

Otra tradición moderna.

La descomposición de las ciudades europeas producidas en los últimos cuarenta años ha lanzado un serio margen de culpabilidad sobre la ideología urbanística derivada de la arquitectura funcional.

Críticos como Bernard Huet o Leon Krier concentraron decididamente en la Carta de Atenas y sus epígonos las más graves acusaciones de la urbanidad. Antes, Gordon Cullen y el *townscape* en los años sesenta, y la academia morfotológica en los setenta, acentuaron el aprecio por la ciudad compacta y heterogénea, y por la trabazón entre calles y edificios. Muchos otros comentaristas se han sumado luego al carro de los detractores, a veces con más oportunismo que razón; y así se han generalizado banalmente los azotes a la zonificación, a las normativas urbanas y a los planes de ordenación hasta pretender tachar de erróneo o negativo cualquier elemento de razón en la disposición de las ciudades.

No es el objeto de este análisis hacer la defensa del urbanismo funcional: más bien al contrario. Pero seguir intentando hacer de él la cabeza de turco que justifique otras veleidades, no tiene, creo, ningún interés, y no quisiera yo ser confundido entre los explotadores de tal maniqueísmo. Tampoco en el bizantino enfrentamiento entre "generalistas" y "puntuales", ni en la discusión político-económica entre "reguladores" y "desreguladores". Me interesa revisar los orígenes del vacío teórico actual, precisamente para fundamentar las nuevas prácticas, y para ello mirar la ruptura conceptual que el funcionalismo supuso para el urbanismo con ojos más actuales y más prácticos que los de quienes sólo lo han tomado como excusa.

Los principios de la ciudad funcional, iniciados en la Alemania de los años 20, se basaban en la voluntad de ordenar las ciudades sobre los criterios de la especialización de funciones, la importancia del tráfico rodado, y la apertura higienista de los espacios cerrados, tanto en edificios como en vías públicas. Vista hoy, entre los muchos juicios que pueda sugerirnos, lo más sorprendente de aquella doctrina era su ilusión en la erradicación total de las ciudades anteriores y la construcción de un marco urbano *ex-novo* para toda la civilización. En las propuestas que mayor repercusión tendrían, la radicalidad denegatoria de todo valor a la ciudad histórica era pareja a la ingenuidad con que se confiaba en los propios *slogans* para edificar las ciudades "del futuro".

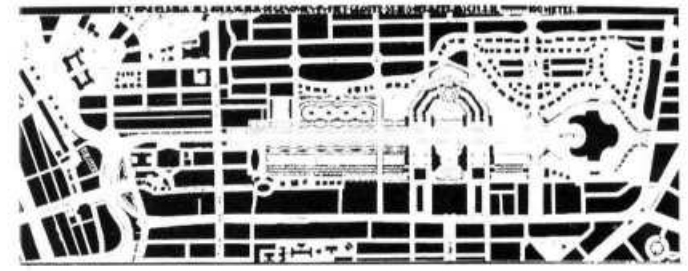
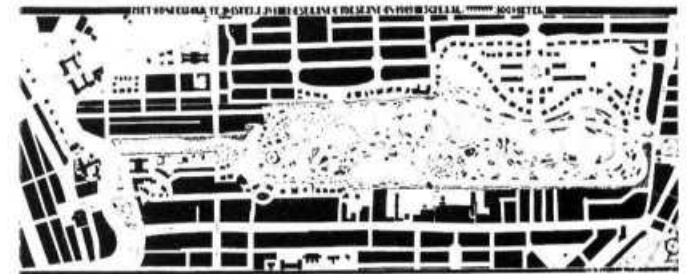
Pero afortunadamente, no era este el único camino por el que la arquitectura moderna estaba cambiando las ciudades. Desde hacía unos años, una nueva figuración había ya entrado en el panorama urbano por obra de los renovadores del Expresionismo y de la Sezzession. Las propuestas de arquitectura moderna —enlazadas con proyectos sociales avanzados en los municipios socialistas holandeses o con nuevos usos colectivos en Centroeuropa o en Escandinavia— habían ya señalado en los tejidos urbanos transformaciones, algunas de ellas potentísimas, según los principios de una cultura nueva.

En Holanda, la obra bien conocida de Dudock y de Oud, tanto como la más clásica de De Klerk o de Berlage, muestra un estilo en el proyecto urbano que la coloca como intromisión nueva que rompe un contexto establecido. Los trabajos de De Finetti, Lancia o el propio Muzio en Milán, los de Fisher, Petersen o Bentsen en Copenhague, los de Saarinen y Markelius en Helsinki, los de Pleznic en Ljubljana, como los de Folguera en Cataluña, o los de Zuazo en Madrid, manipulan la ciudad como campo de la nueva arquitectura sin que jamás ésta pierda su referencia, precisamente, como instrumento de ordenación urbana. Sabia disciplina que parte, es verdad, del amor y no del odio a la ciudad existente, y que por ello busca su transformación más rigurosa.

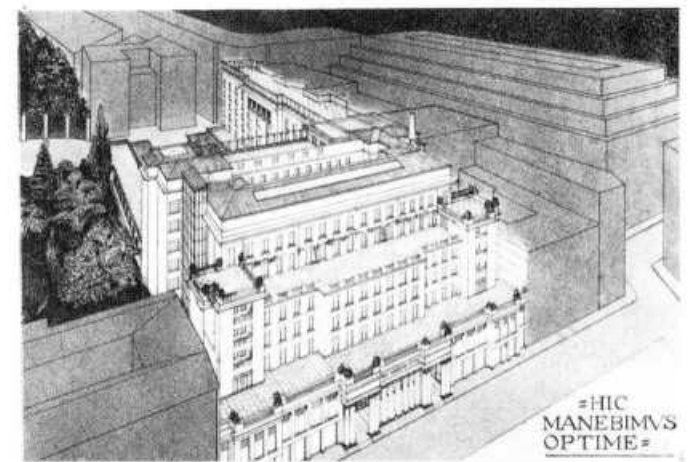
Aquél era un urbanismo que disfrutaba con la condición distinta de cada parte urbana, con el entendimiento de la gran ciudad como artefacto complejo, siempre más rico y diversificado. Creo que es ahí, en esa complejidad, donde hay que reconocer la verdadera tradición de ciudad moderna, sin paliativos ni entrecorridos. Muy al contrario de los esquemas que defenderán el funciona-



■ I. Bentsen. Proyecto para la plaza de la Ópera y Palacio de Conciertos en Copenhague, 1919.
I. Bentsen. Project for a combined Opera House and Philharmonic Concert Hall in Copenhagen, 1919.



■ H.T. Wijdeveld. Vondelpark, Amsterdam, con la idea precursora de torres en el parque, 1919.
H.T. Wijdeveld. Vondelpark, Amsterdam, with the precursor idea of towers in the park, 1919.



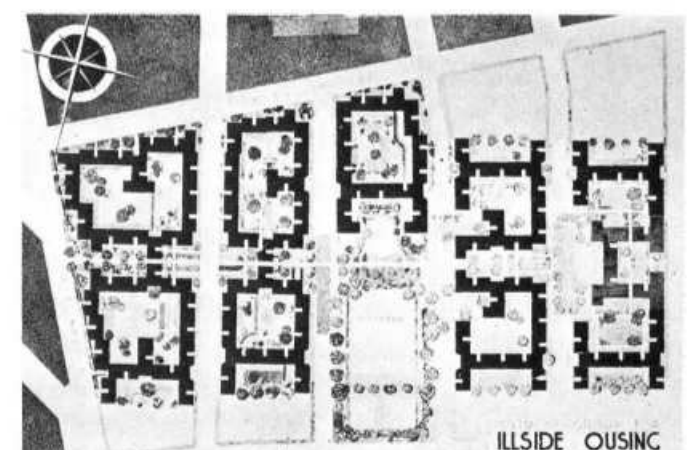
■ G. Finetti. Proyecto para el hotel Hic Manebimus Optime en Milán, 1920.
G. Finetti. Project for the Hic Manebimus Optime hotel in Milan, 1920.



■ L. Van der Swaelmen, V. Bourgeois. "La Cité Moderne", 1922.



■ J. Pleznik. Sector Norte de Ljubljana, 1928.
J. Pleznik. Northern sector of Ljubljana, 1928.



■ C.S. Stein. Planta de conjunto de Hillside Homes, 1933.
C.S. Stein. Site plan of Hillside Homes, 1933.

lismo, la cultura de la gran ciudad, nacida en la revolución industrial del XIX, y exuberante en las grandes capitales metropolitanas del XX, nunca pretendió resumir sus complicaciones simplificando sus problemas. La noción de metrópolis moderna nunca recurriría a la reducción esquemática como principio de su diseño. Al contrario, el poderío urbanístico de la idea de metrópolis ha sido la progresiva incorporación cultural de temas y aspectos nuevos de la ciudad, que progresivamente van tomando carta de naturaleza y enriquecen la discusión de la misma. Es así, hijo de la complejidad y la superposición, como el "proyecto-urbano" nace y se configura como el momento proyectual más adecuado, rico, variado y capaz para la proyectación de la ciudad moderna.

Objeto de proyecto urbano para la gran ciudad son, ya en los años 20, tres o cuatro cuestiones principales. Una de ellas, quizá la más importante, fue el proyecto de *barrios residenciales*. Tomando la vivienda como material urbano por excelencia, el barrio se convirtió en protagonista del crecimiento urbano en la nueva escala, tanto en



Italia con los grupos de la INA casa y otras experiencias populistas como en la Europa del Norte y del Centro, aunque con características bien distintas. Los proyectos de barrios eran un banco de prueba continuo en el que las ideas de ciudad que se quería llevar a la práctica se medían de forma latente y más sutil que con la discusión teórica directa.

Otro origen de proyectos urbanos, partía de la formulación en forma actualizada de los clásicos temas de la arquitectura civil, planteados ahora como arquitectura del *centro-urbano*. Fueron los países escandinavos los que ensayaron, antes que otros, la tentativa de proyectar un centro urbano moderno para algunas de sus ciudades. Los trabajos de Pedersen y Berner en Noruega, o los de Fisher, Petersen y Bentsen en Dinamarca, son ejemplares en este sentido. Con la arquitectura civil y los monumentos, el centro urbano se configuró como proyecto específico y sobresaliente.

En paralelo a estos temas novedosos, también los *trazados* de calles, como forma de ordenar sectores urbanos de tamaño medio, continuaban como procedimiento bien establecido de afrontar la forma urbana desde escalas confortables, con una temática ya dominada perfectamente por el conocimiento disciplinar. Su mayor desarrollo se producía en Inglaterra, Bélgica, Francia, y en general en toda el área del *garden city movement*.

Reconocer estos temas como temas de diseño implicaba atender las partes de la metrópoli como proyectos en sí mismos: y también, por no confundir la gran escala con la cantidad o la repetición. Se buscó moderar las exigencias técnicas de las grandes infraestructuras con la atención al valor monumental y paisajístico de las obras públicas; se trabajó, en fin, por una idea de intervención que no es arquitectura ni plan, sino proyecto urbano.

Proyecto urbano es partir de la geografía de la ciudad dada, de sus solicitudes y sugerencias, e introducir con la arquitectura elementos de lenguaje que den forma al sitio. Proyecto urbano es confiar más en la complejidad de la obra a hacer que en la simplificación racional de la estructura urbana. Es también trabajar en forma inductiva, generalizando lo particular, lo estratégico, lo local lo generativo, lo modélico.

A veces estos proyectos resultaban hilvanarse lateralmente con una lógica de plan global, como en los trabajos de Berlage o de Unwin; pero en la mayoría de los casos, más que la coherencia horizontal en un programa conjunto es la intensidad con que los episodios viarios o arquitectónicos expresan su condición urbana lo que les confiere un papel maestro en la gran ciudad.

Está ya ahí pues, desde principios de siglo y hasta los años treinta, una vasta cultura del proyecto urbano que tiene muchos puntos en común con las ideas que hoy orientan el urbanismo más comprometido. Algo tienen esos esfuerzos de semejante a los actuales para superar el bache de casi cincuenta años en que un progresivo alejamiento de la condición proyectual de lo urbano ha acabado a veces en paranoia profesional y en incompetencia pública.

Parece, pues, de interés, escrutar en esa tradición la historia aprovechable de personajes y momentos, quizá menos divulgados, que han aportado contribuciones sustantivas o una idea moderna aunque heterodoxa del proyecto urbano. Heterodoxa, al menos, respecto a la historiografía que, tomando la historia del CIAM como historia de la Arquitectura moderna, rompe a partir del año 30 toda referencia al proyecto urbano. Y al hacerlo así, ha confundido algunos de los pasajes más significativos en la construcción de la ciudad contemporánea y oscurecido las contradicciones que el progreso cultural implica.

La rotura del año 30

Porque algo ocurrió en Bruselas, después de aquel congreso del CIAM de 1929 en que Victor Bourgeois, el gran urbanista belga, había presentado como presidente del acto los trabajos sobre distritos residenciales elaborados por las distintas comisiones nacionales. Los belgas habían traído las bellas plantas de la Cité Moderne y de Kappelveld, trazadas por Louis van der Swaelmen, todavía colaborador de ciertos estudios.

El título del congreso era sobre "formas construidas - formas del suelo", tema cuya actualidad (que no hemos dejado de reclamar desde hace tiempo y que, afortunadamente, empieza a encontrar algunos ecos) sería hoy tan interesante como entonces. El congreso desarrollaba la forma de la ciudad a escala de sus barrios y distritos. Seguía al Congreso de Frankfurt de 1929 sobre el *existenzminimum*, que se había centrado en la escala de la vivienda. Con estos dos congresos sobre la vivienda y el barrio, respectivamente, se preparaba el salto a los dos siguientes que habían de dedicarse: a la ciudad en su conjunto el de Moscú (que después sería Atenas, 1933), y a la región urbana (París, 1935). Fue ese salto entre ambas escalas lo que evidenció, con la ruptura que se produjo entre grupos y personas, la ruptura también metodológica en la proyectación de la ciudad. El amplio vacío teórico entre la arquitectura del edificio y el urbanismo, vacío que debía haberse cubierto con el progreso en la proyectación de aquella escala intermedia que hasta entonces tantos resultados había producido, se cubrió en cambio con mucha ideología. La brillantez intelectual y organizativa de Le Corbusier, y las tensiones programáticas de Gropius y Giedion hacia posturas de imagen más publicitarias, arrinconaron a los defensores del proyecto urbano como campo intermedio de discusión y de trabajo, y provocaron en la asamblea la fuga ideológica hacia los temas de "La ciudad funcional" y "La carta de Atenas".

El proyecto de la ciudad se sublimaba así en la discusión de grandes principios, casi filosóficos, políticos y sociológicos, que la Carta de Atenas resume. Y las propuestas de forma urbana resultantes adoptarían como método sobreponer a cualquier especificidad urbana un proceso deductivo desde las reglas generales (el esquema funcional de Chandigarh, los órdenes repetitivos de Hilbersheimer), o la directa ampliación macroscópica del edificio moderno (proyecto Obus).

Fue entonces cuando cuajó la grave dicotomía por la que, mientras se colocaba la discusión de la ciudad al nivel de los principios generales, la arquitectura se desentendía de la ciudad refugiándose siempre en la excusa del no cumplimiento de aquellos principios generales. El gran alibí estaba inventado y se abría la brecha entre urbanismo y arquitectura que todavía hoy sigue pendiente de sellado.

Dato significativo de aquellos episodios: el que la secretaria general del CIAM fuera a parar a Giedion y que el frente Giedion-Le Corbusier se hiciera con el poder arrasando a holandeses y periféricos y dejando a Van Eesteren como presidente de compromiso.

El proyecto urbano, como campo de trabajo intermedio donde las escalas se entrelazan y donde el arquitecto es autoridad razonable en la forma de la ciudad precisamente porque hace arrancar de la edificación arquitectónica, quedó entonces desbordado por la vanguardia oficial y distraído del comentario habitual de las propagan-

das. Pero encontraría localmente su desarrollo en el acertado trabajo de muchos proyectistas independientes en diversas ciudades europeas y norteamericanas.

El proyecto urbano moderno

Van Eesteren, Martin y Quaroni son maestros que UR traerá como ejemplos de la moderna tradición del proyecto urbano. En distintas posiciones, teóricas y circunstanciales, enseñan la fuerza de una atención a la forma urbana explorada en dimensiones proyectuales propias y no convencionales. Orgánico plenamente al CIAM (fue su presidente de 1930 a 1939), aunque alineado en la fracción perdedora, Van Eesteren difundió aquella visión material del cuerpo urbano que desconfiaba de la utopía corbusierana y del simbolismo propagandista, como si ya adivinara las mixtificaciones que su idealización podría provocar. Racionalista por principio, sin concesiones, Leslie Martin enseña la riqueza de matices con que un medio con una tan fuerte tradición urbanística como el británico recoge el mensaje moderno y lo modela a su entorno cultural y social. Quaroni, por contra, desde las raíces del clasicismo mediterráneo, marca la experiencia de una cultura en que la ciudad y la arquitectura, por inseparables, oscilan en una continua batalla conceptual para esclarecer sus propios instrumentos disciplinares y las reglas de su proyectación, con una angustia interna que un nórdico jamás podría comprender. El proyecto de la ciudad pasa por estos tres maestros como una constante referencia, y sus trabajos, aún en diferentes terrenos dimensionales, proponen siempre la verdadera escala urbana que nos hace verlos hoy como ejemplares en la proyectación de las ciudades.

Tampoco los mejores urbanistas de hoy (y uso la palabra urbanista a plena conciencia) son ya, afortunadamente, los planificadores descendientes de la Carta de Atenas, ni los arquitectos que en su contra quisieron parecer polémicos. El proyecto urbano hoy mantiene en buena parte aquel gusto por la ciudad como geografía variada y aquel amor por sus partes que desde principios de siglo han sobrevivido a las roturas. Mantiene también temas y materiales, métodos e instrumentos, rejuvenecidos. La atención a los trazados viarios como instrumento de formalización, la propuesta de nuevos tejidos de edificios y la reinterpretación de los lugares urbanos son quizá tres de los grandes temas en que, con soluciones y enfoques innovadores, coinciden muchos de los proyectos urbanos más interesantes.

Cinco notas se podrían encontrar en ellos que los definen como proyectos urbanos:

- 1) efectos territoriales más allá de su área de actuación;
- 2) carácter complejo e interdependiente de su contenido, superación de la monofuncionalidad (parque, vía, tipología, etc.), mezcla de usos, usuarios, ritmos temporales, y orientaciones visuales;
- 3) escala intermedia, susceptible de ser ejecutada totalmente en un plazo máximo de pocos años;
- 4) carga voluntarista de hacer arquitectura de la ciudad, independiente de la arquitectura de los edificios;
- 5) componente público importante en la inversión y de los usos colectivos en el programa.

Trazados

Cuando Roberto Collová plantea su propuesta para la variante de la tangencial sur en Palermo está haciendo un ejercicio de alto urbanismo, por la gran dimensión de sus efectos y por su significado general. Y lo hace desde un proyecto muy concreto a la escala de la precisa alineación de unos edificios, pensados, eso sí, para transmitir a la calle el carácter público de un equipamiento ciudadano, con una visión territorial de la actuación que va mucho más allá del lugar donde propone formas construidas.

Su proyecto afronta precisamente uno de los temas clásicos de la proyectación urbana, el proyecto viario. Pero lo hace utilizando el instrumental arquitectónico para una idea de ciudad nada convencional. Por de pronto, plantea como variante de lo que podría ser una vía mecánica rápida una calle territorial, con todas las implicaciones que supone de atención simultánea a lo grande

y a lo pequeño.

¿Cómo define la calle?. No con una alineación de casas. Tampoco con la formación de un tejido urbano, recorriendo al macizo. Sin recurso al macizo, ve la calle como forma mental de la ciudad marcada por ciertos puntos de referencia, visual y de uso. Unas pocas arquitecturas hábilmente colocadas en el itinerario marcarán el carácter y la imagen de esa vía. El sanatorio, la escuela, los muros del teatro, la palmera del patio, serán los elementos de definición de una calle que desde la arquitectura entiende el plano entero de la ciudad y territorio.

Es una idea que, por así decirlo, atiende de una calle más a sus esquinas que a su propio trazado. Estamos lejos de la concepción neoclásica del frente de calle como repetición igualada de alzados ordenados. Tan lejos como de la calle circulatoria pura. Recordamos en cambio a Lancia colocando en las esquinas de Milán sus torres modernas para que articularan, en la complejidad añadida de la esquina, el entendimiento completo de las calles que en ella coinciden, y aún la trama urbana conjunta.

Nos interesa mucho este proyecto precisamente por su modernidad como trazado viario, superador de las rigideces de los trazados de alineaciones desde una posición perfectamente consciente de los valores. La alineación como defensa de la relación trazado-edificación no es aquí en absoluto negada, sino actualizada ampliamente por una propuesta útil, rigurosa y realista.

Está claro que el tema del trazado es uno de los que con más fuerza se presentan en la discusión contemporánea y que provoca muchas de las respuestas más avanzadas de la actual proyectación urbana. Porque las relaciones de la vialidad con la forma urbana son hoy por lo menos tan fuertes como siempre, y seguramente mucho más que nunca lo han sido. El minimalismo de Collová reconoce este hecho de un modo alternativo, muy complementario, al que sigue Guillermo Vázquez en su proyecto para el tratamiento de la autopista en Monteruscio, el nuevo barrio surgido tras las destrucciones del terremoto en Pozzuoli, Nápoles, y que tiene difícil engarce en la arquitectura de los nudos viarios, buscando convertir la propia estructura de la autopista en una construcción arquitectónica: en una construcción que por su magnitud y su complejidad es susceptible de una composición formal según reglas estéticas y expresivas que la justifican por sí misma. Ello parte, pues, de superar la visión topográfica pura y monofuncional de la carretera, su simple lógica ingenieril y circulatoria, y entender su presencia entre los edificios como un hecho edificatorio más, con su gran importancia como elemento visual de referencia y observación constante. La valoración tridimensional de la vialidad (muros, terraplenes, pasos a distinto nivel, pórticos y rampas) adquiere así un interés prioritario. Vázquez Consuegra se propone de un modo a mi juicio clarividente la variedad de situaciones sintácticas que se establecen en el contacto de un amplio plano viario (autopista) con la tierra, y con los pasos a través. Su proyecto es paradigmático del reconocimiento de su temática y creo que puede ejemplificar un enunciado moderno de las equivalentes soluciones de la manualística viaria tradicional. Su respuesta al problema de Monteruscio no es otra que hacer de la autopista un artefacto perfectamente formalizado. No puede dejar de reconocerse que en este objetivo pincha en uno de los más duros huesos de la proyectación urbana que hoy se necesita.

Le Corbusier, los Smithson, Tange, intentaron hacer arquitectura con las calzadas. Nos fiamos más del enfoque de Vázquez, no sólo porque es 50 años posterior y, por tanto, incorpora las lecciones y los fracasos de los maestros, sino porque también traslada el problema a una escala intermedia, más útil para modificar las prácticas viciadas en la mala construcción de carreteras, más segura en los efectos y posibilidades del proyecto, menos retóricos que la gran dimensión en la que sus maestros se movieron.

Que el urbanismo es el diseño de calles y edificios es una afirmación obvia si se piensa a la antigua, y en cam-

bio parece problemático en el tiempo presente. Sin embargo, la pura naturaleza de lo que el hecho urbano es como hecho físico, hoy tanto o más que antes, como decía, hace de esta simple interdependencia edificio-calle la base de la riqueza, variedad y dificultad del proyecto urbano.

En el de Joan Busquets para la misma zona de Monteruscio (siempre entre las propuestas para "La città immaginate" encargadas para la Triennale de Milano, 1987), la importancia dada a las secciones viales como unidades calle-casa, pudiera indicarnos una voluntad neoclásica de orden repetitivo. La fuerza de este rigor trata el proyecto de calle, para las grandes avenidas, como verdadero eje tipológico, organizando todo el sector en unidades de edificación precisamente mediante las calles. Lo notable de este proyecto es la gran autonomía que entre sí guardan esos distintos ejes viario-tipológicos dispuestos como un desorden voluntario. ¿Es eso posible?. ¿Es éste un orden de la fragmentación?.

No olvidemos que la consulta se refería a la recomposición de un gran polígono, en construcción todavía, pero ya invertebrado, y que las respuestas a la misma implicaban ineludiblemente un diagnóstico intencionado sobre lo existente. Busquets, a diferencia de Vázquez Consuegra, se desentiende de la autopista y se interesa precisamente por los trazados intermedios, por esa vialidad como organizadora de edificios en paquetes o ejes separados, dejando que sea el territorio, con sus potentes formas, el único factor unificante de los asentamientos. Es una propuesta de disección de la ciudad moderna en piezas mecánicas esparcidas sobre el terreno, sin tanta preocupación por el conflicto de ejes circulatorios, órdenes de casas, espacios libres o muertos, como por la búsqueda de unas formas de articulación "paseo-casas a rasante variable" "autopista-calles menores", "fachada de barrio-acceso rodado", etc. La investigación, en parte viaria, pero ya en parte de ordenación tipológica, abre de manera intrigante nuevos interrogantes sobre formas de construcción de la ciudad que los barrios masivos contemporáneos y los grandes sistemas infraestructurales han puesto dramáticamente de manifiesto, y que aquí Busquets recoge como temas de diseño urbanístico que él quiere tener por válidos y propios. Los dramáticos a veces, y quizá ahora interesantes, saltos de rasante entre terrenos y viales; las tangencias y penetraciones entre directrices de edificación y las geometrías de ferrocarriles, autopistas o enlaces, la contradictoria topografía de las grandes plazas, espacios libres o deportivos y grandes edificios públicos o semivacios, y en definitiva, los engaños de la planimetría respecto a la sección en la ciudad que hoy se hace, constituyen su campo de batalla. Quizá enfadado porque las ciudades de hoy, en su crecer a prisa y a golpes, han perdido el respeto al terreno, y éste luego se cobra, sin piedad, la tasa del desprecio.

Los tejidos

El anatema corbuseriano contra la calle-corredor no ha muerto. Cincuenta años después de aquel exabrupto, los arquitectos seguimos buscando cual será la buena relación entre calles y casas, desamparados de la identidad alineada que desde el renacimiento nos había servido cómodamente.

Todavía Siola y Siza, en sus propuestas para Nápoles, no dudan de la eficacia de la alineación viaria como traza edificatoria: con intenciones muy distintas, ciertamente, pero con la misma naturalidad en conseguirla por medio de cada formando calles. El proyecto de Siola se interesa sobre todo por el desarrollo de órdenes tipológicos variados con que urbanizar la amplia zona a levante del centro histórico, que quedaría disponible tras el desplazamiento de la línea férrea y la estación central. Junto al centro direccional proyectado por Tange, y con ánimo directamente polémico y alternativo, la nueva trama se compone de manzanas, rectangulares y cuadradas, de dimensiones medias, con una confianza quizá excesiva en la repetición como virtud de las formas urbanas continuas. La fuerza del eje verde central no es solo retórica en una ciudad como Nápoles, donde la magnitud de la

aglomeración urbana carece tan evidentemente de órdenes de composición a su escala. Quizá desde el siglo XVII y el virreinato, ninguna operación urbanística ha pretendido, hasta la drámatica *tangenziale* de la pasada década, establecer formas de referencia para un orden urbano general. En este sentido, el formalismo *beaux-arts* resulta aquí por suerte fuera de moda, eficaz y económico, aunque sin el estímulo de aquellos granos de ironía que añadirían a la mezcla preparada un aderezo apetitoso.

En realidad se trata de una discusión sobre el tejido de la ciudad. Regularidad y tipología son las estacas a que se agarra el proyecto, enlazadas entre sí de manera monolítica. El mayor interés lo ofrece la articulación que los subsistemas morfológicos presentan entre sí: cómo se interfieren los distintos fragmentos de trama, y cómo las pocas directrices urbanas generales se traducen en rupturas del orden.

Esto se le ocurrirá a Alvaro Siza, porque él arranca, precisamente en esta escala, de dar orden urbano a los trazados del lugar. También Siza proyecta, al fin y al cabo, sólo manzanas y calles. Pero a Siza poco le preocupa el rigor de las manzanas, nada le importa la tipología —¡bendito sea!—, sino dar forma al espacio exterior —concretamente formar su pequeño puerto urbano— con el trazado de una urbanización simple y segura. Crea un puerto como un espacio habitual: 350 metros de frente es una escala de confianza para ese espacio. El contraste con el mar se acentúa no por una visión panorámica, sino por la fuerza vertical de las fachadas sobre el agua, por el contacto de lo sólido y lo líquido. Las piezas son de dimensión convencional —50 metros— y la articulación con la ciudad es la histórica secuencia que arranca de Piazza Mercato.

Con extraña simplicidad, Siza construye sobre todo a base de soluciones aparentes triviales, pero malignamente intencionadas. Al final, todos los elementos urbanos aparecen resumidos en el proyecto sin drama, con total facilidad: el puerto, el eje de la plaza, la circulación perimetral atravesando los bloques, el parque que hace frontera...

Más difícil sería crear con esta simplicidad espacios urbanos completamente nuevos, lejos de la ciudad existente, donde solo la geografía, acaso, pero no la historia dieran andaderas a nuestra cojera proyectual. Es bonita, en este sentido, la propuesta de Giurgola y Cicognani para la zona de los *Campi Flegrei*. Esta sí que es una propuesta de tejido urbano nuevo, directamente sugerente de las formas y expresiones de la trama edificada, de la variedad formal y funcional de los tipos, de su distinta posición en las manzanas y en las parcelas. El grano de sensibilidad es muy menudo, aún tratándose de un diseño de extensión amplia. Pero se siente que cada edificio es distinto, que el orden manzana-ciudad no basta, y que para la forma moderna de vivir y construir la ciudad cuenta, tanto como la relación anterior, el margen de juego formal desde la manzana a la parcela y, aún, entre la parcela y el edificio. De la manzana a la parcela y de esta al edificio no van ya órdenes rígidos establecidos o repetitivos, sino que por su flexibilidad pasa quizá la mejor garantía de hacer hoy todavía posible la idea misma de ciudad.

A modo de homenaje al plan de Lamont Young de principios de siglo, la interpretación geomorfológica de la zona despliega sus tres dedos radiales en un trazado obvio como soporte infraestructural del tejido. Está muy bien la relación entre la gran escala del proyecto y la atención a las distintas formas de ocupación: el eje de agrupación bajo el Monte Santa Teresa, las unidades residenciales como *radburns* acuáticos en fondo de saco, y el grano menudo, anecdótico y pintoresco de la edificación, más importante que las geometrías de la planta.

En la propuesta Giurgola reconocemos la vivienda suburbana confortable como forma de crecimiento urbano. Algo de las imágenes calificadoras de ese *piece meal* urbano encuadrado en la malla viaria geográfica puede bien convertirse en tema de investigación propio para una área residencial moderna, tema tan abandonado como necesario en los últimos años. Este proyecto lo

hace por un camino muy distinto, por ejemplo, a las supermanzanas unifamiliares de Milton Keynes o al superblock compacto de Gregotti en Palermo. El reconocimiento del carácter individual y privado de la vivienda, la flexibilidad de promoción y proyecto, y la mezcla de usos y tipos me parecen aportaciones de gran interés experimental y teórico.

Giurgola, un hombre que ha demostrado dominar la gran y la mediana escala en múltiples trabajos urbanísticos, quizá no tan difundidos como corresponde, aún también el aprecio de la ciudad histórica reflejada en la fuerza de sus directrices formales con la atención directa a la ciudad norteamericana y las formas contemporáneas del consumo residencial. Alerta, pues.

Los lugares urbanos

Si trazados y tejidos son temas claves de la actual proyectación urbana, no lo es menos la resolución de espacios o puntos estratégicos en la ciudad por su significado o su centralidad.

U 24 **URBANISMO**
La sugestión del lugar es, seguramente, lo que conduce la propuesta de Toni Díaz para el Parque de Buenos Aires. Elaborada como idea polémica para un debate público ciudadano, expresa, aún en su grafismo algo arcaico, la ilusión de aquella ciudad racional, hecha por la sobreposición de superficies verdes y rectas infraestructurales elevadas con que el omnipresente Le Corbusier interpretó un futuro progresivo para Buenos Aires.

En Salzburgo un ambicioso programa de reforma urbana pilotado por el asesor "verde", lanza una serie de concursos sobre áreas críticas en la ciudad. Entre ellas, la adecuación de la Plaza de la Estación, espacio especialmente activo en aquella ciudad y que se presenta con la confusión de formas características de las modernas transformaciones urbanas. La plaza, presidida por un noble edificio ferroviario de principios de siglo, fue ampliada y remodelada en la posguerra: en parte para alojar los finales de trayectos urbanos (autobuses, metro, tranvía, etc.), vaciando vastos espacios para paradas y estacionamientos, y parte sustituyendo la edificación residencial suburbana contigua por bloques longitudinales y torres de apartamentos, almacenes comerciales de grandes superficies, y la pantalla vertical del hotel panorámico. Todo ello en normal funcionamiento. Y sin embargo, la ciudad se plantea hoy afrontar lo que haga falta, derribar, sustituir, cambiar tráfico, construir nuevas terminales, etc. Suma de interrogantes que implican a toda la ciudad y que se resumen en una área muy concreta. Complejidad y concreción de las soluciones a proponer, características del proyecto urbano actual. Proyecto de obra inmediata que resulta ser, a la vez, una hipótesis conceptual sobre toda la estructura urbana, y que requiere la interpretación del lugar urbano como punto de parti-

Cuando Pierluigi Nicolín ataca la sustitución del ferrocarril en Porta Genova, está implicando una estrategia sobre todo el sector meridional de Milán y, al mismo tiempo, un cúmulo de hipótesis proyectuales sobre la ocupación de grandes vacíos intersticiales en las actuales ciudades, sobre las viejas y nuevas infraestructuras de la ciudad y sobre la escala contemporánea de la forma urbana. Se trata, efectivamente, de un proyecto que saca su sentido de la interpretación directa del lugar en que se pone y, que pretende encontrar su lógica interna precisamente en la riqueza de referencias y solicitudes que el lugar contiene. El *lugar urbano* se impone así como contenido proyectual en sí mismo, sin necesidad de referencia a modelos arquitectónicos, tipológicos o monumentales. La figuratividad del lugar urbano arranca de la posición estratégica en la ciudad, del conflicto y la heterogeneidad funcional del sentido simbólico y referencial de su experiencia colectiva, de la topografía y de las infraestructuras como soportes de las formas. El lenguaje y el estilo son propios, distintos, independientes de las estéticas arquitectónicas puras, de la pintura o del *design*.

En el proyecto de Nicolín el reconocimiento de las tramas ferroviarias apenas es un hecho de mimética histórica: es sobre todo la oportunidad de recoger para la nue-

va implantación toda la fuerza que la forma urbana ya había conseguido allí.

Los husos sorprendentemente afilados que en el proyecto se producen para el cuerpo bajo del centro terciario o para el mercado artesanal y comercial sobre el Naviglio Grande tendrían, en su dificultad, una enorme impronta imaginativa en la percepción de toda la periferia oriental de la ciudad. La redundancia entre las trazas viarias, las del canal, las largas alineaciones de los edificios que se dibujan y los sentidos generales del movimiento de circunvalación en una ciudad tan radial y concéntrica como Milán, convierten este proyecto en una propuesta de método para la transformación de las fracturas urbanas.

Hay una cuestión de escala grande y ambiciosa. Hay también una conciencia clara de actuar con efectos más allá de la propia dimensión del proyecto. No me importa repetir que *la dimensión no es la escala*. Lo mismo enseña Juan Navarro en su proyecto de Turín, a diferencia, de los tristes concursos para la Bicoca o para la Giudecca, donde ningún proyectista ha querido reconocer la significación de una pieza para toda una ciudad. No hablo sólo de reconocer la trabazón con los tejidos o el paisaje circundante, ni tampoco de conectar bien solamente a los sistemas generales de infraestructura y movimientos, ni siquiera de atender a cierta pretensión simbólica, sino sobre todo a entender y buscar también los efectos innovadores sobre la concepción de la ciudad en su conjunto.

¿Por qué digo que el proyecto de Juan Navarro va más allá de sí mismo?. Su texto lo explica ya: "mantener un equilibrio complejo entre exigencias contradictorias", "a la medida de Turín", crear un encuentro espontáneo entre la estructura libre y natural del cauce fluvial y el tejido de la ciudad crecida en sus márgenes. El Dora, como forma general de la geografía urbana, protagoniza el conflicto geométrico con las formas construidas por el urbanismo y la arquitectura. La lógica del proyecto, siendo estrictamente racional en su diseño, no parte de ningún orden compositivo preestablecido, de ningún modelo formal ideológicamente deseado, sino de un empírico esfuerzo por interpretar inventando e inventar interpretando.

Las trazas del ferrocarril dan pie, con la serie de sus tres puentes, a un elegantísimo diseño de las rasantes, modelando el terreno como un serpentín excavado entre partes distintas de la ciudad. El meandro del río, induce a la formación de una pista acuática artificial, pensando en la autoridad urbana de Corso Umbría: las secuencias de torres de oficinas industriales a un lado y de pabellones deportivos al otro buscando la escala paisajística del eje fluvial como orden de composición urbana. Es notable siempre en Navarro Beldeweg, el juego sutilísimo entre la evidente autonomía con que plantea rotundamente cada uno de los principales edificios de sus proyectos, y el movimiento del terreno como instrumento fundamental de su sintaxis. Sus dibujos siempre suelen expresar, para quien guste de fijarse en ellos, esas largas secciones en que tanto se confía a muy leves inflexiones del perfil. Inflexiones leves solo en el gráfico, porque se sabe de su enorme efecto real y porque se convierten en la verdadera materia del proyecto, entendido siempre como juego conceptual de distintas variaciones del plano referencial del territorio. Geografía abstracta, si se quiere. Proyecto urbano, siempre, por esa condición extensible de sus ideas.

Los grandes sistemas de la ingeniería urbana (ferrocarriles, canales, puentes, torres, avenidas) han interesado a Nicolín y a Navarro para hacer con ellos arquitectura de la ciudad. Arquitectura de la ciudad que es todo lo contrario de una *arquitectura urbana* de edificios en sí mismos y sí, en cambio, ordenación arquitectónica del cuerpo físico (espacios, tejidos y lugares) de la ciudad. Una notable carga de creación tipológica toma en estos proyectos la expresión de los usos específicos. El de Navarro Beldeweg, presenta la reducción de pistas y pabellones deportivos a bellas unidades geométricas estrictamente moduladas. Nicolín desarrolla de forma muy original variantes de la manzana cuadrada escalonadas desde las formas intensivas en altura hasta casi la casa indi-

vidual en línea, siempre para una idea de vivienda urbana que busca el confort y la flexibilidad del uso tanto como la contribución del edificio a la forma urbana exterior.

Proyectar el lugar es, así, método principal de lo que estamos llamando *proyectos urbanos*. Unos proyectos por lo que vemos, que no son los del *urban design* harvardiano de los 60 (Sert, Soltan, Makki), ni los del *townscape* de Cullen, ni el estructuralismo de los Smithson, De Carlo, Bakker, Tange y el Team 10. No son tampoco el *gran design* que buscaban Bacon en Filadelfia o Hugh Wilson en Cumbernauld. No creen tampoco en Krier ni en Gossling, en Alexander ni el Colin Rowe. Aunque algo haya, por supuesto, de todos ellos, tienen una voluntad operativa y pragmática, y una ética más profesional que ideológica, porque tienen también una gran desconfianza en los principios y demasiado aprecio por los finales. Como si no fuera una simpleza confiar en el talento a la hora de construir nuestras ciudades...



Another modern tradition

The breakdown of European cities developed over the last forty years has cast a serious margin of blame on urbanistic ideology derived from functional architecture.

Critics such as Bernard Huet or Leon Krier brought together assertively in the Athens Chart and its epigones the most serious accusations of *lèse-urbanity*. Before them, Gordon Cullen and "townscape" in the sixties, and the morpho-typological academy of the seventies, had stressed an appreciation for compact and heterogeneous cities, and for an interconnexion between streets and buildings. Many other commentators have since then climbed on the bandwagon of detractors, at times with more opportunism than justification, thus giving rise to a banal and generalised whipping of zoning, urban regulations, and massing plans, to the extent of seeking to discard as erroneous or negative any element of reason underlying the organisation of cities.

The purpose of this analysis is not to defend functional town-planning: the contrary would be closer to the truth. Yet to continue in the attempt to use it as a scapegoat for all attacks in order to justify other whims seems, to my mind, devoid of all interest, and I would rather not be mistaken for one of the exploiters of such manicheism. Nor do I wish to be included in the hairsplitting confrontation between "generalists" and "autonomists", or in the political-economic discussion between "regulators" and "deregulators". My aim is to revise the origins of the present theoretical void so as to, precisely, establish a basis on which to found the new practices and, in order to do this, analyse the conceptual break that functionalism brought about in town-planning through a more up-to-date and practical vision than that of those who have simply taken it as an excuse.

The principles of the functional city, originated in Germany in the '20s, were based on the will to order cities according to criteria of specific functions, the importance of road traffic, and the hygienist opening up of closed-in spaces, both in buildings and public ways. Looking back now, the most surprising aspect of that doctrine, among the many judgements it might suggest, was its illusions about the total eradication of the existing city, and the "ex-novo" development of a new urban framework for the whole of civilisation. The radicalism with which the proposals that had the greatest repercussions denied the historical city any value, went hand in hand with the naivety with which they trusted in the actual slogans for the development of the cities "of the future".

However, this was fortunately not the only direction modern architecture was taking to change cities. A new attitude had already been entering the urban scene for some years with the renovators of Expressionism and Sezzession. The proposals for modern architecture—linked to advanced social schemes in Dutch socialist muni-

cialities, or to new community uses in central Europe and Scandinavia— had already pointed to transformations in urban fabrics, some of which were extremely powerful, in accordance with new principles emanating from a new culture.

The well known works by Dudok and by Oud in Holland, as well as the more classical works by De Klerk or by Berlage, denote a style of urban project precisely as a new intromission breaking into an established context. The works by De Finetti, Lancia, or even Muzio, in Milan; by Fisher, Petersen, or Bentsen in Copenhagen; by Saarinen and Markelius in Helsinki; by Pleznic in Liubliana, in the same way as Folguera's in Catalonia, or Zuazo's in Madrid, manipulate the city as a field for new architecture, without the latter ever losing its reference, just as an instrument of urban massing. A wise discipline born, it is true, out of love for, and not hatred of, the existing city and, for that very reason, seeking its strictest transformation.

It was a form of town-planning that enjoyed, through the distinct condition of each urban part, an overall understanding of the great city as a complex artifact, ever richer and more diversified. I believe this is where the true tradition of the modern city is to be recognised, without palliatives or inverted commas. Very much in opposition to the patterns functionalism would defend, the urban culture born out of the industrial revolution of the 19th century, and flourishing in the large metropolitan capitals of the 20th century, never intended reducing its complexities by simplifying its problems. The notion of modern metropolis would never resort to schematic reduction as a principle of its design. On the contrary, the urbanistic potential contained in the idea of metropolis has lain with the progressive cultural incorporation of new themes and aspects of the city which are increasingly granted their letter of naturalisation thus enriching its very debate. This is how, born out of complexity and superimposition, the "urban project" arises and takes shape as the most adequate, rich, varied, and able moment for the planning of a modern city.

There were, already in the '20s, three or four main questions that became the object of urban project. One of them, perhaps the most important of all, was the subject of *residential neighbourhoods*. Taking housing as urban material "par excellence", it became the leading aspect of urban growth on a new scale, although with very different characteristics, both in Italy with the INA housing schemes and other populist experiences, and in northern and central Europe. Neighbourhood schemes were a continuous testing bench through which ideas on the city it was sought to put into practice were sized up in a latent and subtler form than through direct discussion.

Another of the origins for urban projects was the updated formulation of classic subjects of civil architecture, now approached as architecture of the *urban centre*. The Scandinavian countries were the first to rehearse, before any others, an attempt to design a modern urban centre for some of their cities. The schemes by Pedersen and Berner in Norway, or by Fisher, Petersen, and Bentsen in Denmark are, in this sense, exemplary. With civil architecture and monuments, the urban centre became an outstanding and specific urban project.

Parallel to these novel themes, road system layouts, as a means of organising medium-sized sectors, continued to play their role as a well established method to face urban form from a comfortable scale, with a subject already perfectly mastered by disciplinary know-how. Its greatest development would take place in Britain, Belgium, France and, generally, in all the area covered by the "garden city movement".

The recognition of these themes as subjects of design involved approaching the parts of the metropolis as projects in themselves; it also involved not mistaking large scale for quantity or repetition, moderating infrastructural requirements with attention paid to the value of monuments and landscape in large scale public works; finally, it meant accepting the idea of intervention as neither architecture nor plan, but as an urban project in its own right.

An urban project means taking the geography of a given city, with its claims and suggestions, as a starting point, and allowing architecture to introduce language elements to give form to the site. An urban project means trusting the complexity of the work to be accomplished more than the rational simplification of urban structure. It further means working in an inductive fashion, generalising what is particular, strategic, local, generative.

These projects could sometimes be laterally stitched to the logic of a global plan, as in the case of those by Berlage or Unwin, but in the majority of cases, it is the intensity with which the roadway or architectural episodes express their urban condition, rather than the horizontal coherence of an overall programme, which confers on them a major role within the large city.

Hence, we already find, since the beginning of the century and up to the thirties, a vast culture of urban projects which shares many points in common with the ideas guiding most committed town-planning today's. There is something similar between those efforts and our present ones to negotiate the slump that has lasted almost fifty years, during which the disregard to the project-attitude towards urban questions has ended at times in professional paranoia and public incompetence.

It therefore seems of interest to examine closely within this tradition the profitable history of figures and moments that are perhaps less widely known, but have nevertheless made a substantial contribution to a modern, even if heterodox, idea of the urban scheme. Heterodox, at least, where historiography is concerned since, by taking the history of CIAM as the history of Modern Architecture, it cuts out from 1930 onwards all reference to urban schemes. And, in so doing, it has blurred some of the most significant passages in the development of the contemporary city, darkening over the contradictions implied by cultural progress.

The 1930 break

For something happened in Brussels, after that 1929 CIAM congress when Victor Bourgeois, the great Belgian urbanist, presented, as chairman of the occasion, the studies on residential districts designed by the different national commissions. The Belgians had brought the beautiful ground plans for the "Citté Moderne" by Kapelleveld, and layout plans by Louis van der Swaelmen who still collaborated with certain studies.

The congress was on "built forms - land forms", a topical subject which (and this is something we have not ceased to claim for a long time and is at last getting some response) would be of as much interest today as it was then. The congress developed the form of the city at a neighbourhood and district scale. It was after the 1929 Frankfurt Congress on "existenzminimum" centred on the housing scale. These two congresses on housing and neighbourhoods, respectively, paved the way for the leap to the following two which would be devoted to the city as a whole, in Moscow (later moved to Athens, 1933) and to the urban region (Paris, 1935). It was the leap between the two scales that brought into evidence, through the resulting break between groups and individuals, the ensuing methodological break in the planning of the city. The wide theoretical void between architecture of buildings and town planning, a void that should have been filled with the development of schemes at the intermediate scale, which had already produced so many results until then, was filled instead with a great deal of ideology. Le Corbusier's brilliant intellectual and organising capacity, and Gropius's and Giedion's programmatic tensions towards positions of a more public nature, cornered the defenders of urban schemes as an intermediate field for discussion and work, provoking in the assembly the ideological flight towards the subjects of "The Functional City" and "The Athens Charter".

Urban projects were thus sublimated into a discussion on grand, almost philosophical, political, and sociological

principles which are summed up in the Athens Chart, and the ensuing proposals for urban form would try to superimpose over any urban specificity a deductive process born out of general rules (Chandigarh's functional pattern, Hilbersheimer's repetitive massing orders) or the direct macroscopic expansion of the modern building (Obus scheme).

This is when the serious dichotomy set in whereby, while placing the discussion on cities at a level of general principles, architecture ignored the city, constantly sheltering behind the excuse of those general principles not being carried out. The great alibi had been invented and the split between architecture and town planning occurred, still waiting to be sealed up today.

A significant datum of these episodes is that the CIAM general secretaryship should go to Giedion and that the Giedion-Le Corbusier front should hold the power pushing away the Dutch and all those on the edge, and leaving Van Eesteren as neutral chairman.

Modern urban projects

Van Eesteren, Martin and Quaroni are masters put forward by UR as examples of the modern tradition in urban projects. They show, from differing theoretical and circumstantial viewpoints, the strength of attention paid to urban form explored in unconventional scheme dimensions of their own. A fully fledged member of CIAM (he was chairman from 1930 to 1939), although belonging to its losing faction, Van Eesteren spread a material vision of the urban body that mistrusted Le Corbusierian utopia and propagandist symbolism, as if already guessing the mythopoeia their idealisation could provoke. Rationalist on principle without concessions, Leslie Martin shows the richness of nuances with which a medium with as strong an urban tradition as the British one gathers the modern message and moulds it to fit its cultural and social environment. Quaroni, on the other hand, marks, from the very roots of Mediterranean classicism, the experience of a culture in which city and architecture, by their very solidarity, oscillate in a continuous conceptual battle to clarify their own particular disciplinary tools and the rules governing their planning, showing an inner anguish no northerner could ever understand. City projects go through these three masters like a constant reference, and their works, even if dealing with different dimensional fields, always suggest the urban scale that makes us consider them today exemplary in the design of cities.

Today's best urbanists (and I use the terms urbanists in all consciousness) are fortunately no longer the descendant planners of the Athens Chart, nor are they the architects their opposers wished to appear as controversial. Urban schemes retain today, to a great extent, a taste for the city as a varied geography, and a love for its parts, two attitudes, which have survived all breaks since the beginning of the century. They also retain rejuvenated themes and materials, methods and tools. The attention they pay to roadway systems as an instrument of formalisation, their proposals for new fabrics and buildings, and their retranslation of urban places are perhaps three of the great themes which, with innovating solutions and approaches, many of the most interesting urban projects share.

We could find five points to define them as urban projects:

- 1) territorial effects beyond their area of intervention;
- 2) complex and interdependent character of their contents; overcoming of monofunctionality (park, roadway, typology, etc.); mixture of uses, users, timing, and visual orientations;
- 3) intermediate scale, to be completed within a maximum time limit of a few years;
- 4) voluntarily adopted duty of carrying out an architecture of the city, independent from the architecture of the buildings;
- 5) important public component in the inversion and of community uses in the programme.

When Roberto Collová approaches his proposal for the variant of the "tangenziale" south in Palermo, he is carrying out an exercise in high urbanism, given the extension of its effects and its overall meaning. And he does so from a very concrete scheme at a scale that specifies the alignment of buildings designed, it is true, to transmit to the street the public nature of civil services, and offering a territorial vision of the intervention that goes far beyond the site where he proposes building forms.

His scheme faces precisely one of classic themes of urban planning: the roadway layout. But it does so by using architectural devices for an in no way conventional idea of the city. In the first place, by approaching a territorial street as a variant of what could be a fast moving traffic roadway, with all that a simultaneous attention to large and small implies.

How does he define the street? Not by an alignment of houses. Not by forming an urban fabric, either, and resorting to the massive. Without resorting to the massive, he sees the street as a mental form of the city marked by certain points of visual and usage reference. A few architectures skilfully placed along the route will mark the character and image of the roadway. The mental hospital, the school, the theatre walls, the palm tree in the courtyard will be the elements to define a street which takes in, from an architectural point of view, the whole plan of the city and territory.

It is an idea which concentrates, so to speak, more on the corners than on the actual layout of the street. We are far removed from the neo-classical conception of the street frontage as an even repetition of ordered elevations. As far removed as we are from the circulation-only street. We are, however, reminded of Lancia placing his modern towers on the corners of Milan in order to articulate, within the added complexity of the corner, a total understanding of the crossing streets and, furthermore, the urban network as a whole.

This project is of interest precisely for its modernity in terms of roadway layout, overcoming the rigidness of alignment layouts, from a viewpoint that is fully aware of its values. Alignment as a defence of the roadway-building relationship is in no way here denied: on the contrary, it is largely updated by a useful, strict and realistic proposal.

It is clear that roadway systems are one of the most heavily felt topics in contemporary discussion, bringing forward many of the most advanced responses in present urban planning, since the relationship between roadways and urban form are at least as strong today as they always have been, and probably much stronger than they ever were. Collová's minimalism recognises this fact in an alternative manner, closely complementary to that followed by Guillermo Vázquez in his scheme for the treatment of the motorway in Monterusciello, the new neighbourhood that emerged after the earthquake destructions in Pozzuoli, Naples, and which is difficult to stitch to the motorway that must surround it. Vázquez Consuegra concentrates on the architecture of the roadway junctions, seeking to turn the motorway's very structure into an architectural construction: that is, into a construction which, by its very size and complexity, is open to formal composition, following aesthetic and expressive rules to justify it in itself. This stems from overcoming a purely-topographic and monofunctional vision of the road, its mere engineering and circulation logic, and understanding its presence between the buildings as an added building event, with its great importance as a visual element of reference and constant observation. The three-dimensional evaluation of the roadway (walls, embankments, different level crossings, gates and ramps) thus becomes of prime interest. Vázquez Consuegra attempts in a, to my mind, clear-sighted fashion, a variety of syntactic situations arising from the contact of a large roadway system (motorway) with the land, and with its cross-roads. His project is paradigmatic in the recognition of its subject, and I believe it can exemplify a modern statement on equivalent solutions offered by traditional

roadway manualistics. His response to the Monterusciello problem is no other than to turn the motorway into a perfectly formalised artifact: and one cannot but admit his aim sticks a needle into one of the hardest bones of contention in the urban planning needed today.

Le Corbusier, the Smithsons, Tange, all attempted roadway architecture. We trust Vázquez's approach better, not only because it comes fifty years later, thereby incorporating the lessons and failures handed down by the masters, but also because it moves the problem into an intermediate scale which is more useful to change the vice-ridden practices of bad road works, more sure in the effects and possibilities offered by the scheme, less rhetorical than the large scale in which his masters moved.

To say that urban planning is the design of streets and buildings is to make an obvious statement if we think in ancient terms, and yet it seems problematic at the present time. However, the pure nature of what the building event is as a physical event, today as much as, if not more so, than before, as has already been pointed out above, turns this simple building-street interdependence into the basis for the richness, variety and difficulty of the urban project.

In Joan Busquet's proposal for the same Monterusciello site (once again one of "Le città immaginate" proposals for the 1987 Triennale di Milano), the importance granted to the roadway sections as street-house units could point to a neo-classical will of repetitive order. The strength of this rigidness treats the street design, for the large avenues, as true typological axes, with the whole sector arranged into building units precisely by the streets. What is outstanding about this scheme is the great independence these different typological-road axes maintain in relation to one another, massed like a voluntary disorder. Is that possible? Is this an order of fragmentation?

Let us not forget that the assignment was to deal with the recomposition of a large industrial estate, still under construction, but already invertebrated, and that any response inescapably implied a deliberate diagnosis of what already existed. Busquets, unlike Vázquez Consuegra, leaves the motorway aside and centres his attention precisely on the intermediate road layout, on the roadway network as an organiser of buildings into blocks or separate axes, leaving it, with its powerful form, to be the only unifying factor in the development. The scheme proposes a dissection of the city into mechanical pieces scattered over the land, without paying undue attention to the compositional conflict of circulation axes, house massing orders, open or dead spaces, but rather seeking articulatory forms that involve "motorway-minor streets", "neighbourhood façades-road traffic access", etc... The study, partly of routes, but partly already of typological massing arrangements, lays open in an intriguing manner new question marks on development forms for the city which contemporary massive neighbourhoods and great infrastructural systems have laid dramatically bare, and which Busquets deals with here as themes for urbanistic design which he wishes to consider valid and his own. The sometimes dramatic, and perhaps now interesting, leaps between land and route levels; the tangencies and penetrations between building guidelines and railway, motorway, or junction geometries; the contradictory topography of the large squares, open spaces, or sports grounds and large public buildings of half-empty spaces and, in short, the deceits of the ground plans regarding the section in the city that is carried out today, all make up his battle field. Perhaps angry because the cities of today, by growing in fast fits and starts, have lost their respect for the land which later, and without pity, sets a high price to be paid for this contempt.

Fabrics.

The Le Corbusianism versus corridor-street anathema has not disappeared. Fifty years after that abrupt assertion, we architects are still seeking to find what could be a good relationship between streets and houses, lost without the aligned identity which had been comfortably serving us since the Renaissance.

Siola's and Siza's proposals for Naples still show no doubts about the efficiency of street alignment as building frontage. With very different intentions, certainly, but with the same naturalness in obtaining it by houses forming streets. Siola's scheme shows above all an interest for the development of varied typological massing orders with which to develop the large area to the east of the Historical Centre which would be left free after removal of the railway line and Central Station. Sited next to the Centro Direzionale designed by Tange, and in an openly controversial and alternative spirit, the new grid is made up of medium-sized rectangular and square blocks, over confident perhaps in repetition as a virtue of continuous urban forms. The strength of the central green axis is not merely rhetorical in a city like Naples where the extent of its urban agglomerations so evidently lacks massing orders at a suitable scale. It is possible that no urbanistic operations since the 17th century and the viceroyalty had intended, before the dramatic *tangenziale* of the last decade, to establish reference forms for a general urban order. In this sense, beaux-artian formalism fortunately seems here outside current fads, efficient, and economical, although lacking the stimulus of the pinch of irony needed to pour over the ready-mixture a more appetising dressing.

It is, in fact, a discussion on the fabric of the city. Regularity and typology are the posts the scheme holds into, interlaced in a monolithic way. The articulation between the morphological subsystems provides the element of greatest interest: how the different fragments of the network interfere with one another, and how the few general urban guidelines translate into breakage of order.

This will not happen to Alvaro Siza because he already takes precisely this scale as a starting point, providing the site layout with an urban order. Siza also designs, after all, only blocks and streets. But how different the two schemes are! Siza is hardly concerned with the strictness of the blocks, he does not care in the least about typology –bless him!– but about giving form to the outer space – more specifically, about forming his small urban harbour– by tracing a simple and solid urban plan. He creates a harbour like a usual space: 350 metres of frontage is a trustworthy scale for this space. Contrast with the sea is enhanced, not by a panoramic view, but by the vertical force of the façades over the water, by the contact between solid and liquid. The pieces are of a conventional size –50 metres– and articulation with the city takes place through the historical sequence stemming from the Piazza Mercato.

Siza builds so very much, with amazing simplicity, based on apparently trivial solutions but with evil intentions. In the end, all the urban elements appear summed up in the scheme without drama, with absolute ease: the harbour, the axis of the piazza, the perimeter circulation cutting through the blocks, the boundary park...

It would be more difficult to create with this simplicity totally new urban spaces, removed from the existing city, where only geography perhaps, but not history, could provide walking sticks for our limping project capacity. Giurgola's and Cicognani's proposal for the *Campi Flegrei* is, in this sense, rather beautiful. This certainly is a proposal for a new urban fabric, suggesting directly the forms and expressions of the developed network, of the formal and functional variety of types, of their different location in the blocks and plots. The grain of sensitivity is very small even though it is a widely extensive design. Yet one feels that every building is different, that the city-block order is not enough, and that for the modern way of city living and development, the above stated relationship is as all important as the margin of formal play from block to plot, and even from plot to building. Moving from block to plot, and from the latter to building is no longer a question of established or repetitive massing orders, and it is perhaps in its flexibility that lies the strongest guarantee for making possible, even today, the very idea of the city.

As a tribute to the Lamont Young plan of the early part of the century, the geo-morphological interpretation of the area unfolds its three radial fingers in an obvious de-

sign as an infrastructural support for the fabric. The relationship between the scheme's large scale and the attention paid to the different forms of land coverage is very satisfactory: the grouping axis under Monte Sta. Teresa, the residential units like so many aquatic *radburns*, the small, anecdotic and picturesque grain of the development, all much more important than the ground plan geometries.

We recognise in Giurgola's proposal comfortable suburban housing as a form of urban growth. Something of the qualifying images of this urban "piecemeal", inserted in the geographical road network, could well become a subject of study in itself for a modern residential area, a subject as forsaken as it has been necessary over the last few years. This scheme does so in a very different way, for instance, from Milton Keynes's superblocks of individual dwellings, or Gregotti's compact superblock in Palermo. Recognising the individual and private character of housing, a flexibility in promotion and scheme, and the mixture of uses and types seem to me contributions of great interest, both at an experimental and at a theoretical level.

It turns out that Giurgola, a man who has proved his control over large and medium scale in several urbanistic works, perhaps not as publicised as they deserve to be, also combines an appreciation for the historical city, reflected in the strength of his formal guidelines, together with the direct attention of US cities and contemporary forms of residential consumer demand. So beware.

Urban places.

If road layouts and fabrics are key themes in present urban projects, so is the solving of spaces and points in the city that are strategic for their significant or central location.

The suggestion of place is undoubtedly the leading element in Toni Diaz's proposal for the Park in Buenos Aires. Developed as a controversial idea for civil public debate, it expresses, even with its rather archaic graphic representation, the illusion of the rational city developed through the superimposition of green surfaces and high infrastructural straight lines with which the ever present Le Corbusier translated a progressive future for Buenos Aires.

An ambitious plan for urban reform in Salzburg, piloted by the "green" consultant, has launched a series of competitions for critical areas in the city. Among these, the rehabilitation of the Station Square, a space of exceptional activity in that city, and reflecting a confusion of forms that is characteristic of recent modern urban transformations. The square, presided by a noble early century railway building, was extended and renovated in the postwar years: partly to house urban transport terminals (buses, underground, tramway, etc.), reaming out vast spaces for stops and parking, and also to substitute the adjacent suburban residential development for elongated blocks and tall blocks of flats, commercial warehouses covering large areas, and the vertical screen of the panoramic hotel. All of which is working normally. And yet the city is studying today the possibility of confronting whatever is necessary, to demolish, substitute, change traffic routes, build new terminals, etc. A set of question marks involving the whole city and yet all grouped in a very specific area. Complexity and specificity of the solutions to be proposed, characteristics of present urban projects. A project for immediate works which, at the same time, turns out to be a conceptual hypothesis on all the urban structure. And further requiring the reinterpretation of the urban place as a starting point.

When Pierluigi Nicolin approaches the substitution of the railway in Porta Genova, he is implying a strategy for the whole of Milan's southern sector and, at the same time, a conjunction of scheme hypotheses on the coverage of interstitial vacuums in today's cities, on old and new city infrastructures, and on the contemporary scale of the urban form. It is, in effect, a project that draws its meaning from a direct interpretation of the place where it is to be sited, and seeking to find an internal logic precisely in the richness of references and requirements contain-

ed within the place itself. The "urban place" imposes itself thus as part of the project contents, without needing a reference to architectural, typological or monumental patterns. The figurativeness of the urban place stems from its strategic location within the city, from the conflict and functional heterogeneity of the symbolical and referential meaning of its collective experience, of topography and infrastructures as the supports for forms. The language and style are its very own, diverse, independent from purely architectural aesthetics, from painting or "design".

The recognition of the railway routes in Nicolin's project is hardly an event of historical mimetics; it is above all an opportunity to gather for the new implantation all the strength urban form had reached there already.

The surprisingly sharpened spindles emerging in the scheme for the lower part of the office centre, or for the arts and crafts and commercial market over the Naviglio Grande, would leave, in view of their difficulty, an enormous imaginative stamp on the perception of all the eas-



The railroad routes give rise, with their series of three bridges, to an extremely elegant design of the slopes, moulding the land like a coil excavated between different parts of the city. The meander of the river induces the forming of an artificial lake, a reminder of the urban authority of the Corso Umbria. The sequences of industrial office towers on one side, and of sports pavilions on the other, seek the landscape scale provided by the river axis as an urban order of composition. Always outstanding in Navarro Beldeweg is the extremely subtle play between the evident independence with which he approaches rotundly every one of the main buildings in his schemes and land movement as a fundamental instrument for his syntax. His drawings always tend to express, for whoever wishes to look at them closely, those long sections in which so much depends on the very slight inflexions of the skyline. Inflexions that only seem slight on paper, since it is known how enormous their effect in true life actually is. And because they turn into the true material of the project, always understood as a conceptual play with different variations of the referential plan of the territory.



■ L. Quaroni: Proyecto para la Kasbah de Túnez, 1966. L. Quaroni. Project for the Kasbah in Tunis, 1966.

■ H. Scharoun. Charlottenburg-Nord, Berlin, 1955.

■ Team 4. Proyecto de oficinas, hotel y edificio de aparcamiento para la remodelación de Groningen, 1987. Team 4. Project for offices and hotel with parking area to remodelate Groningen, 1987.

tern outskirts of the city. The redundancy between the roadway system, the canal routes, the long alignments of outlined buildings, and the general directions of the traffic movements along the ring road of a city as radial concentric as Milan, turn this scheme into a proposal of method for the transformation of urban fractures.

There is a question of, large and ambitious, scale at stake. There is also a clear awareness of action with effects that go beyond the size itself of the scheme. To quote my own words: "size is not scale". Juan Navarro reflects the same idea in his scheme for Turin and unlike the sad competitions for the Bicocca or the Grudecca, where no designer has seen fit to recognise the meaning of a piece for the whole of the city. I am not only referring to a recognition of the link with the fabrics or the surrounding landscape, or only to connecting properly with general systems of infrastructure and movements, not even to paying attention to a certain symbolical pretension, but especially to understanding and also seeking the innovative effects on the conception of the city as a whole.

Why do I say that Juan Navarro's scheme goes beyond itself? His text already explains this: "to maintain a complex balance between contradictory requirements", "with Torino in mind", "to create a spontaneous encounter between a free and natural structure of the river basin and the city set up around it". The Dora, as a general form of urban geography, plays this leading role in the geometrical conflict with the forms developed by town planning and architecture. The logic behind the project, being as it is strictly rational in its design, does not stem from any pre-established composition order, from any ideologically desired formal pattern, but from an empirical effort to interpret by inventing and to invent by interpreting.

Abstract geography, one could call it. Urban project, always, given the extendable condition of its ideas.

All large systems of urban engineering (railways, canals, bridges, towers, avenues) have interested Nicolin and Navarro, who have used them to create architecture of the city. An architecture of the city which is quite the opposite of an "urban-architecture" of buildings themselves, but is an architectural organisation of the physical body (spaces, fabrics and places) of the city. A strongly felt emphasis on typological creation takes on in these projects the expression of specific uses. Navarro Beldeweg reduces lakes and sports pavilions to beautiful geometrical, strictly modulated, units. Nicolin develops highly original variants on the square block, ranging from intense high-rise forms to almost rows of individual houses, always with the idea of an urban housing that seeks comfort flexibility in its use as much as the building's contribution to the outer urban form.

Planning a place is therefore the primary method for what we are calling "urban projects". Projects that, from what we see, do not come under Harvard's "urban design" of the '60s (Sert, Soltan, Makki), or Cullen's "townscape", or the structuralism of the Smithsons, de Carlo Bakkema, Tange and Team 10. Nor are they the "grand design" sought by Bacon in Philadelphia or by Hugh Wilson in Cumbernauld. Nor do they believe in Krier or in Gossling, in Alexander or in Colin Rowe. Even if, naturally enough, something of all of these can be found in them, there is a certain operative and pragmatic will in them, an ethic, that is more professional than ideological: for they distrust greatly beginnings and appreciate too much endings. As if it were not a matter of gross simplicity to trust talent when the development of our cities is at stake.