

CIUDAD-PUERTO

Una trayectoria de investigación basada en el proyecto de arquitectura

Andrés Barrado Vicente

Departamento de Proyectos Arquitectónicos. Universidad de Sevilla

Resumen

La Exposición Universal de Lisboa de 1998 crea un espacio propio de la ciudad donde los límites aparecen difusos, algo irregulares, y permite establecer una estructura clara en la margen con más cauce del estuario del río Tajo. La monumentalidad de la Expo'98 se nutre de los nuevos tejidos que articulan el espacio metropolitano, dando especial importancia a la irrupción de nuevos criterios de ordenación aportados desde el proyecto arquitectónico: orden, unidad y armonía. Una metodología racional, en ocasiones substituida por los trazos imaginativos de la arquitectura, que retoma referencias del pasado para construir el nuevo paisaje portuario de Lisboa.

En este sentido, el espacio que crea el Pabellón de Portugal refiere su minucioso detalle a los procesos disciplinares observados en la obra de Álvaro Siza, que recupera sistemas de producción en arquitectura, y continua su línea de trabajo basada en la aceptación de la memoria en contra de la devastación del olvido, negando ser su edificio un mero espectador, a constatar únicamente la superficie de un espacio cualificado, o a enfrentarse a su construcción como si se tratase de un objeto comercial. Este otro sentido de entender la disciplina arquitectónica centra su atención sobre la transformación de la ciudad entendida no tanto como nostalgia del pasado, sino, más bien, como parte de un proyecto que identifica y define lo indispensable en arquitectura, y, en este sentido, lo esencial, atemporal, y simbólico.

Palabras clave: Arquitectura, ciudad, puerto, paisaje, exposición universal

Abstract

The Lisbon Universal Expo in 1998 creates an own space in the city where the boundaries appear diffused, somewhat irregular, and allows to establish a clear structure on the mightiest bank of the estuary of the Tagus river. The monumentality of the Expo'98 is nourished by new fabrics that articulate the metropolitan area, with special emphasis on the emergence of new urban planning criteria provided from the architectural project: order, unity and harmony. A rational methodology, sometimes replaced by the imaginative strokes of architecture, which incorporates references to the past to build the new port landscape of Lisbon.

In this sense, the space created by the Portuguese Pavilion refers its meticulous detail to those disciplinary processes observed in the work of Alvaro Siza, which recovers architecture production systems, and continues his line of work based on the acceptance of memory against the devastation of oblivion, denying his building be a mere spectator, to just confirm the surface of a qualified space, or to face its construction as if it were a marketable object. This other way to understand the architectural discipline focuses its attention on the city transformation not so much as nostalgia for the past, but rather as part of a project that identifies and defines what is essential in architecture, and in this regard, the essential, timeless, and symbolic.

Una visión práctica

La decisión de vincular mi trayectoria a un área de conocimiento como proyectos arquitectónicos, conduce y justifica mi labor de investigador en el ámbito universitario. Los últimos años de formación de postgrado y doctorado son el reflejo de un interés por continuar mi aprendizaje dentro de una disciplina que fomenta inquietudes intelectuales desde mi etapa como estudiante en la Escuela de Arquitectura de Sevilla. La ciudad y su periferia, espacios urbanos portuarios, incapaces de estructurar el histórico territorio que ocupan, se convierten en elementos fundamentales para abrazar una trayectoria de estudio, revisando teorías actuales y aportando nuevas hipótesis como vía de conocimiento en un continuo proceso de trabajo y dedicación. Planteamientos todos ellos, evidencian logros y fracasos que respaldan y forman parte de este recorrido, constatando dificultades y riesgos asumidos desde el principio. Huellas que pretenden no ser borradas, sino incorporadas a mi recorrido investigador como parte valiosa del proceso de aprendizaje siempre que no supongan alteraciones al proceso concluyente.

Los diferentes procesos multidisciplinares abiertos entorno al paisaje urbano (Maderuelo, 2001, p.19) condujeron el discurso hacia un análisis entre el espacio físico urbano y su arquitectura, concretando ideas fundamentales durante mis primeros años en la E.T.S.A. de Sevilla, y mostrando una clara especialización similar a la que intenta entender de qué manera se imagina un ciudadano la ciudad que le rodea. Dinámicas y planificación de trabajos marcados bajo estrictas pautas de rigor científico en los Talleres de proyectos, participación en congresos y seminarios internacionales, cursos y proyectos de investigación, han sido de notable importancia para ir definiendo el perfil de investigación que requiere el proceso de producción académica. La intensidad y rigurosa dedicación al tiempo de lecturas y comentarios hacen que esta trayectoria investigadora se convierta en un hito importante en mi formación personal, académica y profesional.

El trabajo de investigación pretende argumentar un recorrido personal en el estudio de la ciudad actual, que tiene como punto de partida la identificación de un sistema territorial subyacente, vinculado a reflexiones y métodos propios del ejercicio intelectual dentro de la dimensión fenomenológica del espacio urbano, matizando el análisis y la síntesis de neologismos para generar conclusiones que reviertan en procesos de transformación realizados desde una aproximación rigurosa, sistemática y operativa a todos los aspectos teóricos que afectan a la transformación de la urbe moderna (Pérez Escolano, 2001, p.15); entendiendo por moderna la vinculación de la ciudad con un determinado período histórico y un contexto de especificidad propuesto por la nueva arquitectura que comienza a surgir de las Exposiciones Universales, como auténticas *antípolis* (García Vázquez, 2011, p.7) o laboratorios urbanos.

La clara diferenciación entre el programa académico y los posteriores procesos de investigación en torno al proyecto de arquitectura, ponen en marcha el desarrollo de procesos metodológicos vinculados al ejercicio arquitectónico que presenta paralelismos evidentes cuando se refiere a la ciudad y su imagen metropolitana. La capacidad de abrir camino a investigaciones que generen nuevas ideas y recorridos

supone el acercamiento al estudio de la ciudad dentro de un ámbito teórico y práctico, necesario para alcanzar el nivel de aprendizaje adecuado a la hora de intervenir y transformar hoy en día.

Decisiones, discusiones y diferentes acepciones o neologismos han conducido mi análisis y reflexión sobre aspectos fundamentales de las relaciones puerto-ciudad. Como decía Nan Ellin:

“Cuando vivía en París, añoraba no haber estado allí, en la década de 1860, cuando la ciudad estaba experimentando las radicales transformaciones sociales y urbanas que determinaron su destino. Cuando vivía en Nueva York, añoraba no haber estado allí en 1910, cuando su inimitable carácter se estaba fraguando a base de migraciones y construcciones colosales. Al vivir en Phoenix los últimos siete años, he sentido que por fin estoy en el lugar apropiado en el momento adecuado” (Ellin, 2004).

Estos deseos e inquietudes personales han constituido un sistema de superposiciones y complementariedades en la reflexión sobre el espacio de las Exposiciones Universales como lugares con estabilidad temporal (permanencia), sentido histórico (memoria), diferenciación múltiple (diversidad) y materia construida (arquitectura).



Figura 1. Día de inauguración Lisbon World Expo'98. Lisboa, 1998.. Autor: Desconocido
Procedencia: Lisbon World Expo 98. Parque Expo 98. S.A.

Un argumento sustancial

Resulta interesante comenzar una trayectoria como investigador del Departamento de Proyectos Arquitectónicos a partir de definiciones cercanas a: “límites, periferia, ciudad o puerto”. De aquí surge la importancia de la correcta intervención, en términos argumentales y constructivos, como artífice de la activación de intenciones explícitas a través del proyecto de arquitectura. A su misma escala, la intervención urbana evidencia relaciones métricas y geométricas capaces de activar el funcionamiento de la imagen vinculada a nuevas transformaciones del espacio portuario.

Ciudad y puerto han evolucionado rápidamente, sus relaciones entorno a territorio y naturaleza han sido analizadas como motor de transformación activa en paisajes urbanos cercanos a la urbe europea. Hoy, gran parte de la actividad portuaria se traslada fuera de la ciudad en caso de ribera portuaria, y más difícilmente en caso de puertos marítimos. Antiguas instalaciones portuarias fragmentadas quedan gradualmente abandonadas y obsoletas; espacios en la interfaz urbana que suponen un verdadero límite visual entre el área portuaria y la ciudad.

Siguiendo con el análisis sobre la experiencia de planificación urbana, mi personal punto de vista ofrece una oportunidad para el posicionamiento de determinadas herramientas que permiten establecer procedimientos metodológicos para la transformación de la primera periferia (Arteaga, 2007, p.6). El proyecto de arquitectura aparece como realidad constructiva racional capaz de aportar conciencia a la nueva realidad urbana en un corto espacio temporal. *“La sociedad contemporánea se transforma deprisa y, desbordados por esta evolución, a veces medimos mal cómo han cambiado en poco tiempo los objetos que utilizamos, nuestra forma de actuar, de trabajar, las relaciones familiares, las diversiones, los desplazamientos, las ciudades en las que vivimos, el mundo que nos rodea, nuestros conocimientos, esperanzas, temores”* (Ascher, 2004).

Mi investigación se detiene y puntualiza la problemática que ofrecen las intervenciones que se realizan hoy en zonas periféricas de la ciudad. Intervenciones en espacios vacíos, en el interior de la ciudad o en su extrarradio, o trazados de infraestructuras incapaces de vertebrar un territorio, son elementos que requieren una revisión para volver a establecer las conexiones necesarias que estimulen la funcionalidad y el dinamismo que se otorga a la ciudad actual (Ramos Carranza, 2005, p.13). Aunque el objeto de atención sea esencialmente la relación sistémica entre ciudad y puerto, y no el patrimonio industrial, yo hago referencia a propuestas de transformación coordinadas, o proyectos territoriales donde dicho patrimonio constituye el eje principal de la intervención y puede convertirse en el devenir del espacio portuario (Del Pozo y Sabaté, 2010).

La desactivación de referentes industriales, fábricas, colonias textiles o mineras, conlleva una *“modificación sustancial que afecta al espacio urbano en sus tres dimensiones pues cambian de modelo de ordenación, generando un impacto que va más allá de su entorno inmediato llegando incluso a una transformación radical y una nueva organización estructural del territorio. Se asocia con intervenciones de*

renovación y de reestructuración del espacio urbano por su voluntad transformadora de la estructura, tales como la reconversión de los espacios obsoletos, recintos industriales, vivienda de baja calidad habitacional, e infraestructuras pues insertan una nueva lógica espacial y funcional en el lugar de intervención". (Arteaga, 2007, p. 46) Estos procesos de desactivación también se asocian a grandes operaciones urbanas, como las llevadas a cabo en puertos, estaciones intermodales, autopistas, o en estratégicos espacios vacantes de ámbito territorial.

La escala territorial y sus condicionantes periféricos o industriales advierten de un nuevo orden, el paisaje urbano. El estudio realizado sobre espacios en la frontera entre la ciudad histórica y las primeras periferias industriales de ciudades como Hamburgo, Duisburgo o Marsella, y las teorías de fragmentación urbana de Amberes, Oslo o Boston, se corresponden con la lógica de procesos urbanos concretos, con mayor exactitud y realismo que en las etapas anteriores, donde el planeamiento ya se consideraba insuficiente para proyectar un futuro estado de transformación en la ciudad portuaria.

El discurso de toda mi trayectoria investigadora busca profundizar en los procesos de transformación urbana a partir del "proyecto estratégico" de planes urbanísticos, entendido este sobre la base retórica de intervenciones procedentes de distintos eventos especiales tales como la celebración de Exposiciones Universales o Juegos Olímpicos. "Ágoras modernos, centros culturales y de ocio que incorporan también una variada actividad comercial. Como en el principio, se trata de un uso que combina el consumo con el progreso, representado por el dominio de la tecnología y la ciencia: el de las comunicaciones, la información y el del intercambio cultural, como si estos edificios y sus espacios interiores hubiesen sido pensados originalmente para ellos" (Morris, 1984, p.43).

El trabajo de investigación pretende recoger los inicios en la percepción de estos paisajes urbanos. Kevin Lynch (*The image of the city*, 1960), Aldo Rossi (*Il significato delle città*, 1966) o Edmund Bacon (*Desing of cities*, 1967), estudian la complejidad del entorno urbano y lo explican desde una necesidad empírica de conocer nuestra ciudad. Conocer la ciudad a través del reconocimiento de la disciplina de la arquitectura requiere un distanciamiento de las propuestas actuales y sus sistemas de representación, para enfatizar en el aprendizaje y comprensión de los escenarios proclives a una reinterpretación de la arquitectura (Fernández-Trapa, 2001, p.8).

El planteamiento en las teorías urbanas de Aldo Rossi permite estudiar la ciudad como escenario legítimo para actuar, donde el proyecto de arquitectura marca las pautas y ejerce una evaluación cualitativa a la memoria urbana existente, incluyendo parámetros e índices de evaluación similares a los que aplica la urbanística actual al resto de la ciudad. Ello posibilita una metodología integradora de unidades morfológicas contemporáneas. Desde la mirada de un área de conocimientos como proyectos arquitectónicos, se provoca una evaluación crítica a partir de la cual se identifican "lugares" propicios para acciones de transformación urbana, manteniendo y proponiendo nuevas definiciones sobre el paisaje industrial de la ciudad (Díaz Rubio, 2003, p. 173).

El concepto de lugar aparece como elemento que articula paisaje y territorio, donde la forma del espacio público surge como dato objetivo en el que se fundamenta la identidad del lugar. La definición de la forma arquitectónica constituye una matriz de fortaleza en el proyecto urbano, los límites de la ciudad se convierten en determinante a la hora de sugerir una nueva lectura de esa imagen urbana.

“El dato frecuentemente manejado que sitúa los principios de la arquitectura moderna en la Revolución Industrial iniciada a finales del siglo XVIII, incidía en esta vinculación del Movimiento Moderno con la industria y el desarrollo tecnológico, declarando como lugares de progreso e innovación arquitectónica, las ciudades o los entornos en las zonas donde la industrialización tuvo mayor desarrollo” (Ramos Carranza, 2005, p.6).

La transformación de la ciudad construida se ha convertido en tema de estudio en las últimas décadas del siglo XX, alcanzando un importante protagonismo frente a los procesos de caracterización urbana en ámbitos principalmente industriales. El proyecto de investigación centra su atención en este “experimento” (Gammage, 1999), y en ver emergir una nueva etapa de la historia de la ciudad industrial (una ciudad postindustrial tan distinta a la ciudad industrial, como ésta lo fue de la ciudad preindustrial) condicionada por los procesos urbanos que acompañan a nuestra sociedad globalizadora.

La década de los 90 fue testigo de la emergencia de nuevos modos de producción en la ciudad, análisis de connotaciones naturales y geométricas que aportan a investigaciones actuales una base teórica substancial, incluyendo la *representación del espacio y los espacios de representación* (Lefévre, 1974, p.51) como categorías de las prácticas espaciales de nuestra era. La innovación y los progresos tecnológicos introducidos en arquitectura inician el debate hacia el futuro desarrollo de cuestiones que deben ser incorporadas en los estudios urbanos, como el papel de las variables culturales y la materialidad en la representación de la nueva imagen urbana. *“Cada historia es una geografía y cada geografía es una geometría de símbolos”* (Paz, 1950, p.2).

La idea de estructura urbana como ampliación del concepto de itinerario portuario, soporta un nuevo sistema de recorridos como lugar de representación de la ciudad actual. El lenguaje urbano y la forma geométrica se convierten en una constante para el entendimiento de la ciudad occidental. Por este motivo, cuando se trata de intervenir en centros históricos, para así ejercer en ellos acciones vinculadas al proyecto de conservación, surge naturalmente una nueva definición del proyecto de arquitectura vinculada a esos nuevos *“espacios genéricos”* (Curtis, 2004, p.7), definidos en estructuras urbanas industriales como parte de imágenes e ideas en la ciudad portuaria moderna.

La estructura urbana y su imagen vinculada al proyecto de arquitectura (Rossi, 1979, p.59) nos revelan la idea de trama geométrica principal en la ciudad occidental europea. Esta idea está presente en las intervenciones elegidas para una mejor comprensión del caso de Lisboa, e influyen notablemente en la aceptación de un nuevo itinerario de naturaleza singular, en la definición de las transformaciones urbanas analizadas, y en el diseño de la actual imagen urbana de referencia a nivel mundial.

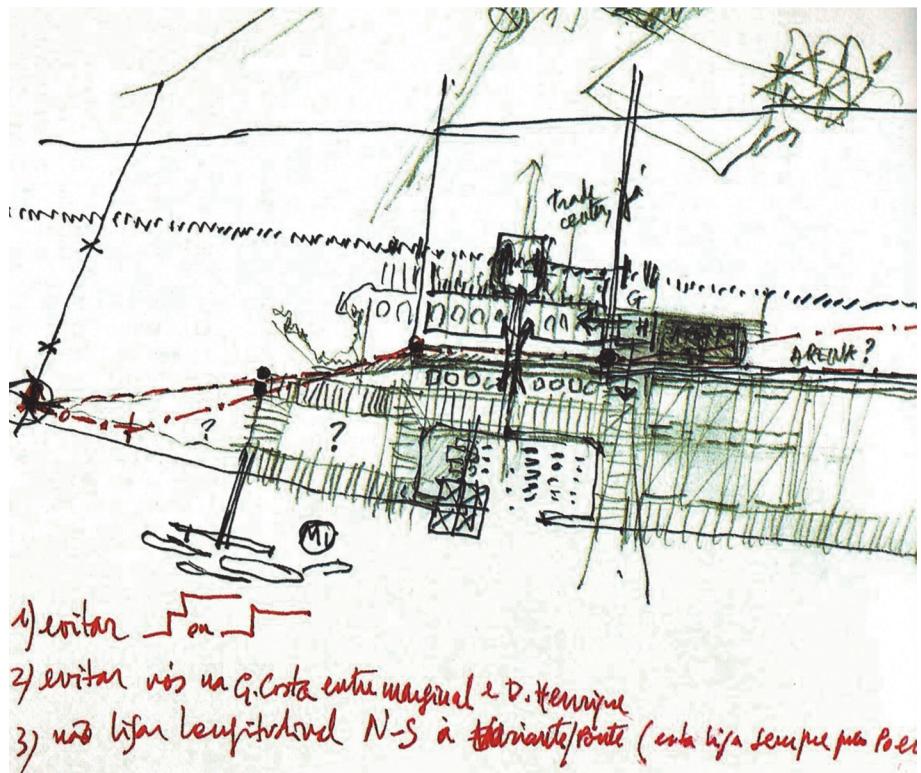


Figura 2. Propuesta preliminar Parque Expo'98. POZOR, 1994.. Autor: Nuno Portas
Procedencia: Lisbon World Expo 98. Parque Expo 98. S.A.

Una síntesis material

En mi camino planteo acotar la realidad urbana de Lisboa en relación a otras ciudades portuarias. El desarrollo parte de una metodología y estudio de la transformación en el borde urbano en contacto con el agua. Las grandes estructuras urbanas que proponen el guión narrativo de esta investigación introducen experiencias controladas sobre la percepción del paisaje urbano y establecen un modelo para el entendimiento de los nuevos sistemas de infraestructura portuaria y de transformación urbana.

En Lisboa se desea hacer hincapié en el fenómeno de transformación portuaria, sobre el que se pretende analizar la desestructuración urbana con el abandono de los modelos reticulares característicos de épocas industriales, la nueva configuración del espacio urbano cercano al *Parque das Nações* con la ocupación de los espacios públicos de la ciudad post-industrial, el momento en que estos espacios empiezan a ser reutilizados, y cuál será la nueva función que se les otorga, las nuevas formas de hábitat urbano con la transformación de las grandes estructuras urbanas de barrios próximos (*Chelas, Alvalade y Olivais*), y el impacto de la zonas periféricas cercanas a *Cais do Sodré o Santa Apolónia* (Gurt, 2002, p.12).

El equilibrio que podía haber existido entre arquitectura popular y pública en entornos portuarios ha desaparecido por completo; la ciudad de Lisboa nos ofrece un contraste absoluto entre ambas. Este mismo contraste, como signo de transformación fundamental en la arquitectura, permite entender la contracción, así como la discontinuidad urbana entorno a centros portuarios con alta intensidad de tráfico marítimo. Permite además entender los cambios habidos en la primera periferia industrial del área oeste de Lisboa bajo la misma dinámica. Un comportamiento urbano y arquitectónico sobre el territorio, donde arranca la transformación de la zona franca de Lisboa, que no hacen más que confirmar nuestras hipótesis de partida.

El estudio del Arco Atlántico (Alonso, Iglesias y Turrado, 2010), y más concretamente la ciudad de Lisboa, supone un análisis común, pero con amplia variabilidad local, no tanto por las cronologías sino por las distintas dinámicas de la propia transformación portuaria; pero a pesar de tratarse de un fenómeno que arranca de lejos y que mayoritariamente se desarrollará de forma pausada, su conjunto será determinante para caracterizar la ciudad durante la primera mitad del siglo XIX. El abandono de edificios públicos de forma escalonada ofrece una idea del expolio ocurrido como consecuencia de una re-ocupación, y no de un abandono continuado. Este hecho permite pensar en la perpetuación de una imagen portuaria en la que yerguen edificios altivos, absolutamente silenciosos, durante un largo período de tiempo; ya que el nuevo uso y la probable reurbanización tuvieron lugar tan sólo durante el período en el que se enmarca nuestro proyecto de investigación, lo que pone de manifiesto que será a partir de este momento cuando la ciudad ribereña entra en una nueva fase edilicia que se concretará en el siglo siguiente.

El nuevo concepto de espacio público que tiene lugar en el puerto de Lisboa desde la segunda mitad de siglo XIX, el uso de los antiguos edificios públicos, el distinto sentido funcional de la vivienda, permiten observar una ciudad que se articula de muy distinto modo de como sucedía en la ciudad histórica, e intuir sobre una misma superficie, incluso sobre una superficie menor, una nueva estrategia de transformación y la articulación entre ciudad interior y frente de agua.

Al hablar de espacio público, en Lisboa como en otras ciudades europeas, es evidente hacer referencia a la actual problemática existente en las ciudades con frentes urbanos ribereños; la liberación del uso público entorno al frente de agua y las operaciones de transformación vinculadas a éste, es una discusión que se mantiene viva y que supone un punto de partida para el entendimiento del nuevo lenguaje urbano e imagen de la ciudad. Estas disyuntivas recorren el territorio afectando a espacios limítrofes y traspasando la escala urbana para diseminarse en el paisaje metropolitano. La estratégica articulación del paseo marítimo con respecto al centro histórico de las ciudades, alerta acerca de la importante localización de parques y jardines como estructuras válidas de aproximación entre ciudad y puerto.

Autores como Casariego (Casariego, Guerra, Ley y Palop, 1999, p.8) y Kostof (Kostof, 2005, p.39), además de analizar las relaciones históricas entre la ciudad-puerto, se detienen en el estudio de los espacios públicos de conexión. El agua es un elemento geográfico que determina la organización espacial y, a menudo, la actividad productiva de las ciudades. En el *Parque das Nações* se reconoce la

importancia del elemento natural dentro del espacio público próximo al frente de agua, siguiendo una lógica horizontal de vertebración urbana que conecta con las vías de penetración en la ciudad en sentido transversal.

La importancia de esta panorámica geográfica radica en observar si la evidencia de estos fenómenos sugiere la existencia de una dinámica común, o la variabilidad, en el caso de la ciudad de Lisboa, es suficientemente fuerte como para que se tenga que hablar de dinámicas distintas para el caso de la ciudad portuaria.

Dentro de la definición clásica de borde urbano¹, su referencia contemporánea se hace particularmente más compleja, pues traspasa los límites espaciales de centro y periferia histórica, soportando las relaciones de flujos; producto de nuevas entidades centrales, tecnologías y economías globales. En el borde urbano de Lisboa confluyen territorios caracterizados por la superposición de partes y fenómenos urbanos complejos, determinados por conflictos y problemas inherentes a la conceptualización global de la ciudad moderna. El interés particular por argumentar la individualidad de los hechos urbanos en la nueva ciudad, confluye entre la necesidad de fortalecer los actuales núcleos urbanos tradicionales en su permanencia y funcionalidad, y tratar de estructurar el territorio de la antigua periferia, apostando por una capacidad en las formas de crecimiento frente al modelo de una ciudad territorialmente abierta, donde más allá de producir nuevas formas y contornos limitados, se tengan en cuenta la sensibilidad social y la protección y valoración de los paisajes naturales e industriales imprescindibles para garantizar el futuro emergente de la ciudad en el *Parque das Nações*.

La hipótesis de partida con la que arranca mi investigación trata los fenómenos urbanos individualizados, y considerados como característicos en la dinámica de transformación de la ciudad portuaria, que nos permiten relacionar el crecimiento económico, demográfico, y territorial de la ciudad de Lisboa con el nuevo dibujo y transformación de su ribera oriental para conseguir una mutación perceptible de su *skyline*. Circunstancias que indican que estamos sin duda ante una nueva dinámica urbana, interna de cada ciudad; consecuencia, por encima de circunstancias históricas como las devenidas en el caso de la ciudad de Lisboa, de las variaciones que seguramente sufre el sistema de poblamiento; consecuencia a su vez, de los cambios que se operan en el territorio y que inciden sobre las nuevas vertientes de pensamiento arquitectónico en la ciudad actual (García Vázquez, 2011, p.10).

La construcción de un argumento capaz de articular distintas categorías de periferia urbana que fundamenten la hipótesis de transformación, sobre un concepto de límite urbano categorizado y analizado como es el espacio portuario, hace referencia a una construcción distorsionada, y define una característica fundamental para la articulación de la intervención arquitectónica contemporánea sobre la ciudad consolidada, como en el caso concreto del *Parque das Nações* y sus trazados urbanos próximos en los barrios de *Chelas, Alvalade y Olivais*.

[1] Consideraremos el período objeto de transformación la segunda mitad del siglo XIX pero que se desarrolla y consolida durante la primera mitad del siglo XX. La definición de estos espacios es fundamental en el análisis de las conexiones entre “territorios urbanizados” donde se puede ver la ausencia de la construcción argumental de ciudad.

La periferia urbana, desde el análisis de la ciudad de Lisboa, permite abordar planteamientos contemporáneos que amortiguan el impacto de los nuevos sistemas de transporte marítimo, generando una metodología de trabajo para el futuro de la ciudad portuaria. La subversión del rol de ciudad y puerto descubre una nueva visión aún por explorar desde la perspectiva del proyecto de arquitectura. La imagen urbana está cambiando, aunque probablemente la estructura metropolitana no cambia, sino que evoluciona, lo que justificará la desaparición de determinadas estructuras ribereñas, y la aparición de nuevas políticas de reestructuración del frente portuario con cada vez más interés en atraer el tráfico internacional a sus muelles. Estos fenómenos marcarán la nueva dinámica de la ciudad actual, sin embargo, hay que hacer distinciones entre los fenómenos analizados; parece claro que la estructura urbana de la ciudad post-industrial desde principios del siglo XIX empieza su transformación en el mismo momento o poco después de que alcance su eclosión.

Los sistemas de transporte mundiales permiten el estudio de nuevas ideas, en un nuevo contexto casual (AA.VV, 2008, p.2), para el proyecto de ciudad portuaria contemporánea. La identidad del concepto de límite urbano es determinante y fundamental para reconocer cómo el proyecto de arquitectura opera sobre el cambio en los sistemas y formas de producción, tanto en la industria como en la arquitectura de mediados de siglo XX. A su vez, se definen elementos de conexión, identidad, carácter morfológico y funcional dentro de los espacios portuarios. Su identificación surge naturalmente con la transformación de sus límites y la nueva configuración con respecto a la zona urbana donde se contextualiza este “primer impacto” del tráfico portuario (Ramos Carranza, 2011, p.5).

La revisión bibliográfica sobre el espacio portuario del *Parque das Nações*, ofrece ideas que reflejan cuestiones relacionadas con estrategias económicas o de transformación territorial. Tomar como caso de estudio la transformación urbana y portuaria de la Exposición Universal de Lisboa, Expo'98, propone olvidar períodos anteriores de cristalización y decadencia de la vida cultural, económica y social, y convertirnos en testigos de un resurgimiento, en términos cívicos y arquitectónicos, de la historia de la ciudad portuguesa, recordando que estas operaciones nacen al amparo de estrategias de planificación que contrarrestan los procesos de construcción especulativa de décadas anteriores.

Lisboa consiguió transformar la oportunidad de la Exposición Universal de 1998 en un atributo de valor a largo plazo, precisamente porque le permitió crear una nueva centralidad urbana comprometida con la mejora de la calidad de sus infraestructuras, su cultura urbanística y arquitectónica, su calidad de vida, y la de las instituciones de sus barrios más próximos. Esta postura crítica que se aborda en todo el trayecto hasta ahora, guiada por la obra de autores como Álvaro Siza, desconfía en un principio del urbanismo que plantea *tábula rasa*, y prefiere considerar el paisaje urbano existente como un depósito de la memoria e historia del puerto industrial de Lisboa y su paisaje más urbano, en el que las intervenciones vinculadas a la Exposición Universal de Lisboa no hagan más que justificar el contexto específico para el que fueron proyectadas, y en el que el proyecto de arquitectura haga evocar las anexas estructuras portuarias existentes y, sobre todo, los establecimientos que han quedado en el olvido desde la época post industrial.



Figura 3. Largo da Viscondessa dos Olivais, estação do Oriente, 2003.. Autor: Ana Luisa Alvim.
Procedencia: Câmara Municipal de Lisboa.

Con este objetivo, los instrumentos de análisis que se proponen en mi investigación tratan de evitar limitaciones del tipo histórico y marcos teóricos redefinidos por lecturas subjetivas. Entiendo que las ideas vinculadas al proyecto de arquitectura y promoción de nuevos escenarios urbanos, han de regir los procesos de recuperación del paisaje urbano portuario, y el replanteamiento de procesos limítrofes ciudad-puerto sobre el caso concreto del nuevo barrio de *Parque das Nações*; ejercicios metodológicos de sujeto-objeto, territorio-ciudad, tal como la aceptación de la posibilidad que otras ciencias puedan entrar a postular iniciativas y ofrezcan resultados e interrelaciones entre campos disciplinares concretos.

Álvaro Siza propone una manera de acceder al conocimiento que me ha permitido entender esa compleja red de información que nos intenta transmitir el lugar, unido a la persistencia con la que debemos entablar un diálogo que se sitúe entre la intervención y el proyecto de arquitectura. *“De forma puntual, la expectativa de un encargo de arquitectura responde a una ilusión por producir una obra de arte. Cualquier obra arquitectónica debe ser una obra de arte, pero no en sentido de ser un proyecto para un museo. Ese tipo de solicitud no tiene nada que ver con la arquitectura”* (Valdemar, 2005, p.85). Filosofía, sociología y otras ciencias humanas han teorizado sobre este particular; de esta manera, estaremos dispuestos a contribuir en la producción de arquitecturas que asimilen ideas del mundo exterior y se adapten a las condiciones geográficas del paisaje urbano actual (Luhmann, 1997, p.68).

En un breve texto de Eduardo Soto de Moura a cerca del Pabellón de Portugal en la Exposición Internacional de Lisboa de 1998, se reflejan de un modo claro, sencillo y cercano las sensaciones futuras que la arquitectura del pabellón ejercería

sobre su autor y la sociedad portuguesa de la época: “*Es evidente que la imagen emblemática del Pabellón de Portugal es la cubierta de hormigón armado que cubre la plaza de ceremonias. Identificada con la ingeniería portuguesa, me imagino a Siza, con su cigarrillo en la mano, moviendo el brazo y explicando el “concepto” a los ingleses (Ove Arup). Después, ante los portugueses (STA), insistiendo sobre que el material tendría que ser continuo: “No, no quiero juntas”, y seguiría moviendo la mano mientras la ceniza caía, como si fuese posible hacer una maqueta atmosférica. Lo cierto es que consiguió separar con cielo la cubierta del edificio propiamente dicho. La cubierta es un gesto propuesto por Siza a un brillante equipo de ingenieros, un flash de lucidez que impresiona, porque al cumplir su función (proteger a Jefes de Estado, Reyes y Emperadores) proyecta lo que es casi imposible: un río, un inmenso estuario, el Tajo de Lisboa. Pero, a decir verdad, lo que es brillante y lo que permanece es una casi simetría que no se percibe, a diferentes escalas, en un edificio unitario: “monumental”, 30 metros de perfil hacia el Tajo (15+15), por hallarse junto al agua; “urbano”, 12 metros hacia la calle (Planta Baja + 3), porque la Expo’98 formará parte de la ciudad, y ahí resude su mérito; “doméstico”, 45 centímetros de altura para los bancos de piedra, y al sentarnos debajo del confortable pie derecho de 6 metros, el Tajo, anónimo, con más de 16 kilómetros de anchura, queda a nuestro alcance, entre los pilares, “todos iguales, todos diferentes.”* (Valdemar, 2005, p.91).



Figura 4. Pabellón de Portugal, Álvaro Siza. Exposición Internacional de Lisboa, 1998. Autor: Foto de Autor.

Disposición final

Esta trayectoria investigadora representa un sentido compromiso que avala y pretende ofrecer una primera conclusión de una investigación, por su naturaleza, ha de continuar abierta. En estas mismas líneas, las experiencias y reflexiones extraídas han de ser objeto de comparativa entre procesos de naturaleza similar en contextos diversos, constituyendo un instrumento del que extraer lecciones positivas y negativas. Por una parte, ha hecho evidente una manera de interferir en los procesos urbanos proyectados, que involucra la visión general de la transformación y donde el paisaje natural es un dato primario en la construcción de una nueva realidad. Por otra parte, porque también ha manifestado una forma de documentar estas

transformaciones que implica, además del reconocimiento del plano por medio del contraste de la cartografía histórica y actual, el reconocimiento del espacio, a través de la fotografía y el itinerario.

El factor temporal supone un recorrido común en el análisis del proceso de transformación, distinguiendo y separando elementos para posteriormente unirlos y recomponerlos en una visión global que establece relaciones entre ciudad y puerto. A esta condición de temporalidad, por etapas, se le suma una capa analítica que permite interpretar las relaciones establecidas y que forma parte de la investigación.

El camino iniciado hace más de una década tiene como fin aportar una variación al análisis de las transformaciones urbanas en espacios portuarios recientes a partir de la capacidad individual del proyecto, para catalizar dicha transformación siempre que se tenga en cuenta la historia de la herencia recibida. Es, por tanto, que el trabajo de investigación alude al estudio de ámbitos industriales heterogéneos y con deficiencias urbanísticas, como fueron los espacios periféricos de *Cabo Ruivo* en la ribera oriental de Lisboa. Se conceptualiza sobre la realidad que supone el proyecto Expo'98 por medio de la abstracción y definición de aquellos acontecimientos, que desde el punto de vista morfológico y de proyecto construyen la realidad urbana estudiada.

Como en toda trayectoria, las conclusiones constituyen un punto y seguido al trabajo iniciado, y creyendo que los objetivos propuestos al principio de la investigación han sido alcanzados, los nuevos apartados o las nuevas líneas de trabajo que inevitablemente han surgido en el curso de la investigación, han de asumirse como futura revisión de la nueva realidad espacial de la periferia urbana, producto del proceso de transformación estudiado. La idea unitaria de ciudad que estaría detrás del proceso fragmentario de acumulación de actuaciones quizás inicialmente no previsto, apuntan a la idealización de un proceso de transformación como método de intervención a nivel de ciudad y cuyas características han quedado analizadas en la presente investigación.

Bibliografía

- AA.VV. (2008). Wrong site. Arte y globalización. Ed. Fundación Luis Seoane. A Coruña. 2008.
- ALONSO, C. IGLESIAS, A Y TURRADO, H. (2010). Arco Atlántico. Patrimonio industrial como recurso unificador en las estrategias de desarrollo. Ed. Dialnet. La Rioja. 2010.
- ARTEAGA ARREDONDO, I. (2007). Construir ciudad en territorios urbanizados. Transformaciones en la primera periferia. Tesis Doctoral inédita dirigida por D. Francesc Peremiquel Lluc, leída en el Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Universidad de Cataluña. Barcelona. 2009.
- ASCHER, F. (2004). Los nuevos principios del urbanismo. En: ARTEAGA ARREDONDO, I. (2007). Construir ciudad en territorios urbanizados. Transformaciones en la primera periferia. Tesis Doctoral inédita dirigida por D. Francesc Peremiquel Lluc, leída en el Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona. 2009.

- BENITO DEL POZO, P. Y SABATÉ BEL, J. (2010). Paisajes culturales y proyecto territorial: un balance de treinta años de experiencias. En: SABATÉ BEL, J. (2010). ID_Ensayos. Ed. Laboratorio Internacional de Paisajes Culturales. Barcelona. 2010.
- CASARIEGO, J. GUERRA, E. LEY, P. PALOP, J. (1999). Waterfronts de nuevo. Transformaciones en los frentes urbanos de agua. Ed. Ayuntamiento de las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. 1999.
- CURTIS, J. R. (2004). La arquitectura y la ciudad en expansión: Barcelona a finales del siglo XX. En: COSTA, G. (2004). Barcelona 1992-2004. Ed. GG. Barcelona. 2004.
- DIAÑEZ RUBIO, P. (2003). Paisaje, patrimonio, y proyecto de arquitectura. Objetos patrimonializables. En: DIAÑEZ RUBIO, P. y MAYORAL CAMPA, E. (2003). El proyecto de Arquitectura Contemporánea. Ed. Departamento de Proyectos Arquitectónicos. Universidad de Sevilla. Sevilla. 2003.
- ELLIN, N. (2004). Tipping Point. En: GARCÍA VÁZQUEZ, C. (2011). Antípolis. El desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol. Ed. GG. Barcelona. 2011.
- FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI, J. (2001). Proyecto Docente para Concurso - Oposición a Cátedra. Inédito. Madrid. 2001.
- GAMMAGE, G. Jr. (1999). Phoenix in Perspective. Reflections on Developing the Desert. En: GARCÍA VÁZQUEZ, C. (2011). Antípolis. El desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol. Ed. GG. Barcelona. 2011.
- GARCÍA VÁZQUEZ, C. (2011). Antípolis. El desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol. Ed. GG. Barcelona. 2011.
- GURT, J. M. (2002). "Transformations in the fabric of hispanic cities in late antiquity: urban dynamic". Ed. Zephyrus. Universidad de Salamanca. Salamanca. 2002.
- KOSTOF, S. (2005). The City Assembled. The Elements of Urban Form through History. Ed. Thames and Hudson. Londres. 1992.
- LEFÉBVRE, H. (1974). La production de l'espace. Ed. Anthropos. París. 1974.
- LUQUE VALDIVIA, J. (2004). Constructores de la ciudad contemporánea. Aproximación disciplinar a través de los textos. Ed. Luque Valdivia. Madrid. 2004. Para una contextualización de alcance disciplinar pueden consultarse: LYNCH, K. (1984). La imagen de la ciudad. Ed. Gustavo Gili. Barcelona. 1984. También: ROSSI, A. (1979). La arquitectura de la ciudad. Ed. Gustavo Gili. Barcelona. 1979. O: BACON, E. (1976). Desing of cities. Ed. Revisised Edition (Penguin Books). New York. 1976.
- LUHmann, N. (1997). Die Kunst der Gesellschaft. Frankfurt am Main. Ed. Suhrkamp. Frankfurt. 1997.
- MADERUELO, J. (2011). Sobre las imágenes de la ciudad. En: MOYA, A. (2011). La precepción del paisaje urbano. Ed. Biblioteca Nueva. Madrid. 2011.
- MORRIS, A. E. J. (1984): Historia de la Forma Urbana. Ed. G.G. Barcelona. 1984.
- PAZ, O. (1950). El laberinto de la soledad. Ed. Fondo de Cultura Económica. México. 1981.
- PÉREZ ESCOLANO, V. (2003). En los orígenes del turismo moderno. Arquitectura para el ocio en el tránsito a la sociedad de masas. En: Actas del IV Congreso Internacional: Arquitectura moderna y turismo: 1925-1965. Ed. Fundación DOCOMOMO Ibérico, documentación y conservación de la arquitectura del movimiento moderno. Valencia. 2003.
- RAMOS CARRANZA, A. (2005). Dibujos de Arquitectura: La Fiat-Lingotto 1916-1927. Tesis Doctoral inédita dirigida por D. Manuel Trillo de Leyva y D. Juan Luis Trillo de Leyva, leída en el Departamento de Proyectos Arquitectónicos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla. Universidad de Sevilla. Sevilla. 2005.

- RAMOS CARRANZA, A. (2011). "Viviendo la Ciudad." En: Rev. Proyecto, progreso, arquitectura. Vivienda Colectiva. N°5. Noviembre 2011. Ed. Publicaciones de la Universidad de Sevilla. Sevilla. 2011.
- ROSSI, A. (1979). La Arquitectura de la Ciudad. Ed. Gustavo Gili. Barcelona. 1979.
- VALDEMAR, C. (2005). Retratos de Siza. Ed. Campo das Letras Editores. 2005. Oporto.