

Concurso Shinkenchiku/Kurokawa. RA-223

22.1 > Marzo-Abril 1980

El tema de este concurso internacional de 1980 patrocinado por la revista The Japan Architect es "Una casa en la coyuntura de la historia y el presente". En el programa del concurso, el juez, Kisho Kurokawa dice que "un arquitecto creativo sabe expresar en una sola casa un contexto cultural". Uno de los objetos del concurso es descubrir el contexto cultural de un país. Las bases hablan de elegir una casa que exprese la cultura del lugar y presentar dicha casa como forma básica, indicar las renovaciones y modificaciones hechas, explicando cómo el proyecto nuevo emplea los valores culturales existentes. Los proyectos deben incluir planos de situación, plantas, secciones y una memoria explicando la intención del esquema. Han de ser entregados antes del 29 de agosto de 1980. Para más información ver el número de febrero de 1980 del Japan Architect.

Sobre Postmodernismo. RA-223

23.1 > Gabriel Allende - Marzo-Abril 1980

Al enunciado pragmático sigue siempre un mimetismo sin reinterpretación en otros lugares del mundo. Como consecuencia, el postmodernismo plantea la no existencia de una sola manera de "hacer" arquitectura en donde la parte principal del buen proyecto es el "proceso" o lo que Louis I. Kahn llamó "orden".

Un radicalismo "correcto" nos aleja cada vez más de la realidad construida. El lenguaje no es por tanto único y aunque sea diferente no representa una nueva gramática.

El contextualismo histórico hacia aparición en 1966 con los libros "La Arquitectura de la Ciudad" de Aldo Rossi desde donde enuncia la existencia en la ciudad de factores humanos que son permanentes (monumentos) ya que actúan recordando el pasado manejando sus recuerdos. Y también con "Complejidad y contradicción en la Arquitectura" de Robert Venturi.

Desde este momento los focos de vanguardia se localizarán en Italia y los Estados Unidos.

Con la muerte de Luis I. Kahn en 1974 la continua sublimación de la modernidad termina y enlazaremos con la toma de posiciones por los polos de vanguardia al hacer aparición los sucesivos "Neos" e "Ismos".

Las posturas actuales respecto al postmodernismo se pueden encuadrar en dos; la primera que lleva a considerar al postmodernismo como una etapa más de evolucionismo en paralelo, del movimiento moderno y la segunda que trataría de abarcar todas las posturas que representen puntos de ruptura con la modernidad aunque su herencia fuese moderna.

Esta aproximación a la crisis de la modernidad lleva a reconocer su herencia pero, sin embargo, permite cuestionar las bases de la misma.

Así como el movimiento moderno se puede considerar como un fenómeno puramente europeo el postmodernismo puede localizarse como apadrinado de los Estados Unidos.

Entrevista con el autor de la Castellana. RA-224

24.1 > Mayo -Junio 1980

D. Vicente Olmos nos ha enviado una separata de la revista "La Voz del Colegiado" del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de marzo, 1971, que entendemos puede aportar más datos a la polémica surgida sobre la Castellana.

-Sabemos que ha sido usted el ingeniero que construyó la actual Avenida del Generalísimo.

-Es cierto. ¿Qué le interesa saber?

-Nos podría usted hablar de sus características técnicas.

-La verdad es que como realización técnica no tiene nada de particular. Una calle no puede presentar un valor técnico. Y el que sienta curiosidad no tiene más que darse un paseo por ella. Desde Joaquín Costa o Raimundo Fernández Villaverde hasta la Plaza de Castilla puede recorrer 2200 m. con una suave pendiente poco superior al 2 por ciento. Salvo la contaminación del aire, un ejercicio conveniente para ancianos.

-¿No será su modestia lo que le hace restar mérito a su labor?

-Le contestaré que las personas que hacen alarde de modestia siempre me han irritado. En cambio, me divierten extraordinariamente los pedantes, y entre ellos me encuentro muy a gusto.

El Sr. Olmo hace una pausa y me dice con cierta pasión.

-¡Ah! A propósito de árboles. Los periodistas encuentran un tema fecundo para estimular su imaginación metiéndose con los ingenieros porque tratamos de reducir la cifra de suicidios en carretera quitando algunos árboles que ofrecen peligro. Puede Vd. decir que no, como muchos ingenieros, he plantado más árboles que todos los periodistas juntos, no solo de España, si no quizá del mundo occidental.

-A mí la palabra "técnica" me inspira un profundo respeto y no quiero aplicarla a lo que no la merece. Pero, si le parece, me puede hablar de la historia de la Avenida del Generalísimo, que no deja de tener sus aspectos pintorescos.

-Pues venga la historia. Le interrumpiré lo menos posible.

-Lo que crea conveniente. No me importa. Allá va, empezando por la "prehistoria". No tema que le hable del tiempo de los cartagineses, sino de cuando yo era algo más joven que lo que es usted ahora. Entonces -me refiero a los felices años veinte y el comienzo de la inquietante década del treinta- Madrid acudía al Hipódromo de La Castellana en donde no llamaba la atención ver caballos con chaqué y chistera de color gris y a las damas elegantemente vestidas. Cuando acababan las carreras, podía uno continuar disfrutando de la noche en el restaurante al aire libre. Pero aquel recinto de tan grato recuerdo era también "el tapón del Hipódromo". En efecto, Madrid se estaba quedando pequeño y su crecimiento natural tropezaba con el Hipódromo. A su sombra, hacia el Norte, estaba el campo libre con un par de fincas señoriales, alguna que otra de tipo más modesto y algunos almacenes y naves. En resumen, una zona sin la densidad de población que había congestionado la carretera de Chamartín y la calle de Bravo Murillo. Por allí se podían hacer una expansión grandiosa y la prolongación de la Castellana estaba en busca de autor.

Quiero ahora rendir homenaje a ese autor: el arquitecto don Secundino Zuazo Ugalde, que era un gran artista y, además, un hombre de gran visión y de gran empuje vital. No hace mucho asistí dolorido a su entierro recordando una época y alejada de feliz colaboración.

Zuazo había ganado un concurso internacional abierto por el Ayuntamiento de Madrid para premiar el más acertado plan de expansión urbanística. Y allí estaba la prolongación de la Castellana que saltaba sobre el Hipódromo y con una recta de características que la semejaban con la que va desde Tullerías hasta el Arco del Triunfo de la Estrella, llevaba hasta dónde está hoy la Plaza de Castilla.

Era ministro de Obras Públicas don Indalecio Prieto y hacia fines del año 1932 había solicitado el asesoramiento de Zuazo para sus planes de engrandecimiento de Madrid. Y Zuazo le sugirió tres realizaciones de enorme trascendencia: la prolongación de la Castellana, la solución del sistema ferroviario de Madrid con un eje central subterráneo que desde la estación de Atocha de la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.) atravesaría Madrid Sur a Norte bifurcándose luego para enlazar con las vías de la Compañía del Norte de Las Matas y con el futuro ferrocarril Madrid-Burgos. Y por último los Nuevos Ministerios.

Volviendo al año 1932, Zuazo, no solo hizo a Prieto una proposición triplemente grandiosa, sino que esbozo los organismos que debían llevarlas a cabo. Uno de ellos el Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio de Madrid. El propio Zuazo dibujó con su temperamento de artista el emblema del nuevo organismo de Obras Públicas: la bella silueta de la Puerta de Alcalá de Madrid, quizás la más elegante de la urbe, con sus cinco arcos dando cobijo a las letras iniciales del organismo, G-T-A-E-M.

Las obras de la prolongación de la Castellana, desde su final antiguo hasta la ronda Raimundo Fernández Villaverde-Joaquín Costa, se realizaron con una celeridad de campeonato mundial. El 28 de diciembre de 1932 se fundó el Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio y el 14 de abril siguiente se abrió al tráfico el trozo, tal como está ahora, incluso con iluminación.

-Y aquí termina la primera parte de la historia. ¿No es verdad?

-Para hablar con más propiedad, termina la historia del primer trozo. La historia tiene más continuidad y, aunque las obras de la ulterior prolongación no empezaron hasta 1939, por decisión acertada del ministro Alfonso Peña, la Castellana y su hijuela, el nuevo Hipódromo, habían de pasar por algunos avatares.

-Me decía usted antes que la Castellana tuvo que pasar todavía por algún trance difícil.

-Es cierto. El Ayuntamiento de Madrid se puso en contra nuestra. Me dirá usted que yo tengo una verdadera obsesión con el Ayuntamiento. Pero el caso es que la solución Zuazo, de Castellana recta, fue combatida por los arquitectos del ayuntamiento que querían Castellana curva.

Era Alcalde de Madrid D. Pedro Rico, hombre simpático y con capa castiza siempre. Estaba presionado por sus arquitectos y a su vez apretaba a Guerrilla del Río a favor de la solución curva. Por fin, el Ministro y el Alcalde decidieron que lo mejor era echarnos a pelear a los técnicos de cada lado, y organizaron un careo en el despacho del Ministro, con gran asistencia. Aquello iba a ser un torneo en regla.

Correspondió iniciar la discusión al Ayuntamiento. El arquitecto Sr. Bellido era el de más categoría, pero era hombre callado y cedió la palabra a un joven y batallador compañero. Su nombre sí lo recuerdo pero no lo cito. Era amigo mío y lo seguirá siendo cuando le vea, pues hace años que esto no sucede porque ha estado en el extranjero. Tomó la palabra y nos

endilgó un discurso que duró cerca de una hora. Dijo que la Castellana recta era una solución ingenieril y, por tanto, desprovista de belleza. Nos puso de vuelta y media, mientras Pedro Rico miraba sonriente a Guerra del Río. Por fin acabó el orador con un resumen y conclusiones y que nos tiraba por el suelo, y en medio de gran expectación se me concedió la palabra. No dije más que esto:

-La Castellana es una antigua cañada y su trazado sinuoso ha sido hecho por el ganado que por allí ha discurrido lo largo de los siglos. Ahora el Ayuntamiento quiere prolongarla con el mismo criterio.

El alboroto que se armó me impidió continuar. Yo iba a decir que un ilustre arquitecto moderno y partidario del funcionalismo como era Le Corbusier había dicho que "la calle curva era el camino de los asnos y la calle recta camino de los hombres, que a saber a dónde van", pero el escándalo me acalló.

Nos echaron a todos y luego nos dijo Guerra del Río que el alcalde Pedro Rico le había dicho en broma:

-Oye, ese técnico tuyo no me ha convencido. El que me ha hecho formar una opinión es el mío. ¡Pero en contra!

-Y ahora viene el final de la historia, ¿verdad?

-Sí. Ya va siendo hora. Pero ya es breve. El Gabinete de Accesos y Extrarradio fue disuelto y sus obras y yo mismo pasamos a depender de la Jefatura de Obras Públicas de Madrid. El Ministro Alfonso Peña, de quien tan buen recuerdo guardo como atento Ministro y como simpático amigo, me encargó la prolongación. Ya no hubo más dificultades que las de escasez de aquellos tiempos. La necesaria sustitución de la tubería de Hidráulica Santillana exigió un importante suministro de tubería de fundición de 90 cm. de diámetro, y el lograrla representó un retraso formidable. Recuerdo que con mi buen amigo y gran Ingeniero, el simpático Sánchez del Río, entonces Director General de Carreteras, fui a visitar, recién terminado, el estadio del Real Madrid. Desde su parte más alta nos asomamos a ver las lentísimas obras de la Avenida del Generalísimo, casi paralizadas por la dichosa tubería de Santillana. Como tengo con él gran confianza, le dije: "Oye Alfonso, ¿qué te parece que le encarguemos a Santiago Bernabéu las obras de la Castellana? Porque fíjate qué de prisa ha construido el estadio y lo despacio que la llevamos nosotros".

Alfonso se echó a reír. Conocía el problema que representaba en aquel tiempo conseguir tubería de fundición a precio "oficial". Y nosotros no podíamos comprarla de otra manera. El acero para la estructura de hormigón armado del estadio, en cambio, se podía comprar al precio que exigiese el "mercado libre".

Pero las dificultades no las pusieron ya los hombres. Por el contrario, todo fueron facilidades y valiosas colaboraciones. La Avenida del Generalísimo se hizo en equipo, y si a mí me cupo la enorme satisfacción personal de participar en una obra de tanta trascendencia para Madrid.

Sobre La Casa Gehry. RA-224

25.1 > Stanley Tigerman - Mayo-Junio 1980

Stanley Tigerman: Creo que la casa de Frank es tan importante como la que Venturi diseñó para su madre: me sorprendió profundamente. La idea de Graves de "capas" se refleja en esta casa. Desde el punto de vista de un historicista, el edificio revela su pasado y más allá de su pasado; prescindiendo de este punto de vista es como una transparencia, como ver a través de un edificio. Es un proceso en contraste con el producto, proceso en el que sus raíces están implícitas. Es una obra irónica. La estructura que soporta el muro del jardín y ese cactus resultan irónicos. Entiendo por qué Philip Johnson dijo una noche cenando en casa de Frank. "Es mi casa treinta años después". Si puedo utilizar la expresión, es una bella casa.

Sobre la Ampliación del Banco España. RA-226

26.1 > Eduardo Mangada - Septiembre-Octubre 1980

: Las razones por las que el Ayuntamiento entiende que el proyecto seleccionado no podría llevarse a efecto en su actual planteamiento se concretan en los siguientes puntos:

1º EL EDIFICIO NÚMERO 46 DE LA CALLE DE ALCALÁ QUE SE PRETENDE DERRUIR, POSEE JUNTO A SU IMPORTANTE CONTRIBUCIÓN AMBIENTAL EN LA ZONA UN VALOR ESPECÍFICO ARQUITECTÓNICO INDUDABLE TANTO POR LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO COMO POR SU EXCELENTE CONSTRUCCIÓN.

Este edificio, construido entre 1923 y 1924 según proyecto de José de Lorite y Kramer, pertenece a un momento de la historia de nuestra ciudad, en el que un eclecticismo arquitectónico se convierte en el lenguaje de la producción masiva de arquitectura y cuando junto a referencias formales de índole clásica conviven importantes innovaciones tecnológicas. La obra de Lorite es por tanto, reflejo de un nuevo capitalismo urbano que se caracteriza por una fundamental "voluntad metropolitana".