

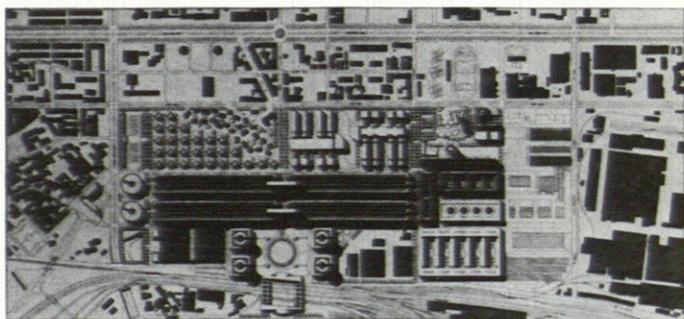
Notas sobre el concurso Bicocca

Oriol Bohigas

El proyecto de un polo tecnológico en los terrenos de la Bicocca de Pirelli, en Milán, plantea una serie de consideraciones que van más allá del tema concreto y que se pueden referir a problemas generales en el campo del planeamiento y el diseño urbano.

El polo tecnológico como asentamiento urbano es una experiencia interesante en el proceso de desindustrialización de los centros y las periferias de nuestras viejas ciudades. Estas áreas han actuado como barreras urbanas a causa de una exagerada unifuncionalidad, incapacidad, higiénica y mecánicamente, para convivir con otras funciones. Las fórmulas de implantación industrial, consecuencia de la alta tecnología, tienen características nuevas: menos necesidad de grandes espacios exclusivos, menos contaminación, mayor relación comunicativa y participativa con actividades no industriales. Más evidentes son aún estas características cuando la industria se concreta específicamente en los ámbitos innovadores y experimentadores impuestos en los polos tecnológicos. Estas características permiten que el nuevo asentamiento industrial se emulsione en las fórmulas urbanas tradicionales, integrándose con otras funciones como son la enseñanza, el comercio, la vivienda, el ocio, la cultura. En este sentido, representan una posibilidad nueva respecto a las conocidas experiencias, especialmente americanas, de los *Science Parks*, que a partir de los años 50 parecían encarnar en exclusiva la concentración de las innovaciones tecnológicas. Con soluciones como la Bicocca se introduce un nuevo parámetro en términos urbanísticos. El asentamiento de la innovación tecnológica es un nuevo factor en la reconstrucción de nuestras ciudades. Por esta razón, un tema fundamental es el del carácter urbano de estos asentamientos y, por tanto, la perfecta organización en la misma área de la plurifuncionalidad definidora del contenido urbano. El acierto en el establecimiento de esta plurifuncionalidad y esta estructura típicamente urbana es, pues, uno de los factores cualificadores de los proyectos presentados al concurso.

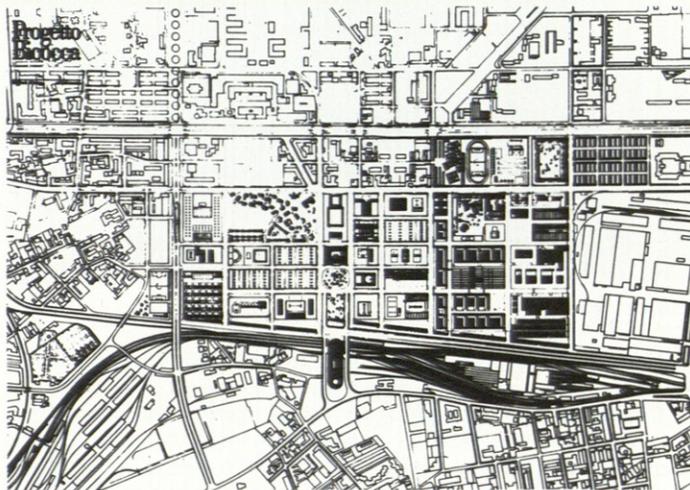
Otro tema es la solución de las contradicciones entre un plan que debe tener una gran flexibilidad que permita un proceso variado, con alternativas a menudo imprevistas, y un proyecto que determine algunas características formales y simbólicas propias, que determine una imagen contundente a pesar de aquellas alternativas. Es decir, hacer coincidir la flexibilidad de un plan puramente indicativo con la definición formal de un proyecto.



Mario Botta

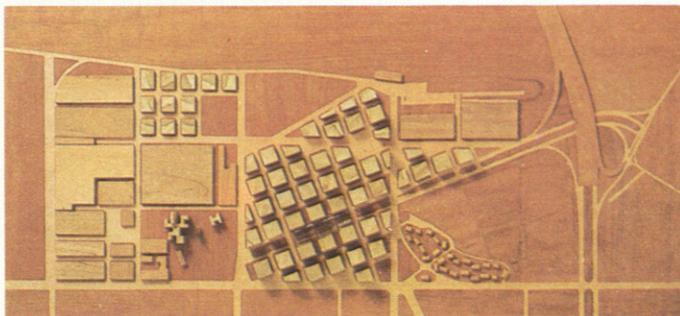
Respecto a la plurifuncionalidad, el proyecto más radical presentado en el concurso de la Bicocca era el de Mario Botta, que definía totalmente una estructura arquitectónica cuyo interés estaba precisamente en dar una imagen muy cerrada formalmente —el barrio entendido casi como un único edificio—, pero en la cual se superponían diversas funciones. En cierta manera, los largos bloques de Botta vienen a ser una interpretación extremada de las *Unités* y los *Inmeubles-Vilas*, una arquitectura contundente que engloba en su interior una gran diversidad de funciones. El edificio es el que se atribuye el contenido urbano.

Por esta misma razón, el proyecto Botta es también el más radical respecto al segundo problema. El nuevo sector urbano se define exclusivamente con un proyecto arquitectónico totalizador. Sólo es factible con la construcción del gran edificio. No hay manera de interpretar el documento en una línea de proceso flexible. Se da una imagen contundente, sin ceder ni un ápice a la flexibilidad, al proceso de promoción, a los cambios de uso, a la sucesión de decisiones.



Rafael Moneo

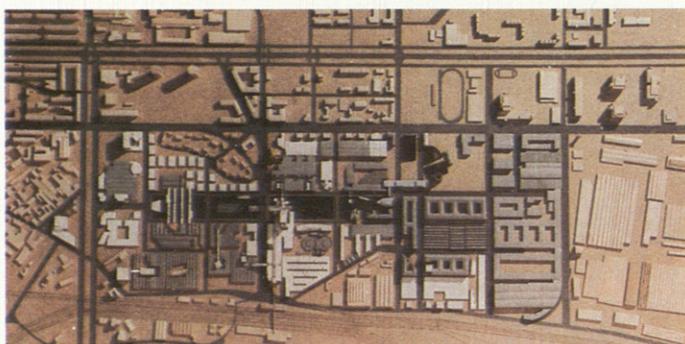
En el polo opuesto se encuentran proyectos como el de Rafael Moneo y el de Guedes. Si en Botta la función característicamente urbana se lograba con la imposición de una tipología en un proyecto cerrado, en Moneo se intenta casi sin



Joachim Guedes

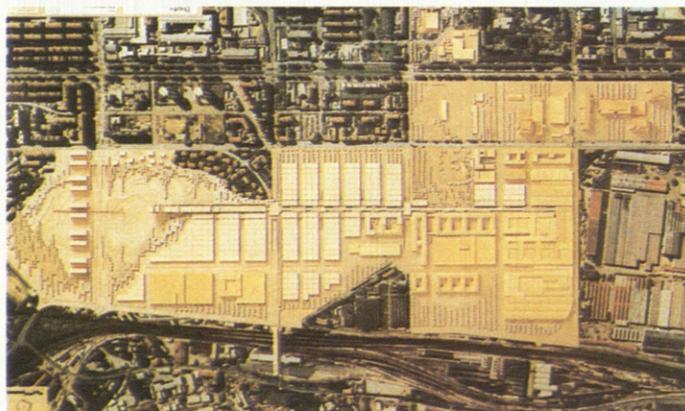
proyecto y, sin duda, sin imposiciones tipológicas. Se trata sólo de una sutil corrección de la trama viaria existente o presumible y la propuesta de un proceso de proyecto casi sólo apoyado en el establecimiento de una ordenanza reguladora. Es decir, la ciudad se entiende como una estructura fundamentalmente viaria con una arquitectura formalizada a través de la ordenanza

urbanística, abierta incluso a una casual y no prejuiciada asimilación de funciones diversas. En cierta manera, es una reinterpretación de las maneras ochocentistas de producir los ensanches urbanos. Es una propuesta que tiene un gran interés para una discusión académica y hasta una reflexión sobre prácticas políticas, pero que en este caso implica una ausencia total de imagen física preconcebida que parece inevitable en la formulación de un polo tecnológico que necesita una caracterización, incluso por razones promocionales y económicas. Generalizando el problema, se puede pensar también que los métodos ordenancistas del ochocientos no tienen hoy la misma validez, porque no sólo un polo tecnológico, sino cualquier barrio de la nueva ciudad se produce por métodos muy distintos a los utilizados por la primera burguesía industrial y por el primer capitalismo urbano. La subdivisión parcelaria regulada sólo por el trazado vial no es ya una consecuencia evidente de los medios financieros reales.



Frank O. Gehry

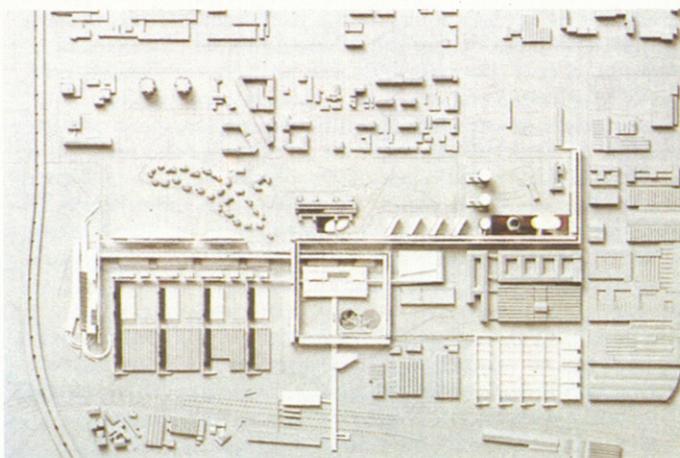
Como es lógico, la cualidad más importante del proyecto de Moneo —consecuencia de no ser precisamente un proyecto— es su flexibilidad y su capacidad de modificaciones sucesivas. Una actitud todavía más flexible, aunque a partir de otros razonamientos, sería el proyecto de Frank O. Gehry, que, como era de preveer, es consecuencia de su inteligente culto al desorden. El nuevo fragmento urbano y el nuevo artefacto que ha de ser el polo tecnológico se definen por aportaciones fragmentarias en cada uno de los edificios ya existentes, siempre con alardes estilísticos contradictorios que subrayan lo aleatorio. Aquí la flexibilidad no se basa sobre las sucesivas interpretaciones dentro de una estructura que las enmarca, sino en el acudido artístico, en los gestos introducidos en cada innovación. Y, como consecuencia, la pretendida flexibilidad deja de existir porque el proceso se apoya exclusivamente en el método proyectual de un único artista, un método de desorden justificado en el gesto unitario de la artísticidad.



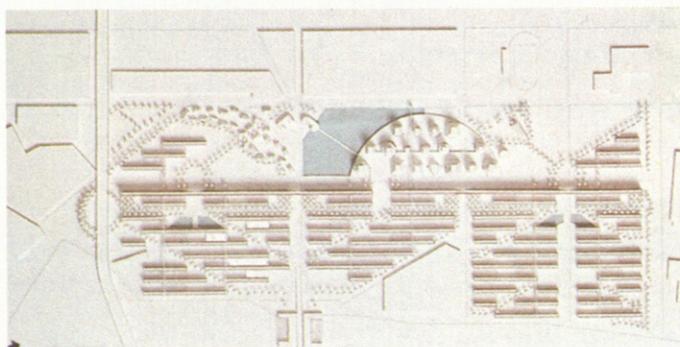
Renzo Piano

El intento de resolver el conflicto entre imagen fuerte, claramente expresada, y proceso flexible —aditamento de elementos desformalizados y autónomos, con mezcla escasamente controlada de funciones— se plantea en el proyecto de Renzo Piano con el conocido recurso del eje equipado como una columna vertebral formalizadora y estructuradora, del que penden las distintas formas arquitectónicas, controladas sólo por la también consabida obsesión del módulo constructivo. El eje mecánico, adornado con todos los sistemas modernos de accesibilidad, información, comunicación, con toda la retórica que proviene de la *hi-tech*, pretende tomar el papel de protagonista formal, como si fuera suficiente para superar la escasa expresión del resto del área.

Pero el eje equipado es además un instrumento de segregación del conjunto respecto a la continuidad urbana. Con ello, Piano hace del polo tecnológico un núcleo aislado de la ciudad, en vez de reinterpretar un nuevo barrio, en vez de hacer el gesto moderno e innovador —respetuoso con la historia y enaltecedor de los valores tradicionales de la ciudad— de incorporar las nuevas formas industriales a las nuevas formas de la ciudad. Y ello no sólo por la ausencia de una trabazón física y psicológica entre las calles de la ciudad y el eje equipado —situado artificialmente a otro nivel, accesible sólo por cordones umbilicales a los parkings—, sino por la misma retórica formal de ese eje: la tecnología ornamental —ahora ya con más aspecto de paleotecnología que de visión futurista— es hoy una imagen escasamente urbana.



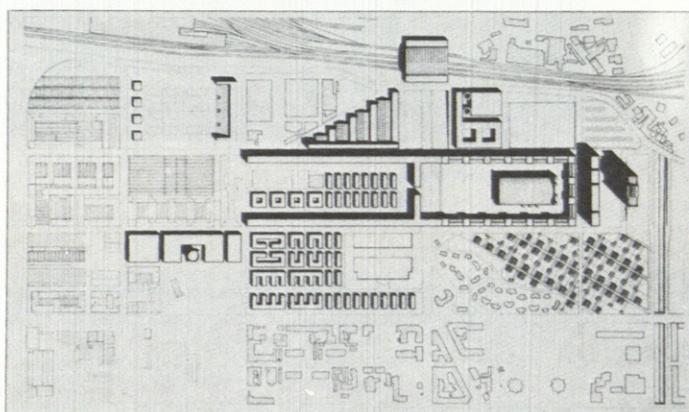
Henri E. Ciriani



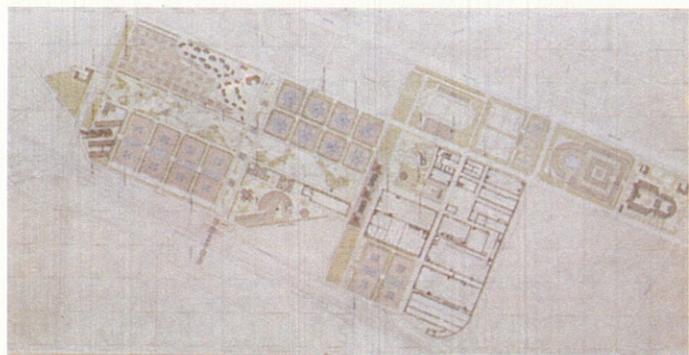
Herman Hertzberger.

Por otro lado, en el proyecto de Piano aparecen residuos de la ideología de las megaestructuras, que, en maneras distintas, se encuentran también en otros proyectos como el de Botta y, sobre todo, el de Ciriani. En el de Botta se intenta que la megaestructura dé una respuesta al entramado urbano, casi en términos de urbanismo napoleónico, mientras que en el de

Ciriani se presenta como un ente autónomo, una afirmación arquitectónica antiurbana, concebida para un área sin historia ni preexistencias, como un gran barco anclado en un prado. Igual superación de la entidad urbana se encuentra en el proyecto de Herzberger, pero aquí el tema aparece anunciado de una manera más polémica y con raíces teóricas más interesantes. Herzberger, simplemente, se atreve a reconsiderar la propuesta según esquemas formales independientes de las tramas viales. La ciudad verde vertical es reinterpretada con una valentía y una fe admirables. Si en Ciriani era una inadecuación a las preocupaciones urbanísticas actuales, en Herzberger es una llamada violenta hacia la recuperación de un cierto urbanismo moderno. Ante tanta reincidencia en el *pastiche* urbanístico que se escuda en la aceptación de los residuos de la historia, la actitud de Herzberger —como la de Alejandro de la Sota en Madrid, también solo y abandonado en concursos que nunca acaba de ganar— es esperanzadora, pero, naturalmente, todavía no puede alcanzar el triunfo en concursos como el de la Bicocca.

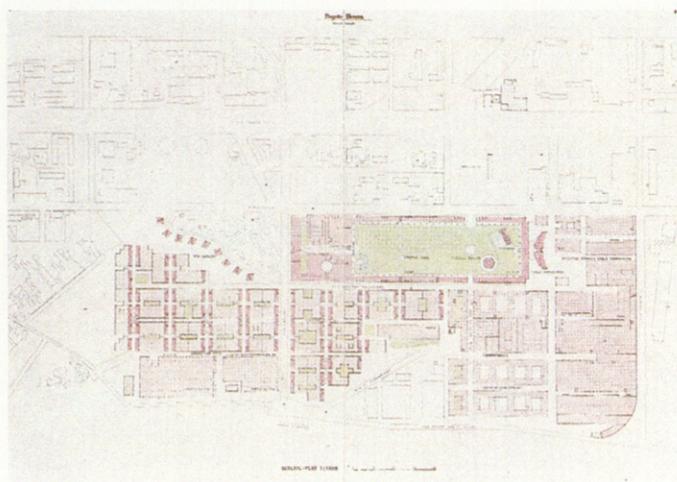


Aldo Rossi.



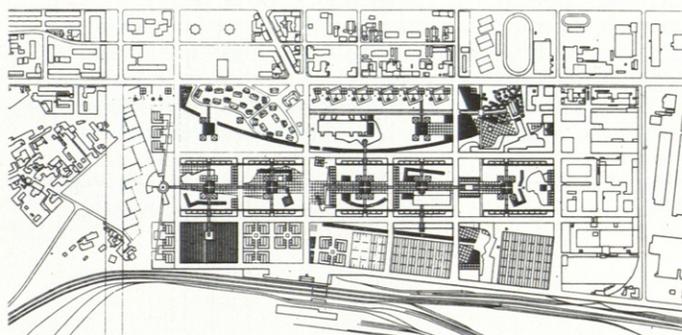
Oswald M. Ungers.

Si la expresión urbana se manifestaba en Moneo en la apertura, en la continuidad de los elementos físicos más aprehensibles, en Aldo Rossi —y, en otros términos, también en Ungers— se manifiesta, como era de esperar, en proyectos inteligentemente redundantes subrayando lo que se han llamado espacios metafísicos. No se trata de lograr una continuidad, sino de implantar un nuevo núcleo autónomo que se relaciona con la ciudad, más que por conexiones físicas instrumentales, por la persistencia de unas imágenes elaboradas con elevada inteligencia en la ideología de lo tipológico, en la definición abstracta del sentido de las formas tradicionales y en la creencia de que la modulación puede resolver la flexibilidad funcional. A pesar de sus sutiles rasgos de poesía realista y de sus referencias a formas más distorsionadas por una artísticidad más manual, el proyecto de Gustav Peichl se podría incluir en este grupo.



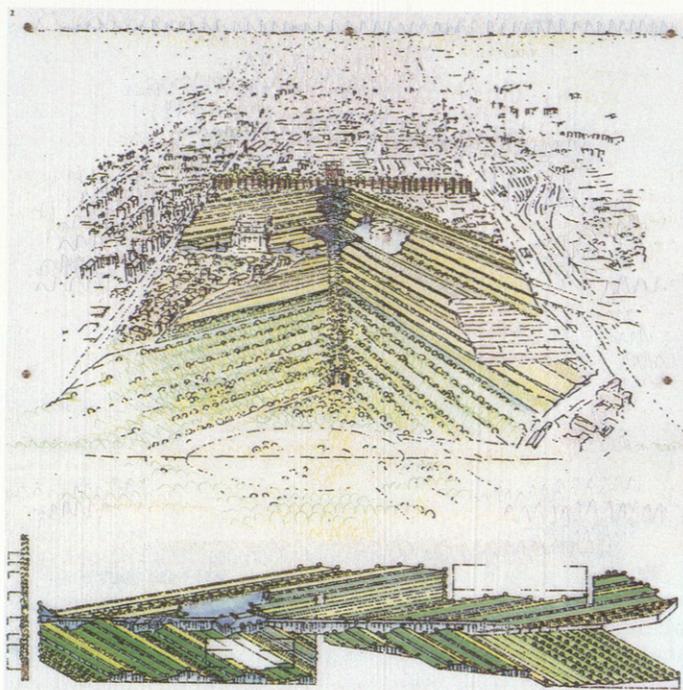
Gustav Peichl.

El proyecto de Richard Meier es uno de los que logra un mayor equilibrio en los dos puntos básicos en que se apoya este análisis: continuidad de la forma urbana y creación de una imagen comprensible que no destruya aquella continuidad ni evite una flexibilidad en los usos funcionales ni en los procesos de promoción y construcción. Aunque a primera vista su planteo puede parecerse al de Botta —con sus evidentes diferencias estilísticas—, se diferencia de él precisamente porque logra aquel equilibrio. En cierta manera, es una reinterpretación del sistema de las supermanzanas que se formalizan exteriormente de acuerdo con la vialidad y con la continuidad de la forma urbana y que, en cambio, en su interior, permiten la cohabitación de formas distintas y hasta contradictorias con aquella forma urbana. Es decir, una imposición formal en la envolvente urbana y una flexibilidad y una autonomía en los sectores interiores determinados y aislados de la ciudad por aquella misma envolvente.



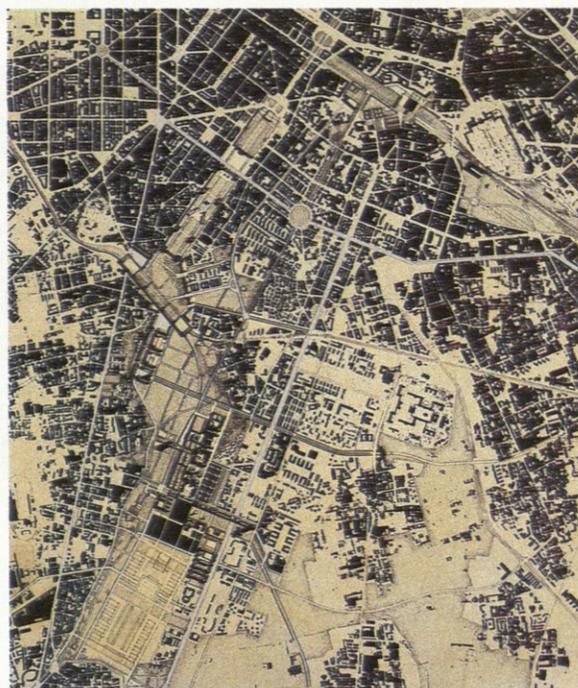
Richard Meier.

Junto al bello proyecto de Meier, los tres ganadores —Gabetti-Isola, Vittorio Gregotti y Gino Valle— son los que dan también una buena solución equilibrada, no sólo a los dos términos a que me he referido, sino a la serie de extremos que un miembro del jurado formuló con un admirable esfuerzo de síntesis: aislamiento o apertura respecto a la ciudad existente, simplicidad o complejidad, orden o arbitrariedad, factibilidad o dificultad operativa, evolución o resolución, flexibilidad o rigidez, referencia al pasado o al futuro. Son los que, en vez de situarse en los extremos programáticos y conceptuales, entienden todas estas posibles contradicciones como un fermento dialéctico.

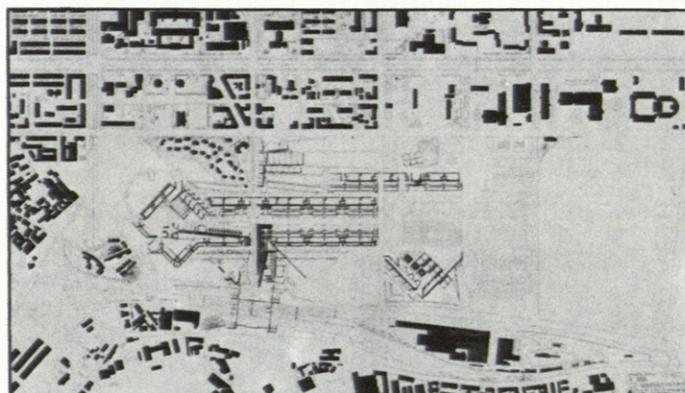


Gabetti e Isola.

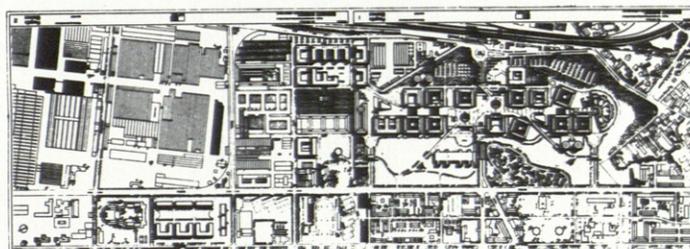
Gabetti e Isola han hecho una propuesta insólita, sorprendente, pero mucho más realista y operativa de lo que puede parecer a primera vista. Tras un análisis muy operativo, lejos de las abstracciones puramente teóricas, del fenómeno de las *Science Parks* y de las *Aree Innovative*, proponen un asentamiento que aglutina las contradicciones aparentemente más extremas: un trazado que recupera la antigua división territorial anterior a la industrialización; un espacio relativamente uniforme capaz de absorber funciones variadas pero, al mismo tiempo, formalizado como un conjunto claramente definido; un enmascaramiento de la arquitectura con la superposición de una continuidad vegetal —siguiendo un método habitual en esos arquitectos desde la memorable *Mensa Olivetti* de Ivrea—, pero exteriorizándola en los bordes con la sección típica de las tradicionales naves industriales; una suave ondulación en la que la arquitectura se convierte en orografía territorial, pero en la que un sorprendente muro perforado reorganiza la forma urbana, clasifica los dos grandes núcleos funcionales y representativos y permite alternativas



Gregotti y asociados.



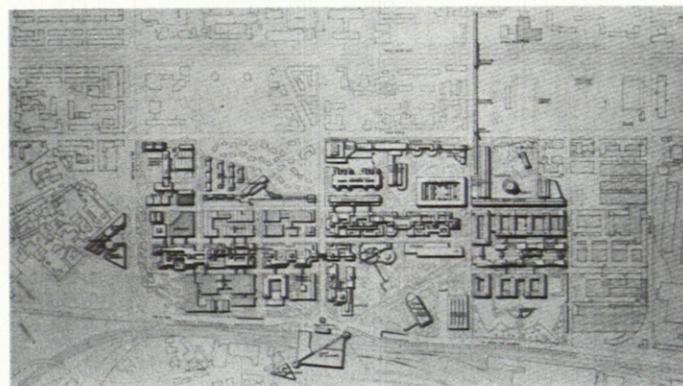
Gae Aulenti.



Justo Solsona.

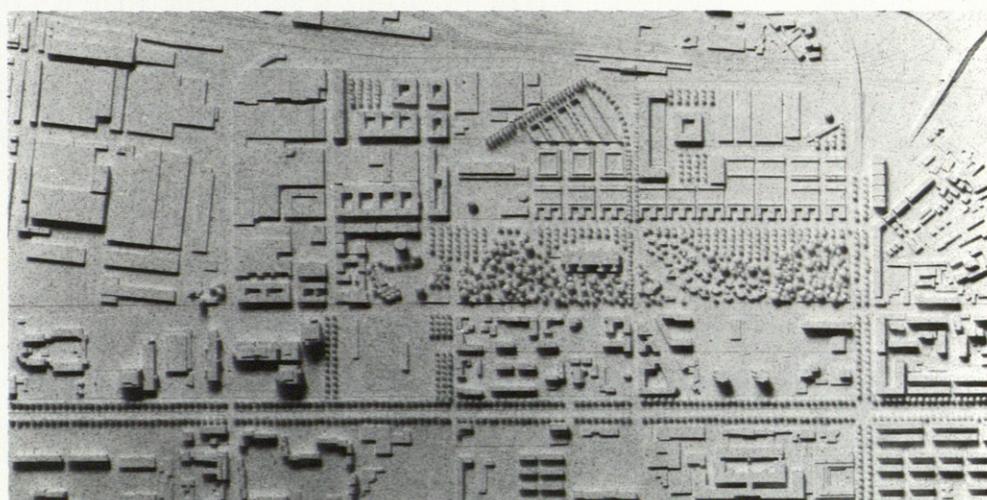
formales que no van a tergiversar la imagen propuesta. Como afirmó un miembro del jurado, el proyecto de Gabetti e Isola es un tremendo esfuerzo de modernidad en el que se expresan arquitectónicamente muchas ambigüedades de nuestra época. Newton y Rousseau se reconcilian con Ford en una nueva propuesta de la urbanidad industrial.

El proyecto del grupo Gregotti impresiona, ante todo, por su tremenda eficacia profesional, sobre todo en el planteo



Giancarlo De Carlo.

Gino Valle



operativo de las distintas fases de la operación. Pero hay otros valores conceptuales de extraordinaria importancia. Uno de ellos es el inteligente uso de la organización en manzanas autorreguladas que aparecen también en los proyectos de Aymonino, Solsona y Guedes. Pero aquí las manzanas tal como se proponen tienen claramente el doble valor de la imagen contundente y la flexibilidad y superan el simple recurso del puro ordenancismo. Las diversas posibilidades de reestructuración interna de la manzana, la indicación de pasajes intermedios y de espacios alternativamente abiertos y cerrados explican un método de diseño que posibilitará la coincidencia de imagen unitaria y de alternativas variadas en lo funcional y lo productivo.

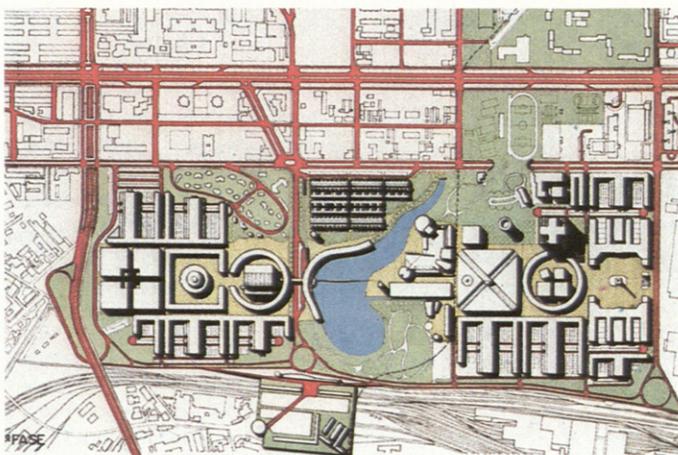
Un rasgo fundamental de este proyecto es el establecimiento de una firme relación con la estructura urbana del entorno. El primer elemento de relación es la continuidad del sistema viario que ya hemos señalado en otros proyectos, especialmente en el de Moneo. Pero aquí hay otro gesto de trascendental importancia. No se trata sólo de que la ciudad penetre en el polo tecnológico, sino que la nueva estructura del polo se introduzca física y visualmente en la ciudad, con el establecimiento de las tres puertas monumentales y con la prolongación de los ejes más representativos hacia las zonas degradadas y escasamente vitalizadas de su alrededor. Ese esfuerzo de ósmosis de lo nuevo hacia lo viejo es seguramente el medio más eficaz para una real reconstrucción urbana.

Hay también otro aspecto en el proyecto que es muy importante: el intento de enfocar un problema de estructura general de Milán, proponiendo una radical modificación del vecino sistema ferroviario. En este intento, el proyecto de Gregotti tiene muchas semejanzas con las propuestas más inteligentes de Rossi. Se trata de eliminar la actual estación terminal del ferrocarril y sustituirla por una nueva estación pasante, con lo cual no sólo se logra una eficaz sistematización de los circuitos urbanos e interurbanos, sino que se recuperan unos espacios libres que pueden originar una nueva sucesión de parques en aquel sector. Las propuestas de Gregotti y de Rossi en este campo parecen seguramente las de mayor alcance urbanístico de todo el concurso, propuestas que la ciudad de Milán tendría que analizar y atender cuidadosamente si se propone realmente una profunda transformación física y social.

Finalmente, el proyecto de Gino Valle se sitúa en una propuesta casi diríamos puramente ordenancista y, por tanto, con las evidentes ventajas de la flexibilidad y la fiabilidad económica y operativa. Pero los aspectos aleatorios de su relativa informalización quedan bien compensados con una estructura del uso del suelo muy firme y muy contundente gracias a la radicalidad del gran parque central que marca un eje geométrico como protagonista de la operación. No se trata, por lo tanto, solamente de la formalización del sistema viario, sino de una

ordenación del territorio que nos hace considerar los valores todavía positivos de un planteamiento específicamente territorial.

No habría que acabar ese comentario a los dieciocho proyectos presentados al concurso sin aludir a aciertos sectoriales y calidades culturales que todos ellos han acreditado. Pero una semana de discusiones del numeroso jurado no se puede resumir en pocas páginas. Las inteligentes y claramente documentadas propuestas de Giancarlo de Carlo, de Carlo Aymonino, de Gae Aulenti, por ejemplo, merecerían, si hubiera espacio suficiente, un análisis detallado porque aportan datos y propuestas muy interesantes. El esfuerzo analítico de De Carlo es seguramente un documento que habría que tener en cuenta en la futura redacción de los proyectos definitivos.



Carlo Aymonino.

Y finalmente, una observación casi puramente estilística, si no es exclusivamente anecdótica. Ha sido reconfortante no encontrar entre los proyectos ni exabruptos postmodernos, ni reaccionarismos formales y muy pocas ingenuidades *hi-tech*. La duda está en si este hecho es un síntoma de una reintegración cultural auténtica y generalizable o si, simplemente, es la consecuencia de una inteligente segregación formulada más o menos conscientemente en el momento de hacer la lista de invitados al concurso.

En resumen, un concurso en el que la calidad de todos los proyectos va a situarlo en las futuras discusiones no sólo sobre el tema de la industria en la ciudad, sino sobre los instrumentos de planteamiento y diseño.

O. B.