

6 **David Maisel**  
*Oblivion*

12 **Mar Loren**  
La ciudad de Nueva York y la crisis del paradigma urbano

22 **Paloma Hernaiz y Jaime Oliver**  
De las embajadas a las corporaciones

30 **Camila Aybar y Juan José Mateos**  
1.688 viviendas en Guadalajara  
**Francisco Arqués**  
Apolo y Dioniso en Loos

42 **Carlos Quintáns**  
Casa en Barceiros y casa en Gandarío

50 **Jacobo García Germán**  
*Disponible Place*

58 **Diego Peris**  
Pasadizo en Albacete y Cuenca

64 **Ricardo S. Lampreave**  
La fusión de lo único

70 **Valentín J. Alejándrez**  
La construcción del puente sobre el río Kwai

74 **Hiroshi Sugimoto**  
*Cines*

78 **Pep Carrió y Grassa Toro**  
Esas metáforas con parás

80 **Manuel Feo**  
*Brigantium*

86 **Mark Klett**  
*The Rephotographic Survey Project*

92 **Manuel Calzada Pérez**  
José Antonio Corrales y el diseño de puentes de colonización

108 **Macaya, Rijo, Casas, Cornelio, Enel, Carbonell y Tejedor**  
*Gel de Elors*

112 **José Rivero**  
*Luvia*

120 **Ángel Martínez**  
Agujeros en la manzana

128 **STEM arquitectes Esteve Aymerich, Inés de Rivera, Ton Salvadó**  
Osario-Memorial de la Batalla del Ebro



## 04: lugares

David Maisel · Mar Loren · Paloma Hernaiz y Jaime Oliver · Camila Aybar y Juan José Mateos · Francisco Arques · Carlos Quintáns · Jacobo García Germán · Diego Peris · Ricardo S. Lampreave

## 68: tiempos

Valentín J. Alejánder · Hiroshi Sugimoto · Pep Carrió y Grassa Toro · Manuel Feo · Mark Klett · Manuel Calzada Pérez · Macaya, Rijo, Casas, Cornejo, Capel, Carbonell, Tejedor

## 110: representaciones

José Rivero · Ángel Martínez · STEM arquitectes Esteve Aymerich, Inés de Rivera, Ton Salvadó · Eduardo Belzunce, Ángel Santamaría, Miguel Ángel del Valle · Joel Sternfeld · Douglas R. Nickel · Luis Martínez Santa-María · Francisco Jarauta · Juan Luis Moraza



## formas de arquitectura y arte 16

marzo 2007

Revista del Colegio de Arquitectos de Ciudad Real

Carlos López Bustos, 3. 13003 Ciudad Real

t 926 21 21 15

f 926 21 22 85

anavictoria@arquireal.com

www.arquireal.com



<b>Dirección editorial</b>	Ricardo Sánchez Lampreave
<b>Coordinación editorial</b>	Ana Victoria López
<b>Consejo editor</b>	Francisco Arques Soler Félix Fuentes Ceinos Juan García Millán Pablo y Julio Gómez Ruiz Luis Martínez Santa-María Juan Luis Moraza Pérez
<b>Junta de Gobierno</b>	Ramón Ruiz-Valdepeñas Herrero, presidente Nieves Cabañas Galán Virginia Cinca Gutiérrez Alberto Ibáñez Bollada Jaime Muñoz Franco Javier Navarro Gallego Javier Ramírez de Arellano Rayo
<b>Agradecimientos</b>	La dirección editorial quiere agradecer su colaboración a Víctor Pérez Escolano; a Gloria Abad; a José M <sup>o</sup> Viñuela y al Banco de España; a la Galería Moriarty de Madrid; y a las direcciones editoriales de las revistas <i>Casabella</i> y <i>Lotus</i> .

**Fotografía de cubierta** Billete de 500 euros en curso, diseñado por Robert Kalina, del Oesterreichische Nationalbank

<b>Diseño editorial</b>	La compañía gráfica
<b>Traducciones</b>	Noemí García Millán y Mike Lumber
<b>Publicidad</b>	Ex profeso S.L. Exclusivas de Publicidad Eloy Chaves, Óscar Ortiz, Pablo Lovelle Hermanos Bécquer 4, 8 <sup>o</sup> . 28006 Madrid t 91 563 61 38 f 91 564 57 75 oscar.ortiz@exprofeso.net
<b>Producción</b>	Lampreave y Asociados Arquitectos S.L.
<b>Fotomecánica e impresión</b>	Gráficas Tomelloso S.L. Príncipe Alfonso s/n. 13700 Tomelloso (Ciudad Real) t 926 50 54 29 f 926 50 50 08
<b>Distribución y suscripciones</b>	Lampreave y Asociados Arquitectos S.L. Atocha 26, 4 <sup>o</sup> D. 28012 Madrid t f 91 429 26 21 formas@lampreave.es
<b>Depósito legal</b>	CR-358-02
<b>ISSN</b>	1886-7693
<b>Precio del ejemplar</b>	18 euros

Los criterios expuestos en los artículos son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente la opinión de la dirección de la revista.

El editor se reserva el derecho de la publicación de los originales recibidos.

Queda prohibida la reproducción total o parcial de cualquier parte de esta revista por cualquier medio, aún citando su procedencia, sin autorización expresa y por escrito del editor.

**Valentín Alejándrez Piñuela** es coautor del libro *La obra civil y el cine*, editado por Cinter, de la que es socio fundador junto a un grupo de compañeros ingenieros, dedicándose a la divulgación de la ingeniería y la arquitectura a través de la edición y la formación. **Francisco Arques Soler** es doctor arquitecto y profesor de la ETSA de Madrid. Premio de Roma de la Academia de Bellas Artes (1991-92) y Premio Extraordinario de Tesis Doctoral por la Universidad Politécnica de Madrid (2002-03). Ha obtenido también diversos premios de arquitectura de ámbito nacional. **Manuel Calzada Pérez** es doctor arquitecto y escenógrafo. Su tesis doctoral estudia la modernización del medio rural en la colonización del siglo XX en España. Ha realizado escenografías para el Centro Andaluz de Teatro y el Festival de Ópera de las Palmas de Gran Canaria. **Pep Carrió** (Palma de Mallorca, 1963) comparte su trabajo como diseñador gráfico, especialmente enfocado al ámbito cultural y editorial, con su labor como artista plástico. Este trabajo se ha visto reflejado en numerosas exposiciones colectivas e individuales, en las que ha destacado siempre la fuerte personalidad artística, poética y conceptual de sus obras e instalaciones. **Jacobo García-Germán** (jacobogarciagerman.com) es arquitecto, profesor de Proyectos Arquitectónicos en la Escuela de Arquitectura de Madrid y master en Teoría de Proyecto por la Architectural Association de Londres. Actualmente prepara la tesis doctoral titulada *Estrategias operativas en el proyecto arquitectónico. Procesos, herramientas y protocolos*. **Grassa Toro** (Zaragoza, 1963) es escritor. Fundador y codirector de La Cala, casa en Chodes, dedicada al estudio, la investigación y la creación artística, literaria y teatral. En mayo se presentará su último libro, *Una niña*, ilustrado por Pep Carrió (Madrid, Ediciones Sinsentido). **Paloma Hernaiz** y **Jaime Oliver** son arquitectos licenciados en las Escuelas de Arquitectura de Madrid y de Barcelona respectivamente, y posgraduados ambos en la de Columbia. Han trabajado en diferentes estudios de Madrid, Nueva York y Shanghai. Actualmente viven en Pekín donde colaboran con OMA. Son profesores del Master *Barcelona Architecture* de la UPC y están realizando una investigación en el sudeste asiático becados por la universidad de Columbia y Casa Asia. **Francisco Jarauta** es catedrático de Filosofía de la Universidad de Murcia. Ha realizado estudios de Historia, Historia del Arte y Filosofía en Valencia, Roma, Münster, Berlín y París. Profesor invitado de universidades europeas y americanas, sus trabajos versan sobre filosofía de la cultura, historia de las ideas, estética y teoría del arte. Ha sido comisario de varias exposiciones internacionales, y forma parte del Comité Científico de *Iride, Experimenta, Pluriverso*. Es coordinador del Grupo Tángier y del Observatorio de Análisis de Tendencias. Dirige la colección "Arquitectura". **Mar Loren** estudió arquitectura en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Sevilla entre 1986 y 1993. En 1998 realizó un Master en Design Studies, Universidad de Harvard. En 1997 terminó un Master en Patrimonio becado por el Fondo Social Europeo. Se doctoró en la Universidad de Sevilla en 2004. Es profesora asociada de Historia de la Arquitectura en dicho Departamento desde 1999. Previamente impartió clases en el Boston Architectural Center. **David Maisel** (Nueva York, 1961) es fotógrafo. Ha estudiado en Princeton University, Harvard University y California College of the Arts. Sus trabajos están presentes en las mejores colecciones, incluyendo el Metropolitan Museum of Art, el Museum of Fine Arts Houston y el Los Angeles County Museum of Art. Su primer libro, *The Lake Project*, fue seleccionado como uno de los mejores 25 libros de fotografía de 2004. El segundo, *Oblivion*, ha sido publicado el pasado otoño de 2006. **Ángel Martínez García-Posada** es arquitecto por la ETSA de Sevilla en 2001 como número uno de su promoción. Becario del Programa de Formación de Doctores de la Junta de Andalucía (2003-2005) y codirector de la revista *Neutra* (2002-2005). Profesor asociado del Departamentos de Proyectos Arquitectónicos de la ETSA de Sevilla desde 2005. Prepara su tesis doctoral *Cuaderno de Central Park*. **Luis Martínez Santa-María** (Madrid, 1960) es arquitecto por la ETSAM, profesor de Proyectos en la misma desde 1990, y doctor con la premiada tesis *El árbol, el estanque, el camino, ante la casa* en 2000. Es director de la colección de libros "la cimbra" de la Fundación Caja de Arquitectos y autor del libro *Intersecciones* (2005). Distinguido con numerosos primeros premios, sus obras más recientes son la sucursal de la Caja de Arquitectos en Madrid y los conjuntos de viviendas de Sigüenza y Ciudad Pegaso (Madrid). **Juan Luis Moraza Pérez** (Vitoria, 1960) es doctor en Bellas Artes por la Universidad del País Vasco donde impartió docencia durante siete años, y profesor titular del Departamento de Escultura en la Universidad de Vigo. Ha sido profesor invitado en la École de Beaux Arts de Marsella, en la Facultad de Bellas Artes de Cuenca, en el Instituto de Estética de Madrid, etc. y ha pronunciado conferencias en numerosas ciudades de todo el mundo. Autor de varios libros, artículos y ensayos. Como artista, su obra está presente en colecciones y museos como la del Museo Guggenheim de Bilbao. **Douglas R. Nickel** es historiador del arte. Actualmente dirige el Center for Creative Photography. Fue comisario en el San Francisco MoMA de *Dreaming in pictures: The Photography of Lewis Carroll* (2001), *Carleton Watkins: The Art of Perception* (1999) y *Snapshots: The Photography of Everyday Life* (1998). Entre otros, es autor de los textos del catálogo *Francis Frith in Egypt and Palestine: A Victorian Photographer Abroad*. **José Rivero Serrano** (Ciudad Real, 1951) es arquitecto por la Escuela de Arquitectura de Sevilla, 1977. Arquitecto Jefe de Servicio de la Diputación de Ciudad Real desde 1983, colabora en diversas publicaciones: entre otras, *Lanza, La Tribuna, El Manchego, Mancha* y *Formas de Arte y Arquitectura* (Ciudad Real); *Añil* (Madrid y Ciudad Real); *Pasajes de Arquitectura y crítica, Cuadernos Hispanoamericanos* y *Arquitectos* (Madrid); *PH* (Sevilla); *Opinión* y *Barcarola* (Albacete)... Colaborador del registro DoCoMoMo Industrial 2002 y del proyecto Sudoeste de la Unión Europea (2006). Autor de diferentes capítulos en diez obras colectivas sobre Arte y Arquitectura, ha publicado seis libros. **Ricardo S. Lampreave** (Madrid, 1957) es arquitecto y profesor de Proyectos en la Escuela de Arquitectura de Alcalá. Pensionado en la Academia de Roma, comisario de exposiciones y ciclos de conferencias, y editor de libros y revistas. Algunos de sus proyectos y obras han obtenido premios en concursos, y distinciones de la Comunidad, el Ayuntamiento y el Colegio de Arquitectos de Madrid.



01 El mito rural jeffersoniano en el siglo XVIII. Paisajes infinitos y economía local. Yellowstone Valley, 1871 (Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos, División de fotografías y material impreso) 02 El control territorial. La retícula global de la 1785 Land Ordinance (Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos, Colección de mapas) 03 La América industrial. La ciudad como producto de consumo. Nueva York, 1913. Construcción del Woolworth Building

## Mar Loren

### La ciudad de Nueva York y la crisis del paradigma urbano

Este texto fue presentado por la autora en el XXII Congreso de la UIA, celebrado en Estambul el pasado julio de 2005. Con el subtítulo de “La construcción de la identidad urbana en los Estados Unidos al final del siglo XX. La nueva diversidad, cultura y escala como respuesta al capitalismo” fue presentado como *Case Study* al tema 2.2, *Devenir de las ciudades: pasado, presente, futuro*.

#### La construcción del espacio colectivo. De la ciudad moderna a la ciudad histórica en los Estados Unidos

Beneficios y limitaciones de la ciudad estadounidense. Los orígenes y desarrollo de la idea de ciudad en la definición de Norteamérica

“...la ciudad provisional... no sólo sin historia, sino también sin posibilidad creíble de tiempo para la historia”, en JAMES Henry, *New York Revisited* [1904]: Franklin Square Press, Nueva York, 1906, p. 34

Los principios esenciales de la nación estadounidense quedaron establecidos en el mito rural de Jefferson en el siglo XVIII; una sociedad ligada a la tierra y basada en la economía local 01. Emerson, Thoreau y Poe consideraban la ciudad una forma de crecimiento cancerígeno. A esta concepción antiurbana se contraponen la Norteamérica industrial del XIX teniendo en la ciudad el soporte perfecto del más agresivo sistema capitalista. El único objetivo de la organización en retícula del soporte territorial era controlar de forma efectiva la propiedad privada 02, y el resultado fue la ciudad provisional desconocida por un desolado Henry James a su vuelta de Europa; una ciudad inmersa en un continuo ciclo de destrucción y reinención.

Esta visión nostálgica reflejaba la verdadera realidad del continuo ciclo de destrucción y reconstrucción frenéticas de la nueva metrópolis capitalista. Los arquitectos del Medio Oeste iban a representar esta gran paradoja del cambio en la propia definición de la identidad estadounidense. William Parker presenta el Medio Oeste como el lugar donde se encontraba la América genui-

PARKER William N., "Native Origins of Modern Industry", en D.C. Klingaman y R.K. Vedder (eds.), *Essays on the Economy of the Old Northwest*: Ohio University Press, Athens, 1987, p. 210

na, la parte de Estados Unidos donde el brutal cambio entre una naturaleza virgen y la industrialización más agresiva tuvo lugar de forma casi instantánea. El mismo Sullivan que impulsaba el mito rural jeffersoniano justificaba más tarde la expansión vertical de Chicago basándose en la necesidad de contenedores del proceso industrial.

La ciudad se percibe en estos momentos como un producto de consumo, soporte físico sometido a las leyes del mercado. El poder del dinero y la exaltación democrática de los derechos individuales quedan materializados en el respeto sagrado por la propiedad privada. La ordenación del territorio se conseguiría tras la Land Ordinance de 1785 que yuxtapone la retícula como medio abstracto de control **03**. La ciudad y la arquitectura se presentan así como una nueva realidad, diferenciada de la europea, que asume ya características propias, como son el valor del individuo por encima de todo y las infinitas posibilidades ofrecidas por el sistema.

**El espacio público en la ciudad y su contribución a la creación de la ciudad histórica estadounidense. Limitaciones en la eficacia de la retícula**

Nueva York es sin duda el paradigma de ciudad como soporte de producción. Su plan de 1811 plantea la colmatación total de la retícula –a excepción de la Plaza de Armas que luego fue ocupada y sustituida por Central Park–, contemplando en la trama únicamente el uso residencial, afirmando que el espacio libre no era necesario desde la total optimización funcional **04**.

La operatividad ilimitada de la retícula entra en crisis y el primer avance del plan metropolitano de principios del XX recoge las ideas académicas de la ciudad, detectando sus carencias funcionales y proponiendo medidas a las que incorporan las aspiraciones estéticas y simbólicas de la City Beautiful. La ausencia total de espacio libre carecía de solución, ya que el poder de la propiedad privada y las connotaciones negativas de lo público, como soporte del poder imperialista, hicieron inviable una operación de reorganización. La inserción de los nuevos usos de la ciudad moderna –infraestructuras, sistemas de transporte (expresión de una actitud colectiva), museos, universidades y bibliotecas (que simbolizan un nuevo parámetro de la cultura como herramienta de cambio social), iglesias (formalización de una diversidad emergente), teatros, hospitales, baños públicos y monumentos (democratización e iconografía de la ciudad metropolitana)– será el único camino para incorporar el nuevo compromiso urbano y simbólico de la arquitectura, un espacio para la comunidad que representará el primer testimonio de la identidad arquitectónica estadounidense. La diversidad, la cultura y un nuevo sentimiento colectivo nacional iban a dar forma a la ciudad moderna en los Estados Unidos. Enfrentados a la imposibilidad de insertar este espacio urbano en el plan urbanístico de la ciudad, éste se desplaza hacia el interior de los edificios. Lo diáfano, lo tectónico, la escala y la geometría de estos importantes interiores contribuyen así a la creación de los espacios públicos en el primer estrato arquitectónico estable de la ciudad moderna, que tiene por vez primera voluntad de convertirse en su ciudad histórica. Estos interiores se extienden a todos y cada uno de los capítulos de la construcción de la ciudad, que es en definitiva la construcción de su identidad.

### **Los servicios de la maquinaria metropolitana: el control de los flujos poblacionales. La continuidad y escala de la trama urbana**

**Modernización e industria. Colectividad y tecnología, componentes de la identidad nacional**

ROTH Leland M., *A concise history of American Architecture* [1979]: Icon Editions, Nueva York, 1980, p. 172

Muchos autores establecen a partir de 1885 un cambio claro en la actitud nacional en Estados Unidos relacionado con el abandono de un sentimiento radicalmente individualista para preocuparse por la construcción de la colectividad, hecho que explica el avance brutal en la industrialización y la tecnificación del país. La predominancia de la gran empresa en la base de la economía norteamericana tiene su origen en la recesión sufrida en 1884. La gran escala de la empresa, de la industria y de la metrópolis provocará la consolidación de la construcción de la Norteamérica moderna.



04 Las nuevas demandas de la ciudad contemporánea. De la ciudad moderna a la ciudad histórica en Estados Unidos. Nueva York, 1879 (Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos, Colección de mapas) 05 La creación del Greater New York y la conexión física de su geografía isleña. La construcción de puentes. Imagen del puente Queensboro, de Lindenthal (Junio 2005, Mar Loren / Jacques Maes) 06 Espacio bajo el puente Queensboro. Mercado al aire libre, de Hornsotel y Guastavino, 1909 (septiembre 2003, Mar Loren / Jacques Maes)

Es de hecho este proceso de industrialización, y su materialización en el campo de la construcción, el que cambia de forma vertiginosa la imagen del territorio y de sus agrupaciones urbanas, dando como resultado una metrópolis sin precedentes.

*The Greater New York.* La consolidación de la metrópolis y sus consecuencias. La unión física del territorio. La importancia de las comunicaciones

1. LA CONTINUIDAD EN LA GEOMETRÍA ISLEÑA NEOYORKINA. LOS PUENTES

STERN Robert A.M., Gregory Gilmartin, John Massengale, *New York 1900. Metropolis Architecture and Urbanism 1890-1915* [1983]: Rizzoli, Nueva York, 1995, pp. 28-34

El estudio Walter B. Melvin restauró la estructura, Hardy Holzman Pfeiffer Associates llevó a cabo la rehabilitación, y Conrad & Partners diseñó el interior para este nuevo uso como restaurante Guastavino's

En 1898 las conexiones entre Manhattan, Brooklyn, Queens, The Bronx y Staten Island (*The Five Boroughs*) para constituir el nuevo término de Nueva York son esenciales para resolver la discontinuidad del territorio, hacer accesibles todos sus puntos y equilibrar densidades de una población concentrada en el sur de Manhattan. Tras la construcción del puente de Brooklyn en 1883, Williamsburg fue el segundo puente que cruzaba hasta Brooklyn a través del East River. El tercer puente que se construiría sería el de Queensborough, la primera conexión con Queens **05**. Ante el fracaso de las propuestas del plan en la cualificación del viario con grandes bulevares públicos<, la propuesta monumentaliza el espacio libre bajo el puente. En 1909 el arquitecto Hornsotel utilizó las posibilidades estructurales del sistema de bóvedas de la Compañía Guastavino para resolver la cubrición de la estructura metálica de la base del puente, cumpliendo con las nuevas aspiraciones estéticas y simbólicas **06**. El uso del material cerámico y la diafanidad confieren además unas condiciones que hacen posible que se utilice como mercado al aire libre, resolviendo así mismo el encuentro con la red viaria con un túnel que permite el paso de la Primera Avenida. Protegido desde los años setenta, este espacio ha sido restaurado en los noventa como parte del proyecto principal del puente, que todavía no ha sido completado<.

2. EL AUMENTO DEL TRANSPORTE OCEÁNICO. LAS TERMINALES DEL FERRY

Pero el sistema de puentes es aún insuficiente y a partir de 1898 el nuevo término de Nueva York precisa acelerar los flujos marítimos entre los distintos puntos de su geometría isleña. El Battery Maritime Building es la única terminal de ferrys que sobrevive a la continua destrucción de Manhattan. Edificio horizontal de dos plantas proyectado por Walter y Morris en la línea del expresionismo estructural, su fachada se estructura a partir de un pórtico corrido en primera planta **07**. La logia como elemento principal de la fachada establece un contraste tectónico y marca la frontera espacial con el exterior, con la zona públi-

El estudio Jan Hird Pokorny Associates ganó el concurso para restaurar el Battery Maritime Building

3. CONEXIONES TERRESTRES. INTERBOROUGH RAPID TRANSIT SYSTEM. EL PRIMER METRO. ESTACIÓN DE CITY HALL

DOLKART Andrew S., *Guide to New York City Landmarks*: New York City Landmarks Preservation Commission, John Wiley & Sons Inc., Nueva York, 1998, p. 9

### Las puertas de la nueva metrópolis

1. LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL COMO SÍMBOLO DE LA NUEVA NORTEAMÉRICA. EL TREN COMO ENTRADA A LA URBE MODERNA

COHEN Jean-Louis, *Scenes of the World to Come. European Architecture and the American Challenge 1893-1960*: Canadian Centre for Architecture, Montreal, 1995, pp. 31-37

El ferrocarril también se convirtió en un símbolo del triunfo norteamericano. Se usaron grabados, dibujos y fotografías para expresar la idea del dominio absoluto del territorio norteamericano de costa a costa. El ferrocarril representaba la conquista territorial, y además de los rascacielos, las estaciones de tren se convirtieron en uno de los nuevos símbolos arquitectónicos estadounidenses. En 1914 la revista *Architectural Record* afirmaba que la arquitectura de estaciones ferroviarias se había convertido en el segundo símbolo más importante después de los rascacielos

ca. Protegido desde los años setenta, está siendo rehabilitado como parte de un programa para regenerar la zona como centro cívico.

El acceso terrestre a los diferentes puntos de Manhattan es crítico para su ocupación. Su forma alargada impide que la población y sus actividades se desplacen desde el sur para proceder a una ocupación paulatina del territorio. En 1900 se comienza a trabajar en la primera línea de metro que conectaba Manhattan con el Bronx, en el norte, y en 1902 se comenzó la segunda línea hacia Brooklyn. Ambas líneas parten de la estación de Town Hall en el centro del sur de Manhattan, cabecera de toda la operación infraestructural y considerada como la pieza maestra del sistema. Heins y La Farge fueron contratados para dotar a todo el conjunto de estaciones con una función representativa basada en los ideales de la City Beautiful. Esta estación, sin embargo, difiere de las otras encargadas a los mismos arquitectos gracias a su techo abovedado, que crea un espacio abierto libre de soportes intermedios, cuyo carácter autoportante permite la entrada de luz natural a través de paneles de cristal. Protegida desde el final de la década de los setenta, sus formas curvilíneas simbolizaron en su momento el esplendor de Nueva York.

Si la construcción vertical implantada en Estados Unidos desde la propuesta de la Escuela de Chicago provoca un interés creciente desde la utopía y desde la praxis arquitectónica a nivel mundial, la reflexión en torno a las grandes construcciones infraestructurales de la gran metrópolis abre nuevas vías –también desde la ensoñación y la obra construida– que configuran la nueva imagen metropolitana en Norteamérica.

Este tipo de propuestas apareció en esquemas como los realizados por Vernon House Bailey, publicados en 1909 bajo la influencia de Charles R. Lamb, y años más tarde las reflexiones gráficas de Harvey Wiley Corbett en cuanto a la clasificación de los flujos a distintos niveles. Teóricos y profesionales se esforzaron por entender la ciudad, descodificar sus demandas infraestructurales, soñarla para ser capaces de cambiar su fisonomía deficiente.

La propuesta del nuevo entorno urbano pasa por entender que la incorporación de los nuevos usos ha de solucionar de forma prioritaria la absorción de los flujos desde y hacia la metrópolis. Las estaciones de tren pasan así por coser la ciudad, anclándola al resto del territorio norteamericano. De los edificios monumentales demandados desde el nuevo concepto de la City Beautiful, las estaciones ferroviarias serán los más significativos. Ya no bastan contenedores realizados desde la estricta funcionalidad. Las estaciones son ahora las grandes puertas de la ciudad y a partir de finales del XIX demandan la monumentalidad de las grandes estaciones europeas, sin caer en la reproducción y en la copia. El diseño de estas estaciones tendrá un sello inconfundible y constituirá uno de los elementos claves de la identidad arquitectónica en el cambio de siglo. Las puertas de la ciudad moderna deben estar dimensionadas de acuerdo a los flujos reales y sus espacios deben recoger la monumentalidad exigida por su *status* como capital. Las estaciones de ferrocarril configuran la puerta terrestre, y ya en 1913 la Grand Central Terminal se consolida como uno de los grandes hitos de la arquitectura norteamericana y supone uno de los motores del centro de Manhattan, desplazando hacia el centro la actividad concentrada en la zona sur.

Considerada la formalización a escala menor de las ideas visionarias de la ciudad vertical, esta terminal consigue materializar sus objetivos en cuanto a yuxtaposición de flujos de tráfico rodado, peatonal y metro integrándolos con el uso ferroviario y haciéndolos convivir con el residencial en superficie para rentabilizar la operación. Reed y Stern, Warren y Wetmore fueron



07 Battery Maritime Building (junio 2005, Mar Loren / Jacques Maes) 08 Las puertas de la ciudad. Las estaciones como símbolos de la nueva América. Grand Central Terminal, de Reem&Stern y Warren&Wetmore, 1913 (septiembre 2003, Mar Loren / Jacques Maes)

Todos estos espacios interiores han recibido protección específica y el proyecto de restauración del estudio Beyer, Blinder y Belle recibió un premio nacional

DIAMONSTEIN BarbaraLee, *The Landmarks of New York III* [1988]: Harry N. Abrams Inc., Nueva York, 1998, p. 9. "Las estaciones se sacrificaron por la aplicación de la lógica de la propiedad que a menudo dicta la demolición que hace que la zona sea deseable. Muchas poblaciones se dieron cuenta de lo absurdo e iconoclasta del hecho. ¿Cómo puede una ciudad como Nueva York, tan culta y enfocada hacia la cultura, permitir la destrucción de uno de sus legados más importantes?"

los encargados de formalizar este símbolo de la industrialización nacional, proponiendo unos espacios monumentales en su interior, una plaza para la ciudad con todos sus servicios 08. Este ámbito público por excelencia no se ha limitado a sus funciones y ha servido de telón de fondo a eventos políticos, festivos y artísticos de Nueva York<.

Proyecto anterior a Grand Central, la estación de Pensilvania fue su antecedente, aunque su carácter de estación de paso limitó su repercusión en reactivar su entorno urbano. Con catorce metros bajo rasante donde se organizaban todos los accesos y andenes, McKim, Mead y White conseguían liberar el espacio sobre rasante que sólo había de soportar su función representativa pública del edificio mayor, en ese momento, a nivel mundial. Propusieron una distribución axial en la que los recorridos y estancias para la colectividad se sucedían marcados por la diversidad de escalas, geometrías y acabados que fragmentaban la experiencia del edificio. La estructura metálica y de cristal se complementaba con elementos cupulados cerámicos oradados que confieren a la estación una imagen que le diferencia de sus antecedentes europeos. El espacio interior de la estación fue lo que se convirtió en la propia imagen de la estación, la imagen de los Estados Unidos, mucho más allá que sus formas clásicas exteriores.

Fue precisamente la demolición de este edificio lo que causó que saltaran las alarmas en relación con la inexistencia de mecanismos para proteger edificios de gran valor arquitectónico con los que se identificaran sus habitantes. Esta estación fue demolida en total concordancia con la lógica especulativa del capital<. El resultado fue la creación de la *New York City Landmarks Preservation Commission*, encargada de proteger los edificios de indudable valor histórico y arquitectónico de una especulación que inevitablemente los llevara a su destrucción. En abril de 1965, el alcalde de Nueva York, Robert F. Wagner, firmó una disposición que abrió la puerta a la creación de la Comisión, que está considerada como la institución que ostenta el máximo poder legal y regulador en el campo de la protección del patrimonio arquitectónico. Las razones para crear la institución deben ser tenidas en cuenta en el contexto más amplio del cambio de actitudes en Estados Unidos sobre la interpretación de las ciudades y el entorno arquitectónico que había tenido lugar a principios del siglo veinte. Sin embargo, los autores coinciden en que la demolición de la estación de Pennsylvania fue un hecho que marcó un punto de inflexión hacia un cambio radical.

Cuando se dio a conocer la noticia de la demolición, los ciudadanos organizaron una marcha para quejarse de la desaparición

de un edificio considerado parte esencial del patrimonio arquitectónico de Nueva York. Arquitectos como Philip Jonson se unieron a la manifestación y declararon que nunca había existido un edificio igual a la Estación de Pensilvania en la historia de los Estados Unidos. Este edificio, además, hizo que las profundas convicciones tradicionales de Lewis Mumford cambiaran, elogiando la arquitectura de la estación, especialmente su cualidad espacial, en un artículo escrito en 1958, “La desaparición de la estación de Pensilvania”.

## 2. LAS PUERTAS DE AMÉRICA. EL CENTRO DE INMIGRACIÓN DE ELLIS ISLAND Y LA U.S. CUSTOM HOUSE

Desde 1892, el centro de inmigración de Ellis Island fue la puerta de América desde el mar. Boring y Milton ganan en 1897 el concurso con un edificio que recoge el gusto por la grandilocuencia francesa, con una silueta efectiva para el reconocimiento paisajístico de la pieza **09**.

En 1916 una explosión causó daños estructurales en el vestíbulo principal de entrada y se contrató a la Guastavino Company para llevar a cabo el trabajo. El edificio conservó su cubierta exterior original, resolviendo la cáscara interior con bóvedas vaídas de planta rectangular y distinto ancho alternando aquellas que definen la entrada de luz, consiguiendo superficies de diferente curvatura y creando gradientes en la luminosidad del espacio.

DOLKART Andrew S., *Op. cit.*: p. 303

Debido a su significado histórico en la construcción de la identidad americana –más del 40% de los americanos está conectados con estos inmigrantes–, se decide su incorporación al Monumento Nacional de la Estatua de la Libertad a partir de 1965, rehabilitado en los ochenta como Museo de Inmigración. Es interesante que, siendo el espacio de mayor escala, se haya decidido no localizar material expositivo: la cualidad espacial y el peso histórico de este contenedor, principal testigo de la formación misma del país, queda así como principal elemento de la exposición **10**. La New York City Landmarks Preservation Commission ha protegido expresamente el interior desde los años noventa.

La aduana de los Estados Unidos era por otro lado la puerta oficial de las importaciones. Gilbert en 1899 proyecta un edificio académico de gran rotundidad que implanta de forma extensiva los nuevos sistemas tecnológicos. Situado en la zona más baja de Manhattan, en el Distrito Financiero, precisa de la conexión física con el puerto aunque abre su fachada hacia el ámbito más urbano del parque. Una sala oval de grandes dimensiones refuerza el esquema axial y su entrada de luz se realiza a través de una claraboya que no precisa estructura suplementaria gracias a las condiciones autoportantes de la misma. En 1979 se cataloga su interior valorando específicamente la cubrición del espacio principal. El edificio queda asociado a la construcción de la identidad norteamericana con su rehabilitación como Museo Nacional del Indio Americano. Al igual que el Centro de Inmigración de Ellis Island, el edificio de las aduanas sobrepasaba el carácter municipal de las intervenciones de Nueva York para convertirse en soporte representativo a nivel nacional.

### **Negocios y religión. Capitalismo/pluralidad, crecimiento vertical/horizontal**

El templo como expresión de aceptación de la diversidad. Iconografía religiosa en la ciudad norteamericana

Pero si estos nuevos usos nos hacen entender mejor la metamorfosis contemporánea, son los grandes emblemas del capital y de la religión, formando un *collage*, los que reproducen la gran complejidad de la identidad metropolitana. Las iglesias permanecen en los enclaves más estratégicos de la ciudad; son sus espacios más públicos que juegan a la ambigüedad de la oferta religiosa engullidos por el corporativismo capitalista **11**. Es la arquitectura eclesial la que mejor representa esta nueva diversidad de la sociedad norteamericana, sociedad sumamente religiosa desde sus orígenes. Los nuevos habitantes se aferran a sus creencias, la comunidad se convierte en el microcosmos que evita el sentimiento de desarraigo. El templo será la forma de rei-



09 La puerta de América. Ellis Island Immigration Center con Manhattan al fondo, de Boris&Tilton, 1897 (Junio 2005, Mar Loren / Jacques Maes) 10 La puerta de América. Ellis Island Immigration Center, vestibulo, de Boris&Tilton, 1897, y reforma de Guastavino Company, 1917 (Junio 2005, Mar Loren / Jacques Maes) 11 Negocio y religión. Imagen de la Quinta Avenida (septiembre 2003, Mar Loren / Jacques Maes)

vindicar su origen aunque desde la voluntad de integración en la identidad norteamericana de la que todos se sienten partícipes. Son estos años de cambio de siglo los que por tanto inauguran esta profusión de templos de cualquier religión, manteniéndose constante durante las cuatro primeras décadas del siglo XX.

ROTH Leland M., *Op. cit.*: p. 253

La oferta es liderada por Ralph Adams Cram a principios de siglo desde los objetivos de una recuperación rigurosa del gótico como símbolo de una sociedad cristiana, aunque extendida a su pesar para la representación de cualquier religión<. La gran capacidad proyectual de Goodhue complementa esta búsqueda arqueológica y enuncia una solución desde una abstracción americana, y la utilización extensiva de las bóvedas tabicadas define desde entonces la simplicidad de la propuesta gótica americana. Los ejemplos se generalizan en la Quinta Avenida, centro neurálgico del poder empresarial, con obras como la de St. Thomas, considerada como obra cumbre, que atiende la ubicación del solar en esquina y lo resuelve con un proyecto asimétrico. En el templo judío de Emmanuel los arquitectos apuestan por un estilo ecléctico incorporando puntualmente formas gotizantes. En Park Avenue, la iglesia de St. Bartholomew resiste la presión especulativa en un enclave privilegiado y en la que Goodhue propone una versión simplificada de la arquitectura bizantina. La Catedral de St. John the Divine se convierte en el símbolo religioso desde la convivencia, ofreciendo un espacio de encuentro para todas las religiones a finales del siglo XIX, símbolo de la diversidad asumida desde la tolerancia 12.

#### El poder del dinero en la cultura norteamericana. Representación arquitectónica del poder económico

##### 1. ADMINISTRACIÓN PÚBLICA. LA CIUDAD VERTICAL COEXISTE CON CONCEPTOS E INFRAESTRUCTURAS HORIZONTALES

GIDDENS Anthony, *Modernidad e identidad del yo. El yo y la sociedad en la época contemporánea* (trad. José Luis Gil Arístu): Ediciones Península, Barcelona, 1997, p. 30

Los edificios empresariales y financieros constituyen el telón de fondo y el remate final de la paradoja norteamericana. Es el poder del dinero la clave de la identidad norteamericana desde su fundación en la definición de Estados Unidos. Esta importancia del dinero es un signo claro del dinamismo del proceso de modernización que tiene lugar en Norteamérica, medio que permite entender de forma global los procesos de intercambio según las teorías de Anthony Giddens<.

El Banco Nacional de Reserva Nacional, construido en el borde del Distrito Financiero en los años veinte, es uno de los iconos del poder económico del país, ya que sirve como banco central para el resto de las instituciones bancarias y es sede de una parte importante de las reservas mundiales. Los espacios colectivos principales adquieren un carácter de plaza, espacio de una solemnidad austera conseguida con el uso de materiales, tanto en paramentos verticales como horizontales, que trabajan con una variedad cromática

en piezas de base cementosa. Este espacio principal hoy en día se usa para exposiciones que enfatizan una vez más el factor público. El poder municipal busca también la representación de su poder económico; el edificio administrativo municipal, Municipal Building, aspira a hacer convivir sus aspiraciones simbólicas recogidas desde una solución en altura, con el compromiso con las infraestructuras, con la ciudad horizontal. El edificio recoge así una conexión con el metro, que innova con una solución de formas curvilíneas complejas, que hace entrar la ciudad en el edificio.

## 2. CAPITAL PRIVADO Y SU IMAGEN CORPORATIVA

La ornamentación elegida aprovechaba al máximo las posibilidades geométricas y cromáticas de los azulejos, con las superficies colocadas con una disposición de estilo origami con azulejos en 19 tonalidades. El interior se catalogó en 1991

Intervenciones como la del Bowery Savings Bank incorporan también el acceso al metro en el ámbito en contacto con la calle, extensión natural del vestíbulo del edificio. Diseñado dentro del gusto más exótico de los años veinte, sus bóvedas utilizan el oro y el color azul, dentro de un contenedor que pretende aplicar el románico americano a un elemento vertical.

En algunos casos estos vestíbulos se convierten en auténticas calles porticadas que conectan dos puntos de la retícula. Es el caso del edificio para la Western Union, pieza que ocupa una manzana completa en el centro de los cuatro distritos históricos Tribeca, zona comercial e industrial desde 1850. Los arquitectos priorizaron la economía y el uso de la tecnología, por encima de los excesos de años veinte, para conseguir una definición sólida y atemporal de la identidad corporativa de la empresa. En el mismo distrito, Walker proyectó el Edificio Barclay-Vesey formalizando la solución de calle porticada que sirve de extensión al vial. Medianero con la Zona Cero, en la actualidad hace las veces de calle al haber sido cegado el acceso peatonal a esta vía **13**.

### Iconos de la nueva colectividad. Cultura y educación como agentes del cambio social

La puesta en valor de la cultura y la educación como resultado de las nuevas teorías

<sup>17</sup> WILEY Norbert, "The politics of identity in American History", en Craig Calhoun (ed.), *Social Theory and the Politics of Identity*: Blackwell Publishers Inc., Cambridge MA, 1994, p. 140

Clave para entender la Norteamérica actual, la puesta en valor de la cultura refleja la modernización que la sociedad norteamericana está experimentando ya que permite una movilidad entre las distintas capas sociales. Hemos de resaltar, entre los cambios en teorías fundacionales, la propuesta de los llamados pragmáticos que proponen la incorporación de la cultura y la educación como elemento indispensable del discurso político, concebido como agente de cambio social, posibilitando la igualdad en el seno de una sociedad diversa. De nuevo el final del siglo XIX marca un cambio claro y se apuesta por las inversiones en la arquitectura de la cultura. Las bibliotecas, museos y universidades se levantan a ritmo acelerado proclamando así el poder de la educación en la definición de la democracia norteamericana.

La fachada de Central Park: museos en distritos históricos que definen sus límites

1. DISTRITO DEL UPPER EAST SIDE: MILLIONAIRE'S ROW SE CONVIERTE EN EL MUSEUM MILE

En la ciudad de Nueva York, la revalorización de la Quinta Avenida hasta el norte de la Calle 34, siguiendo el éxodo de las elites desde el superpoblado sur, dio lugar a una ola de especulación en la que las empresas con cierto prestigio intentaron utilizar esta exclusividad en beneficio propio. También los museos se beneficiaron de este hecho y la parte norte de la Quinta Avenida ya al principio del siglo XX se identificaba con las funciones culturales de la ciudad. La inauguración del Metropolitan Museum fue el factor determinante en la consolidación de la Museum Mile. Contratado al final del siglo XIX para diseñar una nueva ala, Richard M. Hunt abordó el proyecto desde una nueva conciencia urbana, y diseñó una entrada principal abierta a la Quinta Avenida. Desaparece así la imagen pintoresca del museo integrado como parte de Central Park, donde anteriormente se encontraban sus accesos las entradas. En el presente, miran hacia la zona pública por excelencia, que constituye el hall de entrada, un área de transición al exterior **14**.



12 Un templo para la tolerancia. La Catedral de St. John the Divine, de Heins&LaFarge y Cram&Ferguson, desde 1899 (septiembre 2003, Mar Loren / Jacques Maes) 13 El poder del dinero. La presencia urbana de la arquitectura bancaria y corporativa. El pórtico del Barclay Vesey Bank, de Ralph Walker de McKenzie, Voorhees y Gmelin, 1927 (septiembre 2003, Mar Loren / Jacques Maes) 14 La presencia urbana reclamada por la cultura. La fachada del ala diseñada por Richard Morris Hunt, Museum Mile (septiembre 2003, Mar Loren / Jacques Maes)

## 2. MUSEOS EN EL UPPER WEST SIDE/DISTRITO HISTÓRICO DE CENTRAL PARK

La operación urbana llevada a cabo por Hunt es de tal potencia que se propone trasladarla al límite oeste de Central Park. En la década de los años treinta, el parque sirve como soporte para un recorrido entre en el Metropolitan y el Museo de Historia Natural. John R. Pope gana el concurso al monumento Roosevelt en el que plantea una nueva ala del museo. Al igual que en el Metropolitan, este espacio termina asumiendo el uso único de vestíbulo, ámbito de transición hacia el más específicamente museístico, utilizado como espacio público por los visitantes del mismo.

El carácter cultural de este lado oeste del parque se consolida con la existencia del New York Historical Society, primera institución que se preocupa por promover un arte público americano. Se abandona la gran escala de los museos anteriores y las cubriciones de los espacios más representativos de acceso y circulaciones generales adoptan una dimensión más contenida, aunque las estructuras de la Compañía son capaces de conferirle una monumentalidad propia.

La nueva metrópolis americana, en el cambio del siglo XX, desvela así una voluntad explícita de construir una ciudad histórica sobre la base de unos cimientos ideológicos de ciudad moderna que permitirían destruirse y reinventarse de nuevo cada día. Armados con el argumento de la City Beautiful, la nueva conciencia urbana no sólo aspira a poseer una piel más culta, más “histórica”, también pone en juego el compromiso con el espacio público como elemento aglutinador y definidor de la ciudad. El poder del capital y el rechazo a cualquier resto de emulación espacial del dominador vencido, impide la cualificación de la retícula para la inserción del ámbito de lo colectivo, referente indispensable de los valores democráticos tan reclamados en el discurso de la nación norteamericana. Es la arquitectura, los nuevos usos reclamados desde la condición de capital la que permiten acoger, en sus espacios interiores, el acontecimiento social de la ciudad norteamericana. La ciudad y su arquitectura son ahora el instrumento más convincente para mostrarnos las certezas y sombras de los componentes identitarios de Estados Unidos, en pleno proceso de invención.

134 **Eduardo Belzunce, Ángel Santamaría, Miguel Ángel del Valle**

Auditorio de Ciudad Real

140 **Joel Starnfeld**

Stranger Passing

140 **Douglas R. Nickel**

Perfectos desconocidos

146 **Luis Martínez Santa-María**

Desdén a lo genérico

148 **Francisco Jarauta**

Construir la ciudad genérica

154 **Juan Luis Moraza**

La arquitectura del valor

*... cada ciudad contiene de algún modo a todas las ciudades, es un pequeño microcosmos en el que se refractan gentes, paisajes, usos y semblantes del conjunto de la humanidad... ese mundo que ya comienza a ser el nuestro, un mundo sin cuadrículas ni señas de identidad reconocibles, mestizo y cuarterón, salvajemente adobado de sangres y costumbres disímiles, donde todos somos todos y nadie es nadie a la manera tradicional.*

Mario Vargas Llosa, "El mundo en un pañuelo", octubre de 2002

ISSN 1886-7693



formas 16 marzo 2007

Revista del Colegio de Arquitectos de Ciudad Real

18 euros