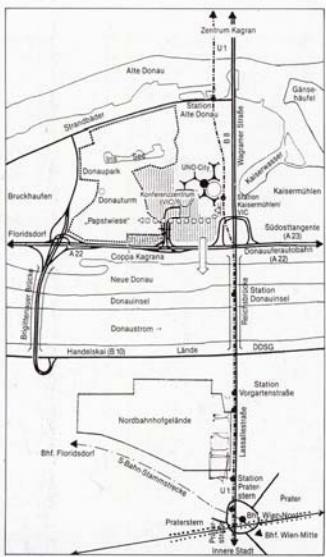


*Esquema de conexión de la Expo con la ciudad central.
Expo/central city connection scheme.*



Cuando se había valorado que 1992 sería el año de las últimas Exposiciones urbanas —la de Sevilla con motivo del Quinto Centenario del Descubrimiento, y la de Génova, la Colombiada, celebrando el origen del conocido descubridor— se van formalizando iniciativas que parecen señalar más un principio que un final.

En la larga lista de ciudades que han regentado una Exposición, existen una serie de puntos fijos, como Londres (1851, 62, 71, 72, 73, 74), París (1855, 67, 78, 89, 1900, 37), Bruselas (1888, 97, 1935, 58), Nueva York (1853, 54, 1939, 40, 65), que se iban sucediendo en el espectáculo de convertirse en escaparate de la novedad, y en superar las contradicciones de acontecimientos tan efímeros y singulares.

En el último periodo aparecen ciudades que habían estado presentes alguna vez en la lista y otras que ensayan el ejercicio de convertirse en Expo-City. Se

trata de una de las ciudades que más ha contribuido en el desarrollo teórico y práctico de la actuación urbanística moderna.

Porque, sin duda, cuando una ciudad debe acometer grandes transformaciones, existe la tentación de pensar que es sobre todo una decisión estructural —y que por tanto sólo política o macroeconómica— y que los problemas de localización y de forma urbana son accidentales y deben ser resueltos, después.

Además en una situación teórica de franca debilidad por parte de las corrientes de planning tradicionales, abre la posibilidad de “colar”, con estas actuaciones, grandes apropiaciones de plusvalías del suelo que reciben así una validación social. Tengamos presente que en este momento en Europa algunas ciudades están actuando en grandes actuaciones con el lema de la “derregulación” —recuérdese el London-Docklands en Inglaterra—, y, por tanto, rehuendo cualquier control

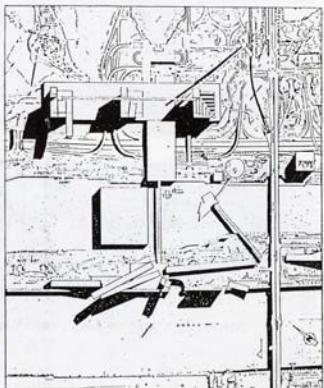
un trabajo más preciso: la discusión política crece, los especialistas aumentan sus estudios y prognosis, pero se somete un desarrollo general a cuatro arquitectos de Viena cuyo trabajo tiene una especial calidad en el panorama actual. Estos equipos ofrecen esquemas de organización y resultados formales que significan auténticos tests de comprobación de cómo la Expo puede resultar, qué impacto visual y urbano producirá...

Este artículo acompaña algunos de estos esquemas más relevantes, que verifican y discuten las primeras hipótesis avanzadas por el equipo Expo 95, con la dirección política de Hannes Swoboda y el soporte técnico de K. Steiner.

La propuesta de Hans Hollein y Coop Himmelblau, aporta la voluntad de una fachada urbana discontinua constituida por 5/6 cubos de 60x60x60 metros que, en la rigurosidad de su geometría, ofrece una propuesta de mayor alcance que la propia ocupación edificatoria. La auto-

Expo 95: Viena-Budapest

Joan Busquets, arqto. El proyecto urbano en las grandes estrategias de transformación



comprueba que son ciudades grandes que buscan esta excepcionalidad para el desarrollo de alguna operación de transformación urbana a gran escala: los ejemplos de Sevilla con la isla de la Cartuja, o Génova iniciando la restructuración de su viejo puerto mercancías, por su importancia, un trabajo propio de mayor ambición.

Después de la renuncia de Chicago de compartir la Expo con Sevilla y completar el frente del lago y los ejes de trazado de D.H. Burnham, se pensó que con el 92 se cerraba el capítulo de las exposiciones urbanas de gran alcance.

En cambio, desde 1988 la ciudad de Viena lanza el proyecto de Expo 95, diseñando un proceso compartido con Budapest: dos grandes ciudades del este y del oeste enlazadas por el Danubio. El lema era ya esta fuerza latente oeste-este que se expresa en los últimos meses y que se entiende a partir de la naturalidad con que proyectos de este tipo eran ya elaborados tantos meses ha.

La apuesta de Expo 95 es materializar una serie de eventos de entidad todavía poco precisa, pero que en cambio cuentan con esta voluntad de “jumelage” Este-Oeste, que se produce de nuevo a partir del río como eje de intercambio y como lugar irrepetible de exposición.

La Expo 95 tiene ya el refrendo del BIE de París y consistirá en una exposición de segundo tipo en la que las ciudades deben

aportar gran parte de la infraestructura edificada a los expositores. Los planes están en fase de elaboración, en fase de trámite diferencial también por la diversa situación política de ambas ciudades.

Hasta ahora, la ciudad de Viena ha liderado la iniciativa y, habiendo tenido la oportunidad de haber seguido como consejero externo la evolución de esta operación, merece la pena comentar el proceso de decisión y diseño de una intervención de esta envergadura, máxime cuando se

local sobre qué está pasando y a quién beneficia tal renovación urbana.

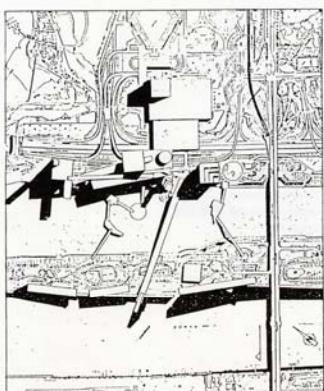
El despliegue de la Expo 95, en sus dos años de vida, lleva consigo una discusión abierta en la que merece destacar la voluntad de contrastar continuamente las decisiones de orden global con las de forma urbana.

La voluntad de una localización urbana cercana al río pone en evidencia dos grandes oportunidades: el área junto a la estación del Norte Leopoldstadt, entre el canal Donaukanal y el nuevo río Neuedonau; también la ribera norte del Nuevo Danubio hasta los actuales terrenos de la UNO CITY. Se ponía en cuestión así uno de los grandes temas pendientes de la expansión moderna de Viena: después del magistral desarrollo de Otto Wagner en el Donaukanal, haciendo urbanos unos bordes indecisos de la ciudad, las obras de construcción del trazado del nuevo ofrecen una buena solución hidráulica pero una nula oferta urbana para la ciudad. A decir verdad, algunas grandes obras de la autopista A-22, y las áreas de recreo en los bordes del nuevo Danubio, han creado todavía mayores problemas.

Existe pues un área “collage” de intervenciones: UNO CITY, parque del río, autopistas, puentes con nudos de diferente nivel que crean un espacio artificial, no-urbano, de muy difícil justificación.

Un primer tanteo de estas situaciones se produjo en 1988, como unos esquemas proyectuales realizados por equipos de profesores y estudiantes de las diferentes escuelas de arquitectura de Viena. Las diferentes propuestas fueron lideradas por W. Holzbauer, H. Hollein y J. Spalt, e imbricaron en total una cincuentena de personas, entre profesores y alumnos. Fueron presentados al mismo tiempo que la “Enquete Zur Weltausstellung ‘95”, como forum ciudadano para hacer la puesta de largo de la idea de Expo-95.

A partir de aquel momento se afronta



Alternativas de desarrollo propuestas por H. Hollein y Coop Kimmelblau.

H. Hollein and Coop Kimmelblau's proposals for development alternatives.

When it seemed that 1992 was to put an end to urban Exhibitions, with the one in Seville celebrating the Fifth Centenary of the Discovery of America, and the one in Genoa – the Colombiada – celebrating the origins of the famous discoverer, initiatives are now being formalised which appear to be pointing towards a beginning rather than an ending.

In the long list of cities to have hosted Exhibitions, there is a series of fixed points, such as London (1851, 62, 71, 72, 73, 74), Paris (1855, 67, 78, 89, 1900, 37), Brussels (1888, 97, 1935, 58), New York (1853, 54, 1939, 40, 65) that have successively performed in the show of becoming the display-window for the latest novelties, overcoming the contradictions implicit to such ephemeral and singular events.

More recently, certain cities which had at some point appeared on the list have re-emerged, and other new ones are now rehearsing the part of becoming Expo-Cities. They are all large cities seeking this oppor-

tunity to develop certain large-scale operations of urban transformation: the examples of Seville and its island of La Cartuja, or of Genoa, which is initiating the restructuring of its ancient Harbour, both deserve, by their very magnitude, studies in their own rights.

For there is no doubt that when a city must undergo large-scale transformations, there is a temptation to think that this is above all a structural decision – and, therefore, merely political or macroeconomic – and that problems of siting and urban form are merely accidental and only to be solved later on.

Furthermore, in a theoretical situation of obvious weakness on the part of traditional planning currents, it opens up the way to "slip in" with these infillings great surplus value ground appropriations, which in this way are granted social validation. Let us not forget that at this moment, in Europe, some cities are acting on large-scale infillings with the motto of "de-regulation" – let us recall the London Docklands in England – and therefore avoiding any form of local control over what is happening and

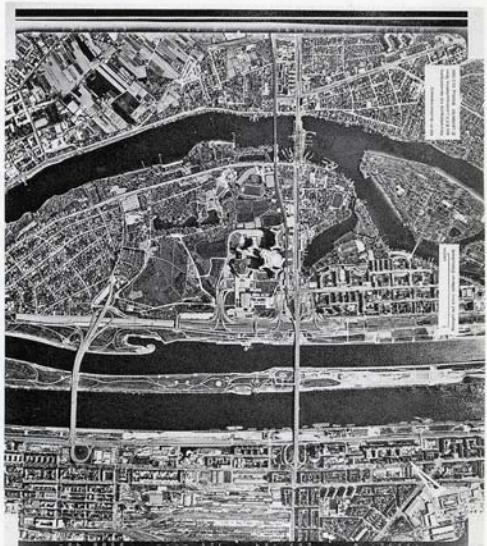
emerge, specialists widen their studies and prognoses, but the general development is handed over to four architects from Vienna whose work denotes a special quality within the current scene. These teams put forward organisation schemes and formal results that become veritable testing benches for the outcome of the Exhibition, for its eventual visual and urban impact...

This article accompanies some of the most relevant of these schemes that verify and discuss the first hypotheses put forward by the Expo-95 team, under the political leadership of Hannes Swoboda and the technical support of K. Steiner.

Hans Hollein's and Coop Himmelblau's proposal offers an attempt at a discontinuous urban front made up of 5/6 cubes of 60 X 60 X 60 metres which, by the very strictness of its geometrical composition, goes beyond the development coverage itself. Bridges are thrown across the A-22 motorway at various points, linking the Exhibition area to the Conference

Fotoplano del Norte de Viena. Entre el Nuevo Danubio y la ONU City se emplazará la Expo-95.

Aerial view of North of Vienna. The Expo 95 will be sited between the New Danube and the UNO City.



Expo-95: Vienna-Budapest

Joan Busquets, arch. Urban Projects in Large-Scale Strategies of Transformation

tunity to develop certain large-scale operations of urban transformation: the examples of Seville and its island of La Cartuja, or of Genoa, which is initiating the restructuring of its ancient Harbour, both deserve, by their very magnitude, studies in their own rights.

After Chicago abandoned the idea of sharing the Expo with Seville and completing the riverfront and the axes of D.H. Burnham's layout, it was thought that 1992 would draw the subject of large-scope urban exhibitions to a close.

Yet, since 1988, the city of Vienna has launched its Expo-95 project, designing a process to be shared with Budapest: two great cities of the east and west linked together by the Danube. The underlying motto was the already latent east-west force that has come to the fore over the last few months, and that can only be understood from the ease with which projects of this sort had already been developing so many months before.

The aim of Expo-95 is to materialise a series of events of an as yet non-too precise significance, but which nevertheless entail this will for east-west "jumelage", taking once more the river as an axis for exchange and as a matchless location to hold an Exhibition.

The Expo-95 already counts with the approval of the BIE in Paris, and will consist of a second-type exhibition where the cities must provide exhibitors with most of the developed infrastructure. The plans are in the process of being drawn up, as well as at different stages of formalities due to the diverse political situations affecting both cities.

Until now, the city of Vienna has headed the way and, having enjoyed the privilege of following the evolution of this operation as an outside consultant, it seems worth commenting on the process of decision-taking and design for an infilling of such magnitude, especially if we consider that it

is taking place in one of the cities that has contributed most to the theoretical and practical development of modern urbanistic operations.

The deployment for the 1995 Exhibition over the first two years of its life has brought about open discussions in which one should point out a will to continually contrast decisions of a global order with those concerning urban form.

By deciding that the urban site should be located near the river, two possibilities became immediately apparent: the area next to the Northern Leopoldstadt, between the Donaukanal canal and the new Neue Donau river, and the northern bank of the New Danube, stretching as far as the site of the UNO CITY, thus placing on the carpet one of the great pending themes concerning the expansion of modern Vienna: after Otto Wagner's master development in the Donaukanal, which made certain indecisive borders of the city urban, the construction works for the new development layout offer a good hydraulic solution, but a nil urban solution for the city. To tell the truth, some of the large-scale works for the A-22 motorway, and the leisure areas on the banks of the New Danube, have created even greater problems.

We therefore find a "collage" area of infillings: UNO CITY, river park, motorways, bridges with split-level junctions creating an artificial, non-urban space which is not easily justifiable.

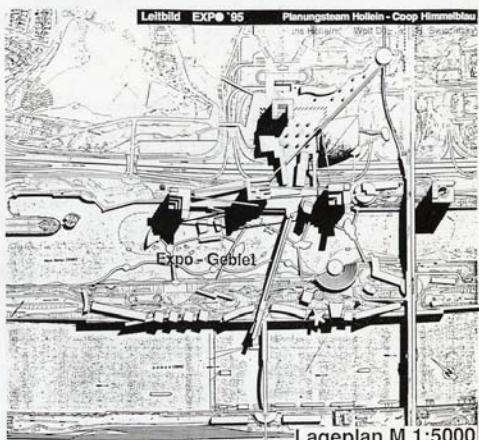
An initial sizing up of these situations took place in 1988 in the shape of project draughts drawn up by teams of lecturers and students from the various schools of architecture in Vienna. The various proposals were headed by W. Holzbauer, H. Hollein and J. Spalt, and involved a total of about fifty people, between students and lecturers. They were exhibited together with the "Enquete zur Weltausstellung'95", as a citizens' forum to celebrate the "coming out" of the Expo-95.

From that moment on, the work becomes more defined: political discussions

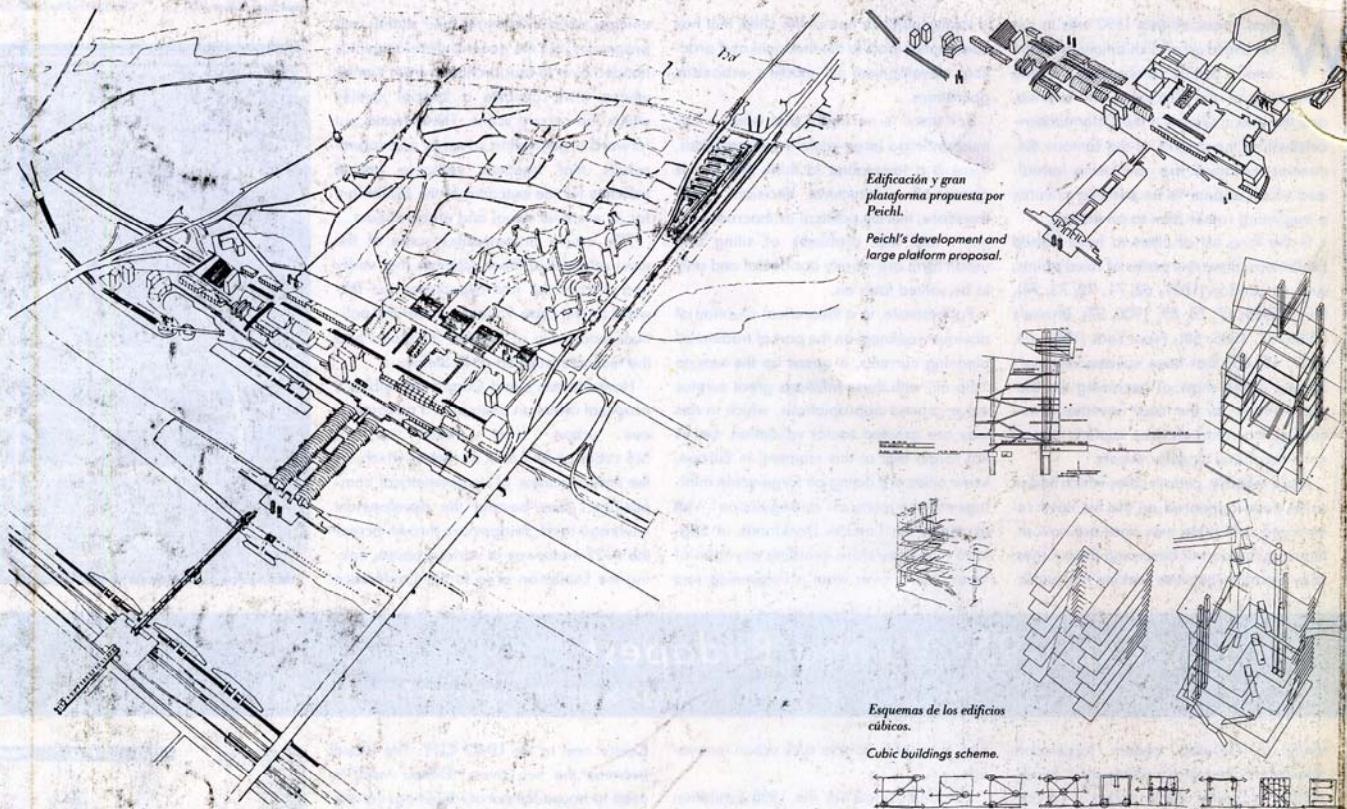
Centre next to the UNO CITY. The island between the two rivers (Donau Insel) is used to house temporary buildings for the Exhibition, and the river course itself of the upper Neue Donau – hydraulically controllable – is also used for floating pavilions. The boats are to be berthed in the SW Handelskai embankment which is also to hold the most dynamic activities of the Exhibition created by the link with Budapest and by the spectacular entrance with a new pedestrian bridge. The great contradiction arising out of this emplacement, which is adequate for its central location but difficult in view of the existing urban development, is skilfully handled in the project: infillings are concentrated in the Expo activities to be built, and the refurbishing of infrastructures is reduced to their effective manipulation; the idea of a new final urban front is articulated by following patterns of great interest: the cubic buildings are designed like a large infrastructure which allows for the exceptional scale of the Expo-use as well as for the common scale of "after the Exhibition". Furthermore, its temporary use is conceived with the minimum rules to admit the singularity of the temporary buildings to be expected in this sort of event.

The proposal by Gustav Peichl, together with Fonatti and Nigst, examines the hypothesis of a compact development which, in this way, ends up by entirely covering the A-22 motorway, like, as it were, an artificial site holding primarily low-rise buildings. Two bridges provide easy access on to the central island – which is 8 km long by an average of 100 metres wide – also to house temporary uses. Another bridge joins the island to the Handelskai. This is a more conventional concept for an Exhibition, insofar as it stems from the possibilities offered by a well developed site on which maximum strictness and effort are established.

The work by Hugo Potyka's team lays its



Variante con los grandes edificios en la ribera del río y los usos provisionales de la isla central.
A variant with the large buildings on the river bank, and provisional uses on the central island.



blece el rigor y esfuerzo máximos.

Los trabajos del grupo dirigido por Hugo Potyka ponen el énfasis en una posición más metodológica, ofreciendo modelos de implantación y umbrales necesarios para diferentes tipos de expo. Presenta varios escenarios: expo-compacta, expo-puente, expo-lineal, y expo-lineal+diagonal. Diríase que es un esfuerzo que sobre todo verifica las oportunidades de los solares elegidos.

Por otro lado, la propuesta de Martin Wimmer se basa en el reforzamiento de los grandes ejes de la ciudad, el vertical Este-Oeste definido por "Prater Str.-Wagramer Str." y el horizontal de "Heine Str.-Haupt Allee" que fuera establecido en la ciudad en la Expo de 1873, con el desarrollo de 250 Has del Prater. Es una idea brillante que está ahí y que puede ser tomada casi en cualquier forma de ordenación interna. La Expo se desarrolla en dos sectores intensivos detrás de la A-22, y unos edificios menores como "Follies" se establecen en primer término, junto al río. También en el Handelskai se emplazan algunas actividades complementarias.

Siguiendo con la secuencia escalar de diseño, los cuatro proyectos permitirán la definición de una estructura o "marco urbanístico" que recibe una aprobación por parte del Ayuntamiento de Viena. En este marco se desarrollará un Concurso Internacional —entre arquitectos de centroeuropa, según parece— que debe concluir a finales de 1990, para iniciar su fase ejecutiva el próximo año. A su vez, aquél marco de referencia habrá de asegurar frente a la ciudad cuáles son los logros y las nuevas condiciones urbanas que la Expo va a ofrecer a la ciudad. Estas cuestiones son importantes, máxime cuando el desarro-

llo se realiza a través de EXPO-VIENNA AG, una empresa de iniciativa pública pero que va a afrontar desarrollos en cooperación mayoritaria del sector privado.

Interesa, pues, insistir en la necesidad de mantener la discusión y verificación en términos de proyecto en las diferentes escalas de decisión, incluso en iniciativas de esta envergadura; aunque se trate de un tema de tan difícil armadura en la gestión y en el contenido: Téngase en cuenta la dificultad de predecir el rol de una Expo a cinco años vista, también su contenido cultural. Porque existen muchos contenidos posibles... Sin embargo, Viena parece apostar en que, por un lado, sea la propia ciudad uno de los motivos propios de "enganche" de la Expo, en esta nueva imagen de un río más integrado y que recupera este flujo natural Este-Oeste con foco terminal en Budapest. Pero, por otro, como en tantas otras ciudades, Viena se puede beneficiar lateralmente de operaciones importantes en la reestructuración del Levante (entre el Donaukanal y el Nuevo Danubio): El reuso de los terrenos baldíos de la estación, la potenciación de los dos ejes antes comentados, la propia orilla del Handelskai, las cabezas del puente Reichsbrücke —de más de 500 m de longitud— pueden crear una nueva dinámica urbana en este sector de la ciudad realmente desestructurado.

Y el camino iniciado en Viena tiene interés cuando tantas ciudades grandes buscan denodadamente definir estrategias de reestructuración urbana y en las que hay que ensayar formas de gestión mixta, a la vez que hay que asegurar que el balance urbano final sea claramente positivo para la ciudad. Esperemos que la

vía Viena mantenga el impulso y pueda ser también ahí un referente estimulante

emphasis on a more methodological arrangement offering threshold and implementation models needed for the different exhibition-types: compact-expo, bridge-expo, linear-expo, and linear + diagonal-expo. It appears to be above all an effort to study the different possibilities provided by the chosen sites.

On the other hand, Martin Wimmer's proposal is based on strengthening the great axes of the city: the east-west vertical axis defined by "Prater Str. - Wagramer Str.", and the horizontal "Heine Str. - Haupt Allee" axis established in the city for the 1873 Exhibition with the development of 250 Has. of the Prater. The Exhibition is held along two intensive sectors behind the A-22, and some minor buildings like "Follies" are located in the foreground, along the river bank. Certain complementary activities will all take place on the Handelskai.

Following with the scale sequence of design, the four projects will enable to define a structure or "urbanistic framework" to be approved by the Vienna City Council. Within this framework, an International Competition will be called —for central European architects, it seems—which must conclude by the end of 1990, so that the implementation phase may begin the following year. At the same time, this reference framework will have to make clear to the city what achievements and new urban conditions the Exhibition is going to bring about. This is an important question; especially since the development will be carried out through EXPO-VIENNA AG, a public enterprise that will however tackle developments in majority cooperation with the private sector.

It is therefore worth insisting on the need to maintain discussions and verifications in

terms of projects at all the different levels of decision-taking, even for initiatives of this magnitude; even when it is such a difficult subject, both in terms of management and contents. One must bear in mind how difficult it is to predict the role of an exhibition five years in advance, not to mention its cultural contents. For there are many possible contents... Vienna, however, seems to have laid its stakes, on the one hand, on turning the city itself into one of the motives to make the exhibition "take" with its new image that integrates the river and recovers its east-west flow with its final focus on Budapest. And, on the other hand, as in the case of so many other cities, Vienna can also benefit laterally from large-scale operations restructuring the eastern area (between the Donaukanal and the New Danube): reusage of the station waste-sites, potentiation of the two axes mentioned earlier, the very bank of the Handelskai, the very heads of the Reichsbrücke bridge —over 500 metres long— could create a new and dynamic area in this truly de-structured sector of the city.

And the course initiated in Vienna is of great interest, when we consider how many large cities are now struggling to define strategies for urban restructuring and where forms of mixed management must be rehearsed, while at the same time ensuring that the final urban balance be clearly positive for the city itself. Let us hope that the Vienna way will maintain its impulse and also become a stimulating point of reference.