las supuestas del proyecto originario.

Planta interior

Se desea romper la excesiva compartimentación que tenía el local y se replantean sus espacios mediante la introducción de un corredor de luz que va desde el hueco de la fachada hasta el fognazo de luz que vierte el patio de luces de la fachada posterior sobre el local. Para conseguir este efecto se hace necesaria una apertura de huecos controlada, previa colocación de cargaderos metálicos, en los muros interiores, igual que se hizo, en su momento, en el muro de la fachada principal. Al mismo tiempo se suprime el muro expresado en línea discontinua de la segunda crujía. El efecto final habrá de ser no sólo el del corredor de luz pretendido, sino que, además, se creará un itinerario que habrá de servir de leit motiv al espacio comercial, al mismo tiempo que relativiza su excesiva compartimentación actual.

Descripción de la obra. Dependencias.

Se realiza la puerta de acceso al público por la fachada principal. Parte del local, en la zona que da a la fachada, queda fuera de este proyecto por cuanto que se deja para su utilización como entrada al local del sótano, objeto de otro proyecto de otro arquitecto.



ALZADO E 1/20

FINAL DE OBRA

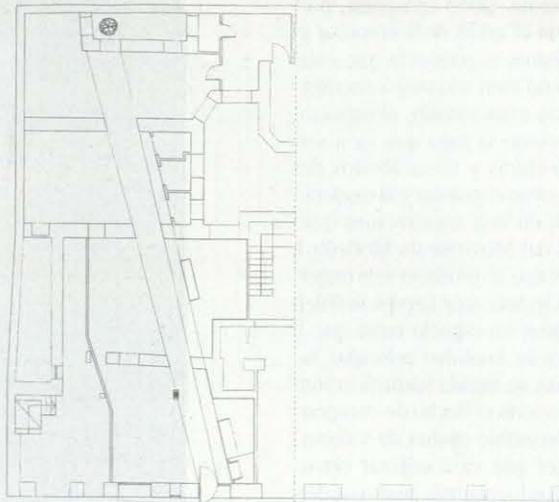
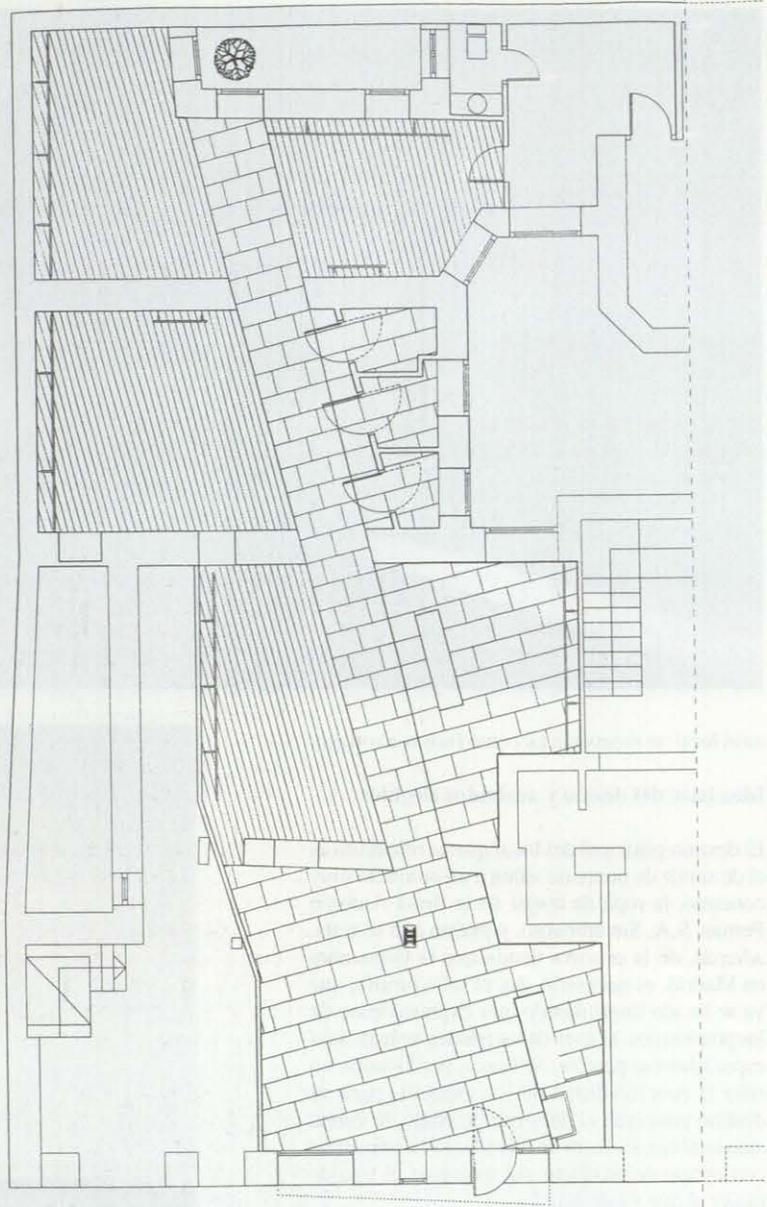
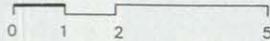


En fachada existen, además, dos huecos que se recuperan en sus dimensiones originales (se encontraban ensanchados) para su uso como escaparates/expositores. El tercer hueco es el que se destina para entrada de público.

La zona inicial del local, a la que se entra directamente desde la puerta, nos introduce en un corredor que nos conduce hasta el fogonazo de luz del fondo y, en su trayecto, permite el acceso a las restantes partes de la tienda; en esta zona inicial se encuentra la caja de cobro. En el corredor, delimitado por un muro de piedra que corta el local en sentido ligeramente oblicuo, se abren los espacios destinados a probadores, vitrinas de exposición de accesorios, zona de tienda integrada en él y zona de oficina y aseos; todas ellas, a la derecha del mencionado corredor. A la izquierda se sitúan tres zonas de tienda diferenciadas y marcadas por el propio pavimento, que será de madera en contraposición de la piedra que cubre el corredor. Al fondo, para que todo el espacio reciba más luz, se amplía la cristalera existente y se la utiliza como polo de atracción que conduce al visitante hasta el fondo del local.

En el interior se reponen las ventanas que dan al patio de luces del edificio. Estas ventanas, tapadas anteriormente por las estanterías que se situaron

PLANTA



PLANTA ESQUEMA COMPOSITIVO





en el local, se recuperan tal como fueron en origen.

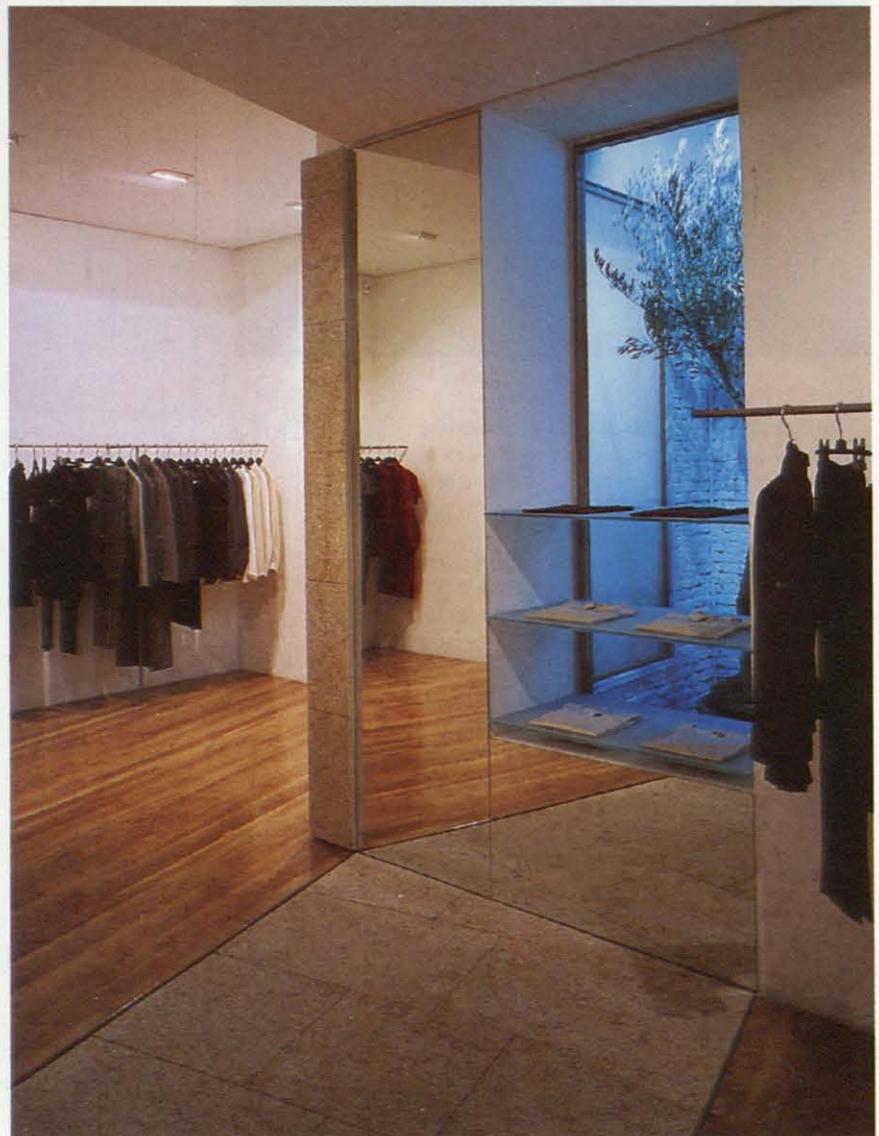
Idea base del diseño y acabados elegidos

El destino principal del local que se rehabilita es el de servir de punto de venta a un producto muy concreto, la ropa de mujer de la firma Antonio Pernas, S.A. Sin embargo, y puesto que se trata, además, de la primera tienda que la firma abre en Madrid, es necesario que el sello propio, que ya se ha ido imprimiendo, por expreso deseo de los propietarios, al resto de las tiendas, se haga aquí especialmente patente. Se busca, por lo tanto, no sólo la funcionalidad de los espacios para su destino principal, el de servir de punto de venta, sino también el efecto de identificación inmediata con el tipo de producto que expone y el tipo de mujer al que va destinado.

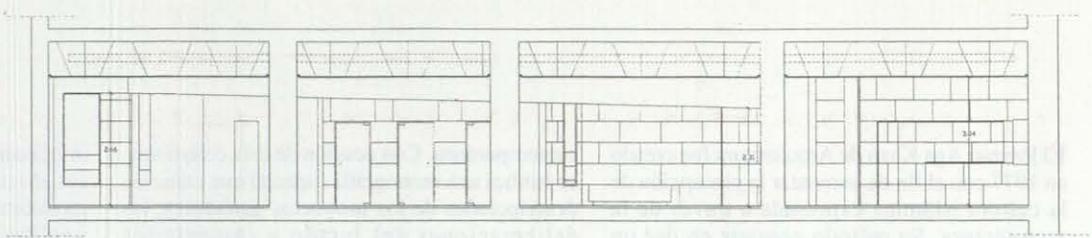
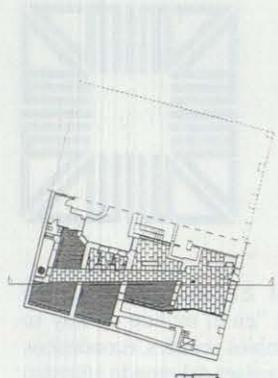
Así, el espacio rehabilitado tiene que conseguir no sólo "funcionar", sino que, y sobre todo, tiene que servir a modo de Logotipo Espacial de la firma a la que representa. Debe conseguir, por tanto, identificarse con el estilo de la empresa y representar, en sí mismo, el producto que ésta trata de hacer llegar a un mercado muy concreto.

Buscando el efecto mencionado, el espacio rehabilitado utiliza, como la ropa que va a ser ofrecida en él, las texturas y los acabados de materiales naturales, como el granito y la madera, e intenta convertirse en una arquitectura que responda a los logros del Movimiento Moderno, cuya presencia, dado el tipo de producto y de mujer a los que intenta servir, se hace aquí imprescindible.

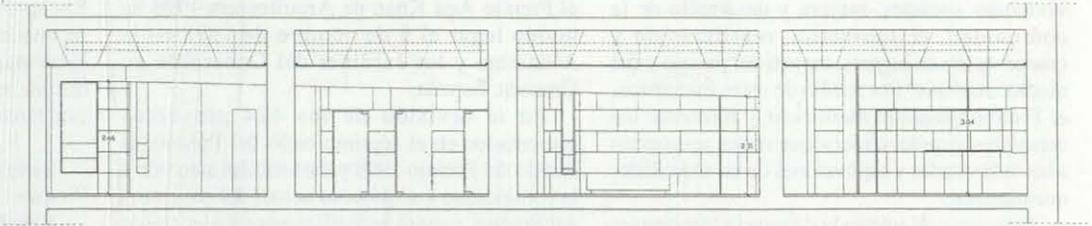
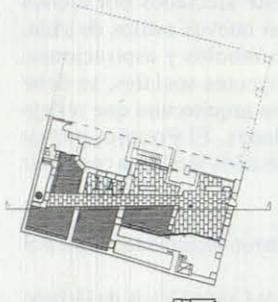
Se ha intentado crear un espacio culto que - además de servir para su finalidad principal, la venta de ropa- permita su rápida identificación con el producto y convierta el hecho de comprar en un intento de intercambio mutuo de valores añadidos. Si la mujer que va a utilizar estos espacios ha asumido los logros más positivos del siglo XX, la arquitectura que le es ofrecida debe, también, procurar asumirlos. ■



PREMIO Aga Khan de arquitectura 1998



ALZADO INTERIOR



ALZADO INTERIOR



PREMIOS

Premio Aga Khan de arquitectura 1998



El Premio Aga Khan de Arquitectura fue creado en 1977 con el fin de aumentar la percepción de la cultura islámica expresada a través de la arquitectura. Su método consiste en dar un reconocimiento a los ejemplos de excelencia arquitectónica, que incluyen conceptos tan variados como el diseño contemporáneo, viviendas sociales, mejora y desarrollo de la comunidad, restauración, reutilización y conservación de lugares, mejora del paisaje y del medio ambiente. Por medio de estas iniciativas, el Premio pretende identificar y fomentar los conceptos arquitectónicos que mejor respondan a las necesidades y aspiraciones de las sociedades musulmanas.

El proceso de selección destaca la arquitectura que no sólo satisfaga las necesidades físicas, sociales y económicas de las personas, sino que también responda a sus expectativas culturales y espirituales. Se presta especial atención a los proyectos de arquitectura que utilizan de manera innovadora los recursos locales y la tecnología apropiada, que pueden producir iniciativas similares en otros lugares.

El Premio está organizado en ciclos trienales, bajo la responsabilidad de un Comité Directivo, presidido por Su Alteza el Aga Khan. La cantidad de 500.000 dólares americano -el premio de arquitectura más importante del mundo- se entrega cada tres años a los proyectos seleccionados por un Jurado independiente. Desde 1977, el Premio ha tenido seis ciclos de actividades, en los cuales sesenta proyectos arquitectónicos han sido recompensados. El séptimo ciclo del Premio cubre el período de 1996 a 1998.

El Fondo Aga Khan para la Cultura y sus programas anexos forman parte de la Red de Desarrollo Aga Khan, grupo de instituciones que trabajan para mejorar las condiciones de vida y oportunidades en países específicos de los cuatro continentes. Las instituciones de la Red tienen tareas especiales que van desde el campo de la salud y la educación hasta el desarrollo rural y la promoción de empresas del sector privado.

Ceremonia de Entrega de Premios

Las ceremonias de entrega de los premios a los proyectos ganadores, que marcan el término de cada ciclo trienal, se han celebrado en sitios históricos por su importancia para la arquitectura islámica: los Jardines de Shalimar, en Lahore (1980), el Palacio Topkapi, en Estambul (1983), el Palacio Badi', en Marrakech (1986), la Ciudadela de Saladino, en El Cairo (1989), la Plaza Registan, en Samarcanda (1992) y el Karaton de Surakarta, en Solo (1995). Después de cada ceremonia se organiza un seminario para presentar los proyectos premiados, lo que proporciona un foro para que los participantes analicen temas de interés de la arquitectura

contemporánea. Con ocasión de esta ceremonia, se publica una monografía especial que reúne las descripciones de los proyectos ganadores, las deliberaciones del Jurado y comentarios preparados por el Jurado y los miembros del Comité Directivo.

El anuncio de los siete premios que obtienen el Premio Aga Khan de Arquitectura 1998 ha tenido lugar el 9 de octubre de 1998 en la Alhambra y los Jardines del Generalife de Granada, España.

En la revisión de los 424 proyectos presentados en el séptimo ciclo del Premio, el Jurado del Premio 1998 prestó mucha atención a la continuidad y al proceso actual del programa del Premio, y evitó específicamente seleccionar proyectos que representen tendencias, mensajes o declaraciones hechas en el pasado. Los miembros del Jurado estiman que cada uno de los siete proyectos ganadores se explica claramente por sí solo y transmite un mensaje universal con elocuencia e intensidad.

El Jurado se preocupó de destacar proyectos de significado y contexto más globales, como también de identificar los proyectos de

importancia regional. El Jurado reconoció en sus discusiones que "en el mundo de hoy se producen grandes cambios sociales, económicos y políticos, y que los países del mundo islámico se ven profundamente afectados por dichos cambios. Estos crean nuevos estilos de vida, valores culturales, símbolos y aspiraciones. Excepto por los proyectos sociales, se debe reconocer todavía una arquitectura que refleje estas nuevas realidades. El Premio, por su historia, está en una posición ideal para comenzar esta tarea".

Siete proyectos fueron seleccionados para el Premio:

Rehabilitación de la Ciudad Vieja de Hebrón
Urbanización de los Barrios Pobres de la Ciudad de Indora, India

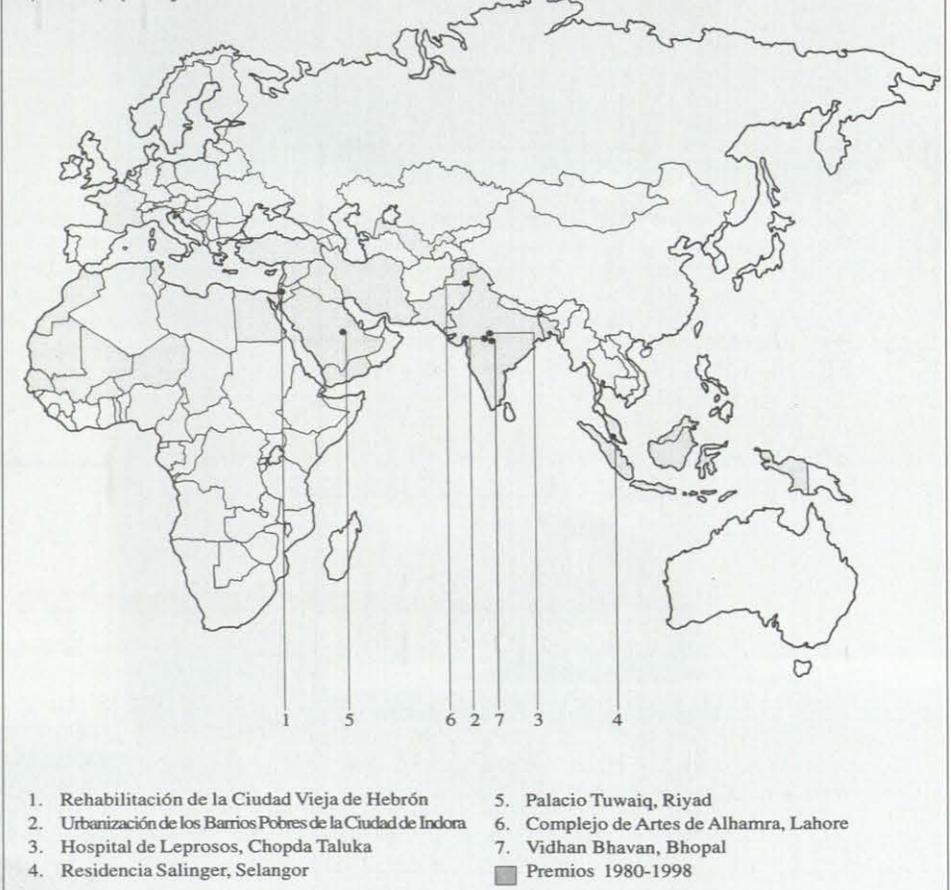
Hospital de Leprosos, Chopda Taluka, India
Residencia Salinger, Selangor, Malasia
Palacio Tuwaiq, Riyad, Arabia Saudita
Complejo de Artes de Alhambra, Lahore,

Pakistán

Vidhan Bhavan, Bhopal, India

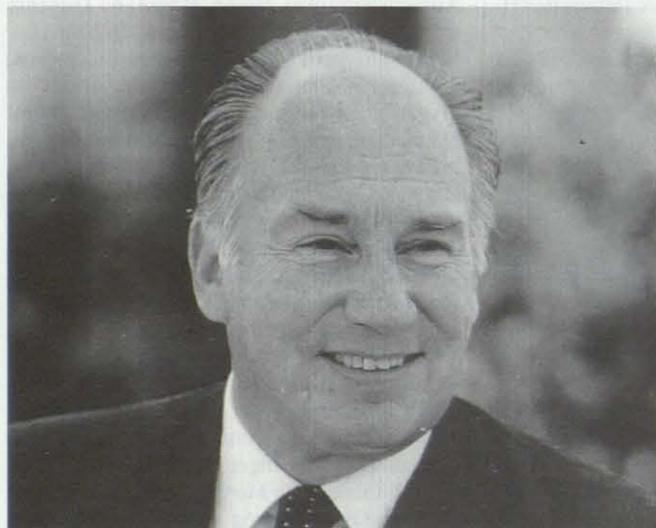
Dos de estos proyectos se consideran que

Mapa de los proyectos ganadores.



presentan calidades que pueden ser de importancia en un contexto mundial más amplio: la Rehabilitación de la Ciudad Vieja de Hebrón y la Urbanización de los Barrios Pobres de la Ciudad de Indora fueron considerados excepcionales, en el sentido de que son una parte del enfoque convencional de mejoras. Ambos comparten la idea de recuperar espacio de la comunidad a partir de un deterioro social, físico y ambiental en aumento.

Se estimó que dos proyectos responden de manera excepcional a condiciones sociales y ambientales específicas. La Residencia Salinger, ejemplo de excelente arquitectura, utiliza materiales y conocimientos locales para crear un vocabulario especial contemporáneo y, aun así, no ajeno a su contexto cultural específico. El Hospital de Leprosos, en cambio, está diseñado de modo sensible para responder a las necesidades de los marginados de la sociedad y les proporciona refugio y esperanza con el uso de un mínimo de recursos. Su forma arquitectónica no es en absoluto pretenciosa; sin embargo, sus proporciones y conceptos son del más alto nivel.



Su Alteza el Aga Khan

Tres proyectos -el Palacio Tuwaiq (centro recreativo del Barrio Diplomático en Riyad), el Complejo de Artes de Alhambra (complejo cultural en Lahore) y el Vidhan Bhavan (Asamblea del Estado de Madhya Pradesh)- cumplen funciones públicas y el tamaño relativamente grande de sus volúmenes se agregan de manera inevitable a su importancia como catalizadores sociales en sus sociedades. El Jurado consideró sus formas y contextos, en el mundo islámico, muy Significativos en el continuo proceso de evolución del vocabulario arquitectónico contemporáneo.

El Premio Aga Khan de Arquitectura

El Premio Aga Khan de Arquitectura fue creado por el Aga Khan en 1977 para identificar y fomentar los conceptos arquitectónicos que mejor respondan a las necesidades y aspiraciones de las sociedades musulmanas. Otorga un reconocimiento a los ejemplos de excelencia arquitectónica, en todo el mundo musulmán, en diseño contemporáneo, viviendas sociales, mejora y desarrollo de la comunidad, restauración, reutilización y conservación de lugares, como también diseño del paisaje y del entorno.

Seminarios Internacionales y Regionales

Para llegar a una audiencia más grande, el Premio ha organizado seminarios internacionales y regionales durante cada ciclo. Los seminarios internacionales examinan las tendencias y las consecuencias de las transformaciones arquitectónicas del mundo islámico, mientras que los seminarios regionales analizan la arquitectura de una región específica de la cultura islámica. Destinados a estudiar la evolución del marco de construcción de los musulmanes, estos seminarios reúnen a dirigentes gubernamentales, arquitectos, académicos, urbanistas, sociólogos y diseñadores.

Premio del Presidente

El Premio del Presidente fue creado para las obras de arquitectura que están fuera de concurso. Se entrega a arquitectos distinguidos por las obras a las que han consagrado toda su vida. El Premio del Presidente se ha entregado en dos ocasiones: en 1980, a Hassan Fathy y en 1986, a Rifat Chadirji.

Con el ciclo actual se celebra el vigésimo aniversario del Premio Aga Khan de Arquitectura, que ofrece la cantidad de 500.000 dólares americanos cada tres años, y representa el premio de arquitectura más importante del mundo. El Premio es responsabilidad de un Comité Directivo, cuyos miembros actuales son: Selma Al-Radi, Balkarishna V. Doshi, Peter Eisenman, Charles Jenks, Adhi Moersid, Luis Monreal, Azim Nanji, Ali Shuaibi y Su Alteza el Aga Khan, Presidente.

Los premios los entrega un Jurado independiente elegido por el Comité Directivo para cada ciclo trienal. Los miembros del Jurado

del ciclo 1996-1998 son: Mohammed Arkoun, Zaha Hadid, Arif Hasan, Saleh Al-Hathloul, Arata Isozaki, Frederic Jameson, Romi Khosla, Yuswadi Saliya y Dogan Tekeli.

Desde la creación del Premio, el interés del Aga Khan por la dimensión cultural del desarrollo lo llevó a establecer el Fondo Aga Khan para la Cultura, que incluye ahora el Premio de Arquitectura. Otros dos campos principales de interés del Fondo son la educación y las ciudades históricas. El objetivo del programa de educación es crear conciencia en la opinión pública sobre los espacios arquitectónicos de las sociedades musulmanas y mejorar la enseñanza de la arquitectura, a través de sus propias iniciativas y en colaboración con otras personas e instituciones. Las actividades que genera la sede del Fondo en Ginebra se centran en el mundo musulmán y son financiadas con recursos del Programa Aga Khan de Arquitectura Islámica, en la Universidad de Harvard, y el Instituto de Tecnología de Massachusetts y sus instituciones paralelas, en la Facultad de Ingeniería y Tecnología de Massachusetts y sus instituciones paralelas en la Facultad de Ingeniería y Tecnología Dawood, en Karachi y la Universidad de Jordania, en Amman. A través del Programa de Apoyo a las Ciudades Históricas, el Fondo también ha lanzado iniciativas destinadas a la revitalización de centros urbanos históricos del mundo musulmán. Entre los proyectos actuales se cuentan la restauración de edificios y espacios públicos, y asistencia de planificación de acompañamiento en El Cairo, Zanzíbar, Samarkanda y Karimabad, Hunza.

A principios de noviembre de 1998, Thames and Hudson publicará una monografía con los premios 1998, que llevará el título "Legacies for the Future": Contemporary Architecture in Islamic Societies (Herencia para el futuro: Arquitectura Contemporánea en las Sociedades Islámicas). Tendrá descripciones completas e ilustraciones de los proyectos ganadores, como también comentarios preparados por los miembros del Jurado y extractos de sus deliberaciones.

Las ceremonias de entrega de los premios a los proyectos ganadores, que marcan el término de cada ciclo trienal, se han celebrado en sitios seleccionados por su importancia histórica para el mundo musulmán: los Jardines de Shalimar, en Lahore (1980), el Palacio Topkapi, en Estambul (1983), el Palacio Badi', en Marrakech (1986), la Ciudadela de Saladino, en El Cairo (1989), la Plaza Registan, en Samarcanda (1992) y el Karaton de Surakarta, en Solo (1995). En octubre de 1998, el séptimo ciclo del Premio Aga Khan de Arquitectura ha terminado en nuestro país, con una ceremonia en la Alhambra y los Jardines del Generalife de Granada.

Rehabilitación de la Ciudad Vieja de Hebrón

Finalización: 1995 y en curso

Urbanistas/Conservadores: Oficina de Ingeniería del Comité de Rehabilitación de Hebrón

Cliente: Comité de Rehabilitación de Hebrón

La ciudad de Hebrón es un importante centro religioso para el Islam, el Judaísmo y el Cristianismo. Situada en la ruta de peregrinación hacia La Meca, es una ciudad con una larga y turbulenta historia, que actualmente tiene 126.000 habitantes y en su crecimiento ha sobrepasado sus antiguos límites. Antes de 1967, la Ciudad Vieja de Hebrón tenía 10.000 habitantes; como consecuencia de los conflictos se produjo una drástica evacuación de la ciudad vieja y un 85% de las casas de piedra fueron abandonadas. Al quedar vacías y sin conservación, las casas se deterioraron. El Comité de Rehabilitación de Hebrón (CHR), un grupo constituido por autoridades, residentes locales interesados y ONGs, asumió la responsabilidad de restaurar y mejorar las casas históricas y la estructura urbana. Los trabajos comenzaron en 1995 y todavía se realizan. Hasta la fecha se han restaurado 127 viviendas y 25 tiendas, y se continúa avanzando en las obras de otras 95 casas. Las principales intervenciones incluyen la construcción de escaleras donde se necesitan, la instalación de agua, de los sistemas de alcantarillado y de electricidad. Los cambios se limitan al interior de las casas, a fin de

preservar la estructura urbana unificada. Se tuvo que tratar varios asuntos sensibles, como las complicaciones técnicas, la propiedad y la tierra, o cuestiones complicadas, como la identidad cultural y la conciencia histórica. Esto se manejó de manera eficaz, sin perturbar la estructura social de la ciudad o sin que los propietarios originales tuvieran que vender sus casas. La revitalización de la Ciudad Vieja de Hebrón ha tenido también un efecto económico positivo para la ciudad: las tiendas que están en el primer piso de las viviendas restauradas y ocupadas nuevamente, son una vez más centros comerciales activos, como los souks (mercados). Gracias al orgullo y la preocupación de la comunidad local, la abandonada y ruinosa ciudad vieja ahora está restaurada y llena de vitalidad. La notable arquitectura de la Ciudad Vieja de Hebrón ha sido salvada.

El Comité de Rehabilitación de Hebrón (CRH) fue creado para rehabilitar y mejorar la ciudad vieja de Hebrón, construida con piedra. El CRH está compuesto de 13 miembros, incluido el Ministro de Transportes, autoridades del Ministerio de Deportes y el Ministerio de Waqf y

representantes de las ONGs. Estos miembros presiden subcomités responsables de asuntos relacionados con la vivienda, propuestas, relaciones públicas, adquisiciones, cuestiones legales, información y bienestar social. El brazo ejecutivo del CRH es la Oficina de Ingeniería, que cumple las funciones de oficina de planificación de la ciudad. Tiene dos divisiones principales: la oficina de administración y la oficina técnica, que lleva a cabo los proyectos y controla su desarrollo.

Información Técnica

Cliente: Comité de Rehabilitación de Hebrón, Ali Kawasmi, Presidente.

Urbanistas/Conservadores: Oficina de Ingeniería del Comité de Rehabilitación de Hebrón, Khaked Qwasmí, Ingeniero Residente. **Administración:** Emad Hamdan, Gerente Administrativo; Mohammed al-Sharif y Mohammad al-Jaabari, Gerentes Ejecutivos; Tawfeeq Jahshen, Abogado; Nuha Abu Sara, Investigador Social. **Equipo Técnico:** Hilmi Maraqa, Tahseen al-Natsheh e Hisham Zaloom, Ingenieros Civiles; Abdel Qader al-Sharabati, Ingeniero en Arquitectura; Hamed al-Karakee, Ibraheem Diab Hasan, Ismaeel Abd Al Rahman, Fakri Abu Zina, Ibraheem Sadeq, Riad Al-Qazaqi, Waleed al-Homoz, Mohammed Abu Zunade, Fayez Abu Mukadam, Bassam Hassonah y Yakoub Al-Natsheh, Supervisores en el Terreno; Samar Badar, Dibujante Arquitectónico.

Consultores: Asociación de Graduados de la Universidad de Hebrón, Ahmad Said Tamimi, Presidente; Ibrahim Amro, Secretario General; Ghasan Aldwaik, Ingeniero Civil. **Comité de Rehabilitación de la Mezquita de Al-Aqsa,** Isam Awwad. **Organización de Bienestar,** Shadia Toquan. **Ministerio de Turismo,** Hamdan Taha, Arqueólogo. **Riwaq,** Suad Amiri, Director; Nami al-Joubi, Co-Director. Nuha Dandis, Ingeniero en Arquitectura. Farouq Yaghmor, Arquitecto.

Auspiciadores: Gobierno de Arabia Saudita, Gobierno de Kuwait

Estudios y documentación: 1988 a 1992

Restauración: agosto 1995 y en curso

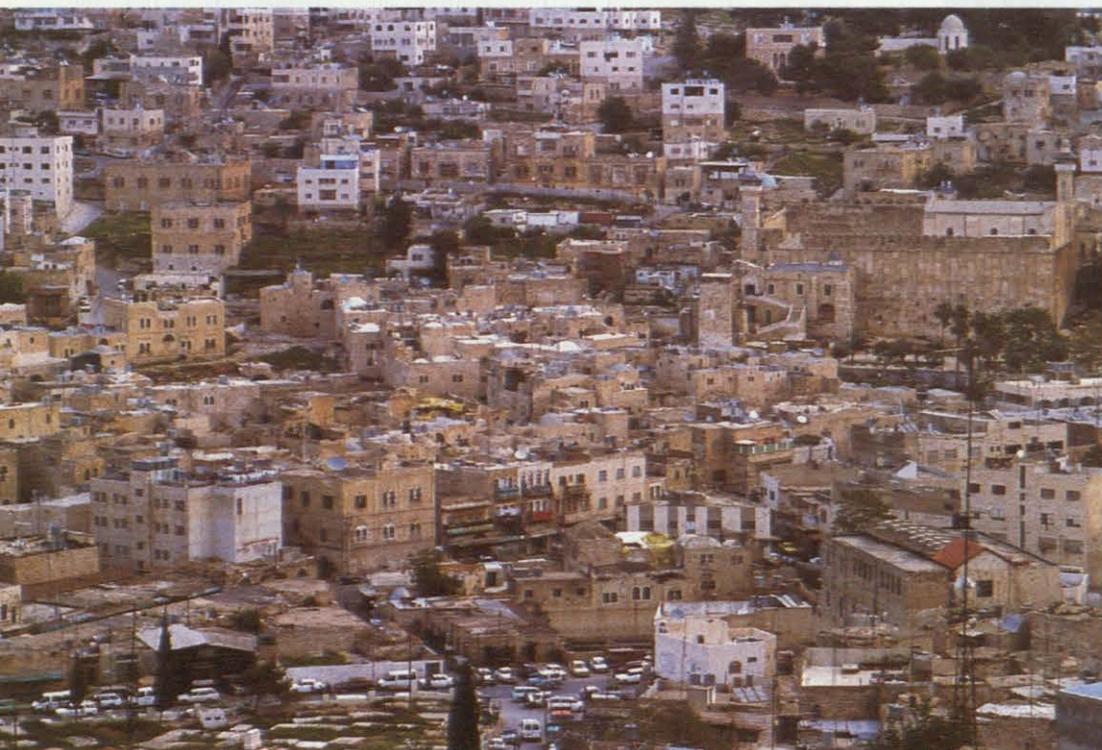
Ocupación: septiembre 1995 en curso

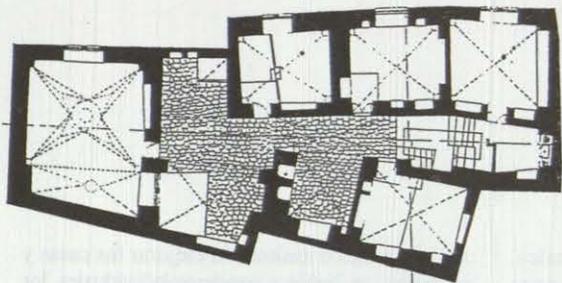
Área del Terreno: aprox. 270.000 m²

Área Construida: aprox. 160.000 m²

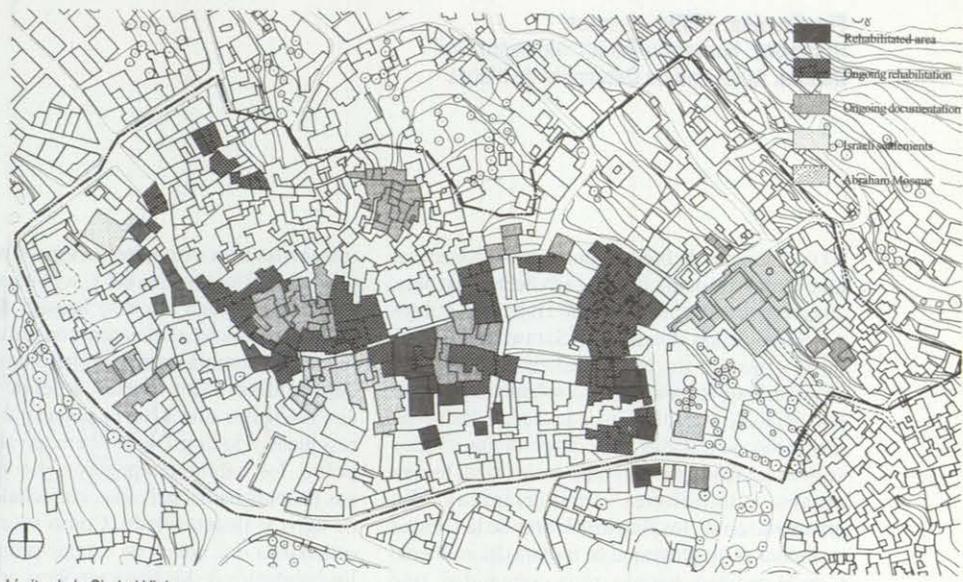
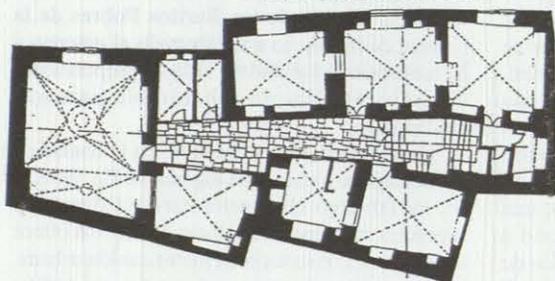
Área Rehabilitada: 127 viviendas y 25 tiendas restauradas hasta 1998, y se trabaja en otras 95 casas

Costo: US\$ 3,000,000 (hasta mayo de 1998)





Plantas de la vivienda tradicional antes y después de la restauración



Límite de la Ciudad Vieja



Plano de implantación

Urbanización de los barrios pobres de la ciudad de Indora, India

Finalización: 1989 y en curso

Urbanista: Himanshu Parikh, Ingeniero Civil

Cliente: Autoridad de Desarrollo de Indora

El crecimiento de Indora como centro comercial tuvo como resultado una llegada de inmigrantes, cuya mayor parte se estableció en barrios pobres a lo largo de los ríos Khan y Sarawati, situados en el corazón de la ciudad. El sistema de alcantarillado urbano servía a solamente el cinco por ciento de la población de la ciudad; las aguas residuales no tratadas y los desperdicios sólidos se descargaban directamente en los ríos, lo que creaba condiciones antihigiénicas. La urbanización de los Barrios Pobres de la Ciudad de Indora es un programa de mejora del ambiente y de la sanidad, basado en la comunidad, que no considera a los barrios pobres urbanos como responsables sino como oportunidades para realizar cambios y mejoras importantes en la ciudad, como un todo. Diseñado y creado por primera vez por el ingeniero Himanshu Parikh, el éxito y el mantenimiento del concepto de trabajo en red fue posible al reunir a las comunidades, gobierno, ONGs e industrias para su desarrollo. Parikh aprovechó la ubicación de 183 barrios pobres de Indora para crear una

infraestructura eficiente de aguas residuales, drenaje del agua pluvial y servicios de agua fresca que siguen el curso natural de los ríos. Estas mejoras se realizaron con soluciones de ingeniería innovadoras y de bajo costo, que se desarrollaron a dos niveles: en el de la ciudad, se construyó una arteria principal de aguas residuales a lo largo de la ribera; en el del barrio pobre, los habitantes pagaron y construyeron sus propios baños privados conectados a la red de agua y alcantarillado. Como incentivo, una ordenanza del gobierno estatal proporcionó a los habitantes de los barrios pobres arriendos de las tierras a largo plazo. Los mejores caminos, servicios de agua, tratamiento de aguas residuales, limpieza de los ríos, instalación de alumbrado público y construcción de salas comunitarias produjeron una enorme mejora de la calidad de vida en los barrios pobres. Proyectos anteriores habían proporcionado lavaderos y baños comunitarios; pero el compartir dichas instalaciones creó, desórdenes comunes y las mujeres que utilizaban los baños fueron víctimas

de violaciones o asaltos. Al mejorar las casas y equiparlas con baños y lavaderos individuales, los barrios pobres ahora ya no tienen criminalidad. La Urbanización de los Barrios Pobres de la Ciudad de Indora ha transformado el entorno y ha mejorado la calidad de vida, al proporcionar un ambiente limpio y habitable para sus ciudadanos.

Himanshu Parikh se licenció en la ciudad de Cambridge en ciencias de ingeniería. En 1982, el Sr. Parikh creó Himanshu Parikh Consulting Engineers en Ahmadabad, India. Esta firma ofrece servicios de consultoría en planificación urbana, infraestructura y mejoras ambientales, con énfasis en áreas urbanas de bajos ingresos. Ha tenido varios cargos, incluidos el de profesor en la Escuela de Planificación, Centro de Planificación y Tecnología Ambiental de Ahmadabad, y el de catedrático invitado en Human.

Settlements Management Institute, en Delhi. El Sr. Parikh ha recibido varios premios; entre otros, el Fazlur Khan Internacional Travelling Fellowship por excelencia en ingeniería estructural, en 1985, el World Habitat Award de las Naciones Unidas por Desarrollo Urbano, en 1993, y el reconocimiento Habitat II Best Practise por la Urbanización de los Barrios Pobres, en 1996.

Información Técnica

Cliente: Autoridad de Desarrollo de Indora: Chandrashekhar M. Dagaonkar, Director del Proyecto de Mejora del Hábitat en Indora; M.L. Bhatt, ex Director del Proyecto; Dilip Agashe, Ingeniero Ejecutivo; Vijay Marathe, Ingeniero Asistente; V.V. Apte, Asistente Técnico.

Urbanistas: Himanshu H. Parikh Consulting Engineers: Himanshu H. Parikh, Ingeniero Civil; Priti Parikh, Ingeniero de Proyectos.

Consultor: Chetan Engineers & Surveyors. Financiamiento y Control: United Kingdom Overseas Development Administration.

Encargo: marzo 1989

Diseño: 1987 a 1995

Construcción: 1989 y en curso

Ocupación: 1989 y en curso

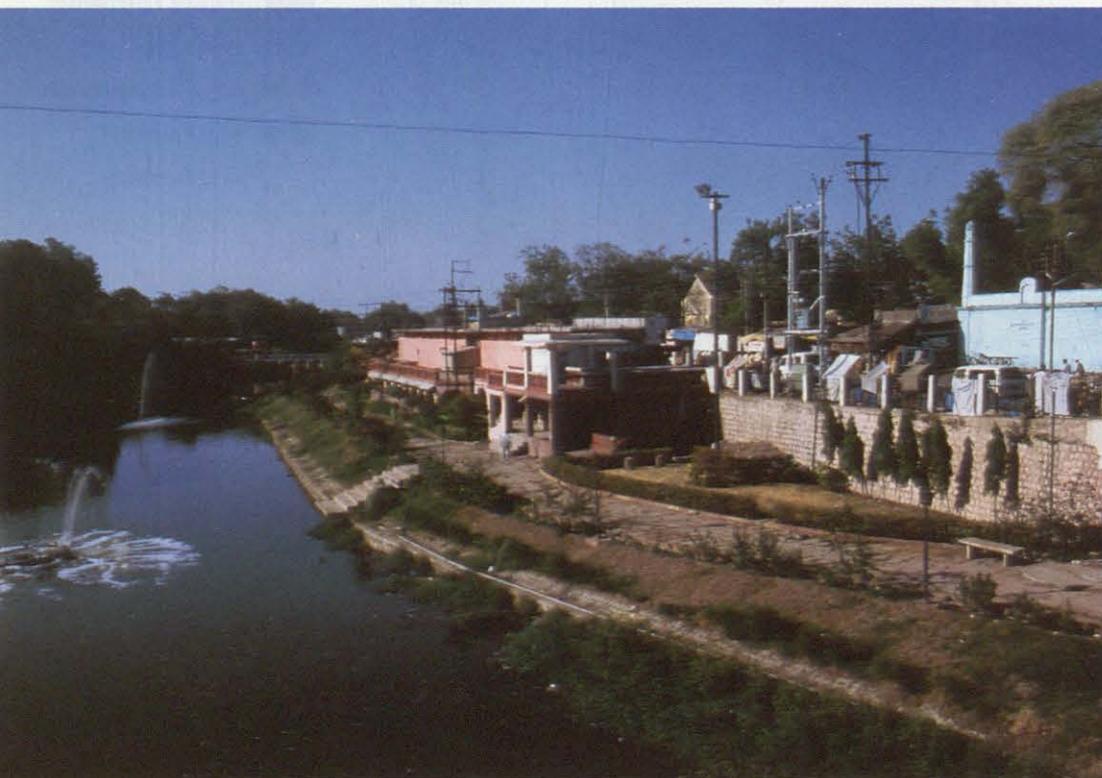
Número de Barrios: 183

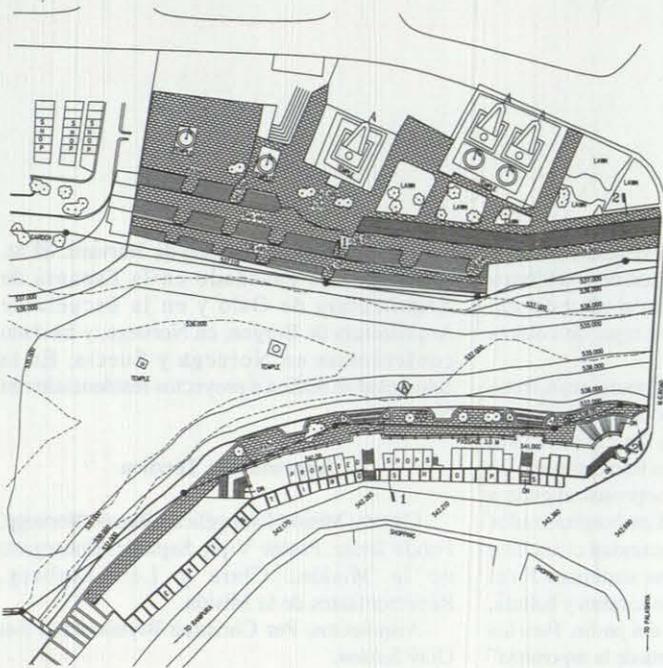
Área total de Barrios Pobres: 800 a 1.000 hectáreas

Número de familias cubiertas: 80.000

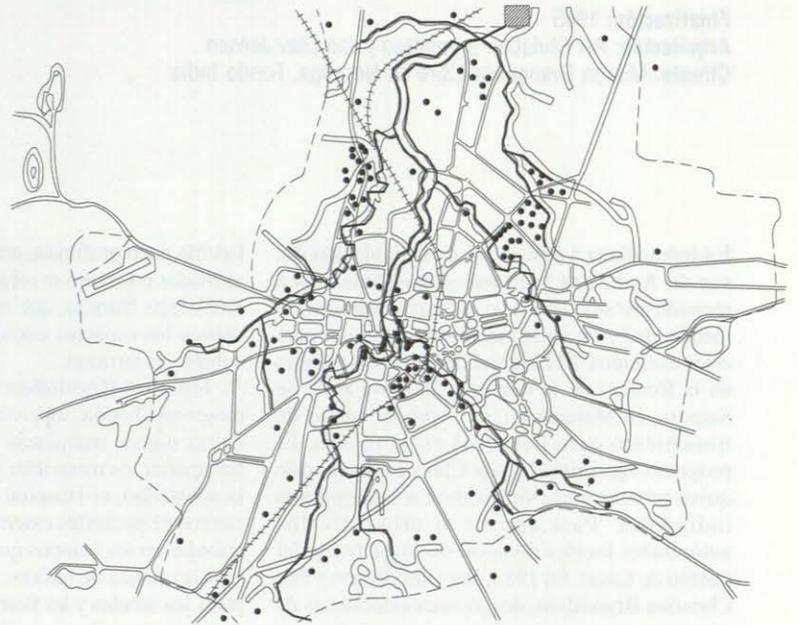
Población cubierta: más de 500.000

Costo: INR 600 millones (US\$ 15,600,000)



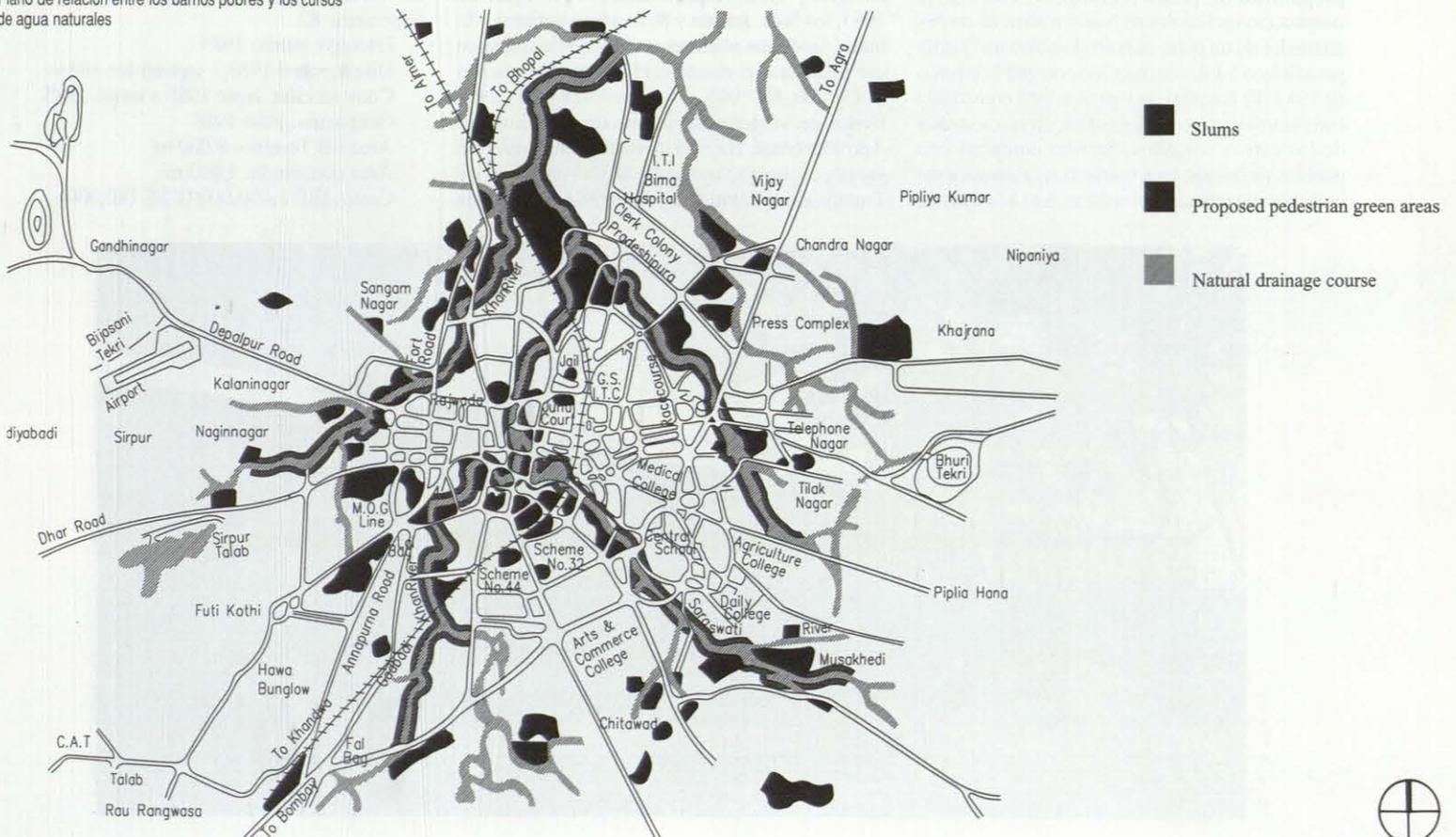


Plano del centro de Indore



Plano de localización de barriadas pobres y alcantarillado principal

Plano de relación entre los barrios pobres y los cursos de agua naturales



Hospital de Leprosos, Chopda Taluka, India

Finalización: 1985

Arquitectos: Per Christian Brynildsen y Jan Olav Jensen

Cliente: Misión Evangélica Libre de Noruega, Fondo India

La lepra afecta a casi el 3% de la población del sur de Asia. Las víctimas son expulsadas a menudo por sus familias o incluso eliminadas; la mendicidad es la única manera de sobrevivir para estos excluidos. El Hospital de Leprosos, refugio en la frontera de la remota y boscosa zona de Satpura, en Maharashtra, es el primer centro de tratamiento para Leprosos en la región. El proyecto fue iniciado por Clara Lerberg, que quiso prestar atención médica a los leprosos indigentes. Para apoyar el proyecto, las autoridades locales donaron un lugar fuera del pueblo de Lasur. En 1983, Jan Olav Jensen y Per Christian Brynildsen, dos jóvenes estudiantes de arquitectura noruegos, fueron contactados por los Lerbergs para que prepararan un plano del lugar para un hospital de leprosos, a fin de proporcionar a los afectados un refugio seguro, un centro de tratamiento y un programa de asistencia para las aldeas. Los arquitectos prepararon un plano rectangular con varias construcciones lineales de cuatro metros de ancho, alrededor de un patio concebido como un "jardín paradisiaco". La construcción comenzó en junio de 1983. El hospital de leprosos está construido con pizarra y acero de Rajasthan, arenisca sacada de los cerros cercanos, ladrillo comprado en pueblos próximos, teca cortada en la jungla y cal molida y mezclada en el terreno. Las bóvedas de

ladrillo poco profundas están revestidas con tejas vidriadas rotas que se recuperaron de una fábrica local, tejas blancas, que reflejan el calor del sol, cubren los espacios cerrados y tejas de colores cubren las terrazas.

Jensen y Brynildsen permanecieron trece meses en Chopda, supervisando hasta 70 obreros, cuyas únicas máquinas eran un camión para transportar los materiales y una hormigonera. En la actualidad, el Hospital de Leprosos atiende a cientos de pacientes externos. Los hospitalizados trabajan en los campos que circundan el enclave y en la crianza de búfalos; así se sustentan. En el patio, los árboles y las flores dan sombra y belleza, y contribuyen a la tranquilidad del jardín. Para los pacientes, el hospital es la "puerta de la esperanza" en una sociedad que no los acepta.

Jan Olav Jensen y Per Christian Brynildsen son arquitectos noruegos que estudiaron en la Escuela de Arquitectura de Oslo y se graduaron en 1985 y 1986, respectivamente. En marzo de 1983, los Sres. Jensen y Brynildsen viajaron a la India, donde dos misioneros noruegos les pidieron que prepararan el diseño del Hospital de Leprosos de Chopda. En 1995, el Sr. Jensen creó su propia firma de arquitectura, Jensen & Skodvin Arkitektkontor. Ha sido invitado como crítico en varias escuelas, incluida la Universidad de Trondheim, en Noruega y en 1998 en la Escuela

de Diseño de la Universidad de Harvard. El Sr. Brynildsen ha enseñado en la Escuela de Arquitectura de Oslo y en la Escuela de Arquitectura de Bergen, en Noruega, y ha dado conferencias en Noruega y Suecia. En la actualidad se dedica a proyectos residenciales en Noruega.

Información Técnica

Cliente: Misión Evangélica Libre de Noruega. Fondo India: Pastor Vijay Sapkale. Encargado de la Misión: Clara y Leif Lerberg. Representantes de la Misión.

Arquitectos: Per Christian Brynildsen y Jan Olav Jensen.

Consultores: Terje Orlien y Kristoffer Apeland, Ingenieros de Estructuras.

Contratista: N. Sampatt.

Auspiciadores: Ministerio de Ayuda Externa de Noruega (NORAD); Campaña de Caridad Esperanza 82.

Encargo: marzo 1983

Diseño: abril 1983 a septiembre 1984

Construcción: junio 1983 a mayo 1985

Ocupación: julio 1985

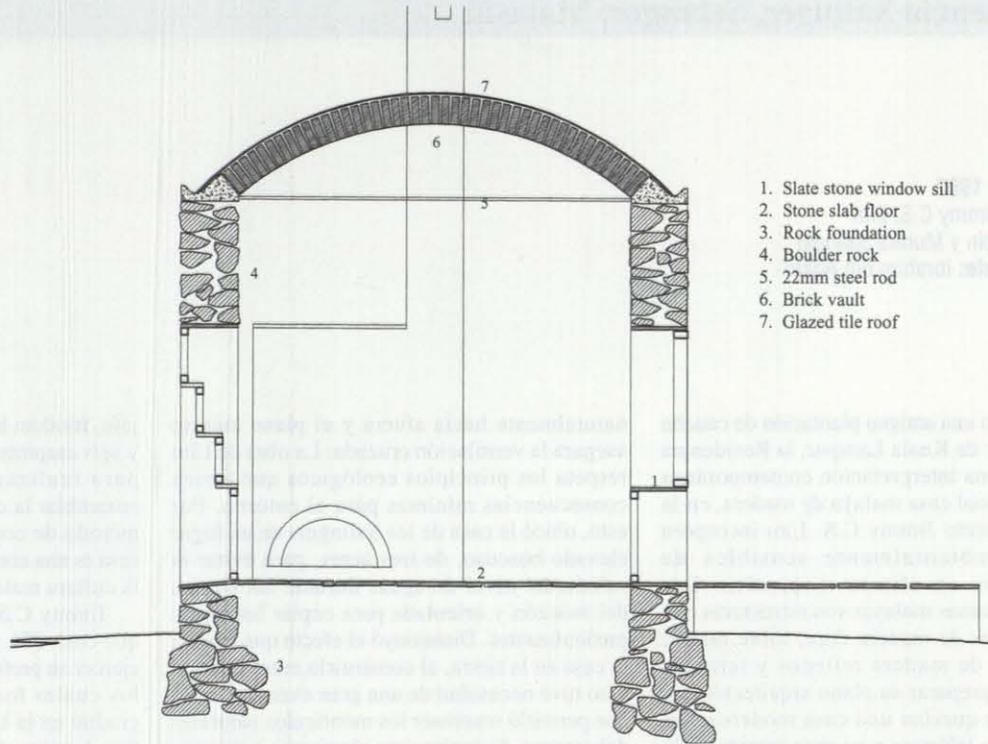
Área del Terreno: 8.000 m²

Área construida: 1.000 m²

Costo: IRP 1,400,000 (US\$ 140,000)

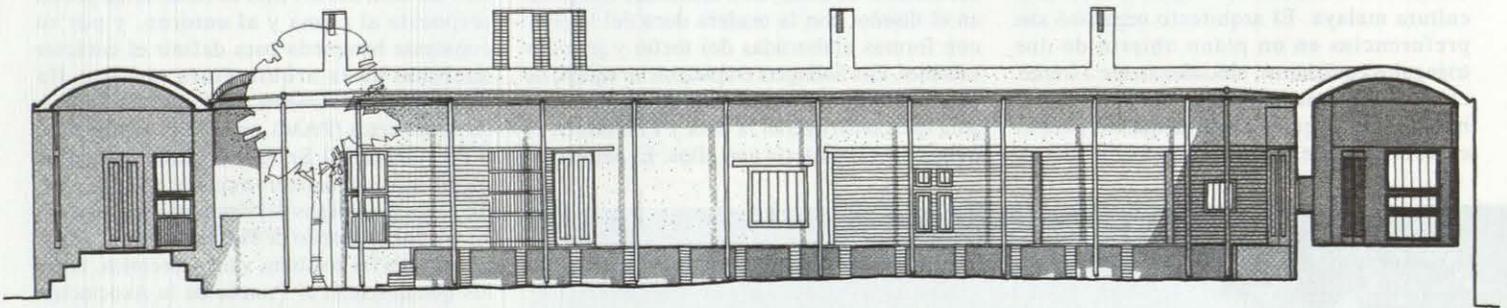


Sección transversal por las dependencias de los médicos



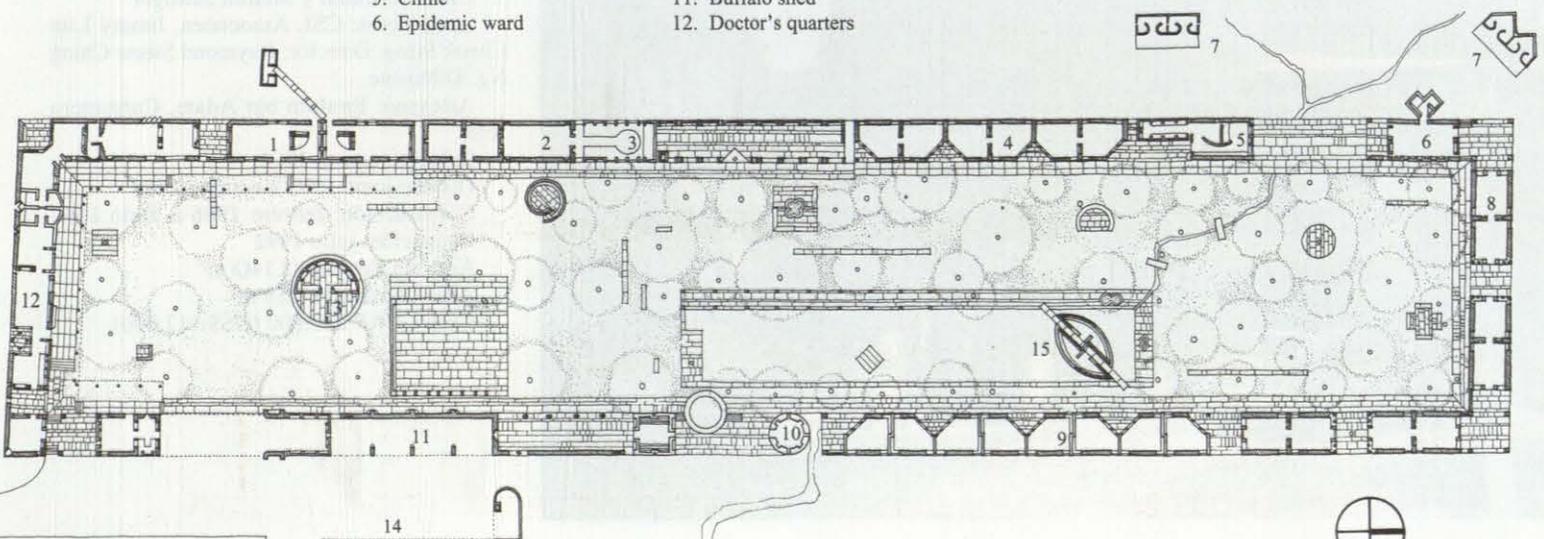
- 1. Slate stone window sill
- 2. Stone slab floor
- 3. Rock foundation
- 4. Boulder rock
- 5. 22mm steel rod
- 6. Brick vault
- 7. Glazed tile roof

Sección por las dependencias del personal.



Planta del conjunto.

- | | | |
|-------------------|-----------------------|------------------|
| 1. Staff quarters | 7. Toilets | 13. Laboratory |
| 2. Storage | 8. Male ward | 14. Poultry shed |
| 3. Kitchen | 9. Future ward | 15. Bathroom |
| 4. Female ward | 10. Water tower | |
| 5. Clinic | 11. Buffalo shed | |
| 6. Epidemic ward | 12. Doctor's quarters | |



Residencia Salinger, Selangor, Malasia

Finalización: 1992

Arquitecto: Jimmy C.S. Lim

Clientes: Rudin y Munira Salinger

Carpintero Jefe: Ibrahim bin Adam

Construida en una antigua plantación de caucho situada al sur de Kuala Lumpur, la Residencia Salinger es una interpretación contemporánea de la tradicional casa malaya de madera, en la que el arquitecto Jimmy C.S. Lim incorpora métodos ambientalmente sensibles de construcción en climas tropicales. Las tradicionales casas malayas son estructuras con pilares y vigas de madera dura, sobre pilotes con paneles de madera rellenos y terrazas laterales. Al preparar su plano arquitectónico, los Salingers querían una casa moderna que reflejara su fe islámica y su gran interés en la cultura malaya. El arquitecto organizó sus preferencias en un plano abierto de dos triángulos equiláteros, ubicados frente a frente; el triángulo más grande sirve para vivir al interior y el segundo, más pequeño, para el exterior. Los espacios interiores fluyen

naturalmente hacia afuera y el plano abierto asegura la ventilación cruzada. La obra de Lim respeta los principios ecológicos que tienen consecuencias mínimas para el entorno. Por esto, ubicó la casa de los Salingers en un lugar elevado boscoso, de tres acres, para evitar la subida del nivel de aguas durante las lluvias del monzón y orientada para captar las brisas predominantes. Disminuyó el efecto que tendría la casa en la tierra, al construirla entre pilotes, y no tuvo necesidad de una gran excavación, lo que permitió mantener los montículos naturales del entorno. Se incluyeron elementos indígenas en el diseño, con la madera dura del lugar y con formas elaboradas del techo y grandes salientes. Los Salingers emplearon un equipo de carpinteros tradicionales malayos de Kelantan para que construyeran la casa y Lim diseñó el trabajo de ebanistería con ellos. El carpintero

jefe, Ibrahim bin Adam, seleccionó los árboles y seis carpinteros demoraron más de seis años para realizar el trabajo de ebanistería y ensamblar la casa. Aunque los materiales y el método de construcción son tradicionales, la casa es una construcción moderna que interpreta la cultura malaya, en lugar de imitarla.

Jimmy C.S. Lim es un arquitecto malayo que creó CSL Associates en 1978, después de ejercer su profesión durante diez años, cinco de los cuales los pasó en Australia, donde se graduó en la Universidad de Nueva Gales del Sur. La obra del Sr. Lim se caracteriza por su respuesta al clima y al entorno, y por su constante búsqueda para definir el carácter nacional de la arquitectura malaya. Ha participado activamente en el Instituto Malayo de Arquitectos (PAM), en calidad de miembro y Presidente. El Sr. Lim se interesa en los problemas de conservación y es miembro fundador de Amigos del Patrimonio de Malasia y Director del Fondo de Patrimonio de Malasia. El Sr. Lim ha recibido varios premios, entre los que destacan el Premio de la Asociación de Arquitectos de la Mancomunidad, en 1985: un premio por la utilización de madera en la construcción, del Consejo Industrial Malayo de la Madera, en 1988; y el Premio de Noruega por la Destacada Contribución a la Calidad, en 1991.

Información Técnica

Clientes: Rudin y Munira Salinger

Arquitectos: CSL Associates, Jimmy Lim Cheok Siang. Director; Raymond Sieew Ching Ng, Dibujante.

Artesano: Ibrahim bin Adam, Carpintero Jefe.

Encargo: agosto 1984

Diseño: junio 1985 a octubre 1985

Construcción: febrero 1986 a junio 1992

Ocupación: julio 1992

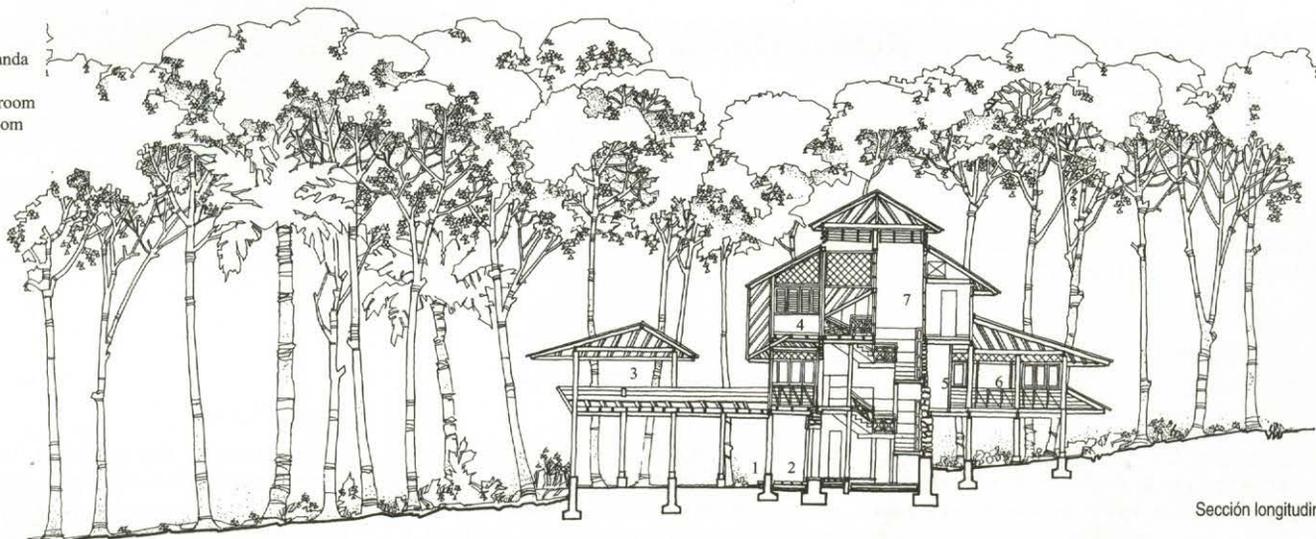
Área del Terreno: 2.140 m²

Área Construida: 289 m²

Costo: MRP 280,000 (US\$ 112,000)



- 1. Parking
- 2. Entry
- 3. Dining veranda
- 4. Study
- 5. Master bedroom
- 6. Dressing room
- 7. Bedroom



Sección longitudinal



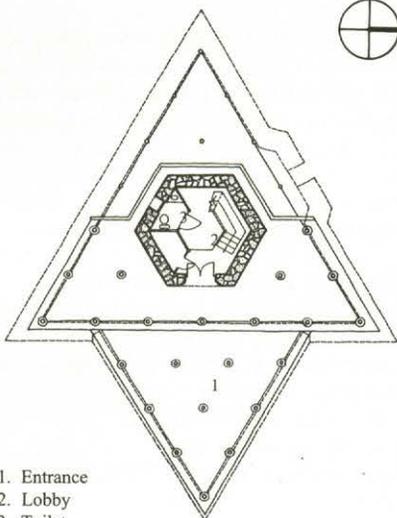
Planta baja



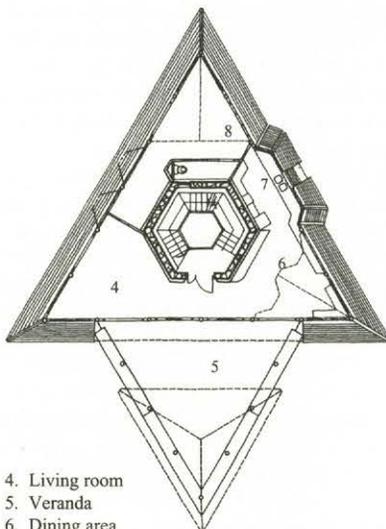
Primera planta



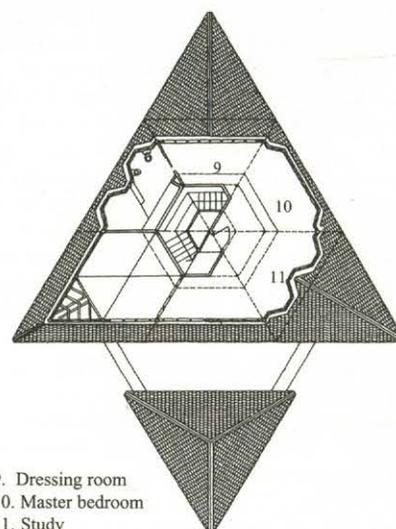
Segunda planta



- 1. Entrance
- 2. Lobby
- 3. Toilet



- 4. Living room
- 5. Veranda
- 6. Dining area
- 7. Kitchen
- 8. Bedroom



- 9. Dressing room
- 10. Master bedroom
- 11. Study



Alzado noroeste

Palacio Tuwaiq, Riyad, Arabia Saudita

Finalización: 1985

Arquitectos: Oho Joint Venture: Atelier Frei Otto; Büro Happold; Omrania

Clientes: Autoridad de Desarrollo de Arriyadh

El Palacio Tuwaiq es el centro de recreación del Barrio Diplomático de Riyad. El edificio está situado en una alta meseta de piedra caliza, que se proyecta hacia Wadi Hanifa y el desierto. En 1980, la Autoridad de Desarrollo de Arriyadh (ADA) organizó un concurso limitado de diseño para el Palacio Tuwaiq. Las soluciones de Frei Otto, de Alemania y de Omrania, de Riyad llamaron la atención, la de Otto por la utilización de toldos y la de Omrania por una construcción por terrazas, que integra el paisaje. La ADA pidió a ambas firmas que trabajaran juntas, esta colaboración tuvo como resultado una larga y serpenteada muralla de 800 metros de largo, que envuelve y protege un jardín verde u oasis. Se acomodaron restaurantes y una piscina en tres estructuras con toldos desplegados de la muralla. Es así como el diseño hace alusión a dos arquetipos del país: la fortaleza y el toldo, e incorpora el fenómeno natural de oasis. La torcida disposición del Palacio Tuwaiq contiene una variedad de programas, incluidas instalaciones para deportes y habitaciones para visitantes. Las murallas exteriores, revestidas de piedra, envuelven el patio del oasis, que se ha

ocultado deliberadamente del exterior. Las formas de abanico de los blancos toldos de Teflón reflejan las curvas naturales y los declives del lugar, en el patio, toldos azules dan sombra a las entradas del Palacio. Se logra un todo unificado a través del uso consistente de materiales y del sutil control de la gran masa del edificio. Desde la distancia, el Palacio, parece una fortaleza rodeada de un campamento, enriquecido con los toldos, murallas, oasis, pasillos y las vistas siempre cambiantes. Esta interpretación es una osada confrontación entre tradición, paisaje y alta tecnología.

El Joint Venture Omrania, Happold Otto fue creado en 1980 con el único propósito de unir a dos concursantes y presentarlos a un concurso limitado de arquitectura: Omrania Architects y Atelier Frei Otto, junto a la firma de ingeniería de estructuras Büro Happold, Omrania Architects, Planners and Engineers fue creada en 1973 por los Sres. Basem Al-Shihabi y Nabil Fanous en Riyad, Arabia Saudita, que han realizado trabajos de planificación urbana, arquitectura y administración de proyectos a través del Medio Oriente. Frei Otto es pionero en

la construcción de estructuras tensoras. Sus innovaciones en la forma, en los materiales, en las estructuras y en las técnicas han sido reconocidas con varios premios incluido el Premio Aga Khan de Arquitectura en 1992.

Información Técnica

Cliente: Autoridad de Desarrollo de Arriyadh: Muhammad bin Abdul-Aziz Al-Shaikh, ex Presidente; Abdellatif Al-Shaikh, Presidente.

Arquitectos: Joint Venture: Atelier Frei Otto, Büro Happold y Omrania. Omrania Architects, Planners, and Engineers: Basem Shihabi y Nabil Fanous, Directores; Ward Thompson, Gerente de Proyectos; Norman Lingwood, Arquitecto Jefe.

Contratista: Corporación Hanyang.

Concurso de Diseño: marzo 1980

Diseño: junio 1981 a enero 1983

Construcción: abril 1983 a diciembre 1984

Ocupación: diciembre 1985

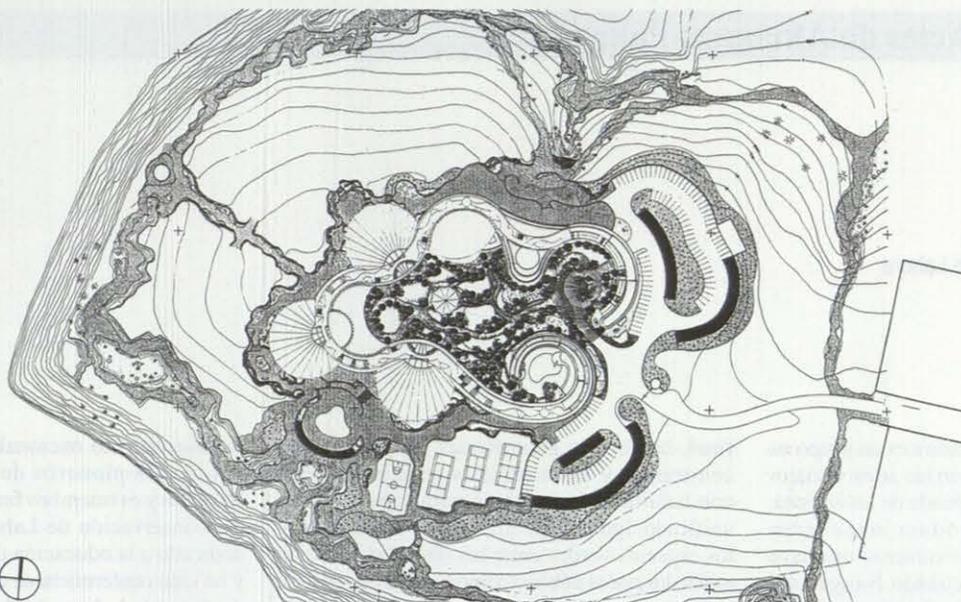
Área del Terreno: 75.000 m²

Área construida: 24.000 m²

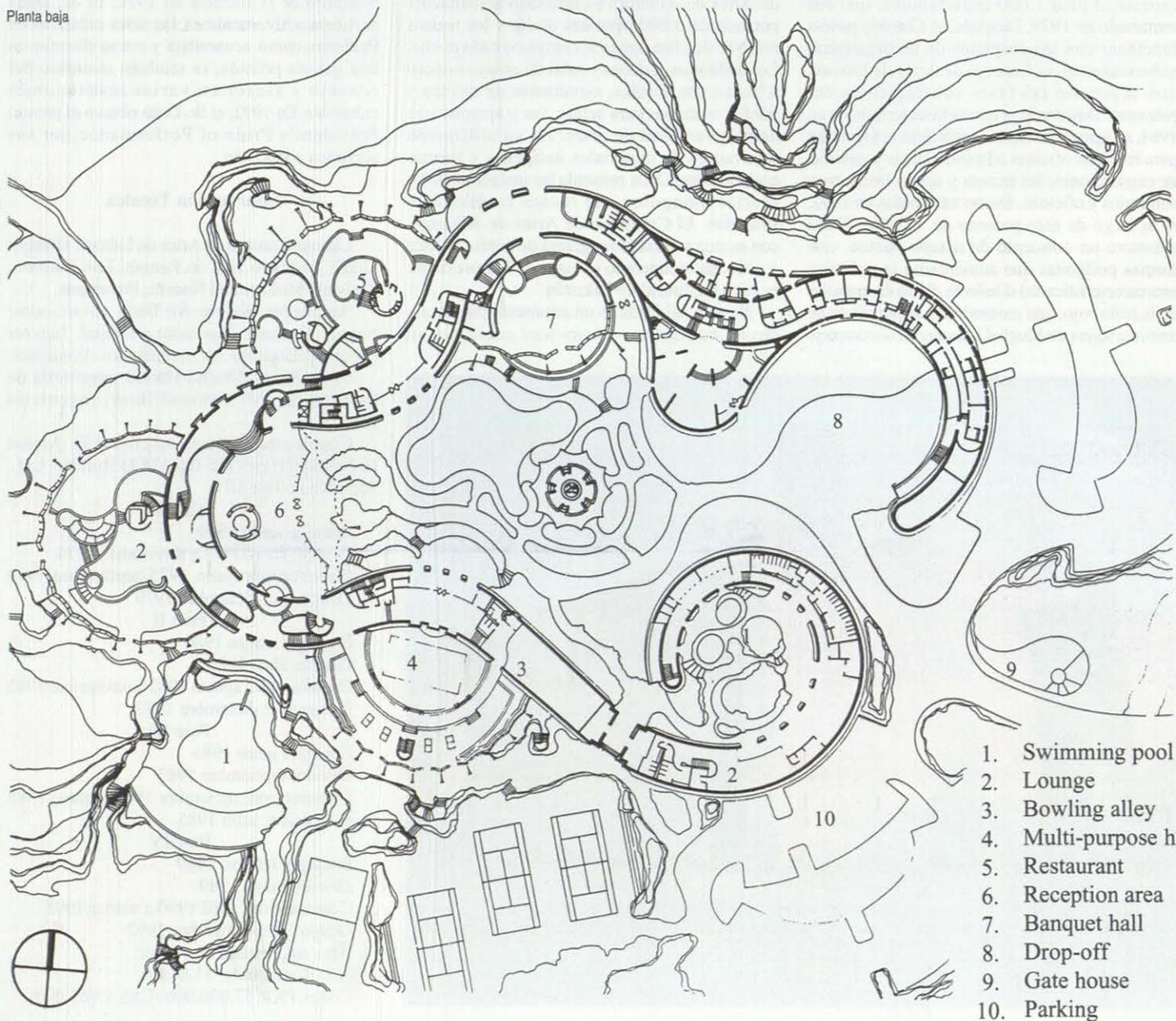
Costo: SAR 117,000,000 (US\$ 31,200,000)



Plano de emplazamiento



Planta baja



- 1. Swimming pool
- 2. Lounge
- 3. Bowling alley
- 4. Multi-purpose hall
- 5. Restaurant
- 6. Reception area
- 7. Banquet hall
- 8. Drop-off
- 9. Gate house
- 10. Parking

Complejo de Artes de Alhamra, Pakistán

Finalización: 1992

Arquitecto: Nayyar Ali Dada

Cliente: Consejo de Artes de Lahore

El Consejo de Artes de Alhamra es un grupo no gubernamental, interesado en las artes visuales y dramáticas. Antes de la década de los setenta, la mayoría de sus producciones eran representadas al aire libre. Se comenzó un nuevo programa arquitectónico cuando Nayyar Ali Dada fue nombrado para diseñar un teatro con capacidad para 1.000 espectadores, que fue terminado en 1979. Después, el Consejo pasó a funcionar con los auspicios de un organismo gubernamental, el Consejo de Artes de Lahore, que supervisó las fases subsiguientes del proyecto. Durante la segunda fase, terminada en 1984, se agregaron cuatro estructuras octogonales para habilitar oficinas administrativas y galerías de exposiciones; las tercera y cuarta fases, para auditorios y oficinas, fueron terminadas en 1992. A lo largo de este proceso de 15 años, Dada mantuvo un concepto de diseño básico, con formas poligonales que aumentaron la acústica; otra característica del diseño es el uso de murallas de ladrillo rojo, que recuerdan la arquitectura de arenisca rojiza de Mughal Lahore. En el complejo

final, las formas geométricas, los volúmenes construidos y los materiales están manejados con habilidad, y se juntan para crear un todo unificado. Igualmente importante son el patio y los espacios verdes entre los distintos edificios utilizados por el público como lugares de reunión, lo que crea un ambiente bullicioso. El Complejo de Artes de Alhamra es utilizado actualmente por más de 3.000 personas al día y los teatros realizan dos funciones al completo cada noche. Los auditorios, galerías y salas de ensayo ofrecen a los artistas locales, estudiantes de música y público espacios para actuar, ver y apreciar una amplia variedad de artes. En su utilización innovadora de materiales indígenas y formas tradicionales, Dada recuerda las imágenes de los fuertes mongoles, sin recaer en clichés o símbolos. El Complejo de Artes de Alhamra, con su rico y variado programa de teatro, música y artes, ha recuperado el lugar de Lahore como la capital cultural de Pakistán.

Nayyar Ali Dada es un arquitecto paquistaní cuyas numerosas obras han recibido un

reconocimiento nacional e internacional. Fue uno de los pioneros de la conservación en Pakistán y es miembro fundador de la Sociedad de Conservación de Lahore. El Sr. Dada está dedicado a la educación de jóvenes arquitectos y ha sido conferenciante en la Escuela Nacional de Artes de Lahore desde 1965, fue nombrado miembro de la Escuela en 1976. El Sr. Dada participa activamente en las artes creativas en Pakistán, como acuarelista y como director en una galería privada, es también miembro del consejo y asesor en varias instituciones culturales. En 1992, el Sr. Dada obtuvo el premio President's Pride of Performance por sus servicios a Pakistán.

Información Técnica

Cliente: Consejo de Artes de Lahore: Shahbaz Sharif, Ministro Jefe de Punjab, Jefe Patrono; Khawaja Mohammad Naeem, Presidente.

Arquitecto: Nayyar Ali Dada y Asociados: Nayyar Ali Dada, Diseñador principal; Tanveer Hasan y Ghazanfar Ali, Arquitectos Ayudantes.

Consultores: Shahid Hamid, ingeniería de Estructuras; Mohammad Ibrar, ingeniería Eléctrica.

Contratistas: Buildes Associates Ltd., Masud H. Siddiqui (fases I & II); AFCO Builders Ltd., Sami Khan (fase III).

Fase I

Encargo: julio 1969.

Diseño: enero 1973 a noviembre 1974

Construcción: julio 1975-septiembre 1979

Ocupación: diciembre 1979

Fase II

Encargo: marzo 1980

Diseño: abril 1980

Construcción: agosto 1982 a noviembre 1983

Ocupación: diciembre 1983

Fase III

Encargo: junio 1983

Diseño: septiembre 1983

Construcción: diciembre 1983 a mayo 1985

Ocupación: julio 1985

Fase IV

Encargo: febrero 1989

Diseño: mayo 1989

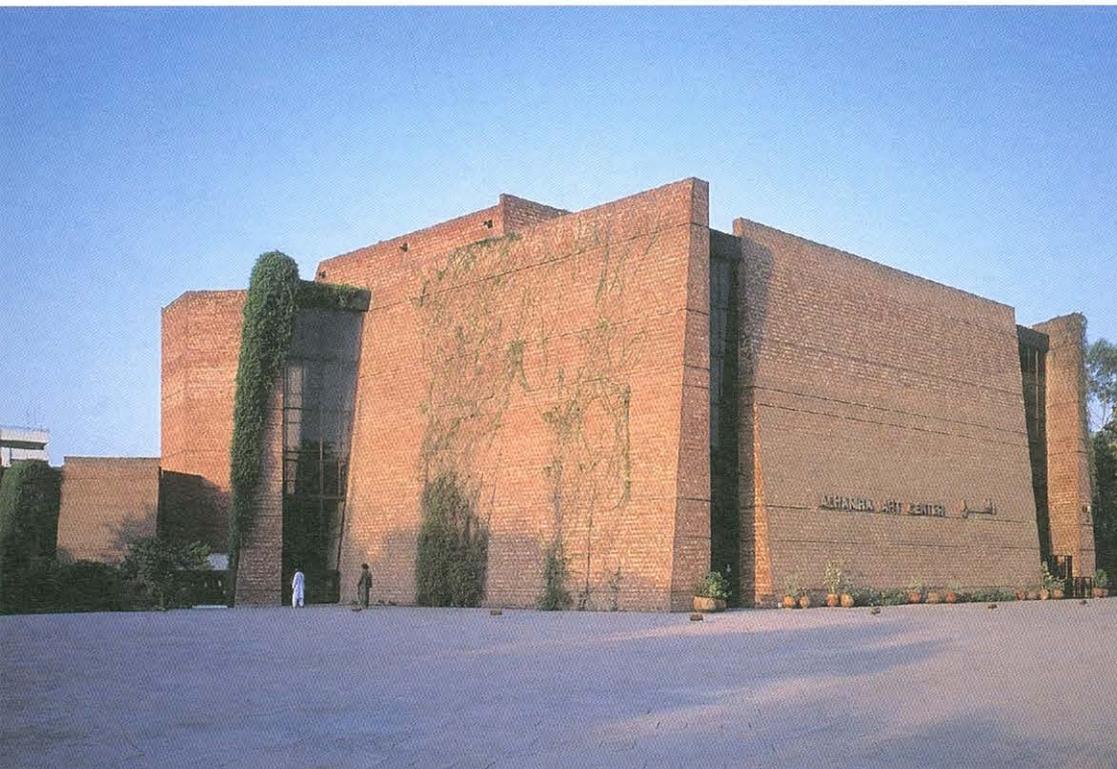
Construcción: abril 1990 a marzo 1992

Ocupación: septiembre 1992

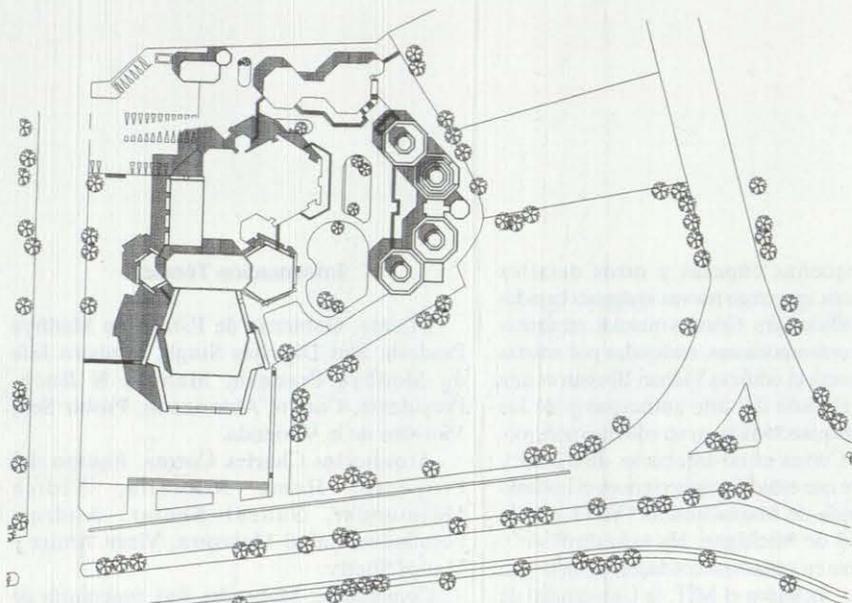
Área del Terreno 16.730 m²

Área Construida: 13.848 m²

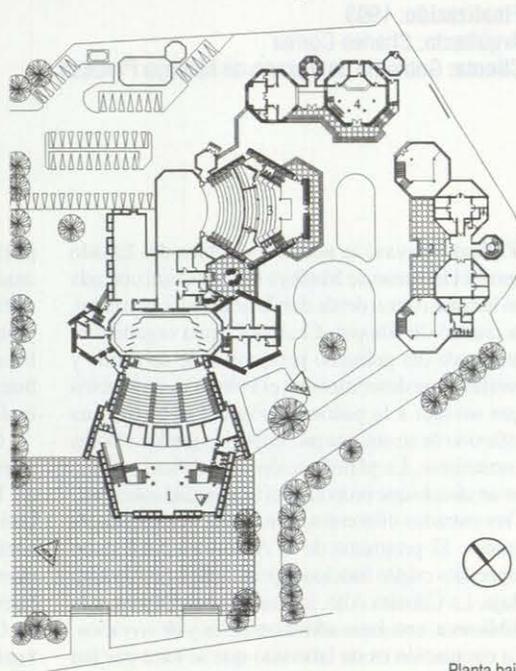
Costo: PKR 57,000,000 (US\$ 1,965,000)



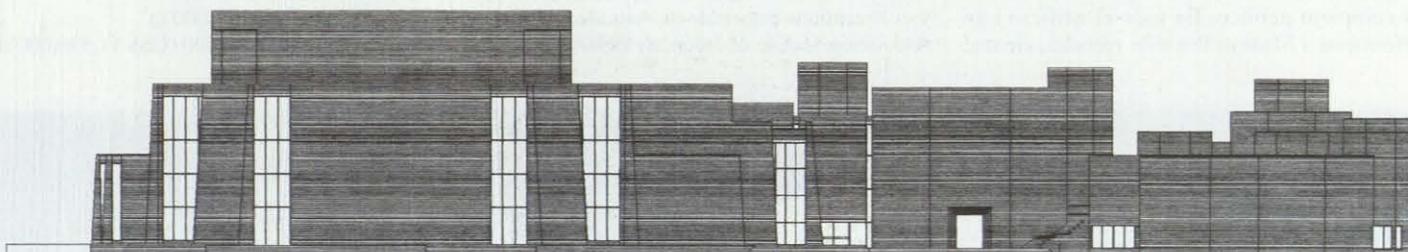
- 1. Phase one: 1'000 seat multi-purpose auditorium completed 1981
- 2. Phase two: art gallery completed 1984
- 3. Phase three: theatre completed 1985
- 4. Phase four: lecture hall and recital hall completed 1992



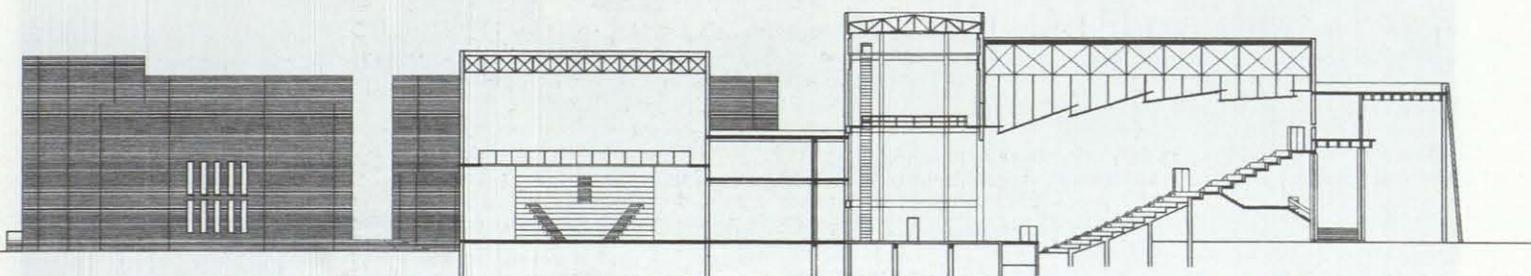
Plano de emplazamiento



Planta baja



Alzado noreste



Sección longitudinal norte-sur

Vidhan Bravan, Bhopal, India

Finalización: 1993

Arquitecto: Charles Correa

Cliente: Gobierno del Estado de Madhya Pradesh

Vidhan Bhavan, la nueva Asamblea del Estado para el Gobierno de Madhya Pradesh, está ubicada en la cima Arera, desde donde se aprecia su capital, la ciudad de Bhopal. Charles Correa organizó la gran sede del gobierno para una serie de patios y pasillos, que descomponen el volumen en espacios que invitan a la participación del público, una reflexión de su antigua preocupación por los valores humanistas. La planificación del edificio se hizo en un círculo que proporciona una unidad coherente. Tres entradas diferentes marcan el círculo cada 90 grados. El programa de la Asamblea del Estado especifica cuatro funciones principales: La Cámara Baja, La Cámara Alta, la Antecámara Común y la Biblioteca, con áreas administrativas y de servicios. La circulación es un laberinto que se hace por los bordes de los patios al aire libre, que Correa creó como "jardines dentro de los jardines", en cuyo entorno se ubican las oficinas administrativas. Aunque su ubicación en la cima del cerro y su forma insólita llaman la atención, Vidhan Bhavan no ha sido concebida como un monumento, sino como una ciudad dentro de la ciudad. La utilización de la piedra roja local, las tejas de cerámica hechas a mano y las superficies pintadas ayudan a humanizar el complejo público. En todo el edificio hay referencias a Madhya Pradesh: entradas, cierres,

patios, pequeñas cúpulas y otros detalles arquitectónicos, que crean nuevas imágenes basadas en formas tradicionales. Grandes murales, esculturas y pinturas contemporáneas, realizadas por artistas locales, decoran el edificio. Vidhan Bhavan es una buena integración del arte autóctono y de las tradiciones arquitectónicas en un edificio moderno.

Charles Correa es un arquitecto, diseñador y teórico hindú que estudió arquitectura en el Instituto de Tecnología de Massachusetts (MIT) y en la Universidad de Michigan. Ha sido profesor y conferenciante en varias universidades, en India y en el extranjero, incluidos el MIT, la Universidad de Harvard, la Universidad de Londres y la Universidad de Cambridge. El Sr. Correa es conocido por su vasta obra arquitectónica en India y por la urbanización de viviendas de bajo costo en el Tercer Mundo, que reunió en su publicación de 1985 titulada "The New Landscape". Sus diseños arquitectónicos han obtenido un reconocimiento internacional y ha recibido muchos premios, entre los que destacan la Medalla de Oro del Instituto Real de Arquitectos Británicos, en 1984; la Medalla de Oro del Instituto Hindú de Arquitectos, en 1987; La Medalla de Oro de la Unión Internacional de Arquitectos, en 1990, y el Praemium Imperiale de Arquitectura de la Asociación de Arte de Japón, en 1994.

Información Técnica

Cliente: Gobierno de Estado de Madhya Pradesh; Shri Digvijay Singh, Ministro Jefe de Madhya Pradesh; Mahesh N Buch, Presidente, Comité Autorizado; Probir Sen, Ministro de la Vivienda.

Arquitecto: Charles Correa. **Equipo del Proyecto:** Hema Sankalia, Nidish Majmundar, Suneel Shelar, Andrew Fernández, Rahul Mehrotra, Viren Ahuja y Manoj Shetty.

Consultores: Mahendra Raj, ingeniería de Estructuras; S.K. Murthy, ingeniería Mecánica; Gautan Suri, Acústica; Satish Madhiwala, Diseño Interior; Kishore Pradhan, Arquitectura Paisajista; Kirti Tridevi, Diseño Gráfico.

Ilustración: Yogesh Rawal, Gulam Sheik, Robin David, Tushar Dighe y Jangarh Singh.

Contratista: M/s Sood & Sood.

Encargo: julio 1982

Diseño: julio 1982 a julio 1984

Construcción: septiembre 1982 a enero 1996

Ocupación: agosto 1983

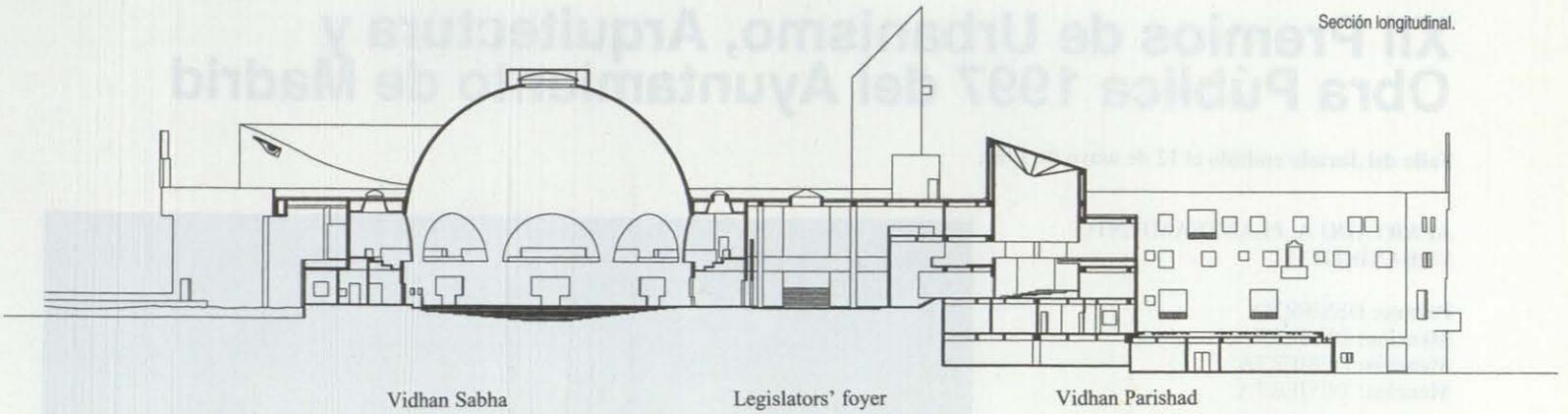
Área del Terreno: 85.000 m²

Área Construida: 32.000 m²

Costo: IRP 408,000,000 (US\$ 11,530,000) ■



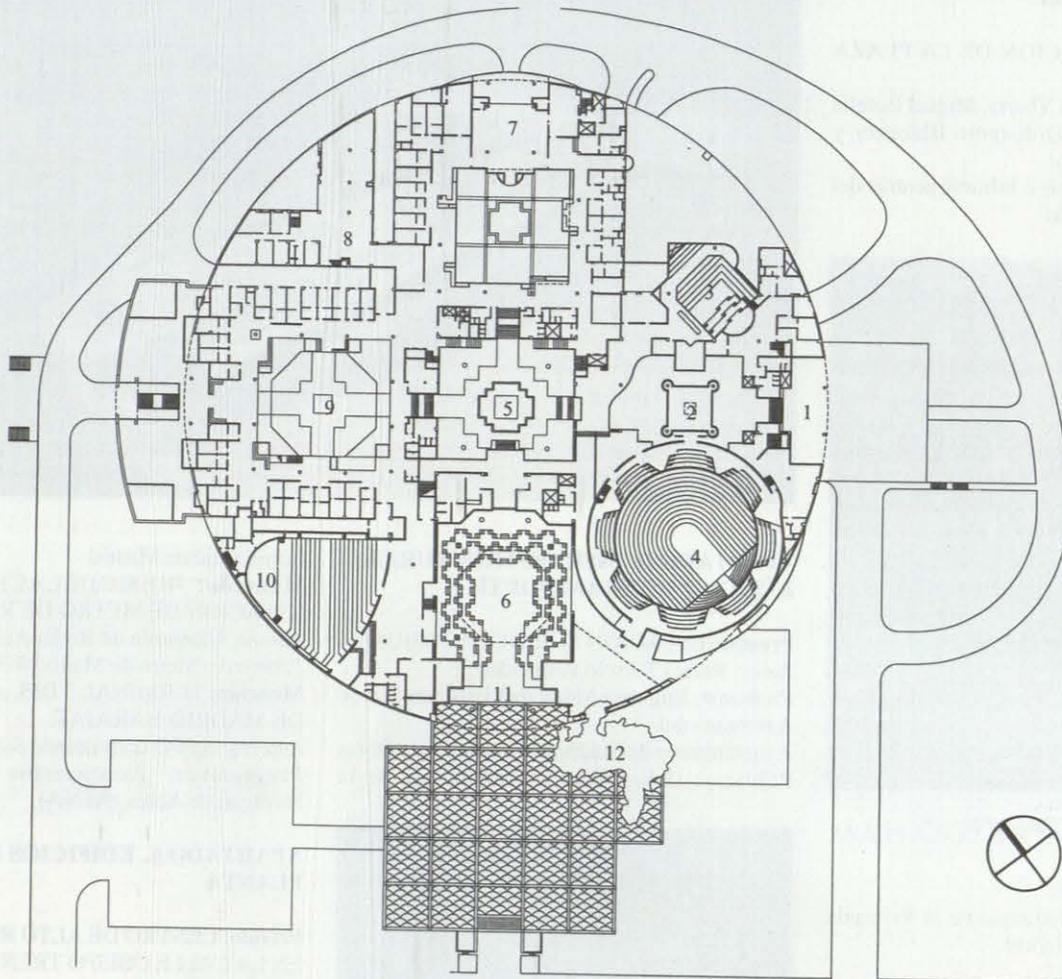
Sección longitudinal.



Vidhan Sabha

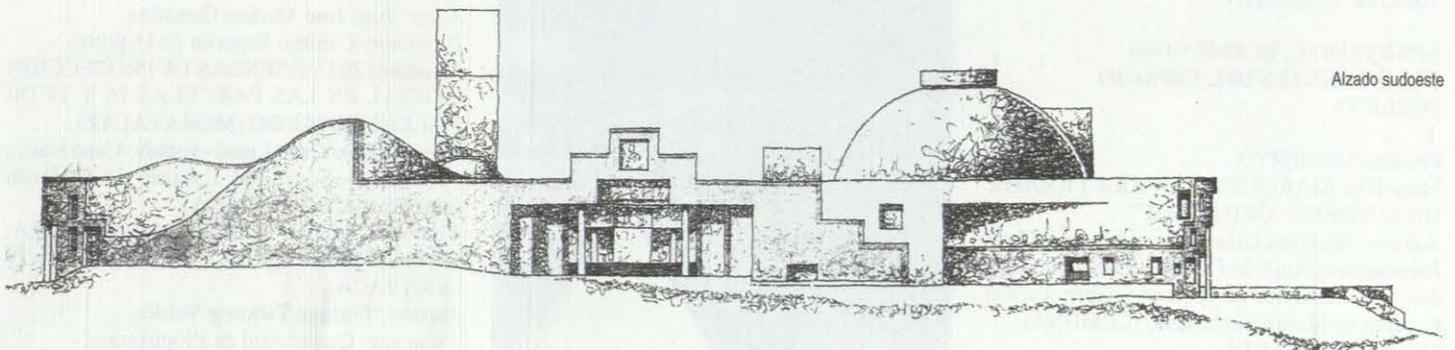
Legislators' foyer

Vidhan Parishad



1. V.I.P. entrance
2. Legislators' foyer
3. Vidhan Parishad
4. Vidhan Sabha
5. Central hall
6. Court of the People
7. Cabinet room
8. Library
9. Courtyard
10. Combined hall
11. Public entrance
12. Reflecting pool

Planta baja.



Alzado sudeste

XII Premios de Urbanismo, Arquitectura y Obra Pública 1997 del Ayuntamiento de Madrid

Fallo del Jurado emitido el 12 de mayo de 1998.

APARTADO A. PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO

Premio: DESIERTO.
Mención: DESIERTA.
Mención: DESIERTA.
Mención: DESIERTA.

APARTADO B. URBANIZACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS

Premio: REMODELACION DE LA PLAZA DE ORIENTE.
Autores: Miguel Oriol e Ybarra, Miguel Botella Ruiz-Castillo, Arturo Ordozgoiti Blázquez y Ricardo Castro Canseco.
Promotor: Área de Obras e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid.



Mención: REMODELACION DE LA PLAZA DE LA PAJA.
Autor: Eduardo Barceló.
Promotor: Empresa Municipal de la Vivienda del Ayuntamiento de Madrid.
Mención: DESIERTA.
Mención: DESIERTA.

APARTADO C. ELEMENTOS COMPONENTES DEL ESPACIO PÚBLICO

Premio: DESIERTO.
Mención: MARQUESINA PARA PARADA DE AUTOBUS "GRIMSHAW".
Autores: Nicholas Grimshaw and Partners Ltd.
Promotores: Área de Obras e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid y Corporación Europea de Mobiliario Urbano (CEMUSA).
Mención: DESIERTA.
Mención: DESIERTA.



APARTADO D. INFRAESTRUCTURAS BÁSICA Y DE TRANSPORTE

Premio: ESTACION SUR DE AUTOBUSES.
Autor: Rafael Torrelo Fernández.
Promotor: Empresa Municipal Estación Sur de Autobuses del Ayuntamiento de Madrid y Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la

Comunidad de Madrid.
Mención: REMODELACION DE LA ESTACION DE METRO DE RETIRO.
Autora: Margarita de Berjia Alonso.
Promotor: Metro de Madrid S.A.
Mención: TERMINAL 3 DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS.
Autores: AEPO consultores, S.A.
Promotores: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).



APARTADO E. EDIFICIOS DE NUEVA PLANTA

Premio: CENTRO DE ALTO RENDIMIENTO, EN LA CALLE OBISPO TREJO S/N (CIUDAD UNIVERSITARIA).
Autor: Juan José Medina González.
Promotor: Consejo Superior de Deportes.
Mención: 203 VIVIENDAS DE PROTECCION OFICIAL EN LAS PARCELAS 16 Y 17 DE VALDEBERNARDO (MORATALAZ).
Autores: Julio Cano Lasso - Estudio Cano Lasso.
Promotor: Sociedad Estatal de Gestión Inmobiliaria, S.A. (SEGISA).
Mención: OCHO VIVIENDAS EN HILERA, EN LA C/PUERTO DE LOS LEONES, 5-19 (ARAVACA).
Autores: Enrique Taboada Valdés.
Promotor: Comunidad de Propietarios.
Mención: DESIERTA.



APARTADO F. EDIFICIOS O CONJUNTOS RESTAURADOS O REHABILITADOS

Premio: LIMPIEZA Y RESTAURACION DEL PUENTE DE TOLEDO.

Autor: Departamento de Conservación de la Edificación del Área de Obras e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid.

Promotores: Área de Obras e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid y Fundación Caja Madrid.

Mención: REHABILITACION DEL EDIFICIO SEDE DEL TRIBUNAL SUPREMO EN LA PLAZA DE LA VILLA DE PARIS S/N.

Autores: Jesús Blanco González y José Luis Cedillo Conde.

Promotor: Dirección General del Patrimonio del Estado del Ministerio de Economía y Hacienda.

Mención: REHABILITACION DEL HOTEL NACIONAL EN EL PASEO DEL PRADO 48.

Autores: Jerónimo Arroyo García y Gerardo Mingo Pinacho.

Promotor: Polinar, S.A. y NH Hoteles, S.A.

Mención: DESIERTA.

APARTADO G. LOCALES COMERCIALES

Premio: REFORMA DE VESTIBULO PARA MULTICINES "LA VAGUADA M2".

Autores: Eugenio Aguinaga Churruga y José M^o Jiménez Urrutia.

Promotor: Sociedad Cinematográfica de Centros Comerciales, S.A.



Mención: ACONDICIONAMIENTO DE LOCAL PARA CENTRAL DE RESERVAS DE PARADORES DE TURISMO DE ESPAÑA, S.A., EN LA C/REQUENA, 3.

Autor: Dirección Técnica de Inmuebles de Paradores de Turismo de España, S.A.

Promotor: Paradores de Turismo de España, S.A.

APARTADO H. ACTUACIONES TEMPORALES

Premio: EXPOSICION "GIUSEPPE TERRAGNI", EN LA SALA DE EXPOSICIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO.

Autor: Jesús M^o Aparicio Guisado.

Promotor: Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo del Ministerio de Fomento.

Mención: Exposición "Luis Gutiérrez Soto, Arquitecto", en la Sala de Exposiciones del Ministerio de Fomento.

Autores: Javier Flechilla Camoiras y José Manuel López-Peláez Morales.

Promotor: Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo del Ministerio de Fomento.

Mención: EXPOSICION "EX ROMA LUX, LA ROMA ANTIGUA EN EL RENACIMIENTO Y EL BARROCO", EN LA SALA DE EXPOSICIONES DE LA BIBLIOTECA NACIONAL.

Autor: Jesús Moreno Martínez.

Promotor: Biblioteca Nacional.

Mención: DESIERTA.

APARTADO I. MEDIOS DE DIFUSIÓN

Premio: REVISTA "URBAN".

Director: Fernando de Terán Troyano.

Promotores: Departamento de Urbanística y Ordenación de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid y Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid.

Mención: REVISTA "ARQUITECTURA INTERIOR. INFORMATIVO COD/DIM", AÑO 1997.

Director: Javier Cobián Alonso.

Editor: Colegio Oficial de Decoradores/Diseñadores de Interior de Madrid.

Mención: "REVISTA DE OBRAS PUBLICAS", AÑO 1997.

Director: Juan Antonio Becerril Bustamante.

Editor: Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Mención: REVISTA "BIA", AÑO 1997.

Director: Eduardo González Velayos.

Editor: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Madrid.

APARTADO J. HISTORIA E INVESTIGACIÓN URBANA

Premio: LIBRO "GUTIÉRREZ SOTO".

Autor: Miguel Ángel Baldellou Santolaria.

Promotores: Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo del Ministerio de Fomento, Fundación Cultural COAM y S.E. Electa España, S.A.

Mención: TRABAJO "LAS MURALLAS DE MADRID, ARQUEOLOGIA MEDIEVAL URBANA".

Autores: Antonio Fernández Ugalde, Francisco José Marín Perellón, Pilar Mena Muñoz y Elena Serrano Herrero.

Promotor: Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid.

Mención: LIBRO "LA GENERACION DEL 25. PRIMERA ARQUITECTURA MODERNA EN MADRID".

Autora: Sofía Diéguez Patao.

Editor: Ediciones Cátedra, S.A.

Mención: LIBRO "GUIA LITERARIA DE MADRID, TOMO III: DE LA PUERTA DEL SOL AL PASEO DEL PRADO".

Autor: José Simón Díaz.

Promotores: Instituto de Estudios Madrileños, Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid y Ediciones la Librería.

APARTADO K. JÓVENES PROFESIONALES

Premio: SEIS BLOQUES DE VIVIENDAS, EN LA C/ ARTURO SORIA, 166.

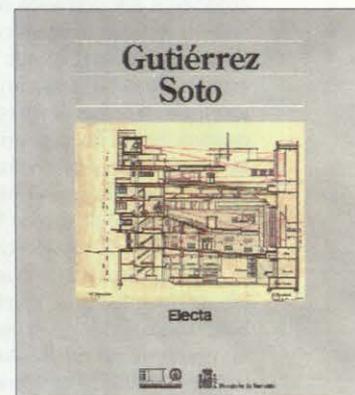
Autores: Ramón Lahoz Rodríguez y Natalia López Matesanz.

Promotor: Procolsa Construcciones, S.A.

Mención: DESIERTA.

Mención: DESIERTA.

Mención: DESIERTA.



VIAJES

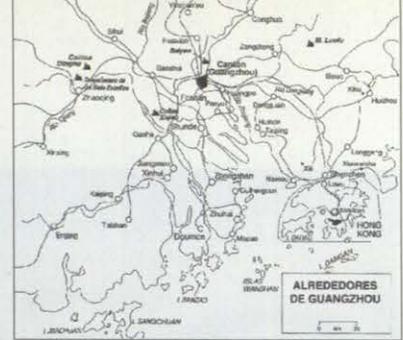
Viaje a Hong Kong

Texto y fotografías:
Enrique Domínguez Uceta

Hong Kong cuenta con una historia urbana excepcional, y presenta uno de los factores de transformación estructural más elevados del mundo en este fin de siglo. La ciudad inició un formidable crecimiento hace tan sólo cinco décadas, y se ha convertido en un brillante laboratorio de arquitectura y urbanismo gracias a las especiales condiciones de expansión económica y de población en un espacio confinado entre la antigua frontera con China y el mar. El desarrollo dentro de unos límites espaciales tan estrechos ha obligado a una densa ocupación del territorio en la que se agregan las construcciones residenciales y las industriales, entreveradas por las instalaciones de servicios, de las que el ejemplo más espectacular era el viejo aeropuerto de Kai Tak incrustado dentro de la bahía con las pistas orilladas de edificios de viviendas.

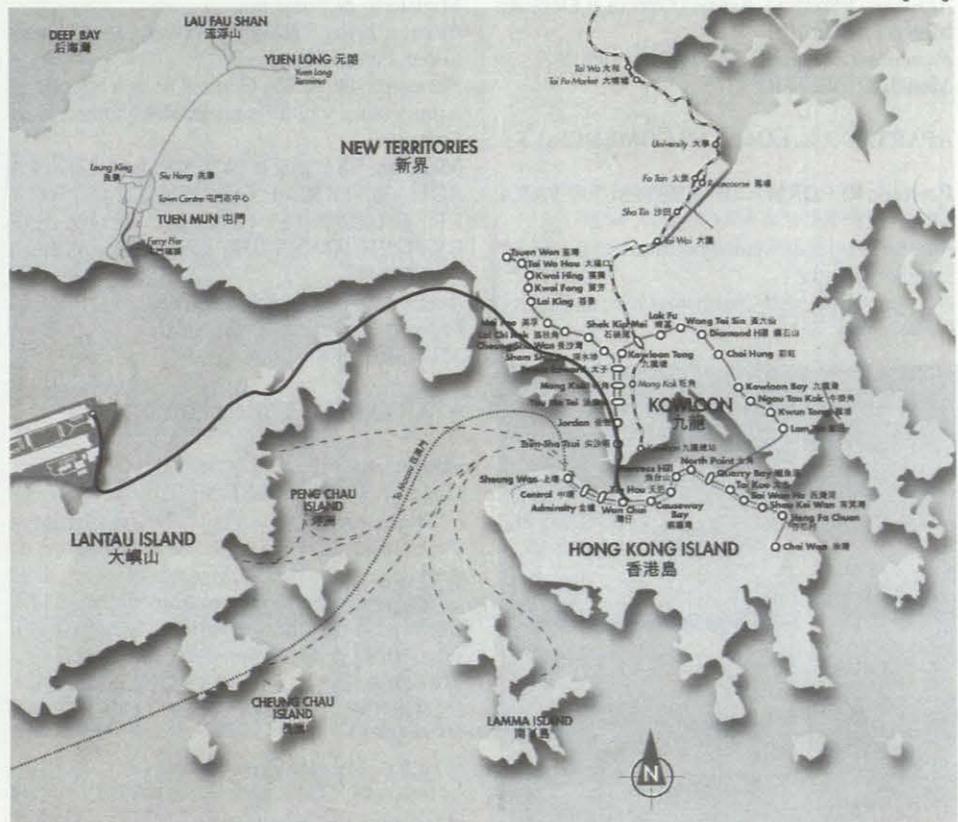
Los terrenos llanos contiguos al puerto en la isla de Hong Kong, se revalorizan sin cesar desde hace medio siglo, y han marcado el camino para un crecimiento edificatorio en altura que es común a edificios residenciales -habitualmente por encima de las 35 plantas-, y edificios industriales con almacenes de 15 plantas en los que los camiones ascienden hasta la cubierta. Los rascacielos que hoy forman la skyline de Hong Kong superan las 70 plantas de altura, y son consecuencia de una permanente competición entre las entidades financieras locales que han afrontado difíciles retos estructurales en un territorio azotado regularmente por los tifones. La competición ha incluido la contratación de arquitectos de reputación internacional, y ha conseguido para la ciudad algunos de los mejores edificios de los últimos años, con la sede de la Hong Kong & Shanghai Banking Corporation (1979-85), diseñada por Foster Associates, en cabeza, seguido por la torre del Banco de China realizada por Ieoh Ming Pei (1983-89), y el Bond Center diseñado por Paul Rudolph (1983-88).

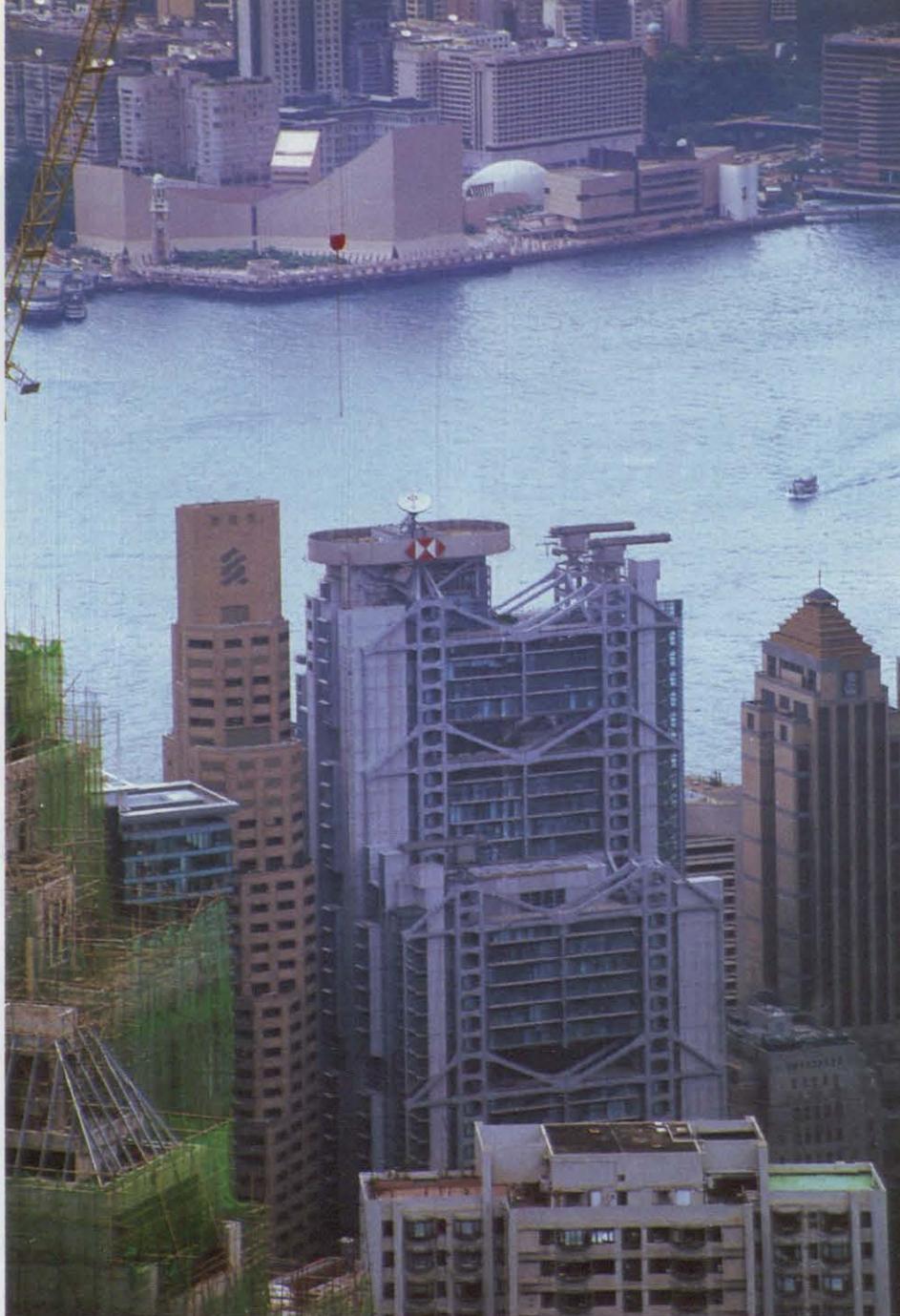
Si Hong Kong y su desarrollo vertiginoso merecen capítulo propio en la historia del urbanismo del siglo XX, su situación un año después de la retrocesión a China presenta aspectos del mayor interés de cara al siglo XXI. Hong Kong se encuentra inmersa en un profundo cambio que supone una apuesta sobre su propio futuro, que aparece tan prometedor como incierto, con grandes posibilidades de generar en su entorno un fenómeno sin precedentes: la agregación de las ciudades con más rápido desarrollo económico del planeta, capaces de



Puerto de contenedores.

Plano de Hong Kong.





Hong Kong & Shanghai Banking Corporation. Norman Foster, 1985.

Sección del cable del Puente de Tsing Ma.



formar la mayor conurbación del próximo siglo en el ámbito conocido como Delta del río de las Perlas. Las previsiones dicen que, en pocas décadas, su población puede llegar a los cien millones de personas.

Más exactamente, se trata de las tierras que rodean el amplio estuario del río de las Perlas, un triángulo de agua en el suroeste de China, en el que se mezcla el caudal del río con el mar de China. La base de éste triángulo tiene en el extremo este la Isla de Hong Kong, su archipiélago y su territorio continental; en el extremo oeste se encuentra Macao, la colonia portuguesa cuyo retorno a China se producirá en el año 1999. En el tercer vértice, al norte del estuario, aparece Guangzhou, la antigua ciudad de Cantón, capital de la provincia de Guangdong a la que pertenecen todos estos territorios. A ambos lados del estuario, adosadas al norte de Hong Kong y Macao se encuentran Shenzhen y Zhuahi, las dos principales Zonas Económicas Especiales (SEZ) en las que el gobierno de Beijing permite una actividad económica estrictamente capitalista. Hong Kong tiene la llave del desarrollo de estos territorios, ya que cuenta con el control de 2/3 de todas las inversiones exteriores en estas zonas especiales.

La Región de Administración Especial (SAR) de Hong Kong, cuya economía antes de la retrocesión a China estaba especializada en la prestación de servicios y en el intercambio de productos comerciales, hace años que invierte en empresas manufactureras en las SEZ, donde los salarios son un 10% de los que se pagan en Hong Kong. Sigue liderando los aspectos de marketing y reforzando su papel de intermediario capaz de generar actividad económica a través del control de los flujos incidentes de materias primas y las exportaciones de productos manufacturados. Hong Kong se encuentra completamente integrado en la red de comunicación comercial y financiera internacional y será la unidad central a la que se conecten todas las zonas productivas del entorno, en las que la población ha llegado ya a los 50 millones de personas.

Este proceso de incesante crecimiento exige nuevas infraestructuras de comunicación física que se están realizando a un ritmo acelerado: nuevos aeropuertos y puertos de contenedores aparecen en Hong Kong, Macao, Guangzhou, Shenzhen y Zhuahi, y nuevas carreteras, líneas de ferrocarril electrificadas, puentes y conexiones de fibra óptica se desarrollan entre todas ellas. El próximo año se terminará el proyecto de un futuro puente que unirá Hong Kong y Zhuahi, cruzando sobre los 27 kilómetros de la parte más ancha del estuario del río de las Perlas, y cerrará el anillo de comunicaciones que servirá de enlace entre todas las poblaciones ribereñas de la provincia de Guangdong que muestran el desarrollo más rápido del continente.

El fenómeno exige una escala mayor de análisis que esta escueta crónica, pero es necesario apuntar las condiciones del entorno para comprender el nivel de cambios que se están produciendo en Hong Kong y su entorno. La retrocesión de Hong Kong a China podría haberse convertido en una etapa de paralización basada en las incertidumbres generadas por la exótica

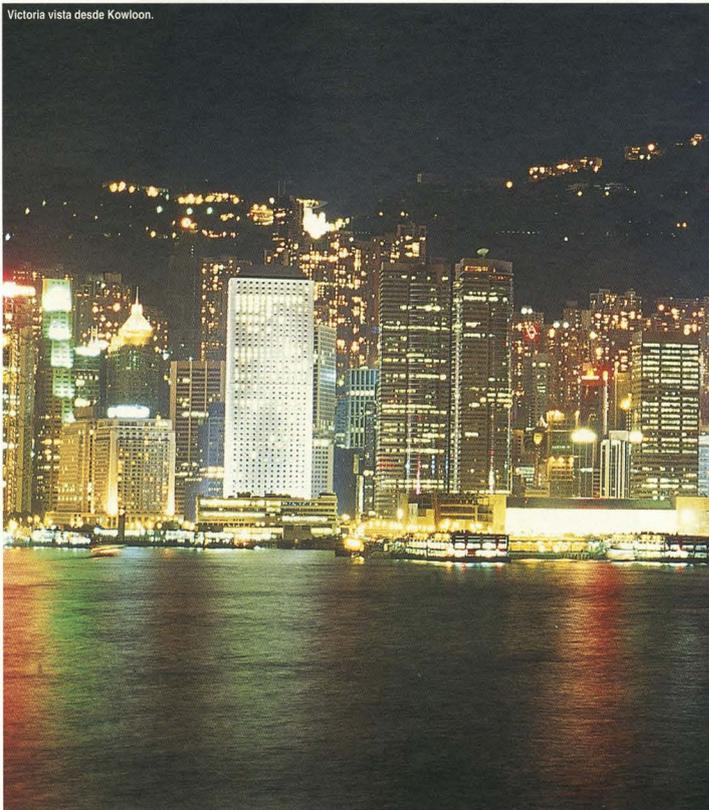
vinculación entre el enclave capitalista más dinámico del mundo y el mayor régimen comunista del planeta. Por el contrario, Hong Kong ha afrontado la drástica ampliación de sus infraestructuras con una ambición deslumbrante, y el ritmo de construcción residencial en el territorio de la ex-colonia británica tampoco tiene precedentes por su intensidad y amplitud. El fenómeno reviste especial trascendencia si consideramos que la masiva construcción de nuevas viviendas de Hong Kong se destina a realojamiento de la población existente -hasta ahora hacinada en torno a las 10 personas por vivienda de 60 m²-, y a acoger a los 55.000 nuevos habitantes que cada año reciben autorización para entrar desde la China continental, en su mayoría familiares de los ciudadanos de Hong Kong.

Cuando los aviones giran sobre el territorio de Hong Kong y se disponen a aterrizar, es posible contemplar de un vistazo la envergadura de las modificaciones urbanas que se realizan en estos momentos en Hong Kong. Los terrenos del viejo aeropuerto de Kai Tak, sobre la bahía, se reutilizan para asentar nuevos centros de comunicaciones y enlaces de tren y carretera entre la isla y el continente y se completará con la construcción de nuevas zonas residenciales. Las plataformas de color claro que se ven junto a la orilla son nuevas tierras ganadas al mar para construir más viviendas y oficinas, siguiendo una constante en la historia urbana de Hong Kong, que se expande en las dos orillas estrechando sin cesar la distancia que separa Victoria (en la isla de Hong Kong) y Kowloon (en el continente), dando trabajo a la mitad de la flota mundial de dragas que reside en su puerto. Han surgido nuevos puentes entre las islas para enlazar Hong Kong con el nuevo aeropuerto, con los puertos de contenedores y con la frontera china (aún operativa). Uno de estos puentes, el de Tsing Ma, ha batido el récord mundial de puentes colgantes con 1.377 metros entre apoyos, mientras el vecino puente de Kap Shui Mun, con 430 metros entre torres, es el mayor puente atirantado de cables rectos que sustenta tráfico de vehículos y tren.

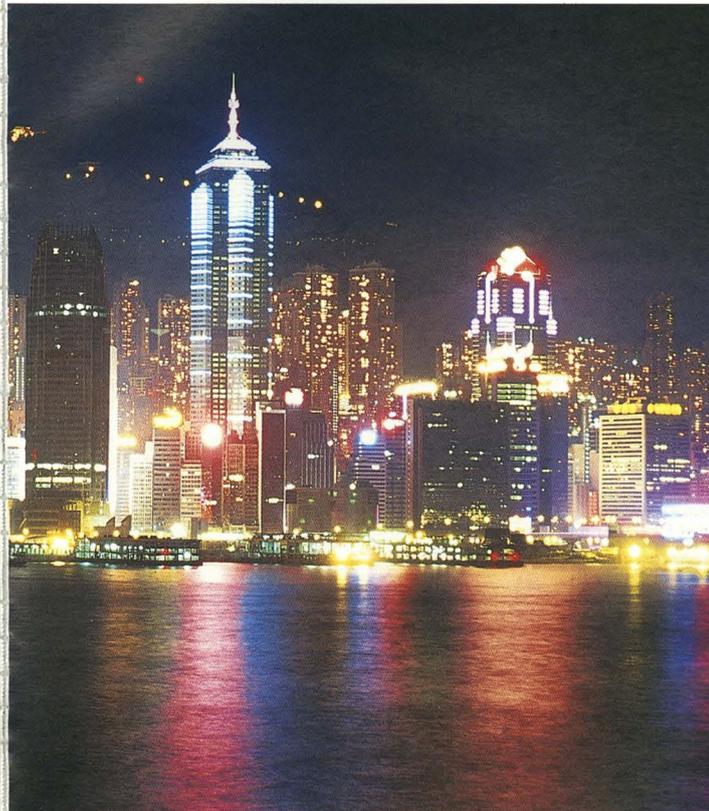
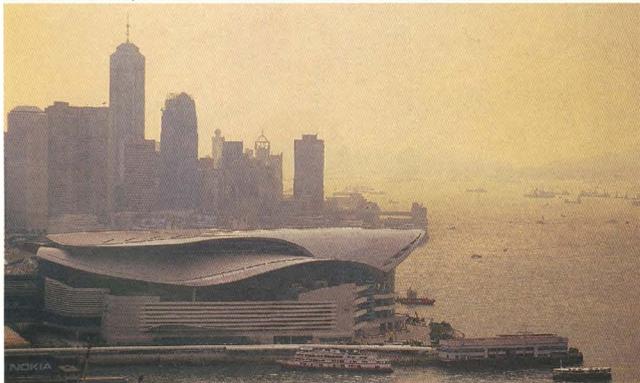
Cuando el avión aterriza lo hace en la más deslumbrante de las nuevas obras de arquitectura en Hong Kong, el aeropuerto de Chek Lap Kok, construido por Foster & Partners e inaugurado el pasado mes de julio, que supone una trascendente aportación a la tipología edificatoria más característica de nuestro siglo. Para ubicar las pistas y el edificio cubierto más grande de la historia ha sido necesario construir una plataforma artificial de 1,248 hectáreas ganadas al mar frente a la isla de Lantau. El estudio de Foster & Partners en Hong Kong, dirigido por Winston Teng Shu, ya prepara la construcción de un nuevo edificio residencial en Causeway Bay.

El realojamiento de la población (de la que un 40% vive en edificios de construcción estatal), contempla proyectos masivos como el nuevo barrio de Tung Chung vinculado al aeropuerto, que acogerá 320.000 personas en el 2.011, dentro de la estrategia de crecimiento urbano que contempla la construcción de los nuevos barrios de manera condensada en torno a las estaciones de tren y metro. El transporte colectivo genera en torno a las estaciones grandes construcciones,

Victoria vista desde Kowloon.



Rascacielos en Victoria. En primer término, el nuevo Convention Centre.



Rascacielos en Shenzhen.



agrupadas o vinculadas, en las que viven no menos de 30.000 personas en un racimo formado por la estación de tren, los aparcamientos y centros comerciales, y las torres de viviendas de más de 30 plantas de altura. La falta de terreno libre en Hong Kong ha hecho inviable la residencia en viviendas unifamiliares e incluso la utilidad del vehículo privado, de manera que el éxito económico que acompaña a Hong Kong en las últimas décadas, ha generado un nuevo tipo de sociedad capitalista-colectivista en el suroeste de China.

La ciudad de Shenzhen crece literalmente adherida a la verja fronteriza con Hong Kong, levantando sus rascacielos en una caótica y fascinante emulación de la skyline hongkonesa sobre las marismas de la reserva natural de Mai Po. Desde que fue declarada Zona Económica Especial en 1980, ha recibido una población de más de 3,5 millones de personas, procedentes del resto de la provincia de Guangdong y del norte de China, a pesar de la cerca electrificada que separa su perímetro del resto del país. El problema del alojamiento de la población afluente adquiere proporciones extraordinarias. El crecimiento de estas zonas anejas a la colonia en la provincia de Guangdong ha suscitado el interés de estudiosos de los fenómenos urbanos como Manuel Castells y Rem Koolhaas. Para Castells, el "sistema regional metropolitano de Hong Kong-Shenzhen-Cantón-delta del Río de las Perlas-Macao-Zhuahi" puede ser considerado como una megaciudad en formación que, en su opinión, "será uno de los centros industriales, empresariales y culturales más importantes del siglo XXI". La fascinación de Koolhaas por la explosión constructiva de Shenzhen le ha llevado a calificarla como la "ciudad de la diferencia exacerbada", y a extrapolar su caos como el paradigma del urbanismo del próximo milenio, cuando se trata de un fenómeno especulativo "en mucho semejante al experimentado por España durante el desarrollo de los años sesenta", en palabras de Luis Fernández Galiano, cuya principal característica es la trivialidad ostentosa de sus formas y la expresión arquitectónica del mercado inmobiliario en su manifestación más cruda, no exenta de paradojas brillantes y de contradicciones manifiestas a una escala descomunal.

Si la singularidad del desarrollo urbano de Hong Kong y la calidad de muchos de sus elementos arquitectónicos han convertido a la ciudad en uno de los lugares de mayor interés arquitectónico de Asia. Las nuevas estructuras urbanas y territoriales y el fenómeno de transformación del Delta del río de las Perlas suponen uno de los mayores retos arquitectónicos y urbanísticos de transformación del territorio en el planeta, cuyas consecuencias se harán patentes en los próximos 25 años. En estos momentos, Hong Kong es el único lugar del mundo desde el que se pueden contemplar simultáneamente la creación de las obras de arquitectura más costosas, exquisitas y tecnológicamente avanzadas, y las operaciones de urbanismo residencial de gran escala, conectadas por las más ambiciosas obras de infraestructura, en entorno construido de máxima densidad.■



Rascacielos en Shenzhen.



agrupadas o vinculadas, en las que viven no menos de 30.000 personas en un racimo formado por la estación de tren, los aparcamientos y centros comerciales, y las torres de viviendas de más de 30 plantas de altura. La falta de terreno libre en Hong Kong ha hecho inviable la residencia en viviendas unifamiliares e incluso la utilidad del vehículo privado, de manera que el éxito económico que acompaña a Hong Kong en las últimas décadas, ha generado un nuevo tipo de sociedad capitalista-colectivista en el suroeste de China.

La ciudad de Shenzhen crece literalmente adherida a la verja fronteriza con Hong Kong, levantando sus rascacielos en una caótica y fascinante emulación de la skyline hongkonesa sobre las marismas de la reserva natural de Mai Po. Desde que fue declarada Zona Económica Especial en 1980, ha recibido una población de más de 3,5 millones de personas, procedentes del resto de la provincia de Guangdong y del norte de China, a pesar de la cerca electrificada que separa su perímetro del resto del país. El problema del alojamiento de la población afluente adquiere proporciones extraordinarias. El crecimiento de estas zonas anejas a la excolonia en la provincia de Guangdong ha suscitado el interés de estudiosos de los fenómenos urbanos como Manuel Castells y Rem Koolhaas. Para Castells, el “sistema regional metropolitano de Hong Kong-Shenzhen-Cantón-delta del Río de las Perlas-Macao-Zhuahi” puede ser considerado como una megaciudad en formación que, en su opinión, “será uno de los centros industriales, empresariales y culturales más importantes del siglo XXI”. La fascinación de Koolhaas por la explosión constructiva de Shenzhen le ha llevado a calificarla como la “ciudad de la diferencia exacerbada”, y a extrapolar su caos como el paradigma del urbanismo del próximo milenio, cuando se trata de un fenómeno especulativo “en mucho semejante al experimentado por España durante el desarrollismo de los años sesenta”, en palabras de Luis Fernández Galiano, cuya principal característica es la trivialidad ostentosa de sus formas y la expresión arquitectónica del mercado inmobiliario en su manifestación más cruda, no exenta de paradojas brillantes y de contradicciones manifiestas a una escala descomunal.

Si la singularidad del desarrollo urbano de Hong Kong y la calidad de muchos de sus elementos arquitectónicos han convertido a la ciudad en uno de los lugares de mayor interés arquitectónico de Asia. Las nuevas estructuras urbanas y territoriales y el fenómeno de transformación del Delta del río de las Perlas suponen uno de los mayores retos arquitectónicos y urbanísticos de transformación del territorio en el planeta, cuyas consecuencias se harán patentes en los próximos 25 años. En estos momentos, Hong Kong es el único lugar del mundo desde el que se pueden contemplar simultáneamente la creación de las obras de arquitectura más costosas, exquisitas y tecnológicamente avanzadas, y las operaciones de urbanismo residencial de gran escala, conectadas por las más ambiciosas obras de infraestructura, en entorno construido de máxima densidad. ■

MEMORIA DE AUSENTES

ALBERTO SARTORIS, (1901-1998)

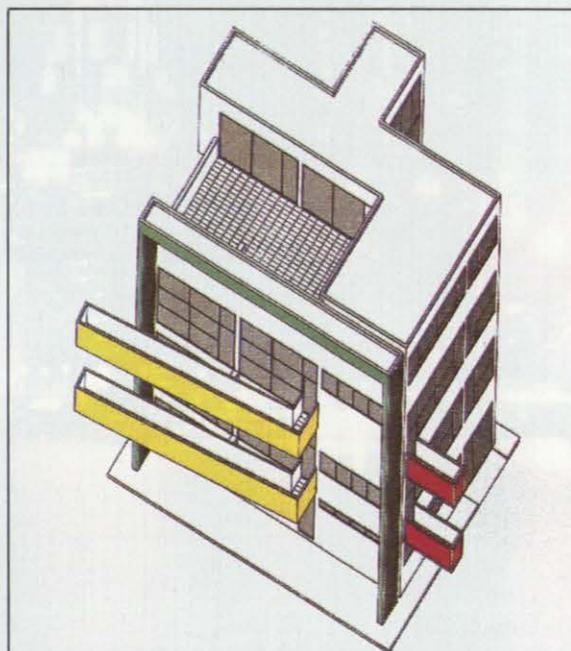
El Arquitecto Alberto Sartoris nace el 2 de febrero de 1901 en Turín. Sin embargo, su formación es centro-europea, estudia en la Ecole des Beaux-Arts de Ginebra y en el Politécnico de Zurich. Entre 1920 y 1926 trabaja como colaborador en los estudios de Annibale Rigotti, en Turín, y de Raimondo D'Aronco, en Udine. En estos años se enrola activamente en el movimiento futurista italiano participando en numerosas exposiciones por Europa, con proyectos como el Bar Futurista, las Casas-puente, la Ordenación de la Plaza del Estadio o el Centro Universitario, todos para su ciudad. Al mismo tiempo comenzará su labor propagandística de la nueva arquitectura por medio de numerosos escritos polémicos.

Aunque en el proyecto de Edificio de viviendas y oficinas de 1923, ya se anuncia el cambio de orientación, será en 1926 cuando, admirado por centroeuropeas del Movimiento Moderno, realizará los proyectos de la Casa mínima de 6 x m. de superficie, el Edificio de la actividad artesanal, de Turín, y el Bloque de viviendas obreras, de Ginebra, ya decididamente modernos. En 1927 construirá en Turín el Pabellón de las Comunidades Artesanas Autónomas, que será uno de los primeros edificios racionalistas construidos en Italia; y además escribirá su primer libro "Artistes Italiens Contemporains". A partir del año 1928 comenzará una gran actividad internacional, que será constante a lo largo de su vida. Participa, como miembro fundador, en la creación de los CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna) firmando el manifiesto de La Sarraz; es nombrado delegado italiano del CIRPAC (Comite Internacional pour la Realisation des Problemes Architecturaux Contemporains); se inscribe en el MIAR (Movimento Italiano per l'Architettura Razionale); participa en la I Exposición de Arquitectura Futurista de Turín y proyecta obras como el Palacio de Bellas Artes de Milán o el Teatro experimental de Ginebra. Además será redactor jefe de la revista "La Citta Futurista"; consejero artístico de la Cooperativa Internacional de Cine Independiente, de París; fundador, junto con Arp, Leger,

Kandinsky, Mondrian y otros destacados creadores, del grupo artístico internacional Clerc et Carré; fundador igualmente del grupo "Abstraction-Creation", y de la Unión de Artistas Modernos, en París. Entre sus proyectos de entonces destacamos la Casa de Henri Ferrare, en Ginebra; la Casa estudio del pintor Jean Saladin van Berchem, en París, y la Iglesia Catedral de Notre Dame du Pharse, en Friburgo.

En 1932 aparece su libro más conocido, "Gli elementi dell'Architettura funzionale", editado por Hoepli en Milán y prologado por Le Corbusier, que será uno (junto con el contemporáneo de Hitchcock y Johnson "The International Style") el primer intento que de forma global trata de catalogar internacionalmente los más destacados ejemplos del Movimiento Moderno. Este mismo año comenzará su ininterrumpida colaboración en la Trienal de Milán, y proyectará la Ciudad cremallera, la Casa del Pueblo, en Vevey, la Casa Brenleux, en Louzanne, y las iglesias católicas de Sarrayer y de Lourtier, esta última, construida. A lo largo de los años treinta construirá varias residencias unifamiliares, entre ellas la Casa Morand-Pasteur, en Saillon, la Casa en Chexbres y la casa-estudio de los pintores Italo y Vincenzo de Grandi, en Corseaux. Además realizará algunos trabajos de restauración de edificios históricos en Francia, tales como los Castillos de Montreaux y de Rougemont. En el curso 1935-36 dará un ciclo de conferencias en diversas ciudades hispanoamericanas, de las que quedará su libro "La Ciudad Moderna", editado en La Habana. A la vuelta de América se establecerá en la ciudad de Como, donde fundará el Grupo de Artistas Abstractos; y dos años después, el Grupo "Valori Primordiali", donde establecerá una fructífera colaboración con Giuseppe Terragni, con quien proyectará el bar Campari en Milán y la Ciudad Satélite de Rebbio.

Al comienzo de los años cuarenta conoce a la pintora Carla Prina, que será desde entonces su compañera a lo largo de su vida. Esta década significará para Sartoris una contención a su actividad proyectiva. Sin



ALBERTO SARTORIS

EXPOSICION

Del 29 de Abril al 18 de Mayo

INAUGURACION: MARTES 29 DE ABRIL 20'00 horas

SALA GOYA DEL CIRCULO DE BELLAS ARTES

C/. MARQUES DE CASA RIERA, N.º 2. MADRID

ORGANIZADA POR
LA COMISION DE CULTURA
DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID



EN COLABORACION CON EL
CIRCULO DE BELLAS ARTES

LIBROS

GUÍA DE ARQUITECTURA A CORUÑA

Alberto Sartoris con Fernando Higuera en la casa de Lucio Muñoz (Torrelodones, 1971).



embargo, realizará el proyecto que quizá sea el más maduro de toda su producción, la Casa ideal para un arquitecto, en Florencia (1942). Su labor propagandística y editorial continuará con el libro "Introduzione all'Architettura moderne", de 1943, con "Posizione dell'architettura e delle arti in Italia", de 1947, y con la extensa "Encyclopedie de L'architecture nouvelle", que le ocupará durante casi diez años.

Su relación con España se iniciará en 1949, en que, invitado por el Colegio de Arquitectos de Cataluña, dará una serie de conferencias en Barcelona, que serán decisivas en la formación del Grupo R y en la posterior transformación de la cultura arquitectónica nacional. El año siguiente presidirá el I Congreso Internacional de Arte Moderno, celebrado en Santillana del Mar, que será igualmente decisivo para la renovación de las artes plásticas en nuestro país; quedaron recogidas sus conclusiones en el libro-manifiesto "Escuela de Altamira". Con este motivo aparecerá su primera monografía en castellano, escrita por el arquitecto y poeta Luis Felipe Vivanco. En 1951, esta vez invitado por Eduardo Westherdal, dará una nueva serie de conferencias en Tenerife, publicando, además, varios artículos y el libro "Tres momentos del pensamiento contemporáneo". En esta isla realizará tres proyectos: la Casa de Amulfo Córdoba, en Tacoronte, que se construirá sin su intervención directa, y la Residencia de Artistas, un bloque de viviendas y el Hotel Excelsior, en el Puerto de la Cruz, y otro bloque de apartamentos en Santa Cruz, que no llegaron a construirse. En estos años proliferarán sus artículos en las revistas españolas, Cuadernos, RNA, Cortijos y Rascacielos, que seguirán posteriormente en Arquitectura y Nueva Forma. Como culminación de su experiencia española publicará en 1958, en Londres, el libro "Spanish Architecture Today. Current Spanish Architecture".

A partir de entonces logrará llevar a su ejecución numerosos proyectos, como el del Keller, en Saint-Prex (1959), el Centro Cultural Mundial de la Salud, en Gingins (1960), el Motel

de Cully (1961), los Edificios de apartamentos, en Lutry (1962), y Tour de Peilz (1964), la Ordenación Urbanística de Verazza (1963-64) y la Urbanización del Barrio Mont-Fleuri, en Montreux (1967), entre muchos otros. Será miembro de la Asociación Internacional de Críticos de Arte, de la Comisión Internacional Art et Environnement, miembro honorífico del Royal Institute of British Architects, y de la Academia de Bellas Artes de la República Argentina. Enseñará como profesor en la Facultad de Letras y en la Escuela Politécnica de Lausanne, en donde será investido como Doctor Honoris Causa. A su vez continuará con su actividad investigadora y publicitaria.

Su relación con nuestra arquitectura no bajará en intensidad; su presencia será frecuente en exposiciones, conferencias, o escritos. En nuestro recuerdo, la exposición sobre su obra que tuvo la oportunidad de organizar en 1986 para el Colegio de Arquitectos de Madrid en el Círculo de Bellas Artes, en donde pude tratarle desahogadamente junto a su mujer, Carla; y posteriormente, la preparación de su libro "La actualidad del racionalismo", editado por el COAM el año siguiente.

Con su muerte el pasado mes de marzo desaparecerá el último de los grandes defensores del proyecto moderno. Cesará su laboriosa recopilación y difusión de la arquitectura internacional, así como su constante protagonismo en la defensa de los valores de la modernidad. Como consuelo, nos quedamos sus publicaciones, sus obras, sus proyectos, en especial sus axonometrías, que llegarán a condensar la imagen representativa de la arquitectura moderna. Sobre todo nos quedará un profundo agradecimiento por el excepcional ejemplo que supuso de afición por la arquitectura, tanto por su permanente curiosidad por estar al corriente de la que se estaba realizando en cualquier parte, como por su disposición a continuar proyectando incansablemente a pesar de que muy pocas de sus propuestas consiguieran ser construidas. ■

Alberto Humanes.

LIBROS

GUÍA DE ARQUITECTURA. A CORUÑA.

FERNANDO COBIÁN, ESTEBAN.

Delegación de A Coruña del Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia. Comisión de Cultura, 1998.

Los esfuerzos del COAG por dar a conocer su patrimonio cultural, culminan hoy con la aparición de esta notable e interesante guía -interpretación de la arquitectura de la Coruña.

El libro, de formato cuadrado, se inicia con dos textos muy significativo de Sota (1982) y Coop Himmelblau (1980) a los que se acoge su intención, que no es otra que mostrar la ciudad de La Coruña desde su arquitectura. Escrita por arquitectos, en labor colegial, no sólo para arquitectos, incorpora un sugerente texto (como nuestras, "mirada del otro") de Manolo Rivas: "Sob o ceo", en gallego, siendo el resto aportaciones en castellano: "La Coruña: ciudad dual" de Ricardo Beltrán Pedreira, a modo de introducción, y las descripciones correspondientes a los edificios seleccionados, que se agrupan en 10 sectores precedidos de sus correspondientes planos de situación. Los autores han preferido las fotografías (en blanco y negro) magníficas, a los planos, y justifican su opción. Sin embargo, a uno le parece que habría ganado la comprensión con un mayor número de documentos no fotográficos (sólo he

contabilizado 9 minúsculos esquemas en un total de 464 pag. aparte los índices).

La claridad que la guía pretende queda en algunos puntos (subsanales fácilmente) oscurecida. Por ejemplo en la confusa mención de los autores, numerados con independencia del momento de su intervención, que es necesario localizar en el texto general.

Ciertos criterios, como, por ejemplo, citar el nombre propio, o no, de un autor, deben mantenerse uniformes en este tipo de trabajos, en especial cuando existen coincidencias de apellidos entre distintos arquitectos.

Respecto a los textos descriptivos, hay que destacar su pulcritud, recogiendo del modo más correcto las opiniones de los autores que se han ocupado del tema con anterioridad y que se recogen en la completa bibliografía que cierra la Guía. Junto a ella, una breve relación de ar-



chivos consultados. Los títulos de la bibliografía aparecen (aunque a veces uno se sorprende de ausencias o citas) en las fichas de edificios junto a las referencias a la documentación de archivo mencionada y muestran la vocación de servir a quienes pretendan profundizar algo más bebiendo de fuentes originales.

Una interesante colección de fotografías que pretenden dar una cierta imagen de la ciudad acompañan sueltas al interesante libro que comentamos, en el que se han recoge-

do, de forma un tanto ecléctica y no muy rigurosa a mi entender, obras muy recientes. Quizás demasiado.

En cualquier caso, las luces predominan decididamente sobre las sombras, y convierten la lectura de este texto en un provechoso paseo por una ciudad de magnífica arquitectura. Sólo queda visitarla con el libro en el bolsillo, y entablar con sus autores un interesante intercambio de pareceres. ■

M.A.B.

ARCHITECTURE IN VIENNA

Springern Verlag, Wien, 1998

La arquitectura de la ciudad de Viena, que ha sido objeto de numerosos trabajos críticos y descriptivos, referidos tanto a su conjunto como a partes fragmentarias de su historia y muy especialmente la moderna, a partir de la construcción del Ring, cuenta con otra guía excelente desde ahora, editada cuidadosamente.

Ideada y coordinada por August Sarnitz, que también se ha ocupado de su diseño gráfico (eficaz y muy pulcro), la estructura de esta guía se fundamenta en el análisis de diversos aspectos generales por una serie de especialistas (Renata Banik-Schweitzer se ocupa del "de-

sarrollo de la ciudad"; el propio Sarnitz de la "arquitectura vienesa del siglo XX", y Dietmar Steiner de "los edificios residenciales en Viena"), que dan paso a una esmerada descripción (literaria y gráfica) de los edificios seleccionados. Estas obras se muestran agrupadas en

23 distritos centrales y sus alrededores.

La guía cuenta con una serie de excelentes mapas sectoriales, un total de 14, que nos permiten situar fácilmente los aproximadamente 500 edificios escogidos, desde la Edad Media hasta hoy día, y descritos en sus 390 páginas.

Hay que destacar dos cualidades en esta publicación, en comparación con las de su especie: su funcionalidad y elegancia. Su utilidad como guía no cae, en pos del elitismo o del "diseño", tan frecuentemente sobrevalorados, en el olvido de prácticas elementales (si un edificio puede o no visitarse, cómo y cuándo, o cómo se accede). Y esto se hace compatible con el rigor en la selección y de las descripciones (en manos de un pequeño y eficaz grupo de especialistas que sugieren además, interesantes visitas según sus particulares preferencias al inicio de cada capítulo, sin caer en la desmesura o en la escasez de ejemplos propuestos).

Tampoco incurre en el habitual exceso bibliográfico (se echan en falta, sin embargo, referencias fundamentales a la "Viena rossa" de Tafuri o a la obra de Schorske "Viena- fin de siècle"), ni en un alarde de citas documentales (con tanta frecuencia inexactas) que no vendrían al caso en un manual de referencia como éste (aunque a veces pueden ser de utilidad para profundizaciones posteriores).

Un bloque formado por una serie de magníficas fotografías en color, que resumen e introducen la imagen de esta excepcional ciudad, y un texto de corte sociológico e histórico (Siegfried Matte: Notas de historia contemporánea de Viena) cierran la publicación, en la que no es fácil perderse, como no lo es, a partir de ella, hacerlo en la gran ciudad que describe. Una guía imprescindible para visitar Viena y conocerla mejor. ■

M.A.B.

COLECCIÓN GG REPRINTS

Editorial Gustavo Gili

Desde septiembre del presente año se ha puesto a la venta la colección GG Reprints de la editorial Gustavo Gili. Esta colección se propone recuperar libros del catálogo de la editorial agotados desde hace años, pero que mantienen el interés y siguen siendo citados y reconocidos como clásicos dentro de la cultura contemporánea arquitectónica.

GG Reprints ofrece una reimpression de estos textos sin cambios, añadidos o actualizaciones, dirigidos a un público joven, en especial a estudiantes de arquitectura, profesorado e incluso público general interesado. La primera entrega incluye los siguientes títulos:

- Peter Collins: "Los ideales de la arquitectura moderna; su evolución (1750-1950)"
- Kevin Lynch: "La imagen de la ciudad"
- Christian Norberg-Schulz: "Intenciones en arquitectura"
- Aldo Rossi: "Autobiografía científica"
- Collin Rowe y Fred Koetter: "Ciudad collage"
- Robert Venturi, Steven Izenour y Denise Scott Brown: "Aprendiendo de Las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica"

Para la mayoría de los arquitectos menores de cierta edad, y para todos los estudiantes, ésta vuelve a ser una buena oportunidad para hacerse con este elenco de libros fundamentales. Unos textos que, a pesar de figurar en las mejores bibliografías, no había forma en-

contrar en una librería y sólo podíamos llevarnos a casa (a menos que tuviéramos parientes o amigos descuidados) en forma de ominosas fotocopias. Hay que agradecer a la editorial Gustavo Gili esta iniciativa, que tal vez hubiera acabado acometiendo otra editorial a tenor de la demanda, de la necesidad, casi de la hambruna de clásicos que padecíamos. Tal vez sólo hubiéramos deseado, para completar la alegría, que se hubiera acometido una reedición un poco más elaborada, sobre todo en cuanto a tipografía e impresión, heredadas de unos tiempos de menor tecnología gráfica y cierta pobreza material de GG, que con el tiempo se ha consolidado como uno de los pesos pesados de la edición especializada en arquitectura. Tal vez sólo así se podía conservar el aroma añejo de sacralidad que emanan estos libros, una ranciedad que nos sitúa en plena crisis de la modernidad y nos hace sentir la intesidad histórica que acarrean nuestros maestros. Por todo ello, gracias, GG. ■

Ángel Cordero



ARQUITECTURA
INGENIERIA
CONSTRUCCION
MOBILIARIO
HOGAR
COCINA
CUARTOS DE
BAÑO
OFICINA
COMERCIO
FARMACIA
RESTAURANTES
REVESTIMIENTO
DE SUELOS Y
PAREDES
DECORACION
ILUMINACION
S T A N D

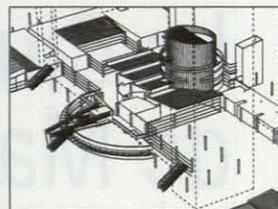
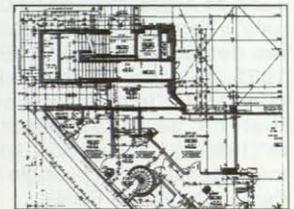
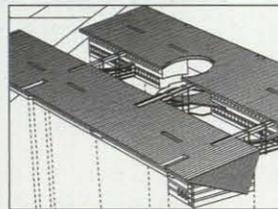
ARC+

DECO
DESIGN
3D

ARC+
DECO
DESIGN
3D
RECIBES POR EMAIL

La Tecnología CAD más avanzada

Windows 95
NT



C/. LIRA, 1 ESC. IZQ. 1.º A
28007 MADRID
TEL. (91) 557 21 21*
FAX (91) 557 21 25
E-MAIL: aca@ateinco.es
<http://www.aca.co.il>

ARC+
PRODUCTION
CONCEPTION
DECO
4D

ACA
ESPAÑA
A Member of the CLAL group

REMITIR POR FAX O CORREO
FAX (91) 557 21 25
INFORMACION: (91) 557 21 21
■ ARC+ ■ DECO

Nombre y Apellidos / Actividad o Empresa

Dirección C.P. Provincia

Teléfono Fax E-Mail

ARCHITECTURE & COMPUTER AIDS - A.C.A. ESPAÑA.

El texto se estructura en siete bloques temáticos, estructurados con respecto a los distintos enfoques posibles, que se desarrollan a lo largo de treinta capítulos. En ellos se tratan de forma exhaustiva todos los temas interesantes que aparecieron en torno a la Ciudad Lineal de Arturo Soria, un tema que el propio autor define como "última utopía del XIX y punto de enlace con el nuevo urbanismo del siglo XX". José Ramón Alonso Pereira es catedrático de historia de la arquitectura en la Escuela de Arquitectura de La Coruña, y entre sus obras anteriores destacan "Madrid 1898-1931, de corte a metrópolis" (1985) y la "Introducción a la Historia de la Arquitectura" (1995). La publicación, además, cuenta con un prefacio de Fernando Chueca Goitia.

Este nuevo estudio trae más luz sobre una obra y un personaje extraordinariamente contradictorios, sobre los que ya se han escrito ríos de tinta sin que por ello se hayan cerrado las numerosas dudas y conclusiones encontradas. En este punto se puede descubrir, sin duda, el logro más importante de "La Ciudad Lineal de Madrid" de José Ramón Alonso Pereira: culminar el debate aún abierto sobre la figura de Arturo Soria y sus realizaciones en Madrid. Así, aun sin pretenderlo explícitamente, abre un enorme espectro de reflexiones que, a través de caminos unas veces insospechados y otras muy previsibles, nos hacen concluir que el carácter más relevante de Arturo Soria, sus ideas y su obra es precisamente su extremo nivel paradójico.

Así se configura desde la propia formulación de Soria: "La Ciudad Lineal es una idea y un negocio" y la puesta en práctica repleta de vicisitudes (internas y externas). Hasta su propia figura de liberal extremista a finales del siglo XIX, en pleno momento histórico del pensamiento socialista al estilo Morris o Howard (especialmente para un anglófilo tan convencido como él), parece encaminarnos hacia una interesante historia, vertebrada en torno al eje inequívoco de la paradoja. Creo que todos los lectores podremos llegar a concluir, como tal vez piense el propio José Ramón Alonso Pereira, que Arturo Soria hubiera corrido otra suerte si en lugar de estar ligado al Madrid esteparlo hubiera

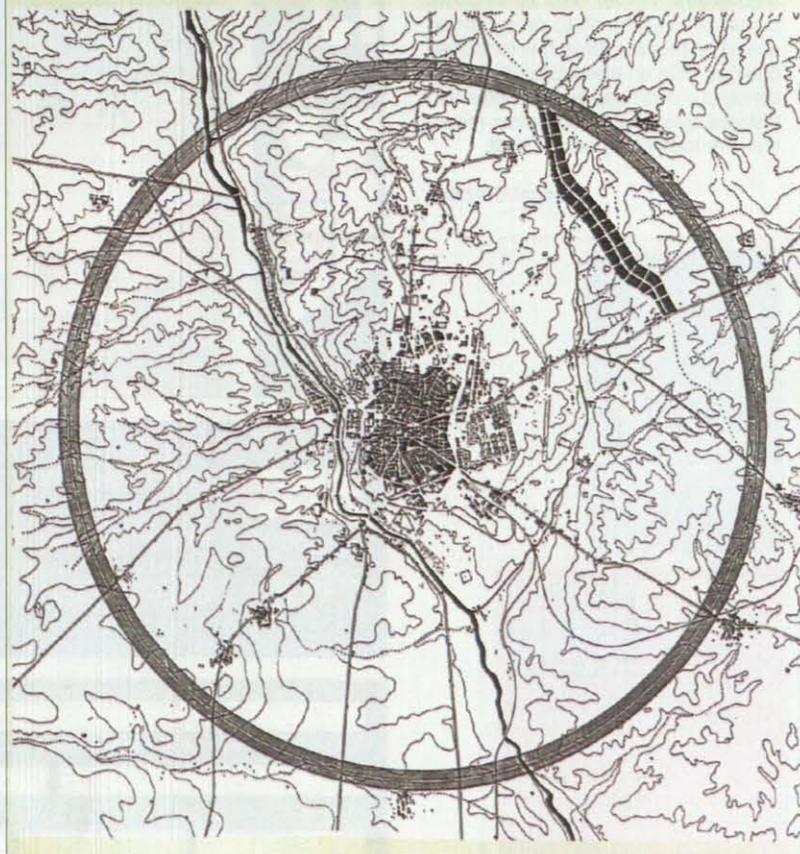
LA CIUDAD LINEAL DE MADRID

JOSÉ RAMÓN ALONSO PEREIRA
Fundación Caja de Arquitectos

La Fundación Caja de Arquitectos ha publicado, en el seno de la colección Arquithemas, el libro "La Ciudad Lineal de Madrid", obra de José Ramón Alonso Pereira. Este libro es un amplio estudio, fruto de una larga investigación de casi veinte años, centrado en la figura de Arturo Soria y el resto de los autores de la Ciudad Lineal, sus ideas y su pequeña pero significativa realización madrileña.

La Ciudad Lineal de Madrid

José Ramón Alonso Pereira



desarrollado su actividad en Gran Bretaña o los Estados Unidos: inventor visionario y emprendedor arriesgado, podría haber encarnado el inequívoco sueño americano. Pero también podríamos pensar que se habría ido dejando por el camino del éxito todo el idealismo que aquí le acompañó hasta su muerte, un idealismo quijotesco (que parece necesitar del fracaso como impulso ratificador) que, al cabo, podría abanderarse como símbolo de la paradoja personal de una figura tan progresista como Arturo Soria.

El libro, en cualquier caso, no oculta su simpatía por este personaje fecundo y complejo, así como por todos aquellos que le apoyaron política o ideológicamente en su empresa. Pero es esa identificación del lector la que probablemente nos lleva a sentir de una forma dramática, casi dolorosa, todas las contradicciones propias y ajenas que jalonaron su carrera desde los primeros momentos de actividad intelectual. Su propia adaptación del esquema marxista ("inteligencia, trabajo y capital") ilustra una vez más esa desazón que tantos arquitectos han compartido y compartirán como autores conceptuales (no como trabajadores ni como capitalistas) de una idea que día a día se aliena irremisiblemente al margen de la lucha de clases.

El texto se ocupa también de forma especial de Mariano Belmás y el resto de los arquitectos que intervinieron en la realización material de la Ciudad Lineal. En el caso de Belmás, aparte de su relación personal con Soria, se adivina un paralelismo de carácter, que dibuja un arquitecto inventor, que arrastra, entre tantas contradicciones, la de ser un auténtico moderno sin conciencia de serlo.

En fin, el placer de la lectura de "La Ciudad Lineal de Madrid", aparte de la ingente información que compendia y de la cantidad de reflexiones que puede suscitar, se completa con una sensación de autoconocimiento especial para los madrileños, que percibimos la historia de Arturo Soria y su Ciudad Lineal no sólo como parte importante de nuestra propia historia, sino casi como paradigma de numerosos procesos urbanísticos, empresariales, políticos y sociológicos de nuestra ciudad. ■

Ángel Cordero

AALTO, ESPACIO, FORMA, SUPERFICIE

CÍRCULO DE BELLAS ARTES
MADRID 8 AL 31 DE MAYO DE 1998

Comisario: Ángel Luis Fernández Alba

Coincidiendo con el primer centenario del nacimiento del arquitecto finlandés Alvar Aalto (Kuortane, 1898), se han organizado varias muestras y exposiciones sobre su obra, tanto en Finlandia como en otros países, destacando la celebrada en el MoMA de Nueva York, titulada 'Alvar Aalto: entre el humanismo y el materialismo'. Madrid también ha celebrado una exposición para conmemorar el aniversario: 'Alvar Aalto, espacio, forma y textura. El empleo del ladrillo en la arquitectura aaltiana', organizada por la Escuela de Arquitectura de la Universidad Europea de Madrid, que ha permanecido abierta del 8 al 30 de mayo en la sala Juana Mordó del Círculo de Bellas Artes. La muestra, procedente del Museo Alvar Aalto en Jyväskylä (Finlandia), ha ofrecido una mirada en profundidad sobre uno de los aspectos fundamentales de la obra del maestro finlandés, concentrándose en nueve edificios de ladrillo, de diferentes épocas, en los que el material cerámico es parte principal del proyecto.

El ladrillo es una referencia permanente en la obra de Aalto. Está presente en sus primeros diseños de viviendas y en las primeras fábricas, y será parte sustancial de su trabajo en los años centrales del siglo, cuando realiza con este material algunas de sus obras maestras, al mismo tiempo que experimenta con piezas de ladrillo diseñadas por él. Aalto se interesa también por otros materiales cerámicos, que utiliza como revestimiento a lo largo de toda su carrera, tanto en exteriores como en interiores, si bien quedaban fuera del ámbito de la exposición, centrada específicamente en la presencia del red brick en las obras de Aalto. La exposición se completó con sendas conferencias de por Antón Capitel ("Apriorismos formales en la arquitectura aaltiana"), Julio Grijalba ("Retorno a Mairea"), y Ángel Luis Fernández ("Forma, construcción y lugar en la obra de Aalto").

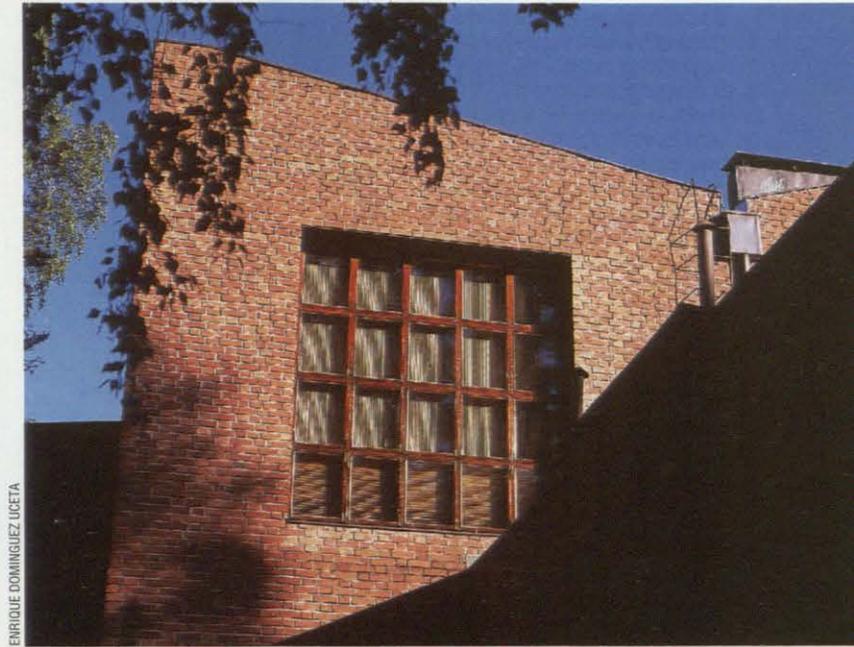
La exposición propone, sin interpretarlo, el carácter polisémico de un material especialmente querido por Alvar Aalto, que ha revalorizado sus obras creadas a mediados del siglo, frente al fracaso de

aquellos edificios posteriores que Aalto revistió con mármol de Carrara y se encuentran actualmente en pleno proceso de rehabilitación por los problemas aparecidos al enfrentarse al clima finlandés. El ladrillo puede ser interpretado en el repertorio formal aaltiano como un elemento de enlace con la tradición, sin perjuicio de encontrar en su empleo una voluntad de solidez y eficacia tectónica al incluirlo en un clima extremo. Se debe destacar también su utilización como herramienta de experimentación estética por parte del maestro finlandés. El ladrillo venía siendo utilizado profusamente por el romanticismo nacionalista nórdico; pero en la obra de Aalto se convierte también en una referencia al mundo mediterráneo, que contribuye a formalizar la evocación meridional de algunas de sus obras, dotando al material de una personalidad sincrética procedente de las tradiciones nórdica y mediterránea.

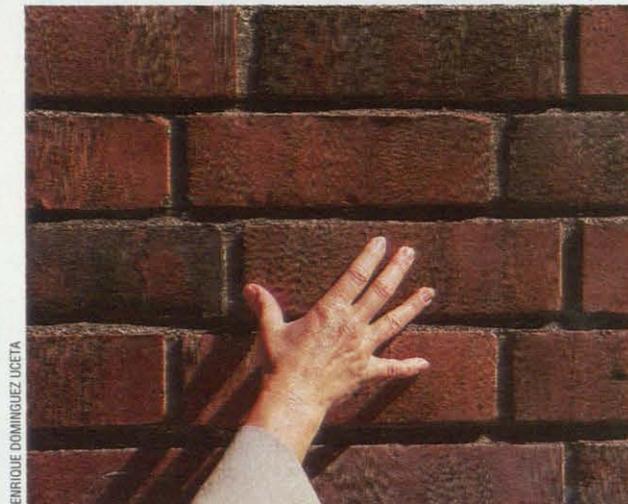
La aparición del ladrillo en la obra de Aalto viene de la tradición constructiva, no de una elección formal. Cuando, tras terminar sus estudios en 1921, el joven arquitecto regresa a Jyväskylä, construye con ladrillo el edificio Aira (1924-26), un conjunto de apartamentos cuya fachada de ladrillo cubre con un fino revoco blanco que oculta el color natural del material, pero mantiene la inequívoca textura del despiece cerámico.

El ladrillo es el material de elección para un proyecto industrial como la fábrica de celulosa de Sunila (1936-39, 45-47 y 51-54), utilizado como vínculo con la tradición de arquitectura industrial nórdica. Este primer empleo decidido del ladrillo en los edificios de producción (con estructura de hormigón) y en las oficinas, construidos en 1938, tiene razones de coherencia estética, ya que se elige como material natural, capaz de integrarse sin estridencias en el paisaje circundante de roca, bosques y lagos.

Tras estos primeros contactos esporádicos con el ladrillo, este material irrumpe con fuerza en sus obras maestras construidas tras la Segunda Guerra Mundial. El primer edificio no industrial en el que utiliza el ladrillo con su textura y co-



ENRIQUE DOMÍNGUEZ UCETA



ENRIQUE DOMÍNGUEZ UCETA

Arriba,
Ayuntamiento
de Seinäjoki.

A la izquierda,
ladrillo especial
de la
Universidad de
Jyväskylä.

Debajo,
Ayuntamiento
de Seinäjoki.



ENRIQUE DOMÍNGUEZ UCETA

lores naturales es la residencia Baker para el Massachusetts Institute of Technology (1947-49), en el que la sinuosa fachada al río Charles presenta la viveza de la superficie de ladrillo, amenizada por la variedad de tonos, debida al diferente grado de cocción de las piezas. El cálido ladrillo resta énfasis a la monumental ondulación y sirve para incluir el edificio en la tradición angloamericana de edificios universitarios de ladrillo, adoptada por Aalto. El mismo binomio es utilizado en la Universidad Politécnica de Helsinki, en Otaniemi, proyectada e 1949, donde el ladrillo aparece como seña de identidad. En el gran cuerpo principal de los auditorios, de exterior cilíndrico, cortado por planos radiales, Aalto utilizó un ladrillo especial de intenso color rojo, que combinó con los cerramientos de cobre y cristal. El edificio principal y la biblioteca utilizan el mismo material para resolver los paramentos exteriores, dando unidad al conjunto y consiguiendo la armonía entre los edificios y las arboladas praderas del lugar.

A la misma época corresponde el edificio del Instituto Nacional de Pensiones de Helsinki, con el que Aalto ganó el concurso de 1948. A pesar de tratarse de un gran edificio de oficinas para 800 empleados en el centro de la ciudad, trata de crear un entorno grato, componiendo varios cuerpos prismáticos de ladrillo ordenados en torno a un jardín. Los elementos cerámicos intervienen también en los espacios interiores, para los que Aalto diseñó azulejos de colores.

Aalto ha encontrado en el ladrillo el material idóneo para expresar su voluntad de construir en relación con la naturaleza a partir de un material surgido de la tierra, que conserva su color y su tacto, y capaz de jugar con el otro material natural presente en la arquitectura tradicional finlandesa: la madera. Y al aplicarlo en el ayuntamiento de la pequeña isla boscosa de Sâynâtsalo (1949-52), consigue una de sus obras maestras, en la que el ladrillo resulta protagonista absoluto de su aspecto exterior e interior. El arquitecto desarrolla las cualidades estéticas del material, utilizándolo en paños rectangulares y en otros irregulares, como los de la torre de la sala del concejo, lo mueve ligeramente para dar textura rugosa a las fachadas y lo desplaza para decorar las cabezas de algunos muros. Emplea el ladrillo en los paramentos de los espacios públicos interiores, como en la sala del concejo, e incluso en los pavimentos de la escalera y en la 'alfombra' de ladrillo que tiene sobre el césped del patio.

UNIVERSIDAD EUROPEA DE MADRID-ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA



EXPOSICION
Del 8 al 31 de Mayo

ALVAR AALTO
ESPACIO, FORMA Y TEXTURA
EL EMPLEO DEL LADRILLO EN LA ARQUITECTURA AALTIANA

Exposición organizada por el Museo Alvar Aalto de Jyväskylä
Organizada por la UEMA y el Centro de Estudios de la UPM
C.P. CENTRO DE ESTUDIOS DE LA UPM

Colección de Colecciones:
14 MAYO: AMON OBBERG
"ORGANIZACION DE LA ARQUITECTURA AALTIANA"
15 MAYO: ALIC GONZALEZ
"MUSEO O A SANGRE"
21 MAYO: ANGELES TERNEROS
"FORMACION, BRUJULA Y LEGAY EN LA CASA DE AALTO"
19.30h. Cierre de Colección

Con la colaboración de los Institutos de Investigación y el Plan de
INAUGURACION: 8 de MAYO

En la Casa de la Cultura de Helsinki, el ladrillo se adueña por completo del cerramiento y produce la más intensa curvatura de ladrillo en toda su obra. La típica superficie ondulada aaltiana que encontramos hecha de madera en la Biblioteca de Viipuri (1927) y en el pabellón de Finlandia en Nueva York (1939); la que, hecha de cristal, se convierte en el vaso de la Casa de la Cultura de Helsinki (1952), donde el sólido muro masivo de piezas cerámicas consigue la ligereza de una bandera al viento. Aalto diseñó ladrillos con forma de piezas de abanico para el muro exterior edificio, que se acoplan en planos cóncavos y convexos enlazados sin aristas.

Como colofón de la aventura estético-técnica de Aalto con los materiales cerámicos, nos dejó su casa de verano en Muuratsalo (1952-54), conocida como "Casa piloto" por la mezcla de piezas cerámicas con que realizó los quince paneles de las fachadas del atrio, uno de los emblemas del trabajo aaltiano que ocupaba un lugar privilegiado en la exposición madrileña.

Después de este experimento decaería la intensidad del uso del ladrillo en el trabajo de Aalto. Lo encontramos en la Central Térmica de la Escuela Politécnica de Otaniemi (192-63), y en la Jefatura de policía de Jyväskylä (1967-70), entre otros, demostrando que hay ladrillo a lo largo de toda su carrera, si bien tras los años 50 deja el material vinculado a temas universitarios, fabriles o residenciales, y desarrolla su interés por otros elementos cerámicos -piezas con las que forra los pilares interiores y revestimientos exteriores acanalados- frente al sencillo ladrillo que dio vida a sus obras maestras a mediados del siglo. ■

Enrique Domínguez Uceta

CASTO FERNANDEZ-SHAW, INVENTOR DE ARQUITECTURAS

ARQUERÍAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO
MADRID. JUNIO-JULIO DE 1998

Comisario: Félix Cabrero Garrido

Aunque pudiera inscribirse a Casto Fernández-Shaw en la generación del 25, entre los primeros españoles del Movimiento Funcionalista, más que un puritanismo estilístico o un ideal estético concreto, lo que debe destacarse en su obra es un persistente y enigmático sincretismo. Este enigma deriva en F-S. de cierta mezcla entre escapismo y compromiso.

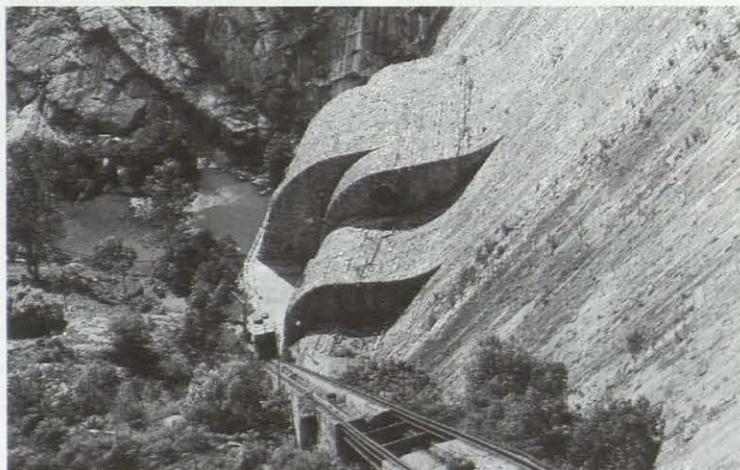
La crítica convencional comete el error de atribuirle aquella herencia que oscilaría entre el mundo de la poesía y el de la farándula (su padre fue el poeta Carlos Fernández-Shaw). Pero, salvo su talante inquieto y creativo, poco de ese legado parece configurar la personalidad de nuestro arquitecto. Hay que buscar otras claves a través de su formación académica y de sus primeros escarceos profesionales: la ampulosidad retórica de la disciplina docente del siglo XIX, en la encrucijada de los alientos prerrevolucionarios finiseculares de la Secesión, la aparatosidad pseudoacadémica y "cuasi" moderna de Antonio Palacios y el ensimismamiento onírico de Anasagasti; la impronta indeleble de los gestos "Dèco"; el impulso vanguardista de Melnikov en su pabellón de la Exposición de París y la definitiva configuración de sus personalísimos vínculos futuristas. Y todo,

unido a su versatilidad y talento, le aconsejaría hacer de los márgenes su situación natural.

Las obras "castianas" progresarán como en una "cinta de Moebius": C. F-S. vuelve continuamente sobre sí mismo como impelido por una especie de magnetismo que le retorna al centro de su ser. La película de su obra, una "road movie" apasionante, se inicia con una representación total que pone en pocos años sobre la escena a todos los personajes de su larga aventura personal por el peculiar camino que le determina como un inventor de arquitecturas. Casto Fernández-Shaw construyó su mensaje durante sus primeros años y sus primeras obras. Todo está en el preámbulo sorprendente que va desde 1918 hasta 1932: el Monumento a la Civilización, las centrales y los aspectos arquitectónicos de sus presas (Alcalá del Río, El Carpio, el Jándula y El Encinarejo), los "Titanic", el "Chicago Tribune", la estación de servicio de Porto Pí, la iglesia de Tetuán de las Victorias, el edificio "Coliseum", el Faro de Colón, etc.

De la herencia de las primeras décadas del siglo pudieran derivar las obsesiones que han arrojado su insólita imaginaria, espacios de fantasías desde sus propios ensueños, sobre la arquitectura secular española, sentando

Presas del Jándula.

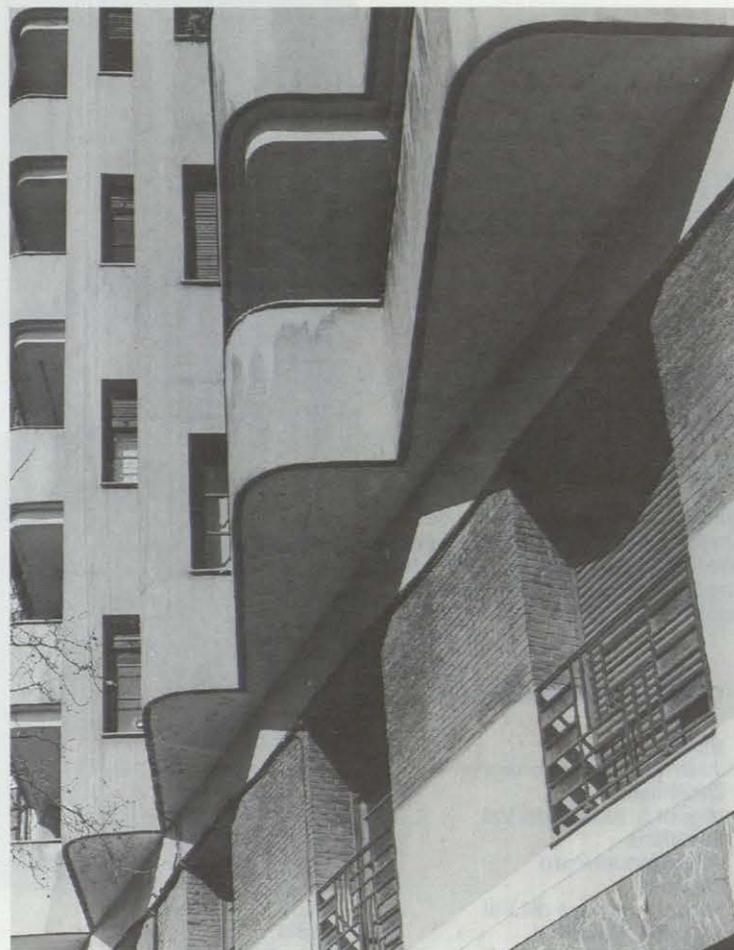


el expediente más singular y es-trambótico del pensamiento revolucionario y vanguardista que se fraguó a principios del siglo XX: "Sin duda me impresionó el pabellón de la URSS del arquitecto Melnikov, arquitectura futurista que parecía señalar un mundo futuro mecanizado; pero sobre todo me interesó su concepción estructural y constructiva"... "En cualquier caso, la influencia más decisiva la recibí de los ingenieros..."

Pero el tránsito de F-S. hacia la modernidad vanguardista no se explica sin la huella expresionista y los tanteos iniciales entre la megalomanía ingenieril de las presas, el supuesto "sueño americano" de los "Titanic" y los rasgos "Dèco" del edificio Coliseum. Entre estos cimientos, el sorprendente y prematuro discurso de su paradigmático Faro de Colón desde EL sincretismo entre la iconografía futurista y la apología tecnológica, que desembocará en la extensa iconografía de los hiperboloides, los óvalos, los diabólos y demás soportes signícos de sus arquitecturas utópico-visionarias. Por otros rumbos buceará la inquietud permanente de F-S. por la búsqueda de la abstracción de sus "arquitecturas sin estilo", mucho más allá de sus implicaciones racionalistas y racional-expresionistas, reinterpretando a su manera los puristas postulados del Movimiento Moderno. A partir de tales supuestos, la modernidad, el pasado, la vanguardia futurista..., la obra de C. F-S. se saltará las normas de la presunta linealidad e irreversibilidad de la historia y sólo podrá ser entendida y presentada como una sucesión de "flash-back". F-S. se centrará y desmarcará aleatoriamente en singulares giros sobre las tendencias que ordenan cada momento histórico.

Producto aparente de arbitrarias e irracionales decisiones, tales giros provienen del talento y versatilidad creativa del arquitecto, que es capaz de instalarse en los vaivenes de su pensamiento, colocando la fidelidad a la utopía más allá de los pronunciamientos ortodoxos. Aclaran tales consideraciones las primeras obras de los años veinte: los aspectos arquitectónicos de las presas y centrales hidroeléctricas, que serán exponente de la ambigua y difícil colaboración entre el ingeniero y el arquitecto, cuyas barreras supo traspasar F-S.

Su primer proyecto marcará para siempre las bases de sus ideales visionarios: "1918. La Guerra Europea ha terminado y se anuncia un concurso para hacer un monumento a la Paz y un proyecto de



Viviendas en Menéndez Pelayo. Madrid.

"Monumento a las Grandes Conquistas de la Idea y a las Victorias del Hombre sobre la Naturaleza". Será la primera presa que proyecta combinando cierta grandiosidad monumentalista con los acentos "futuristas", que ya no le abandonarán, en una especie de propuesta-manifiesto que encierra gran parte de las claves de su arquitectura: "...Fue mi primer encuentro con la aviación...". Y aunque recibió una medalla de oro en la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1920, "...No se realizó..., pero hice cuatro saltos de agua, en cuya construcción se emplearon, por primera vez, nuevas formas de ingeniería arquitectónica". Será sin embargo en el salto del Jándula donde llegue a plantear una fusión perfecta entre ambas: "Allí conseguí adaptar las formas que llamaríamos hidrodinámicas, es decir, superficies que se adaptarían al agua en torrente que pudiera saltar por encima de la presa"... sumergiendo las enormes naves de la central bajo las superficies ondulantes de su expresionista talud y haciendo un ser único de ambas piezas.

Como un "Nautilus" de piedra y cemento, como el vientre de una Moby Dyck, es la hermosa metáfora de un océano en el que se sumerge el ambiguo edificio de la central, al modo de un submarino cuya maquinaria fueran turbinas,

magnífica imaginería de una catedral moderna, ofreciendo jugosas reverberaciones "gaudinianas" en diálogo con la parafernalia industrial de este tipo de construcciones.

Los "Titanic", de unos años antes, son el otro ejemplo que jalona el comienzo de la obra "castiana". Desde su simbólica presencia de pesados buques anclados a la tierra, son un canto a la herencia académica de comienzos de siglo y una desgarrada y fronteriza alusión al rascacielos. Desde este sueño primero de juventud, ya obra madura, iniciará F-S. su largo viaje a través de los mares y de los puertos que encontraba ante sus ojos eternamente sorprendidos.

Confirmará F-S. su voluntad de modernidad con otra de sus obras emblemáticas, la estación de servicio "Porto Pi" en los bulevares madrileños: "La arquitectura ha de ser moderna, como un avión, en el que no sobra ni falta ningún elemento; de arquitectura definida, sin titubeos, arquitectura ingenieril... como obedeciendo toda ella a una fórmula o diagrama". Sin duda es uno de los exponentes más definitivos de su arquitectura; todo el discurso de la modernidad se entrecruza en una síntesis perfecta y su "franciscanismo" estructuralista soporta desde su mínima apariencia uno de los más

elocuentes discursos de su autor: "La superposición de los planos de las marquesinas recuerda las alas de un biplano... La torre, a los tubos de ventilación de los barcos... Los surtidores, el petróleo, los aceites, el agua, el aire a presión, los extintores de incendio decoran la instalación... Los automóviles, el altavoz, las luces le darán vida".

Pero es necesario destacar la permanente actitud de F-S. entre el mundo de las ideas y sus comprobaciones en el ámbito de la producción-construcción-inventiva verificada, tal como señalaba J.D. Fullaondo en la Revista Nueva Forma: "... (C. F-S.), de modo distinto a Finsterlin y Kraly, desarrolló paralelamente a sus intuiciones más visionarias y abstractas una extraordinaria y tenaz voluntad de realización". Así, las intuiciones de su aeropuerto encontrarán más adelante una escueta respuesta en la estación de servicio de la carretera de Barajas.

En el coetáneo Faro de Colón se articulan las intuiciones constructivistas y futuristas en la hiperbólica solución de la doble rampa que asciende a la cumbre, configurando la imagen más pregnante de su universo de formas. La sorpresa se desborda en estos ensueños en los límites de la ingeniería, la construcción y la invención, como un grito de libertad y aliento futurista.

El edificio "Coliseum" (1931-32) se convertirá en testimonio y síntesis de su herencia arquitectónica. El imán conservadorista y la fascinación renovadora se funden en esta sinfonía arquitectónica que alía el más ferviente canto expresionista con las huellas secesionistas y los acentos "dèco", sin obviar el singular perfil escalonado de la silueta de su fachada principal, como una cascada de piedra que contrasta con el ascético discurso racionalista de las fachadas laterales.

Llega el momento de afirmar la condición de constructor de C. F-S. en una siempre inconclusa lista de edificios desde las señas de identidad auténticas que orientan el conocimiento de sus obras: la austeridad casi minimalista y la buscada "ausencia de estilo", mil veces reclamada, que marcará para siempre sus ensueños y sus proyectos construidos. Los supuestos que hablan de la escasa producción edificatoria de F-S. se contradicen con su inagotable imaginería de edificios testimoniales y propuestas, cuya pregnante imagen ha informado cincuenta años de la arquitectura española. ■

NOTICIAS

CONGRESO INTERNACIONAL PAMPLONA, 29-30 DE OCTUBRE DE 1998

Las publicaciones y los análisis que van viendo la luz acerca de la historia reciente de la arquitectura española nos van ofreciendo una nueva visión, mucho más objetiva, de un proceso que durante muchos años ha sido mostrado muy parcialmente y, casi siempre, teñido de un cierto carácter reivindicativo, que con frecuencia desdibujaba tanto sus perfiles reales como el papel desempeñado en él por sus protagonistas.

El estudio de la arquitectura que proyectaron y construyeron Corrales, Sota, Cano Lasso, Coderch, Bohigas, Molezún, Sostres, Carvajal, Fisac... en sus primeros años de ejercicio profesional presenta perfiles de gran interés, que nos acercan de manera decisiva a las fuentes que fecundan la escena contemporánea y a los cauces por los que las lecciones de las obras de los grandes maestros tomaron cuerpo en la arquitectura de nuestras ciudades.

El Congreso De Roma a Nueva York aspira a constituirse en el marco idóneo para una profundización en esos contenidos que permita deducir conclusiones y sugiera nue-

vos argumentos para la docencia y la investigación. Aspira a ser además el telón de fondo adecuado para el homenaje que la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Navarra desea tributar a la tarea que como docente, divulgador y motor de la arquitectura moderna en España ha desempeñado Javier Carvajal a lo largo de tantos años de esfuerzo y combativo empeño.

COMITÉ DE ORGANIZACIÓN

Director

Juan Miguel Otxotorena

Coordinador

Miguel A. Alonso del Val

Secretario

José Manuel Pozo

Ponentes

Miguel A. Alonso del Val

Miguel A. Baldellou

Alberto Campo

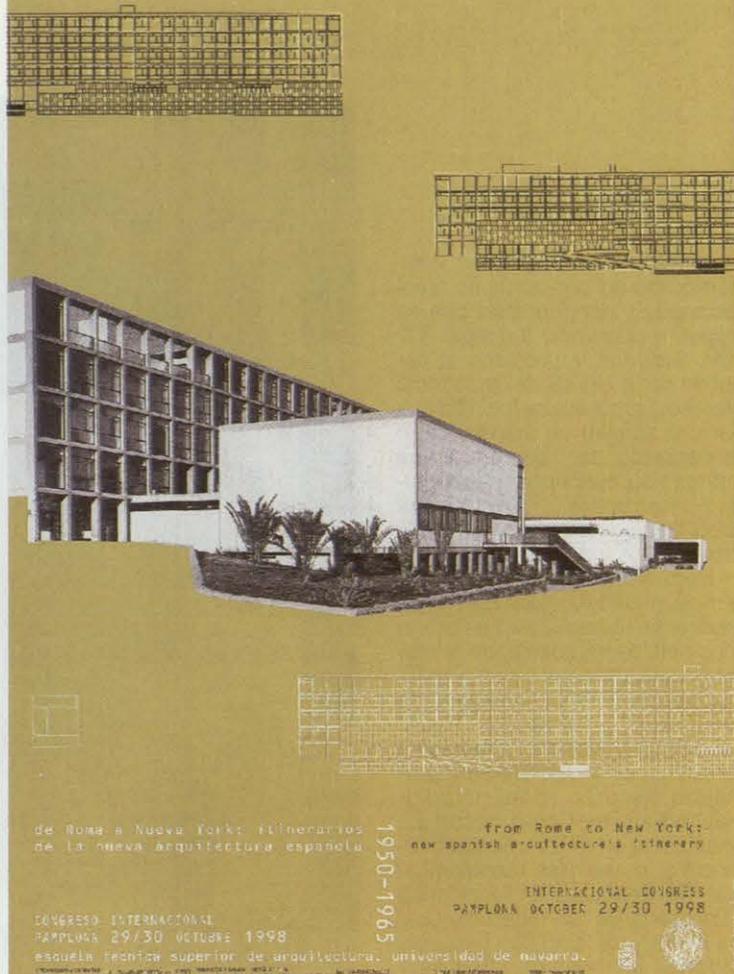
Carlos Flores

Xavier Güell

Juan Miguel Otxotorena

Antonio Pizza

Ignacio Vicens



Programa

29 de octubre, jueves

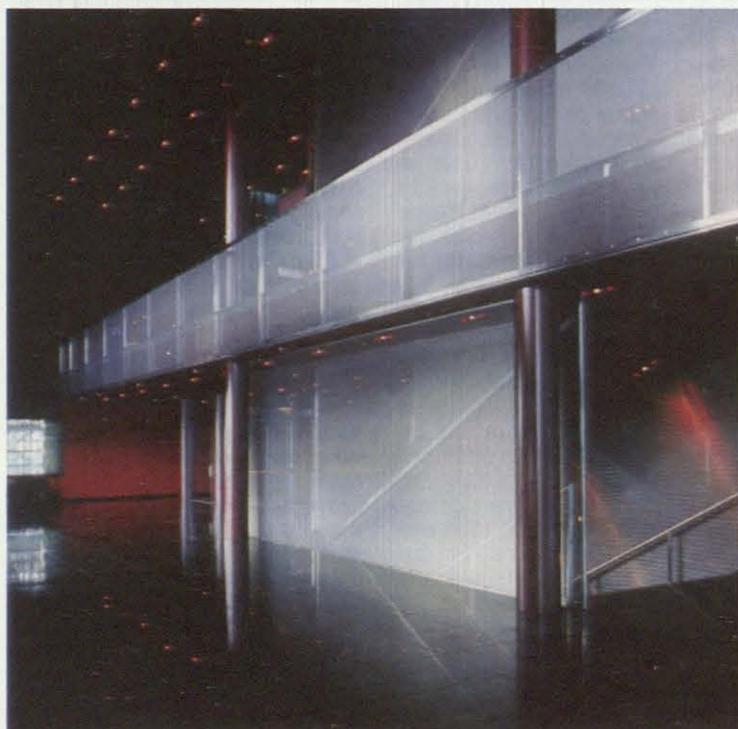
Mañana: Registro. Apertura. Lectura de ponencias.

Tarde: Lectura de comunicaciones. Mesa redonda. Inauguración de la Exposición.

30 de octubre, viernes

Mañana: Lectura de ponencias. Mesa redonda. Presentación de documentos. Conclusiones. Clausura del Congreso.

Tarde: Visita al nuevo edificio de Bibliotecas de la Universidad de Navarra (obra de Javier Carvajal e Ignacio Araújo). Homenaje a Javier Carvajal. ■



CENTRO DE CULTURA Y DE CONGRESOS DE LUCERNA

En la pintoresca ciudad de Lucerna se va a inaugurar el nuevo Centro de Cultura de congresos después de tres años de construcción. Situado directamente en el lago Vierwaldstätter See se encuentra la "Casa del lago", diseñada por Jean Nouvel, enmarcada por el mundo alpino de la Suiza Central y situada delante de la silueta del casco antiguo de Lucerna. El Centro de Cultura y de Congresos pretende expresar una arquitectura que acoge contradicciones, incorpora una conciencia y se integra además en el entorno existente. De ese modo se mezclan diferentes materiales de construcción, tales como madera, vidrio, yeso, hormigón y acero inoxidable.

En el foyer se encuentra el tejido metálico GKD - Gebr. Kufferath GmbH & Co. KG de Düren. En la

pared separadora decorativa existente en las escaleras, el tipo de tejido "Lago" tiene la función de repartir el espacio y de proporcionar aspectos atractivos y artístico. Según la perspectiva del observador, el material parece transparente o bien opaco. La iluminación que proviene desde arriba con un ángulo inclinado apoya el efecto artístico del tejido metálico para arquitectura, apareciendo múltiples reflejos de luz que invitan al visitante a entrar en el salón a través de una multitud de colores y brillos.

De esta forma, Jean Nouvel logra sus objetivos arquitectónicos, incluso en el interior. La combinación de diferentes materiales crea un objeto arquitectónico impresionante que contiene contradicciones por sus diferentes componentes, aunque la suma de todos ellos genera una unidad perfecta. ■

CONCURSO INTERNACIONAL DE DISEÑO DE LA FERIA DEL MUEBLE DE VALENCIA

Con motivo de la Feria Internacional del Mueble de Valencia se ha fallado el XVI Concurso Internacional de Diseño cDIM'98. El jurado que otorgó los premios estuvo formado por la periodista especializada Cristina Morozzi, el polifacético artista y diseñador Javier Mariscal, el diseñador gráfico Alberto Corazón y los diseñadores industriales Josep Llusca y Vicente Blasco.

La alemana Alejandra Martini, de 26 años, ha sido la ganadora del primer premio cDIM'98 en la categoría de profesionales, dotado con un premio de dos millones de pesetas. Martini, establecida en Londres, ha realizado sus estudios de diseño en la Hochschule der Künste de Berlín, en la Escuela Elisava de Barcelona y en el Royal College of Art de Londres, donde ha sido alumna directa del prestigioso arquitecto y diseñador Ron Arad.

Alejandra Martini presentó un taburete plegable que, en opinión de la presidenta del jurado, Cristina Morozzi, "posee valores funcionales y comunicativos: sirve para sentarse, para comunicar y para publicitar marcas y eslóganes. Es un producto que antes no existía y ahora hace falta. No es una variante estilística de objetos conocidos. Es un producto sencillo e inteligente, unas cualidades cada vez más necesarias en un mundo ampuloso y estúpido". Morozzi también destacó que "no es nada frecuente que se produzca entre los jurados un acuerdo inmediato y espontáneo, como en esta ocasión. Todos hemos coincidido en premiar ante todo una nueva tipología de producto, la innovación antes que la forma, la idea antes que la estética. El taburete plegable posee todas estas características, además de estar bien construido."

Entre los últimos proyectos diseñados por Martini destacan la garita de guardia para Courtenay Avenue de Londres; el sistema de almacenaje y exposición para el Museo Victoria y Albert de Londres, y el taburete FlatJack, vencedor de cDIM'98. FlatJack es un taburete plegable, concebido para su uso en un contexto docente que responde a necesidades específicas de transportabilidad, ligereza y resistencia. Sus características son el fácil manejo, la estabilidad y su poco peso, que le convierten en el taburete portátil ideal. La autora propone varios tipos de materiales según su uso: contra-

chapado, PVC, cartón o polipropileno. Según los materiales empleados, el peso del taburete oscila entre 300 y 1.000 gramos, con un costo muy reducido.

Los dos segundos premios de profesionales, dotados con 500.000 pts. cada uno, recayeron en los diseñadores murcianos José Luis López Ibáñez y Fernando Muelas Pérez. José Luis López Ibáñez, de 36 años de edad, es un arquitecto y diseñador murciano, cuyos proyectos arquitectónicos han recibido numerosos premios. El mueble presentado por José Luis López es un taburete concebido para el baño, que, en opinión del jurado, se resuelve con una estética elegante. El taburete, realizado con madera y material sintético, acoge un recipiente para ropa que queda oculto por el asiento. Fernando Muelas, también de Murcia y de 34 años de edad, es un artesano que ha creado



su propia empresa de artículos de regalo y mueble auxiliar. En 1992 recibió el premio Murcia Joven en la Muestra Regional de Artes Plásticas. Fernando Muelas ganó el premio con un mueble-estantería que se caracteriza por las puertas reversibles y permite ocultar o mostrar alternativamente los objetos expuestos.

El primer premio en la categoría de estudiantes, con una dotación económica de 500.000 pts., recayó en Antonio García-Saúco Iglesias,

estudiante de Diseño Industrial en el CEU San Pablo de Valencia, de 25 años de edad. Se trata de un guardajuguetes práctico y sugestivo, a la vez que lúdico ya que se puede jugar con el propio objeto.

Los dos segundos premios fueron para los trabajos presentados por Stuart Lado, de Inglaterra, por recuperar una idea de los años 60 que constituye una nueva actitud para sentarse, con un objeto hecho de látex con cierre; y Jorge Díaz Pérez, por su biombo-contenedor. ■

PAOLO NAVA PRESENTA LA CAMA NAVONA

"Todo lo que gusta está permitido y el cambio es la creación" afirma Paolo Nava, llamado por Treca de París para realizar su colección Prêt-à-Porter, la línea moda iniciada en 1997 con la cama Voila.

El nuevo modelo se denomina Navona y ha sido ya presentado con gran éxito en el Salón internacional de Colonia el pasado mes de enero.

Navona evoca la conocida plaza romana del mismo nombre o, para aquellos que conozcan la lengua italiana, un gran barco. Es una cama Prêt-à-Porter, de línea sinuosa y sensual, caracterizada por sus inserciones laterales de madera, a elegir entre diversas variedades como son el nudo de olmo, cerezo, palisandro del Brasil o haya roja; y su diseño de los pies, de aluminio.

La creatividad de Nava expresa toda su fuerza en la capacidad de elegir los tejidos y su pasión por los colores, afirmando que gracias a esto se llega a crear un diseño siempre nuevo.

Nacido en Seregno en 1943,

Paolo Nava es, como numerosos diseñadores italianos, arquitecto de formación. En asociación con Antonio Citterio, se dedica, a partir de 1972, a la creación de mobiliario para marcas tan prestigiosas como B&B.

Tras su separación de Citterio, Nava permanece fiel a su región, la Brianza, famosa por la calidad y el dinamismo de su artesanía.

En su taller, instalado en una vieja mansión, Nava y su equipo trabajan para numerosas empresas internacionales, realizando diversos proyectos, como las sillas "habillées" Eva, para Flexform; los acolchados Gli Abati, para B&B; los muebles infantiles Alex y Aladino, para Poliform; los acolchados Privé y Disco, para Arflex; la silla Samuel, para Tonon; los acolchados Perpaolo, para Bernini; los canapés Oasis, Salone y Don, para la sociedad alemana WKWohnen.

Sus primeros trabajos para Treca de París son de 1996, con la creación de dos camas de diseño, Fan-



tasme y Volupte, creadas en exclusiva, que ilustran a la perfección su creatividad en esta materia.

La colaboración prosigue en 1997 y Nava inaugura la nueva línea de camas Prêt-à-Porter con Voila; y continúa en 1998 con Navona. ■

CALENDARIO

Arquitectura

Madrid. Ministerio de Fomento, Sala de exposiciones 1. P ^o de la Castellana, 67.	Desde el 3 de diciembre.	"Morphosis".	La exposición gira en torno al grupo Morphosis, un equipo de arquitectos norteamericanos afincado en Los Ángeles que trabajan con sistemas multimedia y realidad virtual. Está encabezado por los arquitectos Thom Mayne y Michael Rotondi.
Madrid. Ministerio de Fomento. Arquería de los Nuevos Ministerios, P ^o de la Castellana, 67.	Desde el 3 de diciembre.	"Arquitecturas de actualidad".	La muestra pretende reunir en un mismo espacio una serie de obras arquitectónicas que han tenido relevancia informativa en los últimos tiempos: el Guggenheim, de Gehry; la Catedral Nueva de Los Ángeles, de Moneo, o el Gimnasio del Colegio Maravillas, de De la Sota, entre otras.
Madrid. Jardín Botánico. P ^o del Prado, s/n.	Desde el 15 de diciembre.	"Ildefonso Cerdá".	Exposición monográfica sobre la figura del urbanista barcelonés responsable, entre otros temas, del Ensanche de Barcelona, en 1859. Supo imprimir en sus proyectos una sorprendente contemporaneidad a las necesidades de las entonces incipientes grandes ciudades.
Madrid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (Pabellón nuevo).	Hasta el 8 de noviembre.	"Nueva arquitectura mexicana".	Más de cuarenta obras, con planos, dibujos originales, maquetas y fotografías componen esta muestra, que permite descubrir las nuevas corrientes de la arquitectura mexicana contemporánea, inspirada en los modelos autóctonos y aplicados en las tradiciones modernas.
Madrid. Museo de América (Claustro superior). Av. Reyes Católicos, 6.	Hasta el 15 de noviembre.	"González de León/Zabludovsky".	Tanto Teodoro González de León como Abraham Zabludovsky están considerados representantes no sólo de la arquitectura actual mexicana, sino también de la arquitectura contemporánea internacional. La muestra se compone de una cuidada selección de planos, maquetas y fotografías de casi medio centenar de proyectos de ambos arquitectos.
Madrid. Ministerio de Fomento. P ^o de la Castellana, 67.	Febrero de 1999.	"Domenique Perrault" y "Premios internacionales de arquitectura de la Fundación Mies van der Rohe".	Muestra conjunta de la obra de Perrault y de los Premios de arquitectura de la Fundación Mies van der Rohe, que en su última edición fue concedido precisamente a Perrault por su obra de la Biblioteca de París.

Pintura

San Petersburgo. Ermitage.	Hasta el 11 de noviembre.	"Obras maestras de los museos del mundo".	Las majas desnuda y vestida, de Goya, forman parte hasta mediados de noviembre de la exposición que la pinacoteca de la segunda ciudad rusa dedica a las obras maestras de otros museos, mediante un programa de intercambios que realiza desde hace cinco años.
Nueva York. Whitney Museum.	Hasta el 29 de noviembre.	"Swoon".	Performance del pas à deux de El lago de los cisnes, creada por la provocativa Janine Antoni.
Madrid. Museo de Arte Contemporáneo (MEAC). Av. Juan de Herrera, 2.	Del 13 de noviembre al 13 de diciembre.	"Direct".	Panorámica de la creación plástica actual en España y el Tirol, organizada por la Tiroler Künstlerschaft y la Asociación de Artistas Plásticos de Madrid.
Sevilla. Museo de Bellas Artes.	Hasta el 9 de diciembre.	"Francisco de Zurbarán".	Exposición que conmemora el IV centenario del nacimiento de uno de los máximos exponentes del barroco español. A través de 91 obras –de las que seis ni siquiera era conocida su existencia– se recorren los distintos periodos creativos del artista del XVII.
Madrid. Fundación Juan March.	Hasta el 20 de diciembre.	"Richard Linder".	Muestra antológica del pintor estadounidense, compuesta de 46 obras –29 pinturas y 17 acuarelas– realizadas entre 1950 y 1977.
Filadelfia. Philadelphia Museum of Arts.	Hasta el 3 de enero.	"Delacroix: the late work".	Muestra que conmemora el 200 aniversario del nacimiento del gran pintor francés Eugène Delacroix, representante de la escuela romántica.
Madrid. Fundación La Caixa. c/ Serrano, 60.	Hasta el 6 de enero.	"Colección Longhi".	Alrededor de 85 obras ponen de relieve la variedad de gustos del coleccionista e historiador italiano Roberto Longhi, obras maestras pintadas entre los siglos XIV y XX.
Washington. National Gallery of Art.	Hasta el 8 de enero.	"Van Gogh's Van Goghs".	Muestra de 70 óleos de Van Gogh, la más importante que viaja fuera de Holanda en el último cuarto de siglo, procedentes del museo dedicado al pintor postimpresionista en Amsterdam, cerrado temporalmente para realizar obras de mejora.
Londres. Tate Gallery. Trafalgar Square.	Hasta el 17 de enero.	"John Singer Sargent".	Exposición monográfica que reúne 150 obras de este artista florentino, de padres norteamericanos, entre las que destaca el cuadro Madame X.
Innsbruck. Museo Ferdinandeum.	Hasta el 17 de enero.	"Figuras humanas".	Obras maestras de Egon Schiele, Klimt, Kokoschka y Egger-Lienz, que muestran la transición de la pintura tradicional hacia nuevas perspectivas del modernismo y del expresionismo. El punto central de la exposición son 27 figuras humanas de Egon Schiele.
Nueva York. Metropolitan Museum.	Hasta el 17 de enero.	"Visiones sagradas. Pinturas tempranas del Tíbet central".	Más de sesenta obras de los siglos XI al XV, periodo crucial del arte tibetano, procedentes de colecciones privadas y públicas de todo el mundo, entre las que figuran algunas nunca vistas hasta ahora.

Varios

Londres. British Museum. Great Russell, St.	Hasta el 1 de noviembre.	"Arte maorí".	Colección de arte y de la cultura maoríes, en la que se presta atención especial a las piezas aportadas por el aventurero y marino James Cooks.
Estocolmo. Kulturfabriken. Liljeholmen.	Hasta el 15 de noviembre.	"Nemento Metropolis".	Pinturas, maquetas y fotografías, que presentan las propuestas de 39 artistas sobre cómo serán las ciudades del futuro, dado que en el 2020 acogerán al 60% de la población mundial.
Aranjuez. Palacio Real.	Hasta el 23 de noviembre.	"Felipe II, el rey íntimo. Jardín y naturaleza en el siglo XVI".	Un total de 262 piezas, entre cuadros, libros, planos, tapices, azulejos y esculturas, componen esta exposición que pretende mostrar a Felipe II en un aspecto poco conocido: su relación con la naturaleza.

ENGLISH

English translation by **Paula Olmos**

SANTANDER SEAFRONT: PROJECT FOR THE PRESERVATION OF THE PEREDA WALK AND THE CASTELAR ST.

The project of history versus the project of reality

Bernardo Yzenga Acha

In 1985, the Pereda Walk and part of Castelar St. were listed and included in the Historic-artistic heritage catalogue. This was the culmination of an initiative encouraged by the College of Architects from 1980. In spite of its legal obligation, the town hall did not elaborate a Special Plan until 1995, ten years later. The present article is based on the contents of the mentioned Special Plan.

Most of the urban history of Santander is related to its shore: its changing relation with the Bay waters. It is not a linear, continuous history, without gaps or breaches. There was no really a basic urban idea underlying the diverse historical operations. We will not narrate the chapters, some brilliant, some erring, which marked the creation of the city's "seafront". It is a discontinuous, uneven front, made out of juxtaposed fragments, all of them with their own logic, referred to their particular origin.

We will not take advantage of the article to relate the history of the city's South boundary, its maritime boundary. We will not narrate the specific story of each piece in it. But we must mention the origins.

In the beginning, there was a city, a modest, artisan city with a maritime district to the South, located along the steep slopes of a small hill, "la Peña", which bore the Cathedral. Dedicated more to shipping and fishing than to commerce, the city was sustained by its small port, located near the Cathedral's Choir.

When Seville lost its monopoly over transatlantic trade, Santander could begin to exploit its new horizons: towards the hinterland, the sea of Castilla, and towards America. The tiny old port was now too small, it was not adequate for the shipment and loading works. The city was suddenly "old". The new commercial and administrative bourgeoisie did not find this urban context fitting enough. They needed a new symbolic and functional architectural environment for their own self-recognition.

Towards the middle of the 18th century, the city, or better part of its citizens, began to demand an urban planning process aiming at the creation of an expansion modern district. The first project was completed in 1765. The last one, which is more close to the really built structures, belongs to 1821. Just sixty years, in a city which was not a rich one, to create a new space. Not very large but rather significant and influential.

To the East of the city and the port, towards the Bay mouth, a new and deeper dock was built, a linear and modern construction which was possible thanks to a dredging programme, because the slopes were not an acceptable support. Along the dock line, a new area for the management of goods. And also a new urban front with a facade over this dock. A really

European style facade with compact blocks combining warehouses, retail facilities and housing. Behind this facade, just the necessary blocks to define some public spaces, the market, the square. Most of the buildings were erected during the second half of the 19th century, more than 100 years ago. Those facing the sea form the facade of what was the Muelle St. and is today the Pereda Walk. Santander had a new architectural image. Not just a new appearance but also a new substance.

The urban operation affecting the port, of which the Pereda Walk is just the fair face, was a seminal gesture. It was an act of recognition and assurance of the city's new identity. It was, no doubt, the first clear differentiation of Santander, a Cantabrian city, from Castilla.

Posterior operations enlarged this seafront towards the East, creating a facade, with no rear district, which included the mouth of the future Castelar St., just by Puerto Chico (Baby Port).

Architectural Type and appearance

Although the idea was to create a new "space without a past", we can mention some clear precursors to Santander's first expansion. Its urban, dense and orthogonal grid, with compact but relatively small blocks, is rather similar to that of Lisbon, created by the Marquis of Pombo after the 1775 earthquake. We can perceive the echoes of the Baroque modes though mollified by the Northern taste. The first blocks erected appear as isolated and representative buildings more than private and communal fragments of a city. Their demeanor was more taken into account than their organization or function.

The expansion's success modified this initial approach. The first houses, 18th century blocks with their shop and storage room, built with "the best materials" (stonework, brickwork, oak and roof tiles), were subsequently transformed into or replaced with new structural types more close to the community housing block. New floors were raised, the fenestration was increased, the facades modernized with balconies and bow windows, the different floors specialized, and the internal arrangement modified in order to accommodate generous staircases and skylights. In any case, these operations, in spite of their diverse style, did not affect the high quality of the district. This condition was maintained even in the blocks erected during the present century which prolonged the city's seafront.

But a few years of "desarrollismo", made the seafront forget its origin, its symbols and its former status. The "sixties" were terrible. Without the least regard for their neighbors, new and higher in-fill blocks began to break the seafront skyline.

Gradually forsaken by the old bourgeoisie



PUERTO CHICO

PUERTO PEREDA Nº 9. 10.11.12

and neglected by the new one, the buildings of the expansion district began to decay and receive slight and not so slight architectural attacks. The commercial ground floors were abandoned, the roof terraces, occupied by new constructions. The facades were capriciously modified. In a rather timid way in the beginning and most outrageously as the transformation proceeded. The interiors were devastated. Its logic and use ravaged. Great flats were divided into tiny lodgings. The skin and the profile of the buildings felt the pressure of all these changes. The process was completed with replacement operations undertaken without the security net of a solid culture.

The project of history versus the project of reality

In any case, the old dame, preserved much of her humiliated dignity. These old buildings, somehow humbled but still erect, need more care than surgery. The new Special Plan would provide it.

The key point was to understand the whole district as a built object, as a complex piece of architecture.

The main aim was to overlook decay and go back to the origin. A careful research work in the archives, discovered the authors and building processes of many pieces. We could count on the original projects. So we almost attained the real original "project" of the whole thing, the project of the Pereda Walk, and its subsequent transformations.

Most of it had been originally designed by different hands but with similar aims, for a similar clientele. It was possible to identify some common features. The initial severe forms, the quality marks identified with certain materials and certain structures and the coherence of the first transformations revealed significant keys for the interpretation of the whole. The original object was rather respected in the first refurbishment works, whose functional and ornamental features were rather coherent with the preexisting structures. Latter modifications were not so careful.

The visible reality differed from what our archives revealed. Not the volumes, but the details. The "real object" was not anymore the designed object reflected in the historical documents. It was necessary to undertake a detailed comparison of both. We needed the "project" of reality.

After trying several modes of representation, in an attempt to find the adequate graphic tools to maintain a neuter and aseptic position towards the objects

represented, we undertook the detailed drawn reconstruction of the built reality in the way of a new project. Each facade belonging to each block was drawn at the same scale and, thus, the Special Plan revealed the "real project". The result was an homogeneous representation of an heterogeneous reality.

The solution to our problem would be in the comparison of both projects, the historical and the real one.

Preservation and refurbishment: a (partial) transformation project.

To preserve: protect what exists, avoid future attacks. To refurbish: recover the use of what is not useful anymore, including the destruction or transformation of what made it useless. That was the main aim of the Special Plan, not the only one but the basic one.

Taking in account the historical common features of the buildings, their common composition, architecture, construction, dimension, ornamentation, figuration etc... the different facades of the diverse houses and blocks were analyzed as individual designs, identifying and listing their particular elements. These were classified as: characteristic, integrated or inappropriate.

Meanwhile, the different works and modifications proposed were also regulated and classified into recommended and/or feasible. There was a kind of conceptual bridge drawn between these two categorizations.

The project would have been deficient if it would not had included the surrounding spaces, the non-volumetric elements. That is why we also dictated a new exterior urban design and furniture for both the Pereda Walk and the Castelar St., hoping that our proposed image would affect and transform the reality.

The final result of all this careful research can be considered a partial transformation project: a project because it identifies the necessary works, partial because it cannot cover every possible beneficial transformation nor can it assure the effectiveness of its proposals.

A somewhat bittersweet project, probably efficient for future preservation purposes, probably too impotent to guarantee refurbishment. The support of the Town Hall, creating a funding and management programme to encourage the necessary cleaning and restoration works on the facades, is not enough. That is just act on the skin, the architectural epidermis. It is good but more than that is needed.

An architectural project, a feasible project,

must be designed with the idea of making it real. It needs a concrete location, a concrete time and grounds. In order to become a reality, it needs a client, a person, a social group, a public or private institution who orders it, assuming the project's grounds. A feasible project does not want to be a mere possibility, just partially realized, according to the interests of a real estate market which is, most probably, hostile to it. A refurbishment project does not want to be a compulsory tax, for those who really want to do another thing. It wants to become a positive statement. In relation to these facts, we must distinguish different parts and groups in our area.

The first one includes the more or less recent housing blocks which are being currently and undisturbedly used that way. These bear no contradiction. This group does also include some singular cases of buildings, as the Santander Bank, which either maintain their original use or have been subject to a careful and coherent refurbishment that has adapted them to a new institutional function. For this group, the Special Plan means to be effective in the future. But there is not much to do about the past. There are not enough resources to guarantee the recovery or transformation of their "inappropriate" elements.

The second group includes the buildings or parts of buildings, specially upper floors, which are not liable to maintain their original residential use and which are currently being occupied by the tertiary sector. Their situation cannot be completely controlled but normally, the scale and needs of the new uses are rather compatible with the former structures and the requirements of partitions, ventilation, lighting etc... tend to be less demanding and therefore easily answerable without drastic

transformations in facades and roofs.

We can even affirm that, as this kind of functional change tends to increase the market value of the buildings affected, it is usually possible, in this kind of operation, to support the restoration and refurbishment works aiming at the removal of the inappropriate elements. If it is well managed, the Special Plan can be rather effective in these cases.

But there is a third group which is almost untouchable. Buildings in which the current residential use is being replaced by a lower scale residential use: flats divided into apartments, complete floors fragmented into tiny lodgings. In this group, a rather abundant one, the Plan must work against the current. This kind of transformation implies in itself an "inappropriate" architectural approach. The old demagogic polemic will be invoked: the Plan is a hindrance, stops the initiative, etc... The discussion will be terrible (or the results sad) if the cause is not stopped, if we do not frustrate this inappropriate changes and replace the old functions with others more convenient to the characteristics of the buildings we want to preserve.

We will have to face this problem in the historical seafront of our expansion district, and also in other areas not affected by the Special Plan.

The true refurbishment of such a significant architectural unit, must go far beyond the preservation or recovery of its mere appearance. It is not a question of look. We must recover or either invent specific and coherent contents for our urban blocks, our architectural pieces, in their own environment. We must make this proud symbol proclaim its pride in being what it is, in having such origins, in bearing such significance. We must recover sensible architecture and forget about consumption building. ■

Santa Cruz de Tenerife's connection wharf masterplan competition

The port authorities at Santa Cruz de Tenerife supervise all the general interest commercial docks, that is, the Estate port network, within the West Canary Islands, including the Santa Cruz de Tenerife, Los Cristianos, Santa Cruz de la Palma, San Sebastián de La Gomera and La Estaca ports. They must manage the territorial development of the docklands and solve the problems which appear in the contact area between these old ports and the modern cities born around them, as a consequence of their own activity and strategic position; usually the capital cities of each island.

In the case of Santa Cruz de Tenerife, the port of a capital city to the whole province, the mentioned contact occurs along a 10 km. seafront in which the deep waters, the abrupt profile and the dense traffic (13 millions of tones and 1.5 millions of passengers a year) establish rather characteristic and difficult conditions.

The problems derived from the mere activity of the port, the necessity to protect the security of the area, the frontier character of the site, with all its police and customs control, the dense traffic of both people and goods, the pressure derived from the real estate development within the city, the concentration of the administration services (a consequence of its being a capital city), all result in the formation of a maritime line which is a congested center of all kind of traffic and activity. A fact which, in urban planning terms, has restricted the civil use of the only maritime front of the city.

The "Plaza de la Candelaria" was the historical meeting point between the sea and a city which precisely grew out of this same spot. It was also the meeting point for the diverse port traffic currents. The presence of the docks, located to the North, fostered a kind of commercial and administrative development of



the area which left the residential city, to the South, somewhat abandoned.

The development of this urban-port space during the twenties determined the destruction of the San Cristobal Castle, the main citadel in a defensive system which had been progressively absorbed by the port facilities and of which we have slight but valuable vestiges. It did also result in the creation of the Plaza de España, a real gateway from the sea, just by the Plaza de La Candelaria, the historical meeting point with the city.

The extension, during the thirties, of the primitive main dock and the construction, during the sixties, of a new commercial wharf towards the South, creating a 360x120 m esplanade just by the "Plaza de España" (the connection wharf) implied the complete congestion of the city's seafront, now occupied by the port facilities.

As it has happened with other historical ports, the changes occurred in the maritime transport systems has resulted in the dereliction of certain areas. Either because of their scarce depth or the lack of space. These abandoned areas become a real no-man's land, with a marginal usage, and need a urgent transformation to make them compatible with their urban surroundings; in this case, an expensive and stylish district with a highly developed commercial and services area.

These were the circumstances when the Port Authorities decided to act. The main aim was to ensure the expansion of the city towards its lost seafront while maintaining the port activity in both wharfs. There was also a clear intention to make the whole urban operation economically feasible by reserving significant spaces for commercial and recreational uses, offices and hotels. The port authorities decided then to organize an international competition by invitation issued to several renowned architects and urban planners.

So, during the month of July 1997, once the competition brochure devised, the institution summoned:

- Arata Isozaki & Associates (Japan)
 - Office for Metropolitan Architecture. O.M.A. (Rotterdam)
 - Foreign Office Architects Ltd. (London)
 - Herzog & De Meuron Architekten (Basel)
 - Cruz y Ortiz Arquitectos (Seville)
- who, after learning about the competition regulations and aims, decided to accept the offer.

The competition was designed to select, from the different entries, the most appropriate proposal, in order to use it as a reference for a

future masterplan which should dictate the arrangement of a platform, owned by the Santa Cruz de Tenerife Port Authority and located in this same Santa Cruz de Tenerife Port (Tenerife, Canary Islands), extending from the maritime station of the Anaga Dock to the mouth of the Barranco de Santos, in the Los Llanos Dock, known as Connection Wharf.

The competition entries should include solutions aiming at the integration of both port and city, coordinating the necessities related to the port activities (accesses, road connections, service byways -heavy vehicles traffic-, substructures and facilities, nearby docks -with diverse functions-, passengers terminal, shipment and landing, loading and unloading etc.) with the opening of the city towards the sea (Anaga Av., Plaza de España, Maritime Av.). The means employed would be the succession of adequate spaces occupied by leisure, entertainment and retail facilities, connected by pedestrian and car routes, and diverse open spaces. All these elements should contribute to the urban arrangement of the future maritime front of Santa Cruz de Tenerife.

The brief did also establish that the Jury would evaluate the integral solution: the connection with the urban fabric, the spatial and architectural quality, the transition between the city and the sea, the quality of the designed facilities and open spaces, the logic and clarity of the general arrangement, the precise and correct solution given to the port specific requirements, the rational organization of the diverse traffic currents - pedestrians, cars, light and heavy duty vehicles, parking lots -, the technical and economical feasibility, the self-coherence and future commitment of the works submitted.

During the following months and until December 1997, the teams received ample information, both technical and administrative, about the work which they were expected to carry about. Representatives of each team could visit Tenerife and were received by the competition authorities in order that they would identify the site and the circumstances of the area, clarify any doubt and learn about the aims and hopes of the city.

In June 1998, as it was stipulated by the competition schedule, the Port Authorities admitted the works handed by all the teams, except the Arata Isozaki and Associates one who declined to take part for internal professional reasons and lack of time. The works submitted included, according to the competition brief, both graphic and written documents and also scale models of the different proposals.

Following the established schedule, the jury was summoned on the 8th of July 1998. The members were:

1. Honorable Mr. Luis Suárez Trénor, chairman of the Santa Cruz de Tenerife Port Authority as Presiding Member.
2. Honorable Mr. Adán Martín Menis, president of the Tenerife Isle Council.
3. Honorable Mr. Miguel Zerolo Aguilar, Santa Cruz de Tenerife Mayor.
4. Mr. Manuel Fernández del Castillo Massieu, Civil Engineer, Manager of the Santa Cruz de Tenerife Port Authority.
5. Mr. Jacques Hondelatte, architect, Grand Prix d'Architecture de France, replacing and representing Jean Nouvel, architect selected by the Port Authority.
6. Mr. José Luis Mateo Martínez, architect selected by the contenders.
7. Mr. José Ramón Navarro Vera, Civil Engineer, replacing and representing Mr. José Antonio Fernández-Ordóñez, from the Civil Engineers College.
8. Mr. Ramiro Cuende Tascón, architect, representing the Tenerife section of the Canary Islands College of Architects.

Mr. Virgilio Gutiérrez Herreros, architect selected for the purpose by the Santa Cruz de Tenerife Port Authority, acted as secretary, being the institution's advisor in all the competition matters. The architects Mr. Francisco González Reyes and Mr. Arsenio Pérez Amaral were also present as translators.

There was a public presentation of the different entries performed by the contenders themselves in front of the jury. The order was as follows:

Wednesday, 8th of July, 1998:

17:00 p.m. - Office for Metropolitan Architecture, with the presence of Rem Koolhaas and Joshua Ramus.

19:00 p.m. - Cruz y Ortiz Arquitectos, with the presence of Antonio Ortiz.

Thursday, 9th of July, 1998:

11:00 a.m. - Herzog & De Meuron Architekten AG, with the presence of Jacques Herzog and Christine Binswanger.

13:00 p.m. - Foreign Office Architects Ltd., with the presence of Alejandro Zaera and Farshid Moussavi.

The first award was for HERZOG & DE MEURON "because their solution complied, in a very satisfactory way, with the competition requirements. For their correct interpretation of the problems and needs of both the city and the specific area of the competition, and for their clear, powerful and flexible arrangement proposal".

The Jury did also mention the interest of the other works submitted, pointing out the following aspects:

FOREIGN OFFICE:

"We estimate the precision and the quality of the work as a whole, as well as the contents and formalistic approach to the articulation between the city fabric and the port space. We must mention the extensive use of green spaces as a means of organization and the offering of interesting ideas about economic management and feasibility of the operation. This Jury recommends the Public Administrations to

invite the team to take part and collaborate in the development and transformation of the future maritime front".

OMA:

"We must appraise the integral urban concept of the solution. We specially estimate the proposal included in the project under the name "Bar Code", for the area of the Los Llanos Dock".

CRUZ Y ORTIZ:

"We find a laudable respect for the port significance. A simple solution which is

precisely based on the idea of the port as a human work. A flexible proposal with a high architectural quality".

Jacques Hondelatte, José Luis Mateo, José Ramón Navarro and Ramiro Cuende Tascón, all members of the Jury, congratulated the Santa Cruz de Tenerife Port Authority for the exemplary organization of the whole procedure and the uncommonly correct approach it had showed to solve the problems of a usage change in this kind of seafront spaces. ■

Maritime traffic control towers

Maritime Rescue Plan (1994-1997)

In 1994, the Ministry of Public Works, Transport and Environmental Issues, devised the "National Plan of Special Services devoted to the Rescue of Human Life in Sea and the Fight against Contamination in Maritime Areas". The plan had the following aims:

- Coordinate the operations of the diverse groups currently working in searching labors, rescue of human lives and fight against contamination in maritime areas. These were being controlled by the diverse local and national public administrations and private institutions.

- Organize a new system for the control of maritime traffic, covering the whole Spanish coast, by means of the establishment of new Regional and Local Coordination Centers.

- Improve the existing means assigned to rescue and anti-contamination operations and train the specialized personnel in charge of the coordination and management of both searching and rescue operations and anti-contamination maritime campaigns.

This plan included a new prevention system aiming at offering a rapid response in case of any incident related to maritime rescue or anti-contamination operations. Among other aspects of the plan, we must mention:

- The creation of a new net of local and regional rescue centers, under the supervision of a National Coordination Center for Maritime Rescue.

The basic functions of these Maritime Traffic Control Centers for the Coordination of Rescue and Anti-contamination Operations are:

- Vigilance and Prevention of maritime accidents.
- Vigilance and control of maritime traffic.
- Coordination of Maritime Rescue plans.
- Control of and fight against maritime contamination.
- Control of maritime activities and port emergencies.
- Maritime security notifications to the local fleet.
- Information and support to Maritime Administration or other public or private institutions.

Among the many Rescue Coordination Centers built from 1994, we must mention those

designed by Luis Serrano Castañer in Gijón, Valencia and La Coruña, and those by Luis del Rey in Algeciras and Almería.

GIJÓN

Architect: Luis Serrano Castañer

Client: General Bureau for Merchant Marine Contractor: UTE. Ferpi-Peninsular de Contratas Consulting Team: Estudio Integral de las Artes, S.L. Location: Breakwater No. 2, Musel Port, Gijón.

On the 30th of September 1993, H.M. the King of Spain inaugurated this building, erected in a record time with the most advanced technology. With a clearly symbolic design, it aims at representing the hope of the people of Gijón and the whole province of Asturias in a splendid and vigorous future built over a present rationality.

Three rational, orthogonal floors accommodate the Captaincy and create the socle of a 62.5 m. column crowned by a futuristic body with a 6 m cantilever. This column houses the maritime rescue coordination rooms equipped with the most sophisticated and modern systems.

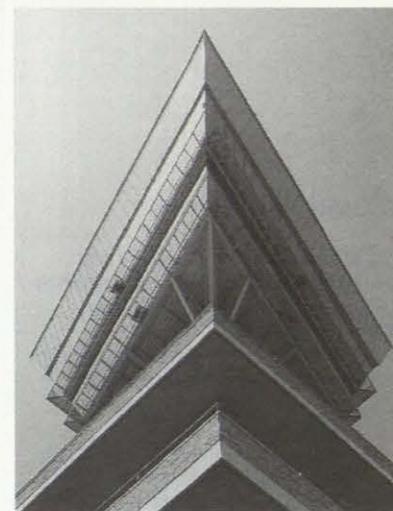
The large cantilever elements talk us about projection towards the horizon, openness towards life, weightlessness, to break with the quotidian bounds, the constraints to imagination.

The head-body presents a North-East orientation (aligned with the dominant winds and drawing the geometric axis of the Gijón port). Thus, it ensures the visual control of any movement taking place not just in the immediate maritime area but also out at sea. From La Coruña to Bilbao, within a radius which encompasses the Nordic countries.

The cylinder, which encloses the vertical communications system of the whole building, is also a structural element which absorbs the stress produced by the wind forces hitting the upper crowning. Its core is void and presents two openings at each level. It also contains the necessary services and facilities of the building.

The front part of the building is dedicated to communications and technology. The rear one is opened towards the port and the city's population.

The panoramic elevators, interior staircases, emergency stairs and the different



accesses to the building provide it with a certain functional and industrial aesthetic which makes it match in a perfect way with the Musel Port.

Systems and Materials

The building's general structure is made of reinforced concrete, protected with a priming and two epoxy based paint coats whose color matches with the visual environment.

The lower floors are enclosed by concrete block masonry walls (split type).

The glass used here is double 6+8+6 glass with a reflective layer.

The upper floors have glass walls with double 12+8+10 glass with a tempered reflective outer layer (12 mm.), a gas cavity (8 mm.) and a thermic inner layer (10 mm.). The glass is provided in trapezoid sections, which converge towards the structural shaft's maximum momentum point.

The roof is a sandwich board surface with an outer skin of galvanized pre-coated sheet finished with an epoxy based paint coat. All the metal exterior elements, railings, emergency stairs and exposed structural members present this same finish.

VALENCIA

Architect: Luis Serrano Castañer

The simple programme of this building, erected in a large site inside the Valencia Port precinct, allows the use of basic criteria such as the economy in its design. So we have tried to devise a high performance building with a small budget, trying to obtain from the architectural process, a kind of visual synthesis of the Mediterranean spirit.

The Mediterranean was the sea which allowed the spreading of the Western culture. It was the melting pot in which the Cartesian rationality and the spirit of the seaside nations were combined. Mediterranean means rational, cheerful, ingenious and balanced.

We have a volumetric composition. A balanced mix of cubes, which will accommodate the different uses, is the basis of the spatial arrangement. The functions included in the building's programme are grouped according to their inter-relationships, defining clearly visible and separated cubes.

Inside the Captaincy and Control Center we can perceive the different treatment of each cube, although there are intermediate auxiliary zones which can alternatively serve each specialized area.

Functional Organization

Captaincy. It has three levels with large exclusive use areas and a small sector which can be shared with the Control Center.

Ground Floor.

Shared use: central vestibule; information desk and general security control with independent accesses to the Captaincy and Control Center.

Exclusive Use: main vestibule, maritime inspection area, maritime traffic area, general archive, toilets, services rooms.

First Floor.

Shared use: small foyer in front of the elevators which are basically serving the tower but which are also the disabled' access to the building's facilities.

Exclusive use: public foyer, captain's office, second captain's office, meeting room, secretary room, administrative area and



maritime security and contamination fighting area, toilets and services rooms.

Second Floor.

Shared use: elevators' foyer.

Exclusive use: multi-functional hall, offices, storage rooms, hallway and toilets.

Third Floor.

Terrace, air conditioning plant.

Functional Organization

Maritime Traffic Control Center.

Ground Floor.

Shared central vestibule; independent foyer, elevators, heliport, rescue equipment storage rooms, dressing rooms and toilets.

Fourth Floor: elevators' security exit.

Fifth Floor: staff and maintenance services.

Sixth Floor: resting room, crisis and supplementary control rooms, toilets.

Seventh Floor: control room, offices, equipment, toilets.

Eighth Floor: terrace, glass-cleaning cable-cars, elevators motor room and plant.

Ninth Floor: elevators motor room terrace and plant.

LA CORUÑA

Architect: Luis Serrano Castañer.

The General Bureau for Merchant Marine organized an architectural competition by invitation for the construction of the Maritime Captainty and Maritime Rescue Coordination

Center in La Coruña.

The "Estudio Integral de las Artes, S.L." consulting team was awarded with the first prize and commissioned to elaborate the project under the supervision of the architect Luis Serrano Castañer. The team contemplated a double aim.

They wanted to comply, in a faithful way, with the building programme devised by the General Bureau for Merchant Marine for the Maritime Captainty and Maritime Rescue Coordination Center.

But they also wanted to design a real monument. A monument erected by the Merchant Marine as an homage to the many victims of maritime accidents all over the world and specially in Galicia.

In a time of architectural eclecticism and with the previously mentioned idea in mind, we chose the rationalistic approach as the project's leit-motiv.

Reason is the basic attribute of the human being. It aims at the classification, inter-relation and organization of concepts.

The building programme was therefore divided into two conceptual blocks which experienced a vertical development.

There is the Maritime Captainty block, a public service, near the access and a raised rescue block, which is orientated to the men and women working out at sea. It is raised in order to dominate the horizon with the best possible visual control of the La Coruña shore.

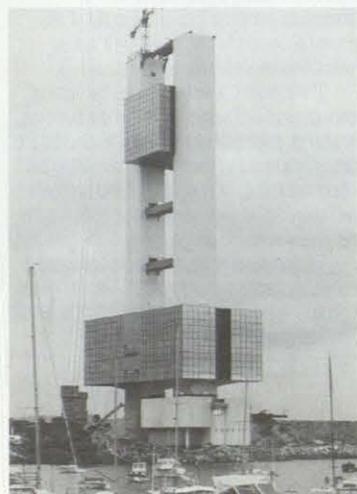
There is the high speed elevators shaft which also accommodates high technology services, electricity and electronic ducts and the access and emergency staircase shaft, with the other services (water supply, drainage, air conditioning, fire protection etc...).

This functional arrangement suggested the structural organization adopted. Two vertical shafts support two prismatic blocks.

The Barrié de la Maza breakwater is a real material axis projecting the city towards the marine horizon. The building is located with the idea of reinforcing this horizontal axis by means of a vertical landmark.

So we already have the building. We just need a ground floor access body, facilities and an intermediate floor to connect all the services.

The two vertical shafts surpass the highest block and contain, at this level, the telecommunications aeriels and equipment. The building is a large gateway connecting the ocean and the city of La Coruña.



ALGECIRAS

Architect: Luis del Rey

The building for the Maritime Captainty and the Local Rescue Coordination Center (CLCS) in Algeciras will be located in a site called Saladillo, inside the port precinct.

The construction project includes both institutions as separate dependencies with different entrances and yet subject to the same control system.

The building programme for the Maritime Captainty of Algeciras will be as follows.

The site is located inside the port precinct and is actually used as parking lot during the Strait Crossing Operation. There are just two entirely public access roads to it, as the rest pass through the port control system. So, we have designed a linear building in order to interfere as less as possible with the parking lot usage and selected, as main access, the most uncluttered road.

Both the Maritime Captainty and the CLCS will have their own private parking space. There will also be a public parking lot and a protected heliport.

We have also devised independent ground floor entries for authorities from the Home Ministry (Civil Protection Corps) and the Foreign Affairs Ministry.

The construction of the Maritime Captainty and the Local Rescue Coordination Center (CLCS) in Algeciras was dictated by the "National Plan of Special Services devoted to the Rescue of Human Life in Sea and the Fight against Contamination in Maritime Areas" (PNS), approved by the Government Council on the 11th of march 1.994 as part of the Rescue Centers Programme.

The Rescue Coordination Centers defined in the brief are classified into the following categories: National, Territorial, Regional or Local. The Algeciras center is a Local one.

The building is three storeys high except on its southern extreme, where the CLCS Tower is located. We have both tried to comply with the area masterplan and yet build a clearly nautical image. We have, in any case, two differentiated parts: the Maritime Captainty, with its offices and facilities and the Rescue Coordination Local Center.

On the ground floor, level 0.00, we find the private parking and the auxiliary dependencies serving the different facilities within the building.

On the first floor, we have the main access, the Captainty vestibule, porter's office, information desk, switchboard, open access office area, chief officer department, open access inspection area, chief inspector department, inspectors' offices, secretary, toilets, general archive and store.

There is also an independent gateway to the main vestibule of the Local Coordination Center.

On the second floor, we have the offices of the Maritime Captain, with his own waiting room, an administrative ancillary office and a meeting room. We also find the administration department for the navigation area, the Section Officer Bureau, archives and toilets.

The Maritime Captain offices and those of



the Center Main Authority, to the South of the building, are connected at this level.

And regarding the building techniques and finishes selected, we must say that we have tried to maintain the previously mentioned ideas. That is, we have chosen the diverse materials according to their chromatic appearance. The main body of the building is exposed concrete work with equally grey rendering.

The metal window frames will be anodized aluminum with a matt white finish. The remaining metal elements on the building facade will present a black Oxiron paint finish. The glass used throughout the building facade will be smoky, specially around the Control and Crises rooms.

ALMERIA

Architect: Luis del Rey

The building is located in the Eastern Dock of the Almería Port.

The General Urban Plan for Almería and the Port masterplan, determined its basic volume.

The construction of the Regional Rescue Coordination Center (CRCS) and the Captainty in Almería was dictated by the "National Plan of Special Services devoted to the Rescue of Human Life in Sea and the Fight against Contamination in Maritime Areas (1.994-1.997)".

The building has a total built area of 2361.61 m².

We have designed, according to the urbanistic restrictions of the area masterplan, a linear building crowned by the CRCS Tower.

The building is three storeys high except on its southern extreme, where the CRCS Tower is located. We have both tried to comply with the area masterplan and yet build a clearly nautical image, with the extreme piece, the tower, facing the sea as a real giant "Figurehead". We have, in any case, two differentiated, though internally connected, parts: the Maritime Captainty, with its offices and facilities and the Regional Rescue Coordination Center.

On the ground floor, level 0.00, we find the private parking and the auxiliary dependencies serving the different facilities within the building.

On the first floor, we have the main access, the Captainty vestibule, porter's office, information desk, switchboard, open access office area, chief officer department, open access inspection area, chief inspector department, inspectors' offices, secretary, toilets, general archive and store.

There is also an independent gateway to the

main vestibule of the Local Coordination Center.

On the second floor, we have the offices of the Maritime Captain, with his own waiting room, an administrative ancillary office and a meeting room. We also find the administration department for the navigation area, the Section Officer Bureau, archives and toilets.

The Maritime Captain offices and those of the Center Main Authority, to the South of the building, are connected at this level.

The different storeys of the Regional Center accommodate the Crises Room, cabins, Control Room, Platform over the Control Room, Radar room and aerial level.

And regarding the building techniques and finishes selected, we must say that we have tried to maintain the previously mentioned ideas. That is, we have chosen the diverse materials according to their chromatic appearance. Thus, the building will be completely clad with a sand-colored stone which, at the socle level, will match with the breakwater blocks of the Eastern dock.



The metal window frames will be aluminum with a matt reddish finish. The remaining metal elements on the building's facade will be red coated. The glass used throughout the building facade will be smoky, specially around the Control room.

The outside paving will be hydraulic non-slipping tiles. The inner floor finish will be white Macael marble with the interior joinery and framing finished with a navy blue coat. ■

Ceuta Port maritime station

The Context

To the West, an immense void, where the world ends, probably in a legendary, mysterious and terrifying Great Abyss.

To the East, old Gods, old worlds, old times. The "Fretum Septem", to the South, among the froth, the mist and the Sun, over the rocks, you can envisage a wall, parts of which are rosy, others golden and others of a dark and deep green, as the remains of the old serpentine stone quarry of Sarchal.

Ceuta, which has witnessed the campaigns of other men, the thinking of other days, the glories and defeats of other lands, contemplates now the progress of the 1859 Romantic War, the establishment of the Port Council, the opening of the Tetuan Railroad and the dictatorship of a simple "varas" corporal, Primo de Rivera.

In 1926, Franco, the chief of the africaners, takes a ship bound for the peninsula. The leader of the Rif, Abd-el-Kril, has surrendered and finished his campaigns in Ceuta... Africa was kept away, in Dessau, to the North, a School of Architecture was inaugurated.

The Base

The port is the space of engineering. The expression "engineering of a city", refers to a certain capacity to build a paramount technical space.

Ceuta port is a storage space built as a technological ocean. A structured net of channels creating the first indispensable web to cover and conquer a territory. The gateway for Spain to penetrate North Africa.

It is a space for provision, a fixed spot which will give place to a new spatial arrangement. A real city just for storage and transit.

There will be an engineer, a military engineer, dominating all these spaces.

The old citadel, fortified according to Vauban's principles forms a clear contrast with the linear image of the dock expansion.

The first means rejection, the other, shelter.

Once the cruel, unjust and useless North-African war ended, we can perceive a new figure emerging in the boundaries of the Atlantic desert. Ceuta port, as a post-war phenomenon, is part of the new scene, a structure attached to a city which tends to occupy the sea.

The port will be the city's first expansion outside the walls. Its largest and most dignified space. Its real High Street. Specially when, pompously ornamented with triumphal arches, adorned ships and portable altars, it would receive the king, Alfonso the 13th. He came in 1927, for the opening of the Southern Dock (10), as a thirsty man who thinks to perceive a source which is only real in his imagination.

This new platform, 510 m long and 60 m wide, is a real appendix to a port which will remain as the house of the waves, where the light, the color and the perfume of the distant Atlas is reflected. The new platform is the prolongation of the Albarcar breakwaters, part of the Royal Walls, by the Water Pit, in front of the Christ Bridge and connected to it by means of a long and generous ramp.

Over this significant work of civil engineering, we will have the first valuable architectural example in the Ceuta port.

On this neuter and flat territory, with no architectural references and among anchored ships, a new building will emerge which will transform this space into a unique spot, a real worthwhile view for any traveller.

The Project

The provisional station is rather distant from the city center and this is bothersome for the passengers. There is also the plan to enlarge the Ceuta-Tetuan railway up to the Alfonso the 13th dock. So the Port Council has decided to build a new and adequate station which will also contain the necessary facilities for the customs, carabineers and health services.

On the 6th of June 1929, Mr. Rafael Gallego y Amar, the civil engineer in charge of the Port Works Committee, signed the project for the new "Maritime Station on the Alfonso the 13th Dock".

The most interesting thing about the project is the perimeter, three to four meters wide, cantilever canopy. A top ribbed reinforced concrete slab surrounding the whole construction. There is also the lateral tower, containing the artificial stone stairway ascending towards the second floor terraces. By means of a ladder it is possible to reach from here the clock and the tower ornamental crowning with the radio aerial.

The project's dossier includes some commentaries about the way the works will be adjudged (either by bid or by competition). The term for completion will be twelve months. The document ends up with an agreeable surprise. The engineer wants to acknowledge the distinguished architect, Mr. Andrés Galmés Nadal, for his intelligent support in the project's artistic appearance. A project I have the honor to submit to your Superiority whom I expect will sanction it in a most favorable and speedy way, etc., etc....

The architect

Two quotations and a casual interview led us to the architect Andrés Galmés Nadal.

We found one of this quotations in an article signed by Manuel Gallego, called "Urbanistic Refurbishment in Ceuta" and published in the monthly review "Memorial de Ingenieros del Ejército", in 1926.

The second one belongs to Javier Pérez Rojas' book "Art decó en España".

During the annual reunion of the Architects National Brotherhood, celebrated in Madrid in 1995, I had the opportunity to meet Mr. Damián Galmés de Fuentes, architect and nephew to Andrés Galmés Nadal. A really amiable person who kindly accepted to tell me about his uncle's biography.

Andrés Galmés Nadal.

Born in Manacor (Balears Islands) in 1896.

Studies:

Baccalaureate: (1906-1913) in the Soria Institute and with the Augustinian Fathers in El Escorial.

Architectural Degree: (1913-1920) in Madrid's School of Architecture.

Professional Career:

He won a competition, in 1921, to obtain a commission as Architect assigned to the Spanish High Comisariat, in the Morocco Protectorate.

In 1932, he gained a new assignment as Census Architect for the province of Cádiz.

In 1934, he was finally commissioned to Balears, always as Census Architect and settled in Palma de Majorca until his retirement in 1966.

After retiring, he moved to Manacor, where he lived until his decease in June 1970 (he was 74 years old).

So, by age, Andrés Galmés Nadal belonged to the generation of Spanish architects sent by Spain to the Morocco Protectorate from 1913 to 1936.

Galmés, an architect from the 1920 class, stayed in North Morocco for ten years (1921-1931). Leaving aside his official job as Architect assigned to the Spanish High Comisariat of the Morocco Protectorate and as Municipal Architect in the village of Larache, Galmés did also establish a professional practice in Ceuta. From 1925 to 1931 he designed three eclectic and magnificent housing blocks in the old part of the city, in a visible progression towards rationalistic architecture. There were also other nearby professionals working in the same line, as the Municipal Architect Mr. José Blein Zarazaga and other official architects assigned to the Spanish Morocco Protectorate.

He was then summoned by the Port authorities, who asked him to contribute with his artistic skills to the station project. He employed then the same ideas, the same mastery and sensibility he had proved in his residential designs, the reflection of his cosmopolitan conception of the city.

But the port is a place of casualty and chance. A place that has no possible protection against the invasion of the strangest objects, goods, luxury products, trifles from all over the world, arriving at its shore. In the hinterland, people feed themselves, furnish their houses and sow their fields with the offspring of their own country. But, in Ceuta, people's homes are full of what the ships bring to shore. The strangest goods, the oddest individuals populate the stores, the streets and the architects' practices. These become real free ports, privileged territories where you can search for and find the most unusual objects. The land of euphoria and outrage.

This kind of sediment and this kind of land created a really new context which demanded a new, more audacious and radically different attitude.

On the Alfonso the 13th dock, its real foundation, its shipyard, we find a building representing the end of an age. Galmés' building quivers and succumbs under a crowd of assailants.

Some Circumstances of the Project Development

On the 18th of October 1929, the Public Works Bureau of the province of Cádiz, the institution which had to decide about the project submitted, dispatched a document recommending some changes.

Another engineer, Mr. Pedro de Benito, suggested in his addenda (21st April 1930), the following adjustments:

"The restaurant and bar services provided in the building's second floor should be replaced by the more convenient and decent use of offices for the Works Council". The exact distribution of these offices was delayed in order that the works should begin immediately.

The plans were not modified then.

The project for the Maritime Station was then adjudged to the best bidder on the 21st of September 1930. The completion term was established in eight months and the budget amounted to 352839 pts.

About the city

The Royal Order of the 14th of February 1927, which approved the Local Statute obliged the Municipal Council to elaborate a project for the Expansion of the City in four years.

On the 16th of August 1929, the competition brief was finished and sent to be published in the City's Official Bulletin on the 28th of November. Madrid's Gazette and the capital journals "ABC" and "El Sol", did also publish the brief on their 8th of December issues.

The designated Jury included Mr. Antonio Flores Urdanzpilleta, professor from the Superior School of Architecture, Mr. Carlos Ovilo y Castedo, architect selected by the Public Works Delegate in Tetuan, Mr. Luis Lacasa, architect selected by the contenders and Mr. José Blein Zarazaga, municipal architect.

They declared that:

"The only entry submitted, by the architects García Mercadal and E. Foertsch, cannot receive our approval as it is not liable to fulfil the future requirements of our city. We recognize the authors' competence and dexterity but recommend the Municipal Council to open a new competition".

On the 27th of June 1930, the Plenary Session of the Municipal Council declared that the prize will not be awarded and announced a new competition.

The new Jury, designated on the 28th of November 1930, presented the following changes: the municipal architect, who was now incompatible, was replaced by Andrés Galmés Nadal, Luis Lacasa, by Manuel Sánchez Arcas, as architect selected by the contenders and Antonio Flores by Teodoro Anasagasti.

There were seven entries now, and the jury selected three of them, exalting their correctness. These were the proposals submitted by Pedro Muguruza and Manuel Latorre, architects and José Hervás, engineer; Gaspar Blein Zarazaga and César Cort.

Nautical

The Ceuta port was soon the customary shipyard of many transatlantic vessels as the "Roma", "Express of Australia", "Viceroy of India", etc...

There were now two more boats, owned by the "Transmediterránea" Company which crossed the Strait of Gibraltar: the "Ciudad de Algeciras" and the "Ciudad de Ceuta".

The "Ciudad de Algeciras" began operating in February 1927 under the name "Miguel Primo de Rivera".

The "Ciudad de Ceuta" began in September 1928 under the name "General Sanjurjo".

After the proclamation of the Republican Estate, the two twin boats owned by the Transmediterránea Company were forced by the government to change their names.



The other architect

We have already mentioned Manuel Latorre Pastor as one of the contenders in the City's Expansion Plan Competition. Two recent publications do also refer to him as one of the architects sent to the North African territory of the Spanish Protectorate of Morocco.

The first one is the architectural guide to "Tetuan's expansion district (1913-1956)", by Julio Malo de Molina and Fernando Domínguez (Seville. "Consejería de Obras Públicas y Transportes". 1994).

The other, Antonio Bravo Nieto's book "La construcción de una ciudad europea en el contexto norteafricano" (Colección: "Historia de Melilla" No. 5, published by the Autonomous City of Melilla. June, 1996). We have been in constant communication with this author through Mr. José Luis Gómez Barceló, responsible of the Archive in Ceuta Town Hall. The author lives in the city of Melilla and has received a lot of information from Pilar Latorre Alvarez, the architect's daughter who is also a resident there. This information has been recently published in the 17th issue of the Art Bulletin of the History of Art Department, University of Malaga.

Latorre completed his architectural studies in Madrid in 1924, four years after Galmés Nadal and the same years as Gaspar Blein. This latter one was appointed municipal architect in Ceuta in 1926 and was succeeded by his brother José in 1929. This same year, Latorre was designated as Public Works Architect for Tetuan. In 1938, Latorre moved to Melilla, where he stayed until 1943, when he resigned as official architect of the Public Works Ministry. He went to Tetuan, then, where he died at 67, in 1963.

The definitive project. The Contest and its Result.

The first project had been solved in the most practical and mechanical way: the building programme had been divided into parts, these had been adequately distributed and Galmés had rounded the composition with an exterior design as eclectic and vernacular as those of the Seville pavilions for the 1929 Fair. The mentioned circumstances, the necessary reduction of costs and terms for completion and the gradual change in the general sensibility, in search of a new geometry, a new perception, made the Port Council abandon the original project, as a mutinous fleet abandons a wrecked ship.

But they did not know how to swim and, keeping the same previous idea, and thinking

that it was possible to renew the scheme, they just organized a competition, with the works already going on, on site, for the "Revision of the facades for the new Port Maritime Station".

We know nothing about the details of the competition brief, nor about the entries. But there is a certificate from the Port Council, signed on the 6th of January 1934, by Mr. José Núñez Casquete, civil engineer, which says: "among the several projects submitted for the revision of the facades of the new Port Maritime Station, we have selected the one signed by Mr. Manuel Latorre Pastor".

The Boat (the metaphor)

It is not easy to evaluate the extraordinary impact made by the arrival of the great packet boats to the Ceuta Port. We can imagine though, the enormous surprise provoked by such an image. Latorre made use of that imposing image in his work, in a kind of mirror game.

Galmés had just insisted upon the application of the necessary ornament over the surface of the engineer's programme. Latorre, who was a good friend and admired him, just condemned his excess of ornament, not his taste. In any case, he was living, like the rest, the changes brought by the Republic and decided to join the modern and embrace the new thought, the new images arriving at Ceuta on the pages of the European reviews. He designed a building midway between the comical statement and the harsh impact. Because the architectural world has always been interested in this game of images, duplicates and likenesses, Latorre submitted his project to the Port Council as a real "mise en abîme" (the reduced reproduction of the story's plot inside the very story). But his image was not just a fragment of a boat, as Aizpurua's in San Sebastián. He really made the whole unit, a complete boat, as the Summer Residence of the Ts'ing-ch'ing dynasty, a boat-building, anchored in the watery mirror of the Summer Palace, located at a distance of 4 Km. from Peking, during the second half of the 18th century.

His design adopts the functionalism of, say, Cicero in "De Orate III", and also assumes the concept of "character", recovered by Quatremere de Quincy in 1788, who expressed it in terms of "talking architecture". But, in Luis Lacasa words, we are more close to an over-expressive Le Corbusier. The building sails as a boat, between two poles, the Futurist metaphor (its movement and form) and the Cubist syntax (its stillness).

When a real boat is anchored by our building, it becomes a mere fictitious duplicate, autonomous and somewhat terrifying. From

mirror, it becomes a mirage. And this doubling experience, the confrontation with its model, just results in something frightful. The visionary design becomes a delusory reflection.

The naval machine, a mirage of the real one, seems to have a fleeting life; it is a volatile and capricious likeness which can either be fused with itself, being so close to the original or appear as something strangely autonomous.

We can perceive two logical itineraries in the metaphor: the literal allusion to an explicit image and the vague evocation of an ideal, beyond it. In Latorre's building we find both possible interpretations in a most contradictory way and the result, instead of a metaphor, seems to become a joke, a riddle.

Latorre had to work with a previous material, already designed, already on site. He acts as a deconstructivist and destroys, stone by stone, the original design. He analyzes and dissolves it. He is an architect who knows how to unbuild what is already built. And, although this is not the basis of deconstruction, he works on the architectural metaphor to create his own rhetoric. He makes use of the old Greek concept of "Mimesis", underlying the whole history of art and architecture, and tries to look at things in different ways, reproducing a visible image of reality, searching for new ways of expression in the world of machines and their geometry. But he never breaks with convention to design a new form. He does not make use of the diverse mechanisms of abstraction in order to surpass a basic mimesis. The constant presence of both sides of the metaphor in his drafting papers, with explicit and conscious parallelisms, becomes a real hindrance, and the functional machine becomes a simply symbolic machine.

The differences between the two projects reveal the lively debate and the transformations suffered by the Spanish architecture in such a short period of time. The first project is clearly the offspring of a somewhat refined traditional regionalism belonging to the devastated old Regime; the new one, with much of an ironic and sarcastic approach, is based on a misunderstood renewal of pure rationalism. It reverses the previous sophistication, which produced a series of educational images, and embraces the easy topic by dressing the building up with a superficial and frivolous maritime character. The result is pure plagiarism, because everything that is not tradition is plagiarism.

This professional trick, widely used in the past, had somehow disappeared into oblivion. Our architect recovers it, because it was part of his repertory. His work, though (welcoming the hairless and terrified soldiers who had been assigned to Africa) when finished, when completed, will be something with no roots, no memory, no grounds.

The building is, nevertheless, capable of incorporating art deco elements, as the chimney, though it was built ten years after Le Corbusier's Esprit Nouveau. It belongs to a crossroads that is possible to conceive either as a starting point or the end of the road. It is a terminal building, an anchored transport node which eliminates meaningless ornament,

exploits the aesthetic values of flat and empty surfaces and makes use of portholes and railings as striking images, embracing the lay creed of the first rationalism.

The geometric block, with its large cantilever, an stupid temple dedicated to wait, to hope, where souls are emptied by mere bore and melancholy. It has no reference. There is no metaphor. It bears no figurative expression, no indirect speech.

A building which is a correct metaphor, demands the intelligence of the observer to unravel it. In that case, there is a mimetic

allusion to a certain exterior reality which is replaced by an indirect and oblique vision bearing strange connections with the original. Metaphors imply enigmas.

In ancient ages, the metaphor was considered an ideal likeness. Latorre's building is old. He does not prove able enough to exploit the connections. He does not even make an attempt to discover the logic of the building and then establish a relationship between terms. He does not present a thing as if it was another one. He indulges in the comical and ridiculous. It is vulgar architecture, a mere tale. ■

Epilogue

"Crisanto... did not tuck up his sleeves because he had tatoos from the Ceuta prison. Anyone would be able to tell the time he had spent there, and the prison brigade to which he belonged.

Those from the veteran brigade, from the beginning of the century (released felons under sentence of death), had a bat over the head of the naked woman.

Those from the recent brigades, a plane."

(Sender, Ramón J. "Cabrerizas Altas". Biblioteca de Melilla. Melilla, 1990.

In the artificial geometry of this frontier land, Galmés was a veteran, Latorre a newcomer (newly-found).

The Maciá Axis

The General Urban Planning Bureau and the Catalan Land Institute wanted to accelerate the construction of the Maciá Axis, already undertaken by the city hall, by means of the acquisition of the necessary land. We also wanted to join the Sabadell City hall in its effort to consolidate the city as an important center within the dynamic region of "El Vallés". This area, including two different "comarcas", has a settled population of 835000 people, with other transient 350000 people coming and going around it. So we have an strategic urban center with a highly developed economic activity, even for a European level. I am mainly talking about its urban character and not just about its financial importance, which makes it comparable to other European cities as Grenoble, with 153000 inhabitants or Geneva, with 170000. Because it is not just the dense population which makes of a city what it is but the quality of the territory which it commands, the economic activity generated by it, the life quality and opportunities offered to its inhabitants. This was, from the beginning, our main aim.

Our second interest was to take part in a project which was to transform a city by means of touching a clearly neuralgic point within it, and make it in a radically different way as is usually done. We thought it was a fundamental project for Sabadell. And now, we think it can be a paradigm for a new approach in Catalan Urban Planning. We were then and are still now witnessing the polemic destruction of our inherited cities, with the withdrawal of the economic activity towards peripheral areas that take advantage of the new transport infrastructures which tend to sever the old nuclei. We thought this operation could recover the city center and, in due time, strengthen the position of Sabadell's historical core. That is, we thought

it was an opportunity to stop the decentralization process imposed to the tertiary sector. The tertiary activities have historically been linked to the development of urban centers. But much of this sector was beginning to emigrate to the city outskirts. This process tended to disjoin the city fabric and precluded any future resurrection of Sabadell's urban dynamism, as this kind of activity attracts others. This process affects the industrial sector but is specially harmful for the services sector. Because the present industrialization processes depend more and more on a dynamic tertiary sector, as many of the functions formerly performed by the industry are now being undertaken outside it. The development of a puissant services sector is basic for industrial investment, because it is the only way to reduce costs; not just distribution costs but also production and employment costs.

All this aims were possible with the creation of a great 40 Ha park within Sabadell's center. It has been an outstanding task. It was an important improvement which proved fruitful in a moment of economic recession. A urban context diminishes the effect of an economic crisis which is much more harmful without the support of a city. Although it is widely accepted that the rural areas are less affected by economic depressions than the great cities, it is also true that middle size or even great cities with an adequate structure are less affected than disordered cities of any size. Industries cannot prosper in cities without a developed complementary sector. Because any recession implies that families just depending on industry have no other resources. In the same way, a small village depending on a single industry can be completely ruined if that enterprise experiences a delicate situation. In Catalunya we have many examples of cities

developed around a single industry which had many problems when these were closed. So we need well structured and strong cities in which a sectorial recession would never be so dramatic, where there will always be other economic activities going around.

We must also mention another aspect of our collaboration with the General Urban Planning Bureau. Here, we have tried a new approach to what is called "public-private accordance" in urban planning affairs. This well-known concept was mainly developed by the American economists and applied through the Reagan administration policies, according to which it was necessary to leave the development of the city in the hands of private interest. During the eighties, this new way of urbanistic private-public "parteneriat", as the French call it, has been widely discussed. In the Maciá Axis we had, from the beginning, an interesting example of a new approach to all this, as the relation of forces and the type of investment was clearly established in the first stages. There has been a really public administration not a business management. We have tried to make the better of the public funds while encouraging productive investment in the area.

The Maciá Axis, in Sabadell, has become a significant example of what we think this type of accordance should be. First of all, it reveals that the public sector must act as the real administrator of the whole operation. Must maintain a strong position and an active role and not let the private partners make all the decisions while the public authorities just facilitate the bureaucratic proceedings. But it also reveals the necessity for the private sector to join this kind of operation. Because, sometimes we find that public authorities tend to avoid this kind of collaboration. It is true that the public sector must bear in mind the interests of the whole population, as a community. But our example has proved how it is possible to lead a correct public-private management in which both agents should cooperate and help each other. In our case, the private sector has been able to maintain the conviction that the works would be finally carried out.

I remember how, in the first stages, we

were always asked about the certainty of the opening date for some access to the Maciá axis or some link with the motorway, etc.

We were always able to give precise dates and assure the completion of the works. And this means that the public sector was working in a completely new way that would make possible the visible results.

We have invested up to 27000 million pesetas and we plan to invest 26000 more. The results are obviously, rather evident both for Sabadell and its surrounding territory. The new direct access from the motorway to the Catalunya square has been a dynamic agent in transformation of the whole area. The same happens with the Zamenhof beltway. If we can manage to make the Creu Alta area join the process, the spreading of the dynamic effect into the old center will be unstoppable and this part of the city will have much more opportunities of development than other centers which have not received such an investment.

To sum up, I would say that, from the point of view of the Catalan urban planning, we must mention three significant aspects.

First. We have devised an important territorial policy based on the development of a middle size city. If this process would be repeated throughout the country, it would contribute to the creation of an structured urban net within Catalunya that would avoid the problems of great congestions, promoting social cohesion and the sense of community. The importance of this phenomenon is something basic.

Second. We have tried a new approach to intervention within the city rather different from previously adopted policies aiming at the transformation and refurbishment of our urban areas.

Third. Our specific model for the public-private accordance can be very interesting for other cities which are currently trying to find new solutions for their urbanistic problems.

Eight years ago, we had just open fields, with no visible axis, facing long and slow expropriation proceedings. We hope that, in just eight years more, we will enjoy the completed works of the Maciá axis and see its beneficial effects on the old city of Sabadell. ■

City of the arts and sciences (Valencia)

Architect: Santiago Calatrava

Project Term: 1990-91

Completion Term: 1998 Hemisferic

The Arts Palace

The Arts Palace and its surrounding dependencies are located to the South-East of the city of Valencia. In a site limited by the old berth of the Turia River, the Moreras Walk going to Nazaret and the Saler highway and the streets Tomás Montañana and Hermanos Maristas.

As can be seen in the general plans, it

occupies the west side of the city of the arts and sciences, which includes three significant buildings; the palace, the hemispheric theatre or Planetary and the museum of sciences.

The main building of the Arts Palace presents a double aim: it is a multi-auditorium and an urban landmark, which will enliven and consolidate the area and become a symbolic image, a kind of new monument for the city of Valencia.

In this sense, the building is conceived as a real icon, a great sculpture which will house a certain functional programme.

This programme includes two large spaces:

- The main and central hall, basically an opera theatre but which can be used for ballet and other theatrical performances.

- The chamber music hall, which can be used for plays and orchestra or lyric recitals.

So the building will house a main auditorium with a capacity for 1800 seats and a smaller chamber music hall, for 400 people.

The building structure is based on four inclined and tapered concrete supports, beginning at a -7.00 m. level and creating a kind of imaginary rectangle.

The main hall is the seminal element in the project, both as its formal and structural core. With its 1800 seats, it occupies the center of the building's structural support generated by curved surfaces and interior white concrete boxes, which form a visually powerful epidermis.

In the building's structural system, we can distinguish a more or less conventional structure and the double curvature surfaces. The conventional structure comprises floors and bearing walls transmitting loads to the foundations.

The structure of the large curved surfaces and massive lateral elements plays a significant role in the building's structural scheme. These support most of the building. In fact, the curved surfaces present bottom ribs, as arches which support the building's intermediate floors.

The stepped hall is formed by means of a double slab with an inner "plenum", supported by a perimeter wall and other intermediate lower walls which reduce the total span.

The main material used throughout the building will be white concrete. It will be present in the large structural supports. Formwork will be made with dovetailed 12 cm. wide, brushed timber planks.

The "trencadis" will be the second material in the building. It will be carefully assembled with pieces of a radius no more than 8 cm. in order to accommodate the gradual change in the disposition of the fabric and facilitate the adjustment between the different surfaces.

Hemisphere-Planetarium

The city of the arts and the sciences is located in a site limited by the final section of the River Turia berth and the Saler highway.

The lot on which the Hemisphere will be erected is more or less regular rectangular of 200x1300 m, with a total area of 26000 m². It is placed between the Museum of Sciences and the Arts Palace.

The Hemisphere-Planetarium building is placed on the East-West axis of the City of the Arts and Sciences. It is flanked by two lateral, 200x60 m., water pools to the North and South.

The building has three differentiated bodies: to the East, we have the offices building, with the stores and cafeteria. At the -11.00 m. level, first basement floor.

In the center, we have the sphere under the roof which houses the auditorium and the projection rooms: that is the Hemispheric Movie Theatre and the Planetarium which occupies, from the second basement (-15.00

m) to the second floor (+0.00 m.)

The main building emerges between both pools as a real turtle shell, with a fixed, opaque, central section and two transparent lateral sections, with mobile elements which act as parasol pieces and gates.

This ovoid roof encloses an inner sphere.

The building has a reinforced concrete structure. The roof is metallic. It has slurry walls and significant depth slabs as foundations. The sphere is made of reinforced concrete, a material which closes the rear part of the sphere and advances through the floors and the inclined beams of the stepped seats.

The metal roof is supported by five arches with a box section whose extremities rest on reinforced concrete tripods.

These arches are connected by means of laminated elements and curved box-beams.

Orient railway station (Lisbon)

Architect: Santiago Calatrava

Collaborator: Andres Caride

Project Term: 1993

Completion Term: 1998

The Orient railway station is the gateway to Expo '98, the world fair which will open in Lisbon on 19 May 1998. It forms the core of a scheme that transforms the entire Olivais District of Lisbon. The Orient Station is destined to become one of Europe's most comprehensive transport nodes: high-speed, Intercity and regional trains will connect here with local-service, metro and train networks. The station facilities are complete by a bus station and parking for approximately 2000-cars.

The station and adjoining exhibition site are located some five kilometres to the north east of the city centre, between the railway line and the banks of the River Tagus. The setting includes the dilapidated Olivais Harbour - a former sea-plane base on the Palha de Palha n the Tagus basin - and bordering areas.

Santiago Calatrava's entry to the invited "Estacion do Oriente" competition, held in 1993, went well beyond the original brief: his proposal defined the urban-planning structure for the entire area, a response that not only convinced "Parque Expo '98" - the organisation representing the various parties involved - but also Lisbon's urban planners (whose design for the area at the time of the competition was still in its embryonic stages).

Orient Station creates a link: this bold and elegant scheme cuts through the 9-meter railway embankment and thus, from both the transport and visual point of view, connects industrial and residential districts that have until now been severed. In the design, Calatrava shifts the station up to the exhibition site, some 200

Museum of the Sciences.

The museum buildings is located towards the end of the City of the Arts and Sciences.

As the great pavilions of the historical exhibitions, it is a linear building generated by repeated modules along the selected site. The lateral ends of the symmetric building act as real lateral supports to the inner modules, as buttresses. Thus, the building appears as a great roof supported by a glass transparent facade to the North and an opaque one to the South, both adapted to their particular sun exposure conditions, according to the orientation of the city of Valencia.

The building's inner structure which is externally just a great roof, includes an spectacular play of platforms suspended from five great concrete "trees" whose branches

support the mentioned roof. The concrete structure consists of transversal, 10 m. wide, modules which create the two main levels (+0.00 and +10.40), with an intermediate mezzanine level (+5.20).

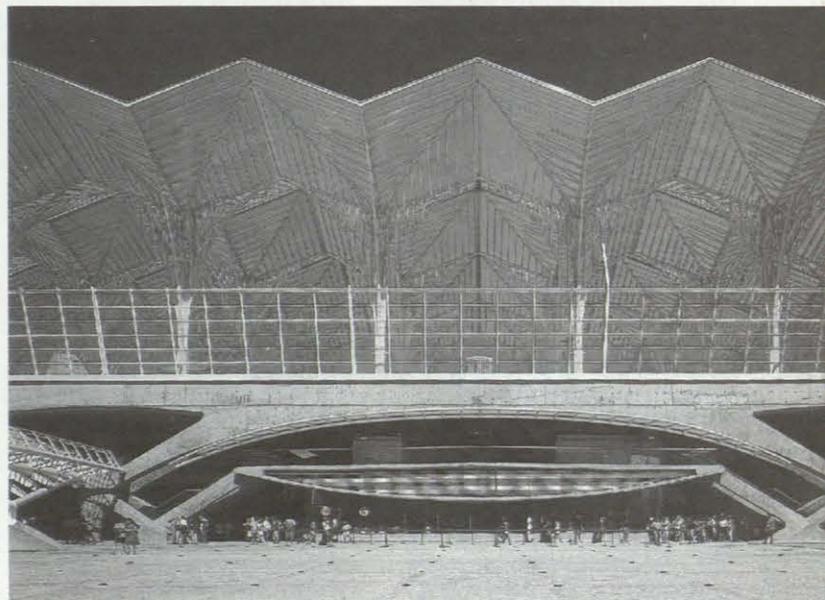
This structure comprises reinforced concrete planes, separated 10 m., resting on two lines of foundation trenches separated 32.80 m., with lateral 8 m. cantilevers. From these buttresses begins a secondary 30 m. cantilever structure, which covers the exterior walk reaching the river old berth.

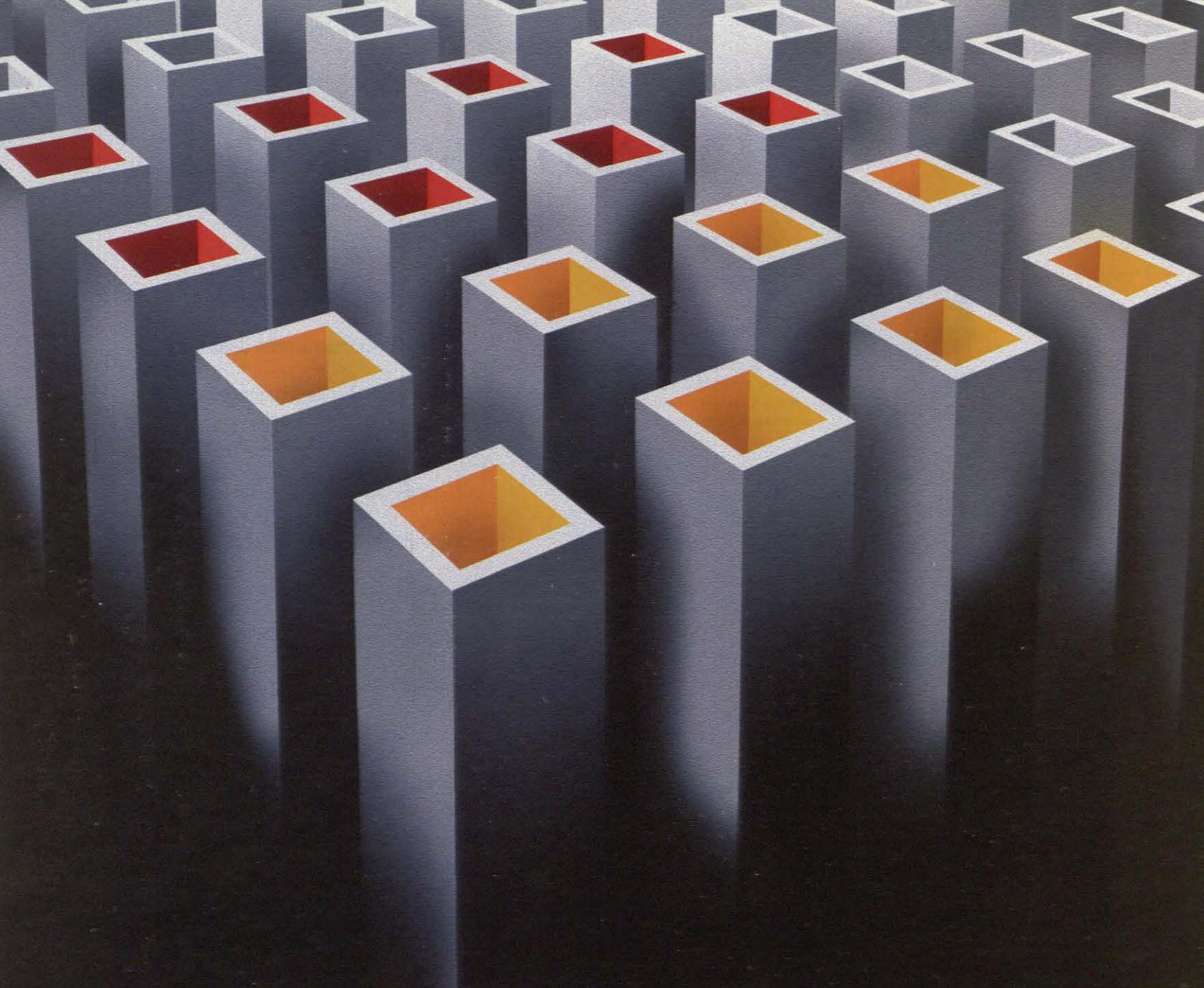
The tubular structure of the roof is supported by the modular reinforced concrete lattice of the South facade and by the "trees".

The North facade is a curtain wall, made up by 10 m. wide modules. The structure is built by metal tube arches, on which lightweight metal ribs supporting the glass panels rest. ■

Generously proportioned, clear and straightforward pedestrian zones form the circulatory link between the various transport modes, while the bus station, with its sweeping glass roof, adjoins the station immediately to the west. Retail stores and office buildings are grouped around a focal point to the east: namely, Expo '98's West Gate.

Orient is not Santiago Calatrava's first station: with Stadelhofen in Zurich, he demonstrated his feeling for urban structures, as well as his dynamic approach towards the restatement of urban spaces within a historical context; his airport-station in Lyon is a sculptural symbol for a site set in a no-man's-land; and Spandau station draws a parkland into the city. With Orient, Calatrava has created an urban centre at the water's edge and, in a contemporary form, restores the importance that the railway station once commanded. ■





CEVISAMA '99

17º Sal6n Internacional de Cer6mica, Recubrimientos para la Construcci6n, Saneamiento, Grifería, Materias Primas, Esmaltes, Fritas y Maquinaria. Sector Maquinaria: Años Pares.

**Valencia (Spain)
del 2 al 6 de Marzo 1999**

Concurso
Internacional
de Diseño
Industrial.
Premios
Alfa de Oro

C o i n c i d e c o n S I P ' 9 9



Feria Valencia: Avenida de las Ferias, s/n E-46035 Valencia (España)
Apdo. (P.O.Box) 476 E-46080 Valencia • Tel. 34-(9)6-386 11 00 • Fax 34-(9)6-363 61 11 - 364 40 64
E-mail: ferivalencia@feriavalencia.com • INTERNET: <http://www.feriavalencia.com>



Hecho a su medida



El modelo TYPE XX AÉRONAVALÉ va dotado de la ingeniosa función "Flyback" propia de la aeronáutica, que permite la rápida activación del cronógrafo al disminuir su tiempo de utilización.

El talante creativo de Breguet se pone igualmente de manifiesto en el ámbito de la conquista del cielo, con aviones como el "Point d'interrogation" concebido por Louis Breguet.



El mecanismo del modelo TYPE XX AÉRONAVALÉ Breguet crea desde los años 30 cronógrafos cada vez más perfeccionados, especialmente destinados para los pilotos.

El cronógrafo TYPE XX AÉRONAVALÉ se beneficia de un patrimonio doblemente prestigioso. Fiel al espíritu innovador del más célebre de los maestros-relojeros de todos los tiempos, este reloj se inspira en las hazafias de Louis Breguet, descendiente del fundador y uno de los más ilustres pioneros de la aviación. Reservado durante largo tiempo a las fuerzas aéreas francesas, este mítico modelo existe ahora en versión civil.

Breguet
Depuis 1775



SOLICITE CATÁLOGO Y LISTA DE CONCESIONARIOS A:
JOYERÍA GRASSY. GRAN VÍA, 1. MADRID 28013
TELF.: 91 532 10 07 – FAX: 91 531 03 54

Algunas cosas deben ir siempre juntas

Llame ahora y recibirá un descuento de hasta 300.000 ptas. o pregunte por el Plan Renove HP DesignJet

La manera más rápida de iniciarse en CAD/GIS con la plataforma NT es conectando los HP Kayak/NT Workstations a las impresoras de gran formato HP DesignJet. Con las HP DesignJet conseguirá el máximo rendimiento, descubrirá nuevos estándares de diseño y grandes formatos de impresión a un precio competitivo. Así que, ¿por qué limitarse a impresiones en A2 ó A3 cuando HP le ofrece una HP DesignJet para sus necesidades, junto con una estación a un precio de lanzamiento extraordinariamente atractivo? Si no, pregunte por el Plan Renove HP DesignJet. Déjenos hacerle una oferta, visite nuestra web: <http://www.nt=hp.com> o <http://www.hp.es/granformato>, o llame al 902 150 151.

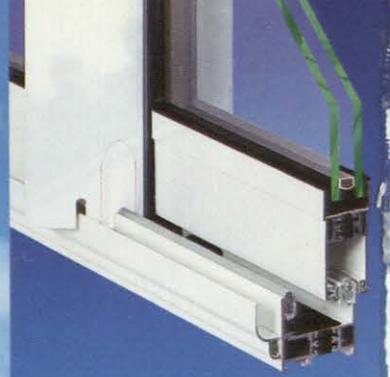
 HEWLETT®
PACKARD

NT
Workstations

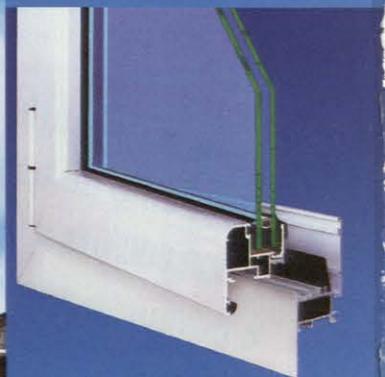
HP
DesignJets


THE
CAD/GIS
PERFORMANCE
CONNECTION

HP DesignJet:
encuentre los mejores estándares en **NT**



ROYAL S 24



ROYAL S 50 OC



ROYAL S 50

Nuevos sistemas de SCHÜCO para la construcción de viviendas:

Alta calidad, amplio servicio y libertad creativa para arquitectos.

- SCHÜCO ofrece sistemas comprobados, sobre la base de 45 años de experiencia.
- Calidad y perfecta tecnología caracterizan también los nuevos perfiles, que han sido desarrollados especialmente para la construcción de viviendas en España.
- Sistemas versátiles que ofrecen a los arquitectos las máximas posibilidades para la libertad creativa.
- Fabricantes competentes equipados con la maquinaria más moderna, se encuentran establecidos por toda España. Su base: una sucursal de SCHÜCO a su lado.



SCHÜCO
INTERNACIONAL
...la perfecta relación entre calidad y precio

Para más información:
SCHÜCO International KG
Sucursal en España
C./Ochandiano, 6 bajo
28023 El Plantío (Madrid)
Tfnos.: 91/3076455 · Fax: 3729087
<http://www.schueco.de>

Bilbao Tel.: 908970033 · Valencia Tel.: 96/3622906 · Barcelona Tel.: 93/3259853



El nuevo centro logístico hace posible el suministro más rápido

ESTÉTICA, PRECISIÓN,
MANUFACTURA ARTESANAL:
CADA RELOJ
DANIEL ROTH ES
UNA OBRA DE ARTE
DE LA RELOJERÍA
QUE DA UN NUEVO
AIRE A LA TRADICIÓN.

"Cronógrafo Automático"
disponible en oro amarillo, blanco
o rosa 18 K., y en acero.
Reserva de marcha de 50 horas.



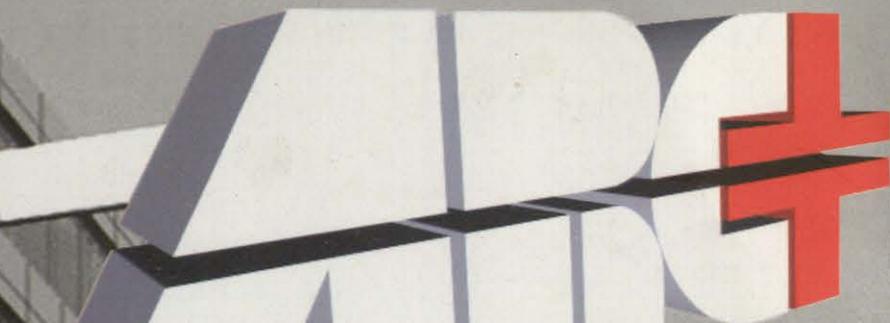
DANIEL ROTH

CONCESIONARIOS OFICIALES: ALICANTE: J. Amaya. BARCELONA: J. Puig Doria. BILBAO: J. Suárez. MADRID: J. Suárez.
MARBELLA: Gómez y Molina J. REUS: Santi Pamies Disseny. SANTANDER: Presmanes J. VALENCIA: J. Puig Doria. ANDORRA: J. Cellini.

Para más información dirigirse a **DIARSA** Avda. América, 37. Edificio "Torres Blancas". 28002 MADRID. Teléf.: 91 519 56 83.

Arquitectura^{3D}

La nueva generación de CAD



**ARC+, más por menos
20.208 Ptas./mes**

Financiación a 24 meses sin intereses. IVA no incluido. Oferta válida hasta 31/12/98

