

JAMES STIRLING Y EL PROYECTO DE LA TATE GALLERY EN ALBERT DOCK, LIVERPOOL, 1982-88

JAMES STIRLING AND THE TATE GALLERY PROJECT IN ALBERT DOCK, LIVERPOOL, 1982-88

Eusebio Alonso García (<https://orcid.org/0000-0001-8353-6182>)

RESUMEN El proyecto de James Stirling para adecuar el viejo almacén de Albert Dock para la Tate Gallery en Liverpool contenía dos niveles de intervención. El primero afectó a la intervención en su interior, que el arquitecto pudo desarrollar, coincidiendo en el tiempo con un momento de madurez personal y con el final de algunas obras claves de su trayectoria. Analizaremos las estrategias que Stirling utilizó para organizar el programa museístico, poner en valor la herencia estructural del proyecto de Jesse Hartley, sin renunciar a las mejores condiciones expositivas que la experiencia en el diseño de instalaciones similares le había permitido alcanzar. El segundo nivel de intervención, cuya propuesta fue rechazada y no pudo realizar, contemplaba el proyecto de nuevos accesos y conexiones con el viejo edificio. Fue una época en la que las autoridades estaban apostando por la readecuación y rehabilitación de toda la zona de los docks, de la que Albert Dock era y es la joya de la corona. Analizaremos los contenidos gráficos y escritos del irrealizado croquis de 1982 y veremos la aspiración de Stirling de vincular la visibilidad del museo con la propia historia de la ciudad y la arqueología vital de su propia memoria, planteando estrategias formales que, aun estando presentes en parte en otras obras, muestran una innovación que surge del diálogo con las arquitecturas y los paisajes preexistentes que sirven de soporte al proyecto.

PALABRAS CLAVE movimiento; circulación; infraestructura; intercambiador; memorable; visibilidad

SUMMARY James Stirling's project to adapt the abandoned Albert Dock warehouse for the Tate Gallery in Liverpool involved two levels of action. The first affected the inside of the building, a task that the architect was able to complete, coinciding in time with his personal maturity and with the completion of some key works in his career. We analyse the strategies Stirling used to organise the museum project, showcasing the structural legacy of Jesse Hartley's project without renouncing the best exhibition conditions that his experience in designing similar premises had allowed him to reach. The second action level, one he could not bring to fruition because the proposal was rejected, contemplated new entrances to and connections with the old building. It was an era in which the authorities were focused on readapting and restoring the entire dock area, of which the Albert Dock was -and is- the crown jewel. We analyse the drawings and notes for the unachieved 1982 proposal, which reveal Stirling's aspiration of linking the visibility of the museum with the city's own history and the essential archaeology of his own memory. We can see how he formulated formal strategies that, although partially present in other works, show an innovation that arises from the dialogue with the pre-existing architectures and landscapes that anchor the project.

KEYWORDS movement; circulation; infrastructure; hub; memorable; visibility

Persona de contacto / Corresponding author: eusebioalon@gmail.com Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Valladolid. España

1. Tate Gallery, Albert Dock, Liverpool



INTRODUCCIÓN

James Stirling dibujó en 1982 su propuesta de accesos para la Tate Gallery de Liverpool, situada en Albert Dock. Su planteamiento fue rechazado y el arquitecto proyectó la intervención en el viejo almacén, respetando al máximo la imagen exterior del edificio existente. No obstante, la articulación interior de las circulaciones en el proyecto definitivo recurrió de modo sutil a la condición infraestructural de una de las zonas más características de Liverpool. Analizaremos primero el proyecto que realizó en Albert Dock para la Tate (figura 1) y, a continuación, el proyecto que no pudo construir (figura 6) para entender cómo la ciudad y el entorno urbano nutrieron la creatividad de Stirling, incorporando claras alusiones al carácter industrial y naviero de la ciudad y los docks.

Situación del proyecto en su trayectoria profesional

James Stirling acababa de recibir el Premio Pritzker en 1981. Estaba trabajando en el proyecto y construcción de la Clore Gallery de Londres (1980-86) para albergar la Colección Turner. Recibió el encargo de la Tate de Liver-

pool, conocida como la "Tate in the North", cuando estaba finalizando las obras de la Neue Staatsgalerie de Stuttgart (1977-84), obra importante en su trayectoria, pues abordó el contraste entre paradigmas contradictorios¹ para dar respuestas a problemas urbanísticos.

La conservación de los docks de Liverpool se aprobó en los años 70, reconociendo el valor cultural de este patrimonio industrial que reflejaba el potencial del tráfico naval durante más de dos siglos. Los docks son un extenso complejo de dársenas y muelles, que permitían el acceso protegido de los barcos, cuyas mercancías se almacenaban en grandes edificaciones. Albert Dock (Jesse Hartley, 1846) era una de esas herencias privilegiadas de las siete millas de dársenas que ocupan el frente del río Mersey en Liverpool, con una posición central en relación al desarrollo urbano de la ciudad. La Tate Gallery ocupó la esquina noroeste de todo el conjunto.

James Frazer Stirling (Glasgow, 1926) tenía tres años cuando se trasladó con su familia a Liverpool, donde estudió arquitectura (1945-1950). Allí coincidió con Colin Rowe, profesor que acabaría siendo su mentor, con Robert Maxwell, compañero y autor de algún ensayo sobre

1. ROWE, Colin. James Stirling: glosa poco ordenada y muy personal. En: James STIRLING. *Obras y proyectos*. James Stirling, Michael Wilford y asociados. Barcelona: Gustavo Gili, 1985, pp. 10-27. COLQUHOUN, A. Un monumento per la città. En: F. DAL CO; T. MUIRHEAD. *I Musei di James Stirling*, Michel Wilford and Associates. Milán: Electa, 1990, p. 127.



2

2. Albert Dock. Situación en tres tiempos. 2008: Ben Johnson, pintura, Museo de Liverpool; mapa norteado, detalle de los docks: *Central Liverpool 1890*; panorámica de 1865: *Giant Panorama of Liverpool*.
3. Jesse Hartley: Albert Dock, planta y sección. James Stirling: Tate Gallery, planta y sección.

su obra, y con los miembros de la Escuela Polaca de Arquitectura (1942-47)², seguidores de Le Corbusier. Stirling conoció la época de actividad de los docks anterior y posterior a la Segunda Guerra Mundial, en la que participó como paracaidista, y conoció la crisis que paralizó su actividad y amenazó con su demolición.

LA HERENCIA DE ALBERT DOCK Y LA INTERVENCIÓN DE STIRLING. CAMBIAR TODO SIN TOCAR NADA

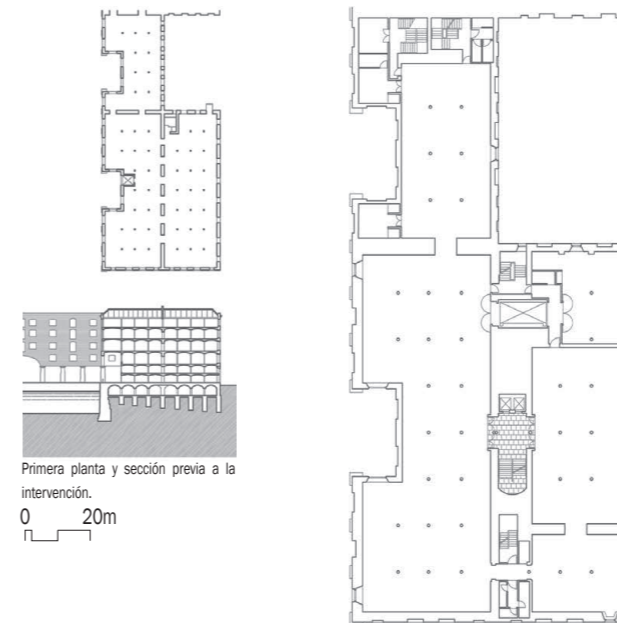
El proyecto de Jesse Hartley, 1843-1847

El edificio de Albert Dock (figuras 2 y 3) donde Stirling intervino aportaba las características espaciales y constructivas de la mayoría de los edificios que se construyeron a lo largo del río Mersey durante el siglo XIX. Estos disponían de varias plantas hipóstilas, destinadas al almacenamiento de mercancías procedentes

del tráfico naviero internacional y solventaban su construcción con muros de ladrillo en su exterior y columnas de fundición en su interior, cuyos forjados se resolvían con bóvedas de ladrillo que se apeaban sobre vigas metálicas en forma de Y y de V. Las fachadas se construyeron con muros de ladrillo, que disponían de un hueco o ventana en cada vano estructural y en los que se ubicaba un pórtico o calle cubierta junto a la dársena para facilitar el trabajo de carga y descarga entre los barcos y el interior. Este pórtico constituye también una imagen característica de este tipo de docks, donde, junto a los vanos adintelados entre grandes columnas metálicas de fundición, que abarcan dos plantas de la construcción, se intercalan algunos vanos mayores que, rematados en arco elíptico, abarcan tres plantas del edificio³.

2. Agradezco al profesor Neil Jackson que me enseñara la placa colocada en el vestíbulo de la Escuela de Arquitectura de Liverpool (LSA) que conmemora la presencia de la Escuela Polaca. Entre octubre y diciembre la LSA me acogió como Visiting Scholar en el CAVA, con el profesor Richard Koeck, en una estancia financiada por la Universidad de Valladolid. Este trabajo es uno de sus resultados.

3. Estos vanos elípticos, que constituyen una innovación de J. Hartley y una mejora que introdujo a partir del estudio que realizó del dock de Saint Katharine de Londres, eran los puntos principales de carga y descarga desde los barcos y en estos vanos se colocaban grúas y poleas para ayudar a los trabajos. POLLARD, R. The Docks. En: Joseph SHARPLES. *Liverpool*. New Haven-Londres: Yale University Press, 2004, p. 107. Albert Dock es la joya de la corona de esta potente herencia de arquitectura industrial. Su restauración y recuperación se decidió en 1981, adecuándolo a diversos usos: hoteles, bares y restaurantes, tiendas, oficinas, apartamentos, Museo Marítimo del Mersey, Museo de los Beatles y la Tate Gallery. El edificio está construido con muros de ladrillo en fachadas, con espesores que varían desde 0,9 metros en planta de calle a 0,48 en la última. Resolvió la estructura con una malla de columnas metálicas de fundición, con módulos de 5,5 x 3,5 metros y vigas metálicas de dos tipos, perfiles invertidos Y y V, estos últimos sobre las columnas del pórtico de fachada. Sobre los perfiles Y arrancan las bóvedas de ladrillo, de curvatura rebajada. Jesse Hartley recogió la experiencia de la construcción de los docks de Londres, en particular St. Katharine Dock, donde el ingeniero Philip Hardwick había diseñado almacenes en 1826-27. De él recoge también la idea de las columnas dóricas de 4,6 metros en fachada. A diferencia de St. Katharine, que tenía estructura de madera, Hartley buscó soluciones alternativas más seguras contra incendios. Entre 1841 y 1843 dibujó seis diseños alternativos, dando lugar al sistema de estructura metálica de vigas y columnas descritas. En cubierta aplicó también un sistema de cerchas ligeras. Todo el conjunto está rodeado por un muro perimetral de ladrillo de 3,5 metros de altura para evitar los robos. *Ibidem*, pp. 103-111.



Primera planta y sección previa a la intervención.
0 20m

Primera planta después de la intervención de Stirling: galeas y laboratorio.



Sección después de la intervención de Stirling
0 10m

3

La obra se resolvió como un bloque en manzana que se abastecía desde la dársena de Albert Dock. En la fachada opuesta al pórtico, un camino permitía el acceso y evacuación de estas mercancías mediante carruajes. Un sistema más complejo de trenes conectaba todos los docks y permitía las conexiones urbanas e interurbanas.

El proyecto de Stirling (figura 3)

Stirling conoció directamente durante su juventud los docks de Liverpool. Se conservan fotografías tomadas por Stirling en esa época⁴. Su admiración por estas arquitecturas ha sido incluso utilizada para justificar la presencia en otros proyectos de formas e imágenes alusivas a su ciudad de acogida⁵. Junto a la idea de dar visibilidad a la nueva imagen de museo que el viejo edificio debía tener⁶, el propio arquitecto afirma su intención de mantener el carácter industrial del viejo almacén y de realizar los mínimos cambios posibles, subrayando su heroica tectónica.

La respetuosa intervención que Stirling llevó a cabo en el interior del edificio produjo una obra "atípica en su trayectoria por la contención del lenguaje y la economía de medios"⁷. El propio arquitecto subrayó el respeto al edificio como criterio para acometer las alteraciones estrictamente necesarias para adecuarlo al nuevo uso museístico, alteraciones que son de dos tipos: "Primero, las requeridas para establecer una secuencia de galerías de exposiciones y un vestíbulo de entrada apropiado como público lugar de encuentro. Segundo, conseguir la atmósfera necesaria para las exposiciones de arte del circuito internacional"⁸. Para ello, basó su intervención en tres estrategias: adecuar el acceso al nuevo uso de museo en cuanto a la imagen de la fachada y a la espacialidad del vestíbulo de entrada, articular las diferentes zonas del programa y las comunicaciones entre ellas con la inserción de una nueva espina de comunicaciones y servicios

4. IULIANO, M.; SERRAZANETTI, F. *James Stirling. Inspiration and Process in Architecture*. Liverpool: Moleskine SpA, 2015, pp. 38-41. Durante el curso 2017-2018, el profesor Marco Iuliano, de la Escuela de Arquitectura de Liverpool, a quien agradezco sus orientaciones en este trabajo, ha desarrollado con sus alumnos propuestas de proyectos vinculadas a esta obra de Stirling.

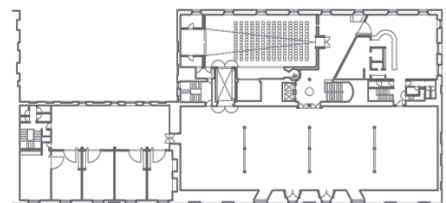
5. Sobre la genealogía, entre otras, de las cerchas de Stuttgart, ver video. HENEGHAN, Tom. James Stirling: Speculations. Conferencia. University of Sydney, video, min. 57-58:15.

6. STIRLING, J. Tate in the North, Liverpool. En: F. DAL CO, *op. cit. supra*, nota 1, p. 167.

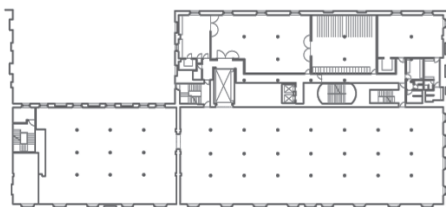
7. BASSO PERESSUT, L. James Stirling. Tate Gallery a Liverpool. En: *Domus*, 1989, n.º 702, pp. 1-3.

8. STIRLING, J.; WILFORD, M. Tate Gallery Liverpool. En: *A+U Architecture and Urbanism*. 1989, n.º 228, p. 113.

4. J. Stirling: Tate Gallery. Secuencia de plantas: baja, entreplanta, segunda (igual que la primera), tercera y cuarta. Secuencia del detalle de la espina central, como intercambiador de tránsitos, y sus variaciones de conexiones en cada planta.



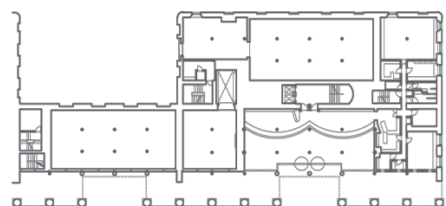
Cuarta planta: talleres, exposiciones temporales, sala de actos y restaurante.



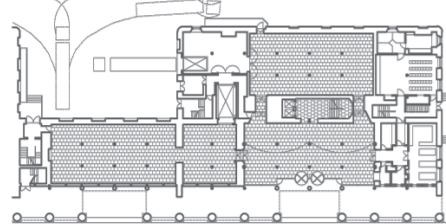
Tercera planta: instalaciones y almacenes.



Segunda planta: galerías.

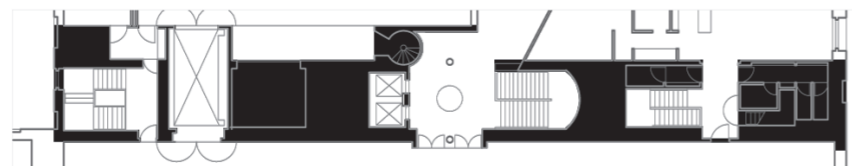


Entreplanta: librería, bar y administración.

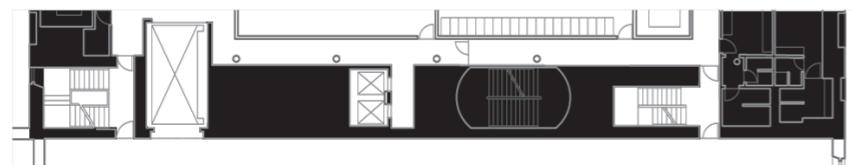


Planta baja: vestíbulo, galerías y sala de lectura.

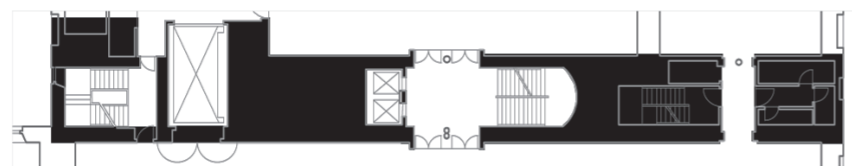
4



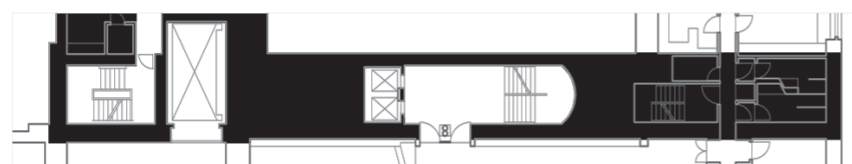
Cuarta planta: espina de comunicaciones.



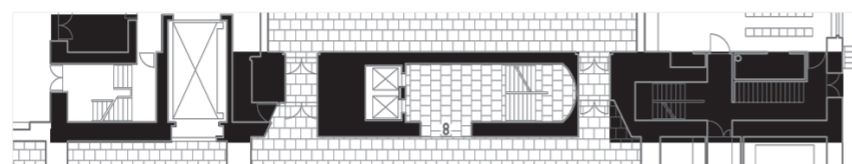
Tercera planta: espina de comunicaciones.



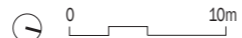
Segunda planta: espina de comunicaciones.



Entreplanta: espina de comunicación.



Planta baja: espina de comunicaciones.



de instalaciones y, finalmente, resolver las necesidades de las instalaciones de iluminación y climatización para el nuevo uso expositivo con una solución que puso en valor la crudeza y desnudez de las viejas fábricas del edificio⁹. Las tres estrategias de la intervención de Stirling (figura 4) El propio arquitecto enunció la necesidad de aportar visibilidad e identidad institucional. Al ser rechazada la primera propuesta de accesos, que se ubicaba en el patio exterior de llegada, Stirling organizó el acceso a la galería dentro del pórtico columnado. Vacío ocho módulos estructurales de la entreplanta para crear un vestíbulo de doble altura sobre el que se asomaban un bar y una librería con sendos balcones curvos. Este espacio de doble altura incorporó la entrada, que quedó centrada, además, con el vano mayor rematado en arco de la fachada, conservando las grúas que habían servido para la carga y descarga de mercancías. El cerramiento de la nueva fachada sobre el espacio porticado exterior se retrasó hacia el interior lo suficiente como para liberar las columnas metálicas de la vieja estructura. Combina paños acristalados con otros ciegos, en función de los usos interiores, revistiéndola con paneles pintados en azul (*blue Funnel Line*) que, junto a algunas perforaciones circulares, evocan formas y colores del pasado naviero y sirven para "dar visibilidad e identidad, incluso, desde el extremo opuesto de la dársena"¹⁰.

La transformación del uso de almacén a museo suponía pasar de un espacio diáfano a un espacio que debía compartimentarse con salas expositivas y espacios menores. La segunda estrategia fue disponer una espina central y paralela a sendas fachadas este y oeste que contenía todos los tránsitos y circulaciones de personas

y de instalaciones y, a su vez, recogía la escalera preexistente en el edificio¹¹.

A través de este eficaz intercambiador de flujos, con mayor discreción que en los proyectos de su primera época, la articulación global del programa queda definida desde la sección¹²: las plantas baja, entreplanta, primera y segunda, se dedicaron a las exposiciones permanentes y espacios de apoyo; la última planta, denominada cuarta, a los estudios de artistas, sala de actos, restaurante y exposiciones temporales; la planta tercera, a las instalaciones y almacenes de obras; la planta de sótano, a instalaciones, casilleros, aseos y personal.

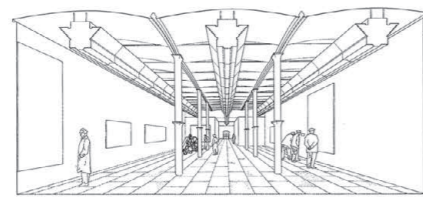
Esta espina central permite jerarquizar tránsitos diversos. Además de la escalera principal junto a los dos ascensores, que facilitan el acceso a las diferentes salas expositivas en todos los pisos, contiene los siguientes elementos de comunicación, con diferentes restricciones de uso y enumerados de sur a norte: la vieja escalera, con acceso directo desde la plaza de descarga, permite la conexión interna con el salón de actos de la última planta y algunos espacios de trabajo de las plantas intermedias; el montacargas tiene parada en todos los niveles; de modo diferenciado por plantas, se posibilita la conexión entre salas situadas a ambos lados de la espina central para dar mayor flexibilidad al recorrido expositivo, con pasos que rodean el núcleo principal de escaleras y ascensores; y, finalmente, una escalera de uso interno conecta la administración y los seminarios de la planta baja y la entreplanta con el restaurante que estaba proyectado en la última planta. Sin embargo, todo este juego variado de circulaciones queda confinado con precisión en la espina central.

9. Después de las obras de 1984-88, quedó pendiente la adecuación de los pisos tercero a sexto del bloque de menor fondo y el último piso del bloque más ancho. En 1997-98 se adecuaron estos espacios para exposiciones, quedando en el olvido algunos usos programados inicialmente: sala de actos, restaurante y los estudios para artistas, todos ellos proyectados en la planta 4 (nivel 6).

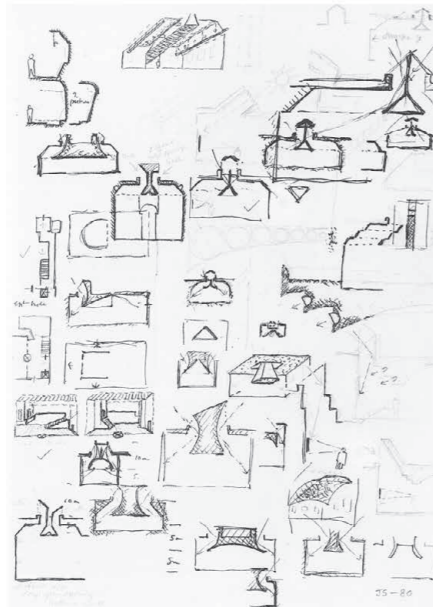
10. STIRLING, J.; WILFORD, M., *op. cit. supra*, nota 8, p. 113.

11. Esta espina, que incorporó el muro interior preexistente de ladrillo, se desarrolla en toda la altura del edificio y contiene la escalera principal, dos ascensores, el montacargas, las escaleras de evacuación y de servicio interior, los conductos verticales de las instalaciones, algunos locales húmedos (los aseos se colocaron en el sótano junto a las taquillas). Vinculadas a esta espina central colocó las unidades de tratamiento de aire en la tercera planta de instalaciones (nivel 5), aprovechando la presencia de ventanas existentes. En la cubierta incluyó una torre de refrigeración, un cuarto de aljibe y el cuarto de máquinas del ascensor.

12. MONEO, Rafael. *Inquietud teórica y estrategia proyectual en la obra de ocho arquitectos contemporáneos*. Barcelona: Actar, 2004, pp. 9-10.



5. J. Stirling: Clore Gallery. Diseño de los lucernarios e instalación de aire. Tate Gallery, unidades de luz y aire de las salas: interior y perspectiva.
6. J. Stirling: Tate Gallery. Croquis inicial, 1982.



5



La tercera estrategia aprovechó la experiencia que Stirling había alcanzado en la Clore Gallery (figura 5), donde desarrolló numerosos dibujos para encontrar el acuerdo adecuado entre el problema de la iluminación y la instalación de climatización¹³. A diferencia del museo de Londres, en Liverpool resultaba imposible disponer de la iluminación natural cenital, pues las diferentes salas se superponían en altura. Evitó falsos techos de instalaciones que pudieran ocultar sus bóvedas de ladrillo, vigas y tirantes metálicos¹⁴.

La distribución horizontal de aire y electricidad se llevó por el trasdosado interior de los muros y de las nuevas superficies donde se colgarían las obras a exponer; en los despachos, aulas y salas de lectura se colocaron tras los muebles y panelados. El mayor reto fue introducir aire en las salas grandes. La experiencia de la Clore Gallery estimuló el diseño de una conducción lineal que contiene el aire y la iluminación y que queda suspendida del techo, sin tocarlo. Estas instalaciones discurren por el centro de cada bóveda de ladrillo y son alimentadas desde ambos extremos para reducir su tamaño. Están colgadas y

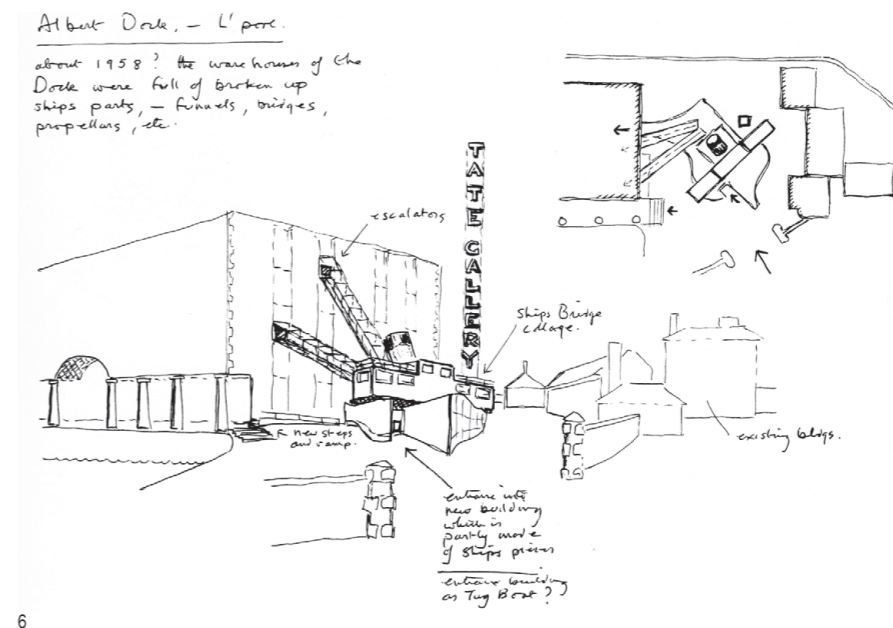
separadas del techo para comprometer lo menos posible su percepción.

Estas tres estrategias de intervención en el interior del edificio reflejan actitudes que, aunque con una expresividad formal bien diferente, ya estaban presentes en la rechazada propuesta del croquis inicial: la primera incorporó la visibilidad institucional con el nuevo vestíbulo y su nueva fachada; la segunda orquestó un intercambiador de flujos en la espina central y, finalmente, la tercera abordó el problema de la introducción tecnológica en el viejo edificio. El propio Stirling, como veremos a continuación, justificó tal expresividad en relación con el contexto urbano y social y con el paisaje industrial de los muelles de Liverpool.

LA IRREALIZADA PROPUESTA DE LOS ACCESOS EXTERIORES.

El croquis de 1982 (figura 6)

La primera idea documentada que Stirling esbozó para su intervención en Albert Dock no se refiere al espacio interior, que hemos analizado anteriormente, sino a los accesos al edificio. Su propuesta formal contiene, entre



6

otras intenciones, un claro reclamo identitario de la institución museística. La propuesta, que "fue rechazada por los rígidos defensores de la conservación"¹⁵, contiene un collage alusivo a la ciudad de Liverpool y la historia de los docks, que el propio Stirling conocía de primera mano. Por eso, cuando algunos años después de que fuera aprobada la conservación de Albert Dock (17 de noviembre de 1976) tuvo ocasión de proyectar su recuperación como museo para la Tate Gallery, el reciente pasado de los docks y de su implicación en la ciudad de Liverpool reapareció como estrategia formal.

Junto a los dibujos en planta y en perspectiva, aparecen textos y anotaciones que así lo reflejan¹⁶. En el ángulo superior izquierdo: "Albert Dock - L'pool: About 1958? The warehouses of the Dock were full of broken up ships parts - funnels, bridges, propellers, etc." (Albert Dock - ¿Liverpool en torno a 1958? Los almacenes de los muelles estaban llenos de partes rotas de barcos - chimeneas, puentes, hélices, etc.). Otros textos y anotaciones incluidos en el dibujo: "Escalators, Ships bridge collage, new steps and ramp, existing blocs" (escaleras mecánicas, collage de puentes de barcos, nuevos escalones y rampa, bloques existentes); indicación de flechas para las diferentes entradas y conexiones con el viejo almacén en el esquema de planta del ángulo superior derecho; anotación "75-82" en el ángulo inferior derecho; texto en la parte inferior central

con dos partes: una incorpora una flecha larga hacia la entrada principal y dice: "entrance into / new building / where is / partly more of ships pieces" (entrada en / nuevo edificio / donde hay / más partes de trozos de barcos); y la inferior incorpora una flecha larga que parece apuntar hacia la izquierda y referirse a la circulación por la galería porticada de la dársena: "entrance conducting / as Tug Boat" (entrada tirando / como un remolcador).

El esquema de la planta que aparece en la esquina superior derecha refleja unas dimensiones proporcionadas entre el viejo almacén y los edificios auxiliares. Sin embargo, el patio ubicado entre ellos, donde se sitúa la nueva propuesta de accesos, resulta todavía excesivamente amplio. Stirling planteó tres conexiones entre el nuevo vestíbulo y la edificación del viejo almacén, una en la planta baja desde el volumen de trazados curvos y otras dos mediante escaleras mecánicas que conectarían con la cuarta o última planta, dando acceso, según el programa de usos del proyecto, a la planta del restaurante y el salón de actos y exposiciones temporales. La otra escalera mecánica daría acceso a la segunda o última planta de las salas de exposiciones permanentes de la galería, pudiendo descender para completar el recorrido. Entre ambos desembarcos quedaría la planta tercera, destinada a instalaciones y galerías de almacén del museo.

15. STIRLING, James. Musei e Gallerie. En: DAL CO, op. cit. supra, nota 1, p. 64.

16. STIRLING, James. Croquis para la nueva Tate Gallery, 1982. Montreal, Canadian Centre for Architecture. Traducción del autor. El dibujo ha sido reproducido en: STIRLING, J., WILFORD, M., op. cit. supra, nota 8, p. 130; DAL CO, F., MUIRHEAD, T., op. cit. supra, nota 1, p. 167; JENKINS, David, op. cit. supra, nota 13, fig. 39; IULIANO, M., SERRAZANETTI, F., op. cit. supra, nota 4, pp. 110-111.

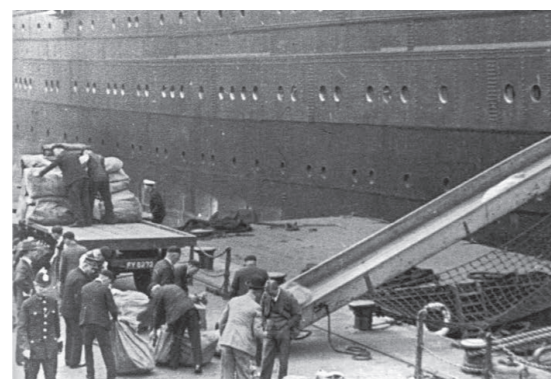
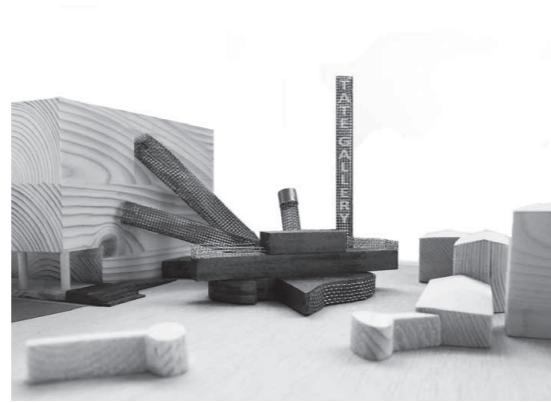
7. J. Stirling: Tate Gallery. Maqueta realizada por el autor a partir del croquis inicial de 1982. Interior del túnel de Queensway. Cinta transportadora en los docks.

8: Los docks a ambos lados del río (plano de Ian Collard). El sistema de comunicaciones de Liverpool.

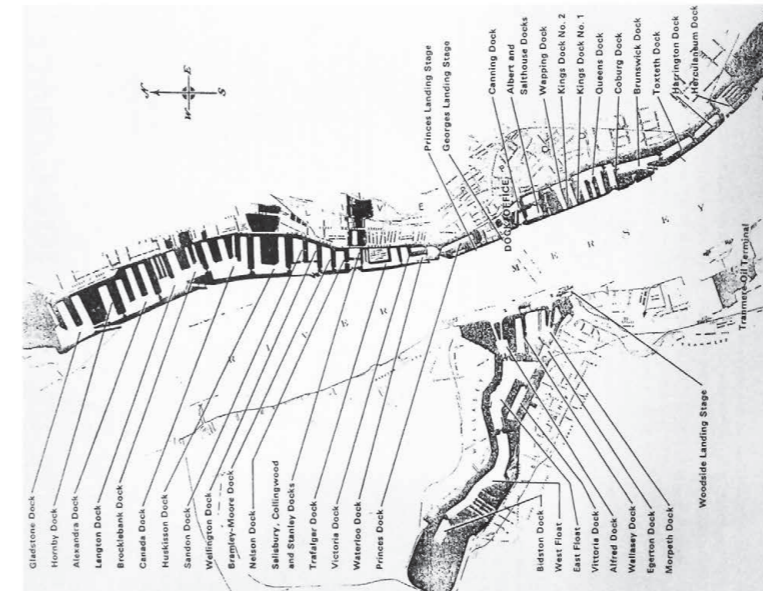
Frente a la discreción formal y material con la que intervino en el interior, recurrió en este croquis a una simbología identitaria en varias direcciones, utilizando algunos de los mecanismos y temas queridos de Stirling: combinación de formas neutras y formas significativas, citas industriales e infraestructurales, el uso del *collage* como mecanismo compositivo, geometrías diagonales, referencias constructivistas, protagonismo plástico de las formas que representan las circulaciones, disposición casual de determinados elementos, así como justificación formal como expresión de usos y modos de vida¹⁷.

La visibilidad de la institución habría quedado garantizada con la significación de su nombre, "Tate Gallery", en el rótulo, construido con similar tecnología que sendos conductos que albergarían las escaleras mecánicas de ascensión al museo. La altura del letrero no habría sido menor que el de algunas chimeneas de ladrillo del área industrial de los docks. Y el espectáculo diurno y nocturno de los visitantes ascendiendo y descendiendo por las escaleras mecánicas habría configurado una imagen memorable del museo, una visión optimista y evocadora de aquellas pasarelas que sirvieron durante siglos para subir o bajar de los barcos y de aquellas cintas transportadoras por las que transitaban tantas mercancías entre los barcos y los viejos almacenes (figura 7).

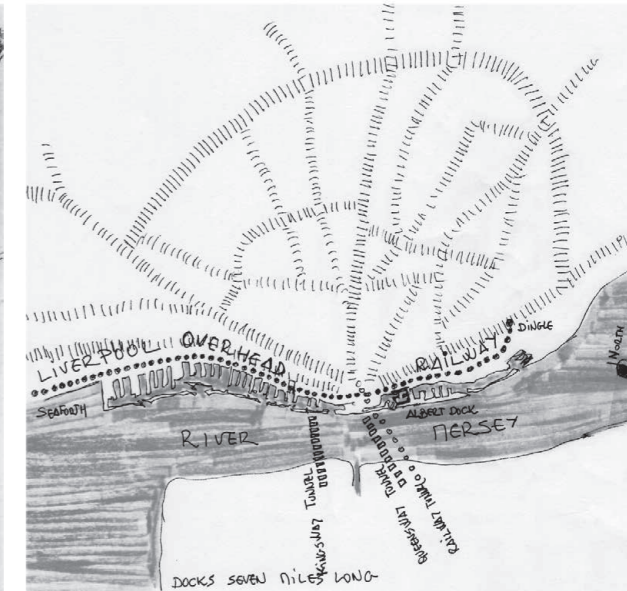
En un momento de transición entre el declive industrial de lo que siempre fue seña de identidad de toda una ciudad y el estímulo político y social por su conservación, Stirling interpreta el proyecto museístico como un "remolcador tirando de los viejos docks", apostando por renacer entre tantos "restos rotos de los viejos barcos". A ello alude la composición en clave constructivista del letrero-chimenea y sendas escaleras mecánicas que articulan, junto a la imagen de los restos navieros y el viejo almacén, la tafuriana "arqueología del presente"¹⁸, no ya solo por la habitual dialéctica que Stirling había establecido desde obras anteriores y en relación con las formas de la arquitectura moderna, sino que, en este particular caso, la coherencia interna que afloraba en el irrealizado



7



8



croquis para la Tate de Liverpool indagaba en la arqueología vital de la propia ciudad, los docks y el sistema de comunicaciones de Liverpool.

La historia de los docks de Liverpool marca la historia moderna de la ciudad y su desarrollo durante los dos últimos siglos¹⁹. A diferencia de otras ciudades, Liverpool no heredó nada de su pasado medieval y es esencialmente una creación a partir del siglo XIX²⁰. Una ensenada natural del río Mersey sirvió para recoger pequeños barcos que comerciaban con Irlanda desde antes de 1660. Posteriormente necesitó acoger barcos de mayores dimensiones que comerciaban todo tipo de productos con América del Norte (tabaco), las colonias indias del Oeste (azúcar), incluido el comercio de esclavos procedentes de África Occidental, del que en 1807 Liverpool era el puerto dominante.

Durante el siglo XIX, Liverpool continuó la expansión de su comercio marítimo ampliando sus relaciones con Sudamérica, India, Oriente y Australia e incrementó el comercio con Estados Unidos y Canadá, lo que repercutió

en nuevas construcciones de docks y remodelación de los viejos. Su importancia continuó hasta la Segunda Guerra Mundial, siendo objetivo de importantes bombardeos, y entró en declive a finales de los 50.

Significación simbólica de las formas de la circulación
La construcción de la imagen del proyecto a partir de la estrategia formal que organiza y diversifica las circulaciones es frecuente en la obra de Stirling. Su forma representaba la respuesta a la comprensión del problema en cada lugar más allá de los estrictos requerimientos funcionales. Le Corbusier ya extrajo esta lectura en el proyecto del Hospital de Venecia en relación con el contexto veneciano, que utilizó como metáfora y analogía²¹.

El propio Stirling agrupó sus obras según distintos enfoques del problema de la circulación: "La repetición de una serie de elementos de circulación, como rampas, torres, galerías, escaleras, a veces colocados como objetos simbólicos para indicar entradas y salidas, movimientos internos y externos (Sheffield – Leicester – Facultad de Historia de Cambridge – Queen's College – Runcorn); la

17. STIRLING, J. Due conferenze. En: A. IZZO; C. GUBITOSI. *James Stirling*. Roma: Officina Edizioni, 1976, pp. 25–27.

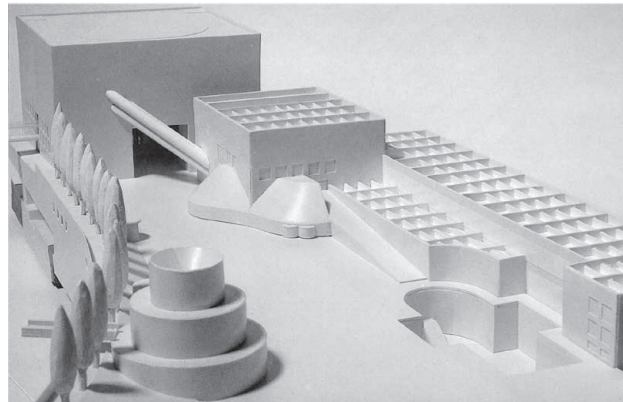
18. "Stirling ha 'reescrito' las 'palabras' de la arquitectura moderna, construyendo una verdadera 'arqueología del presente'". TAFURI, Manfredo. Da L'Architecture dans le boudoir: The Language of Criticism and the Criticism of Language. En: *Oppositions*, 1974, n.º 3.

19. STAMMERS, M. *Liverpool Docks*. Gloucestershire: The History Press, 2010, pp. 7–8.

20. SHARPLES, J., *op. cit. supra*, nota 3, p. 3.

21. ALONSO GARCÍA, E. El espacio público en Le Corbusier. En: J. TORRES CUECO. *Le Corbusier 50 años después*. Valencia: UPV, 2015, p. 92.

9. J. Stirling: Museo de Colonia, maqueta con las escaleras mecánicas. Neue Staatsgalerie, Stuttgart, sistema de rampas.



9

*circulación vista como armadura o esqueleto organizativo sobre la que se conectan los ambientes: circulación a 'planta abierta' y estancias cerradas. Áreas de circulación para los contactos sociales, donde las gentes se encuentran ocasionalmente, en contraposición a los ambientes usados para determinada actividad (Sheffield – Leicester – Facultad de Historia de Cambridge – Andrew Melville Hall, St. Andrews – Centro de formación Olivetti, Milton Keynes); importancia primaria de las formas que representan la circulación, es decir, torres verticales para las escaleras, atrios y galerías en los que pasear y resguardarse (Sheffield – Leicester – Facultad de Historia de Cambridge – Runcorn)*²².

El inicio del proyecto de la Tate en Liverpool coincidió con el final de la construcción de la Neue Staatsgalerie de Stuttgart (1977–84), donde las circulaciones públicas y exteriores que posibilitan que la gente pase de una calle a otra a través del edificio sin necesidad de acceder a su interior encuentran su momento álgido en la rotonda o patio de esculturas (figura 9). El descubrimiento de esta rotonda resulta un *acontecimiento* insospechado dentro del *recorrido laberíntico y pintoresco*²³. Stirling renueva en su rotonda el discurso dialéctico que su propio maestro

en la Escuela de Liverpool, Colin Rowe, desveló entre la rotonda centrada del Altes Museum de Schinkel y la rotonda descentrada de Chandigarh de Le Corbusier²⁴, añadiendo su diferente visión frente a un contexto urbano distinto. A diferencia de Chandigarh, Stirling canaliza y dirige las circulaciones y, a diferencia de la preservación formal de la rotonda del Altes Museum, en Stuttgart la rotonda a cielo abierto es violentada por la rampa que introduce en ella las circulaciones para subrayar su condición de foco de atención²⁵.

Cambiar todo sin tocar nada

Algo de todo esto está presente en las formas individualizadas de las escaleras mecánicas que conectan en diagonal el vestíbulo principal con las plantas segunda y cuarta: el descubrimiento de la ciudad desde esas escaleras. El acontecimiento operaría en las dos direcciones: como visión inusitada de Liverpool y del Mersey y como espectáculo visto desde fuera del flujo de los visitantes del museo; la explotación de las diferencias entre los acontecimientos al acceder al museo o al restaurante y al salón de actos.

En el guion del concurso de Stuttgart estaba la necesidad de resolver ese particular tránsito. La explicación

de Stirling es clarificadora del sentido urbanístico que asume el proyecto: “Conducir al público a moverse diagonalmente a través de la zona, en significativo contacto con el nuevo edificio; no dividir la zona con la nueva calle peatonal solicitada y no obligar a la gente a pasar por detrás de un edificio”²⁶. Algunas de estas cuestiones que combinan “promenade y movimiento en un proceso de hibridación”²⁷, tan pertinentes en la irrealizada propuesta de Liverpool, aparecieron ya en los otros dos proyectos que completan los concursos en Alemania de los setenta, Düsseldorf y Colonia. En Colonia (figura 9), dos escaleras mecánicas conectan el nivel cinco del vestíbulo con el diez de la sala de anfiteatro. Esta corona un volumen cúbico, cuyas plantas inferiores son vaciadas para colocar el espacio público de una plaza cubierta. Este mecanismo de conexión mecánica fue la respuesta a la necesidad de componer con volúmenes aislados y autónomos para resolver la simetría formal entre esta caja y la que dispone al otro lado de la carretera y que juntas enmarcan la visión de la catedral. En la Tate operó de modo similar: las dos escaleras mecánicas salvaban la autonomía volumétrica del original almacén de Albert Dock, a pesar de incorporar nuevos accesos con poderosa voluntad significativa. Habría cambiado todo sin tocar nada.

Túneles y trenes elevados. El sistema de circulación de Liverpool (figuras 11 y 12)

“Las profundas aguas del río Mersey han sido la base del crecimiento a ambos lados, Liverpool y Wallasey”²⁸. Con estas palabras, pronunciadas durante la inauguración del túnel Kingsway (24 de junio de 1971), la reina Elizabeth subrayaba la importancia de la relación entre Liverpool y su río. Durante años, el único modo de cruzar el río entre Wirral y Liverpool fue viajar con el ferri, método que ya estaba congestionado a principios de

1900. Actualmente hay 4 modos de atravesar el río: por ferri, por el túnel del ferrocarril, abierto en 1886 como el primer tren bajo el agua, y por dos túneles bajo el río Mersey para el tráfico de coches, el Queensway, en Birkenhead (1934), y el Kingsway, en Wallasey (1971). Todos ellos han privilegiado el río Mersey para el tráfico de barcos.

En sendos casos de túneles, las comisiones pertinentes se plantearon la conveniencia de construir un puente o construir un túnel y en ambos casos la opción del túnel resultó más sostenible económicamente²⁹. En una ciudad que tuvo dos ocasiones en el siglo XX para pensar en hacer un puente o un túnel para cruzar el río Mersey –ya lo había hecho anteriormente en el siglo XIX para el ferrocarril– se decidió en ambas por el túnel enterrado. Este es el modo en que se llega a Liverpool por tren, con accesos enterrados a sus dos principales estaciones, Lime Street Station y Central Station, y de ese modo discurre el tren por toda la ciudad.

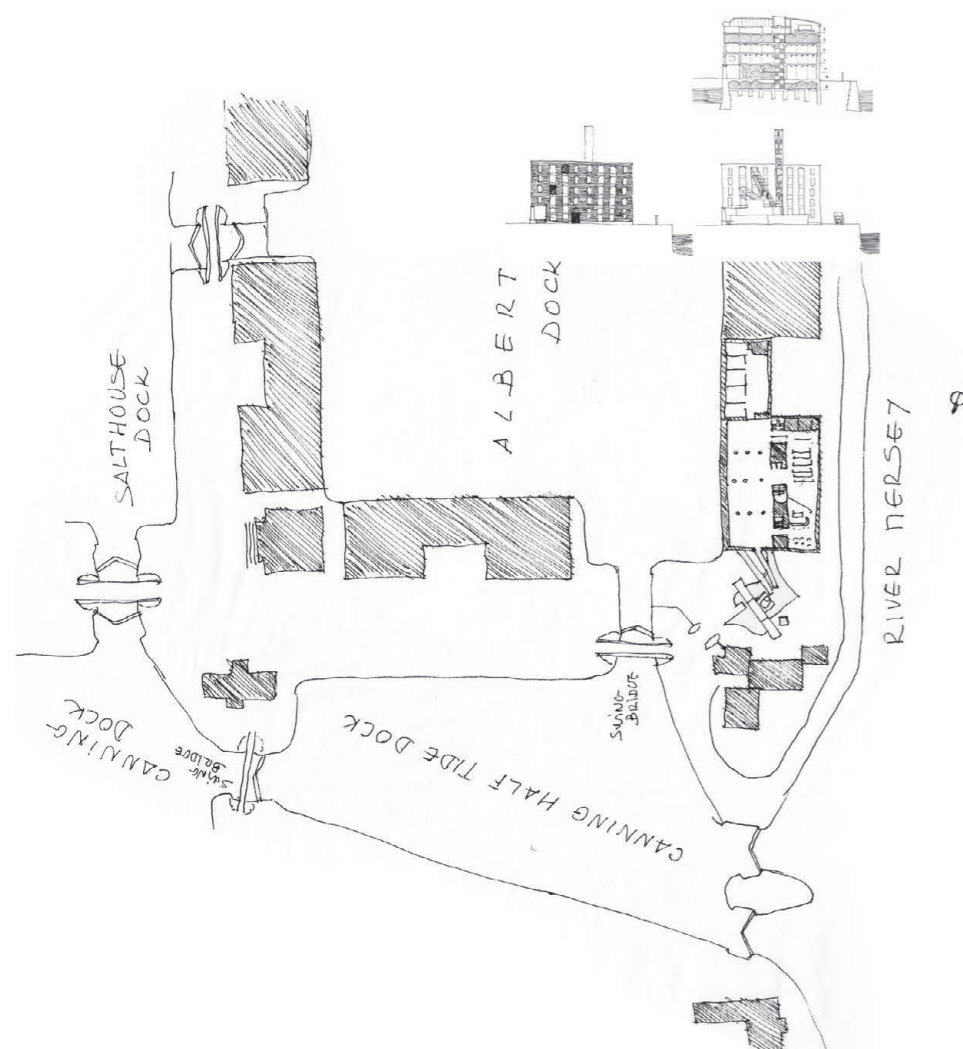
Sin embargo, todo lo relacionado con el río, el tráfico de barcos sobre el Mersey o sobre el canal de Leeds que parte del Stanley Dock van, obviamente, a cielo abierto. Y también lo estaban los embarques de personas y mercancías a los barcos a través de cintas y pasarelas. Y el tren que conectaba todos los *docks* no solo no estaba enterrado sino que, para no interrumpir la circulación de camiones, estaba elevado, sienta todas ellas imágenes que permanecen en la memoria visual de la ciudad. Son estas últimas imágenes las que habrían estimulado el diseño de Stirling, con una curiosa ironía numerológica: diseña dos escaleras mecánicas independientes porque individualiza de este modo los accesos a exposiciones fijas (conexión con el segundo piso) o a exposiciones temporales y sala de actos (conexión con el cuarto piso),

26. STIRLING, J. Neue Staatsgalerie e Kammertheater, Stuttgart. En DAL CO, *op. cit. supra*, nota 1, p. 109.

27. MONEO, R., *op. cit. supra*, nota 12, p. 42.

28. JACKSON-LEE, P. *The Mersey Road Tunnels*. Amberley: Gloucestershire, 2017, p. 72.

29. El diseño de Queensway empezó en 1923, las obras arrancaron en 1925 y fue inaugurado en 1934 por el rey Georges V, incluidas las seis estaciones de ventilación. Su sección circular mide 13 metros de diámetro y cuenta con dos ramales de accesos a cada lado del río. El incremento del tráfico reabrió el debate de nuevo en 1959 sobre la necesidad de un nuevo túnel, que fue finalmente inaugurado el 24 de junio de 1971 por la reina Elizabeth. Su sección circular es de 9,63 metros de diámetro.



10

10. J. Stirling. Tate Gallery: situación en la planta del entorno de Albert Dock, incluyendo pasarelas móviles y esclusas, con la propuesta de los nuevos accesos, planta, alzados y sección. Correspondencia entre el alzado norte del edificio, con la ubicación de sus tres accesos -planta baja, segunda (nivel 4) y cuarta (nivel 6)- y la organización espacial del proyecto definitivo -planta y sección-. La espina interior es una analogía sintética de la multitud de esclusas y conexiones con puentes y pasarelas levadizas que estaban y están presentes en su entorno urbano más inmediato, el de las dársenas de Canning Half Tide Dock, Albert Dock, Salthouse Dock o Canning, por citar solo las más próximas al museo y que regulan el paso de los barcos y el flujo de las mareas desde el río Mersey.

11. Sección del Queens Tunnel. Chimeneas de ventilación: modelo del Kings Tunnel y del Queens Tunnel.

que coincide en número con los dos túneles de tráfico de coches³⁰ (figuras 8, 10 y 12).

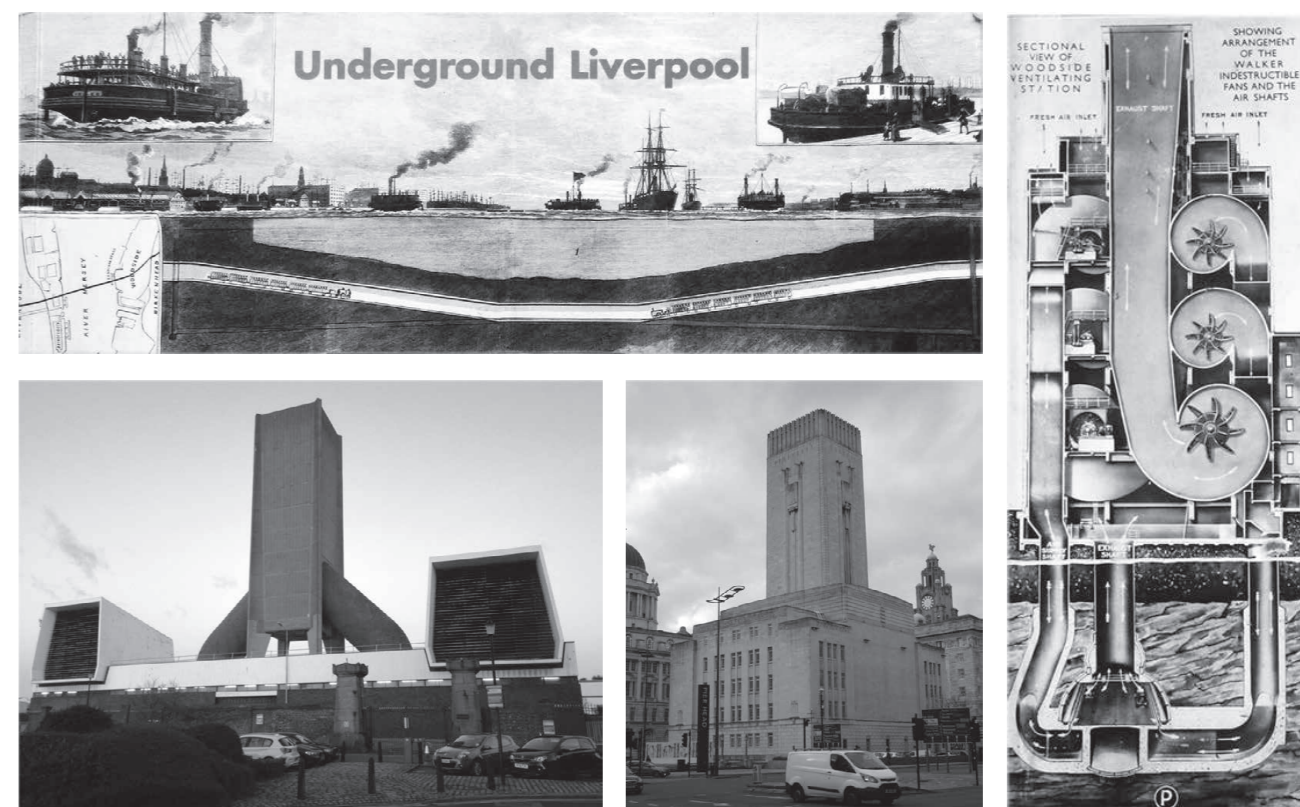
CONCLUSIONES

El análisis realizado a partir del croquis de 1982 demuestra las dimensiones temporal y territorial que alimentaron el proyecto; el texto y los dibujos en él contenidos así lo subrayan. Representa un estado avanzado en la maduración del proyecto cuyo desdoblamiento de los accesos

a cada parte del programa funcional a través de las escaleras mecánicas exteriores habría encajado con la organización funcional finalmente proyectada, incluida la espina-intercambiador interior (figura 10).

Stirling, manejando la escala urbana y evocando la memoria de la ciudad, propuso inicialmente un sistema de accesos exteriores, aéreos, individualizados, apoyados sobre pecios, con una imagen infraestructural elocuente y alusiva de la industria naviera de la ciudad. Después

30. En la Staatsgalerie, en el diseño de las marquesinas de entradas a las tres zonas, museo, teatro y biblioteca, "realiza un deliberado guiño numerológico (...), en la biblioteca la marquesina tiene un solo tejadillo, en el teatro dos y en el museo tres". ÁLVAREZ ÁLVAREZ, Darío. James Stirling y la contradicción como método. En: *Anales de Arquitectura*. Valladolid: Dpto. de Teoría de la Arquitectura y Proyectos Arquitectónicos, 1993-94, n.º 5, p. 237.



11

del rechazo conservador, todo el flujo de circulaciones se resolvió de forma más callada y abstracta en la espina interior (figura 4). Sendas opciones, tan contrastantes y no necesariamente excluyentes, constituyen un epitome del debate que la ciudad de Liverpool se había planteado respecto de sus tránsitos urbanos: optó por enterrar en túneles las circulaciones de trenes y coches y visibilizó todo cuanto estaba relacionado con los barcos: cintas transportadoras, pasarelas, tren elevado para dejar libre el paso a camiones y carruajes de carga (figuras 7, 8 y 11); temas que configuraron una imagen memorable de la ciudad durante los últimos siglos (figura 12). El croquis de 1982 recoge esta memoria de la ciudad que Stirling utilizó como arqueología vital esperanzadora en uno de los momentos de mayor crisis de Liverpool y del paisaje arquitectónico que sirvió de soporte al proyecto.

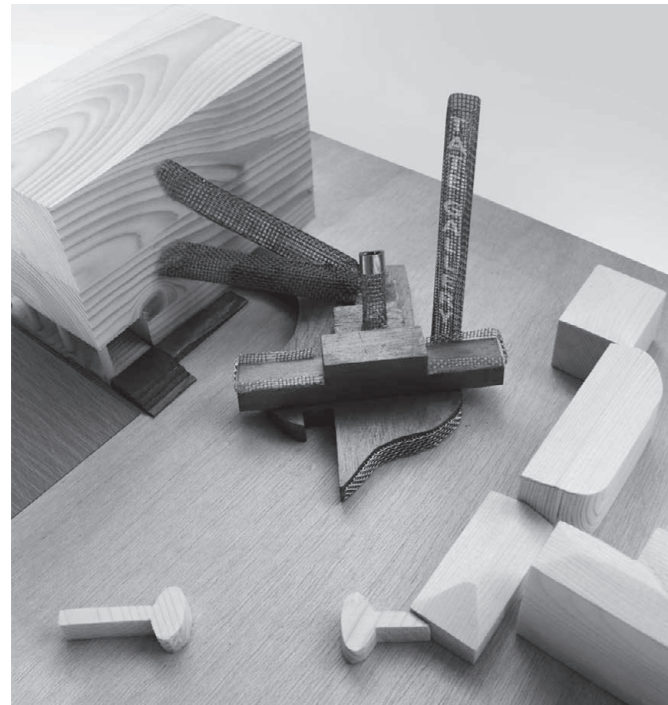
El citado dibujo documenta dos estrategias formales en aparente contraposición: por un lado, el respeto al entorno consolidado, reflejado en el dibujo preciso de las preexistencias heredadas y, por otro, la imagen transgresora de los nuevos accesos mecánicos que insertó entre

ellas, pero tocando mínimamente Albert Dock: tres huecos ya existentes eran los tres únicos puntos de contacto físico con el viejo almacén. A diferencia de la renovación urbana seguida décadas después con la eliminación y vaciado de algunas preexistencias (figura 2), Stirling no derribaba nada y su inclusión transgresora y diferenciada intensificaba el paisaje urbano.

Planteó acceder de forma inusitada a través de ellos al nuevo museo en lugar de hacerlo por la calle porticada porque su destino funcional era otro. En realidad, transformar un almacén portuario en un museo es asumir la obsolescencia de una arquitectura cuya función principal ha sido desplazada por el paso del tiempo. El citado croquis recoge esta actitud resiliente y la apuesta de futuro que lanzó Stirling en este escenario en crisis; era su compromiso para alcanzar "las altas prestaciones arquitectónicas" en cada obra³¹. La evidente transgresión formal, que los defensores de la pura conservación no aceptaron, incorporaba las dos dimensiones de reflexión en su intervención, la temporal y la territorial. Stirling insertó en el escenario

31. STIRLING, James. Discurso de aceptación. En: Rubén A. ALCOLEA et al., eds. *Premios Pritzker. Discursos de aceptación, 1979-2015*. Barcelona: Fundación Arquia, 2015, p. 50.

12. J. Stirling: Tate Gallery. Maqueta realizada por el autor a partir del croquis inicial de 1982. Tren elevado que conectaba todos los docks.



12

identificable de los viejos docks de Liverpool una propuesta formal cuyo desafío habría de servir de soporte a nuevos acontecimientos; no nos referimos solo al esperado espectáculo de las visitas museísticas, sino al hecho de contemplar simultáneamente la ciudad y el río Mersey desde las escaleras mecánicas, rompiendo la barrera visual que el pespunteado laberíntico de las siete millas de docks –oportuna analogía fractal del intercambiador de flujos de la espina interior del museo (figuras 4, 8)– había configurado a lo largo de los siglos. La intensidad formal y espacial permitía permear paradójicamente esa barrera entre el Mersey y la ciudad y, a su vez, daba visibilidad a la memoria del espacio-soporte de los docks.

La estrategia proyectual del croquis subraya la diferencia temporal de las formas: máximo respeto y conservación del entorno consolidado, máxima transgresión en la arquitectura de los nuevos accesos y coexistencia y simultaneidad de formas contrastantes que son el reflejo de tiempos distintos y soporte de nuevos acontecimientos. La simultaneidad es una estrategia que actúa sobre el tiempo, activa el pasado heredado y lo introduce en un nuevo diálogo con el presente.

A la referencia territorial que subyace en la estrategia formal de los nuevos e irrealizados accesos, que implica la memoria urbana, los docks y el sistema de circulaciones de Liverpool, hemos dedicado los últimos apartados. ■

Bibliografía citada:

- ALONSO GARCÍA, E. El espacio público en Le Corbusier. En: J. TORRES CUECO. *Le Corbusier 50 años después*. Valencia: UPV, 2015, pp. 74–98. ISBN 9788490483732. DOI: <http://dx.doi.org/10.4995/LC2015.2015.1012>
- ÁLVAREZ ÁLVAREZ, Darío. James Stirling y la contradicción como método. En: *Anales de Arquitectura*, 1993–94. Valladolid: Dpto. de Teoría de la Arquitectura y Proyectos Arquitectónicos, n.º 5. ISSN 0214 4727.
- BASSO PERESSUT, L. James Stirling. Tate Gallery a Liverpool. En: *Domus*, 1989, n.º 702. ISSN 00125377.
- COLLARD, Ian. *Mersey Ports. Liverpool and Birkenhead*. Gloucestershire: The History Press, 2001. ISBN 9780752421110.
- COLQUHOUN, A. Un monumento per la città. En: F. DAL CO; T. MUIRHEAD. *I Musei di James Stirling, Michael Wilford and Associates*. Milán: Electa, 1990.
- CORTÉS VÁZQUEZ DE PARGA, J. A. La caja de Pandora. En: *Escritos sobre arquitectura contemporánea*. COAM: Madrid, 1991, ISBN 8477400393.
- DAL CO, F.; MUIRHEAD, T. *I Musei di James Stirling, Michael Wilford and Associates*. Milán: Electa, 1990.
- HENEGHAN, Tom. James Stirling: Speculations [en línea]. Conferencia. University of Sydney, video, [consulta 15-01-2018]. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=T29oKmasTLQ>
- IULIANO, M.; SERRAZANETTI, F. *James Stirling. Inspiration and Process in Architecture*. Liverpool: Moleskine SpA, 2015. ISBN 9788867324781.
- JACKSON-LEE, P. *The Mersey Road Tunnels*. Amberley: Gloucestershire, 2017. ISBN 97814456 68345.
- JENKINS, David. *Clore Gallery, Tate Gallery, Liverpool*. Londres: Phaidon, 1992.
- MONEO, Rafael. *Inquietud teórica y estrategia proyectual en la obra de ocho arquitectos contemporáneos*. Barcelona: Actar, 2004. ISBN 8495951681.
- MOORE, Jim. *Underground Liverpool*. Liverpool: The Bluecoat Press, 1998. ISBN 1872568432.
- POLLARD, R. The Docks, En: Joseph SHARPLES. *Liverpool*. New Haven-Londres: Yale University Press, 2004. ISBN 9780300102581.
- ROWE, Colin. *Manierismo y arquitectura moderna y otros ensayos*. Barcelona: Gustavo Gili, 1978. ISBN 8425207231.
- ROWE, Colin. James Stirling: glosa poco ordenada y muy personal. En: James STIRLING. *Obras y proyectos. James Stirling, Michael Wilford y asociados*. Barcelona: Gustavo Gili, 1985.
- STAMMERS, M. *Liverpool Docks*. Gloucestershire: The History Press, 2010. ISBN 9780752417127.
- STIRLING, James. Due conferenze. En: A. IZZO; C. GUBITOSI. *James Stirling*. Roma: Officina Edizioni, 1976, pp. 25–27.
- STIRLING, James. Neue Staatsgalerie e Kammertheater, Stuttgart. En: F. DAL CO; T. MUIRHEAD. *I Musei di James Stirling, Michael Wilford and Associates*. Milán: Electa, 1990.
- STIRLING, James; WILFORD, Michael. Tate Gallery Liverpool. En: *A+U Architecture and Urbanism*. 1989, n.º 228, pp. 108–130. ISSN 0258–591X.
- STIRLING, James. Discurso de aceptación. En: Rubén A. ALCOLEA et al., eds. *Premios Pritzker. Discursos de aceptación, 1979–2015*. Barcelona: Fundación Arquia, 2015. ISBN 9788494034398.
- TAFURI, Manfredo. Da L'Architecture dans le boudoir: The Language of Criticism and the Criticism of Language. En: *Oppositions*, 3, 1974.

Eusebio Alonso García (Valladolid, 1957). PTUN ETSAVA Proyectos_Senior Lecturer of design and projects, 1992. Scholarship MEC (1988–1992). Prize Academy of Spain, Rome (1990–91). Doctor architect ETSAVA (2001, outstanding cum laude). Finalist IV award Arquithesis (2003). Award doctorate extraordinary, ETSU Universidad de Valladolid, 2002–2003. Member of the research Group Recognised Architecture and Cinema GIRAC. Visiting Scholar at the CAVA, LSA, Liverpool (Oct–Dec 2017). Publications: Transparency and opacity in the houses of Marcel Breuer (2002); San Carlino: the geometric machine of Borromini (2003); Mario Ridolfi, architecture, contingency and process (2007, 2014); Alvaro Siza (BAU 1996), Fisac (2008), Paulo Mendes da Rocha (DPA UPC 2014); Alojamiento para otros modos de vida (2015); Strategies of intervention in a neighbourhood of periphery, Amps, Liverpool, 2015