

HACIENDO FLOTAR EDIFICIOS

Esther Ferrer Román

Universidad Europea de Canarias

Resumen

El territorio de Venecia presenta en el paisaje espejismos que rozan lo absurdo, que se alejan de lo cotidiano y que por ello mismo incitan a la imaginación. Dicha extrañeza siempre queda suscitada por el propio territorio. Aquel que interviene en Venecia mediante aspectos aprendidos en otros lugares fundamenta una interacción imposible, ya que en Venecia nada es inmediato, nada puede comprenderse bajo parámetros heredados de la razón; y es así porque está llena de escondites que funcionan como resortes de la mirada, como testigos de su realidad. Aldo Rossi de hecho, se vale de la misma para hacer particular su teatro flotante de 1979.

Puede que el arquitecto milanés imaginase hasta perder la razón; hasta ver en las formas creadas en su juego la proa, la orza o el mástil mayor de un barco, (uno más de aquellos que parecen formar la ciudad) para entonces inundar sus límites de agua y hacer navegar aquello que nunca pudo flotar. Quizás es así como Rossi se divertía con Venecia durante los días de niebla. Puede, de igual forma, que Miralles y Ferrater, ensimismados por la ensoñación del territorio veneciano, (O E.Mangado en un territorio similar, como el de Cádiz) quisieran proyectar auténticos barcos remolcados por aquellos que ayudan a entrar a las naves en puerto; o puede que la “terra ferma” se antoje tan poco contante que el proyecto necesite lanzarse al mar para, simplemente, poder hacer entender la singularidad del veneto.

Abstract

The territory of Venice presents in the landscape mirages that touch the absurd, that move away from the everyday and that therefore incite the imagination. This strangeness is always aroused by the territory itself. He who intervenes in Venice through aspects learned in other places bases an impossible interaction, since in Venice.

Maybe the Milanese architect imagined until he lost his mind; until you see in the forms created in your game the bow, the orza or the main mast of a ship, (one more of those that seem to form the city) and then flood its water limits and navigate what could never float. Maybe that's how Rossi had fun with Venice during the foggy days. It may, likewise, that Miralles and Ferrater, engrossed by the reverie of the Venetian territory, (or E.Mangado in a similar territory, such as that of Cádiz) would like to project authentic boats towed by those who help to enter the ships in port ; Or it may be that the “terra ferma” seems so little you said that the project needs to be launched into the sea to simply be able to understand the uniqueness of the veneto.

1. Edificios que navegan



01.Barcos entre las aguas de la Laguna. Ferrer,E (Laguna de Venecia, 2015)]
02.Vista de una Isla desde el vaporetto 13 [Ferrer,E. (Laguna de Venecia, 2015)]



A bordo del “vaporetto” de la línea 13, el único que tiene parada en Lazzaretto Nuovo, el horizonte de la laguna de Venecia se presenta lleno de barcos que parecen navegar por tierra. Esos territorios difíciles, formados por una mezcla no siempre equilibrada de tierra, agua y arena, esconden canales por los que pasean otros barcos de menor calado. En consecuencia quien rompe con los hilos de la razón, quien deja ensimismarse con la imaginación de un niño y permite la superposición, asiste a un auténtico espectáculo teatral. Una vez visto estos barcos navegar en tierra y dejar que el juego surrealista gobierne la realidad, es fácil ver las islas como grandes barcos que navegan del mismo modo que lo hacen aquellos otros sobre tierra. Únicamente cambia el objeto, el blanco del barco se sustituye por el rojizo muro de ladrillo que parece acotar las islas y el curvo techo, por la salvaje vegetación dentro del muro; el movimiento del “vaporetto”, puede que el de la línea 13, es lo único que necesita la escena para poner en marcha todo un mundo de fantasía.

En Venecia la gente se mueve por el agua y esto no es una situación extraña para aquellos que viven en el lugar, o para aquellos otros que se dejan llevar por la lógica y comprenden que el barco, la góndola, las lanchas o los “vaporetti” son en la Laguna lo que un coche en una ciudad de “tierra firme”. Sin embargo es difícil acostumbrarse a dicha situación, es mejor que la extrañeza nos invada, al menos durante los primeros días en la Laguna, para con ello deshacernos del buen juicio y encontrar así algunos de los escondites más recónditos de este particular territorio. Por lo que si bajamos de la pasarela preparada para situaciones de “acqua alta” y nos colocamos en el vacío inundado de agua de la plaza San Marco, debemos de dejarnos engañar por nuestros ojos, olvidar la estructura que mantiene el paso de todos los que están subidos a ella y comprender que el territorio nos obliga a deshacernos de la lógica, forzándonos a ver lo que nuestra imaginación está deseando mostrar, en este caso, personas caminando por encima del agua.

2. Haciendo flotar edificios



03.Teatro del mundo en Venecia. Autor: Aldo Rossi (1979) En: Biennale Venezia 2012.

Puede que el arquitecto milanés dejándose llevar por las manos de un niño, imaginase hasta perder la razón, hasta ver en las formas creadas en su juego la proa, la orza o el mástil mayor de un barco, para entonces inundar sus límites de agua y hacer navegar aquello que nunca pudo flotar. Quizás es así como Aldo Rossi se divertía con Venecia durante los días de niebla.

Los dibujos de Aldo Rossi están siempre bañados de fantasía, la cual procura abrir la puerta a la imaginación para hacerla creer que sus edificios no son más que cafeteras. En sus dibujos éstas terminan en una forma cónica, bajo ella un cuerpo cilíndrico que bien podría ser la parte principal, algo alargada, de una casa esbozada por un niño; en su franja inferior, a modo de zócalo, emerge toda la construcción -¿o era una cafetera?- . Al fondo el mar, siempre el mar, y a lo lejos una pequeña duna que se levanta del plano horizontal. Parece hacerlo de manera forzada, -¿o es la mirada de quien los lee influida por el ensimismamiento en estos planos territorios la que le atribuye dicha sensación?- Pese a su pendiente, la casa siempre en vertical, como si apoyara en el infinito plano horizontal excavando para buscar su sitio.

Rossi juega con los objetos para crear espacio dentro de ellos, por lo que sus cafeteras no solo filtran el café sino que son casas, casetas de playa o puede que las catedrales de cualquier capital italiana; arquitecturas fuera de escala en cuyo interior se puede caminar; nuevas muñecas rusas llenas de espacios entre espacios, de formas dentro de formas, y la escala la única que puede diferenciar las puertas y ventanas de un edificio de los utensilios para filtrar café dentro de una cafetera.

Es inevitable pensar que las fotos de Venecia durante tiempos de niebla producen cierta atracción, no solo por la sensación de flotabilidad que desprenden sus edificios, sino porque la espesura de las nubes niega parte de ellos a la vista. Durante la niebla

Venecia queda demediada, invitando a formular nuevas lecturas quizás de mayor potencia que la que ofrece la ciudad durante un día nítido. Durante la niebla puede que nos perdamos, y justo gracias al despiste comenzar a relacionar elementos antes quizás no vinculados. Desde alguna de sus “fondamenta” se pueden ver como los “bricole” dialogan con mayor pujanza con la torre de alguna iglesia, conversando a su vez con los palos que soportan las redes de pesca cerca de la ciudad. No hay nada más en el horizonte, solo espesas nubes que apoyan nuestra hipótesis sobre la verticalidad de la Laguna, la cual solo se expresa en la ciudad, en los elementos confinados y dispuestos por el hombre. Tras ellos nada que ver, el territorio ha sido borrado por completo y sus arquitecturas ahora parecen flotar más que nunca.

La foto del pabellón flotante de Rossi (1979) entre la espesa niebla veneciana deja que éste se vea como un objeto lleno de pureza. Su narración se hace invisible porque no hay nada antes ni después de él. Sin embargo sin más datos, que los que muestra esta foto indeterminada, se asocia el pabellón con un edificio. Su puerta central, sus ventanas cuadradas, su simetría y su tejado en punta, es el signo construido por los hábitos y experiencias de quien lo mira, es la casa que dibuja cualquier niño cuando se le nombra “vivienda”, es un edificio alejado de cualquier particularidad formal. Dicha globalidad lo hace extraño. Las referencias que se tienen sobre un barco hacen que el club náutico construido por Aizpurúa y Labayen se contemple con cierta sorpresa, hace preguntar por su condición de casa, club o barco. En el caso del pabellón flotante de Rossi sucede una extrañeza similar debido a que sus formas puras, tan distantes a su localización perenne en el mar, provocan un resultado semejante al del edificio-barco en San Sebastián, pues igual de raro es un barco en tierra que un edificio en el mar.

Se pudiera pensar que Rossi con este juego de formas y signos pretende evocar la extrañeza de la Laguna, que el pabellón lejos de hablar de la excepcionalidad de la arquitectura veneciana, en tanto que parece flotar en el mar, lo está haciendo de su territorio. Es extraño ver como un trozo de tierra parece moverse por el mar y esto es igual de extraño que ver como un edificio lo hace por éste, de ahí la eterna conexión del pabellón de Rossi con la Laguna y de ahí la singularidad de éste aprovechando la del propio territorio. Sería fantástico que fuese así, pero independientemente de que Rossi considerase o no la Laguna dentro de su proyecto, la pureza de sus formas junto a la falta de particularidad de las mismas, lo hace dialogar con la arquitectura de las ciudades venecianas. Al ver las fotos del pabellón flotante de Rossi en las aguas del Véneto, inevitablemente surgen diálogos entre éste y la arquitectura de las ciudades. En el teatro del milanés encontramos la punta de la Dogana, la fachada de San Giorgio Maggiore o las cúpulas y torres de los palacios que se reparten por Venecia. Esta mimesis, quizás impuesta por los ojos de quien lo ve, hizo que el edificio se camuflase entre aquellos otros durante la Bienal. Pero esos hilos invisibles, que ponen en relación las citadas arquitecturas con el pabellón, no son los únicos que se entrelazan al lanzar la mirada sobre el edificio, ya que también se puede ver en la arquitectura flotante de Rossi las pequeñas casetas de pesca que se disponen por la Laguna. Y es así porque se ha hecho flotar en el agua el signo de un edificio, el cual se rompe justo en el acto de hacerlo flotar, pues crea una brecha entre éste y aquello a lo que refiere; al atribuir al signo un sentido diverso al aprendido, al hacerlo imagen pura, rompe con la referencia, funcionando así como medio con el que abrir las nuevas vías de la imaginación.

“La imagen de aquel edificio que contemplo solo adquiere para mí sentido —solo se convierte en la imagen de un edificio—porque retengo otras imágenes semejantes que ya he visto anteriormente y las utilizo como regla para interpretar mi experiencia presente. La aparición de una imagen «pura», de un edificio nunca visto, sería la imagen de un espacio sin sentido, de una primera vez que se sitúa fuera del tiempo porque contraviene todos los hábitos” (Pardo, 1991, p.17)

Desgraciadamente La Nave (2010), el pabellón flotante construido por 14 arquitectos croatas bajo la organización del Museo Moderno y de Arte Contemporáneo de Rijeka (Croacia), colapsó antes de llegar a Venecia. Éste estaba formado por mallas de acero de diversa longitud y profundidad apiladas, ofreciendo un edificio cuyas líneas se perdían sobre el paisaje que le hacía de fondo. Las transparencias interiores dejaban filtrar la luz, al tiempo que anulaban cualquier sensación tectónica, ya que el cerramiento se sustituía por aquel conjunto de barras que formaba un espesor variable en función de la posición de aquel que recorría su interior. Desde lejos La Nave no podría distinguirse como un edificio, -quizás desde dentro tampoco, su concepto era más a fin con una caja filtrante de luz que a una arquitectura al uso, siendo esto positivo pues recuperaba valores espaciales quizás olvidados a favor de otras cuestiones- Su falta de atribución a dicho signo ofrecía una lectura diversa a la del pabellón de Rossi, quizás más espacial, más atractiva, pero al mismo tiempo



04. Composición de imágenes: Teatro flotante, Isla flotante y La Nave. Ferrer, E (Laguna de Venecia, 2015)]

menos extraña, pues su forma es más común a aquellas otras transportadas por barcazas en muelles. Por lo que quizás con el pabellón de Croacia los visitantes de la bienal hubieran tenido que frotar sus ojos debido a la emoción que hubiera despertado el admirar la capacidad espacial que ofrecen unas barras de acero apiladas, pero no por el carácter surrealista del edificio. Este hecho pone en relevancia la aceptación del signo como la chispa necesaria para acelerar el encendido de las redes invisibles con las que buscar más allá de lo visible.

La flotabilidad del pabellón de Rossi, tal y como bien nos recuerda el arquitecto Ángel Martínez García-Posadas en relación a la isla flotante de Robert Smithson pone en relevancia el desplazamiento de los límites. Rossi con su teatro flotante parece desplazar uno de los edificios de Venecia a lo largo del Adriático y Smithson, aunque nunca pudo llegar a verlo, hace lo propio con el Central Park. En el proyecto para la isla flotante los árboles colocados en la barcaza son, poco después de recorrer las aguas del Hudson, sembrados en diversos puntos del Central Park, estableciendo un acto de apropiación fundamentado en el propio desplazamiento, pues aquello que gira alrededor de la isla, y que es visto fuera de ella, al tiempo forma parte de ésta, tomando espacio y lugar en el corazón de la misma.

El pabellón de Rossi funciona de manera inversa. Aunque fue construido en los astilleros de Fusina y posteriormente trasladado a la ciudad, cuando llega a ésta y permanece junto a la Dogana el tiempo de la exposición, se hace reflejo de las arquitecturas con las que comparte espacio, imprimiéndose en el pabellón parte de Venecia. Lejos de parecer un elemento externo a ésta, pasa a ser un edificio que prolonga la "fondamenta" de Dorsoduro mediante la barcaza que lo soporta. Su gruesa línea negra, aquella que forma el casco del barco -¿o era un edificio?- parece la misma línea que hace de basamento en el plano de todas las construcciones, su movilidad la metáfora de sus edificios, los cuales parecen al igual que el pabellón navegar a lo largo de las aguas de la Laguna. Quizás su incorporación en dicho paisaje hiciera frotar los ojos de aquellos que creían ver realizadas sus hipótesis más imaginativas respecto a la movilidad de los edificios venecianos o hiciese patente, mediante la sensación de movimiento en el interior del pabellón, aquella que recorre toda la isla. "Porque ante todo me gustaba esto: que el teatro fuera una nave y, como tal, sufriera los movimientos de la laguna, las ligeras oscilaciones, el subir y bajar, y, de hecho, en la galería más alta, hubo quien sintió un ligero mareo que distraía la atención y que venía aumentado por la visión del horizonte del mar a través de las ventanas. Recorté estas ventanas siguiendo el plano de la laguna, el de la Giudecca y el del cielo." (Rossi, 1998,p.82)

Pero una vez que el edificio se marcha, con él porta la ciudad y con ella lo impreso en la misma, relaciones vinculadas por aquellas redes imaginarias impuestas por el receptor, por aquel que durante semanas ha visto el edificio atracado -como si de un barco se tratase- al lado de la Dogana. Sin embargo éste no permanece en el lugar como aquellos garabatos, o aquellos árboles de Smithson, sino que sale de él, por lo que los límites de los que hablaba Ángel Martínez no son similares entre ellos sino todo lo contrario; ambos, tanto el pabellón de Rossi como la isla de Smithson, prolongan parte del territorio pero se fundamentan en principios distintos, mientras que uno hace lo externo interno, otro hace lo interno externo.

Cuando el pabellón de Rossi recorre el Adriático para desmantelarse en el Puerto de Dubrovnik en Yugoslavia, deja ver un trozo de Venecia desplazarse, la metáfora de toda una ciudad y el signo transformado en elemento particular tras las asignaciones atribuidas durante su estancia en Venecia. Quizás desde el puerto de Drubrovnik, a diferencia de las barcas de Smithson por las aguas del Hudson, o de la desafortunada "Nave" por las aguas croatas a la vuelta de su estancia en la capital de la Laguna, quien contemplase el pabellón trasladado desde Venecia comprendiera que parte de esta ciudad y de su territorio ha decidido, cansados de su inmovilidad, volver a tomar nuevamente las aguas del mar que lo vio crecer. Entonces aquel que lo mira desde el puerto, seguramente, hubiera frotado sus ojos pues la asociación con la ciudad de Venecia y el conocimiento inconsciente de su partida hacía Drubrovnik desde "la Serenissima", le hubiera hecho plantearse aquello velado en el proyecto de Rossi, aquellas islas móviles a las que, visto desde esta perspectiva, quizás nunca olvidó el arquitecto.

El proyecto de Smithson cobra, a diferencia del de Rossi, todo su sentido de desplazamiento de límites justo cuando los árboles, no procedentes de Central Park, se siembran en el parque. Entonces, y no antes, nace la vinculación. Es divertido pensar como se contemplaría el proyecto de Smithson desde la ciudad de Venecia. En ella el proyecto pondría en evidencia la realidad de su territorio, en tanto en cuanto dejaría ver el mecanismo de desplazamiento que intuíamos cuando desde el muelle de Trochetto creíamos estar mirando las islas que minutos antes habíamos visto a la izquierda del Ponte della libertà. Con el proyecto de Smithson en Venecia nuestra locura imaginativa tendría razón de ser, pues sería el espejismo que la fundamentaría, la muestra de que ésta no es tal y que el desplazamiento de las islas no es una cuestión fantástica resultado de nuestra mente. Nuestra imaginación sensitiva, aquella formulada por los hábitos, ayudaría a aquella más creativa para acabar dando la razón a nuestro estrabismo óptico. Sería divertido que la razón diese así sentido a nuestra falta de cordura.

3. La isla del cementerio. Miralles y E. Mangado

Como dijimos la bruma nos obliga a frotarnos los ojos, a limpiar nuestras gafas para asegurarnos que estamos en lo cierto al afirmar que se trata de una edificio flotando y no la parte alta de una torre en mitad del Adriático, que estamos viendo un barco y no un edificio oculto por la espesa niebla de la Laguna. Quizás Miralles estuviera en lo cierto cuando dibujó en su propuesta para el cementerio de Venecia un barco atracado en la isla, o más bien, el envés del casco de un barco hundido que sale a flote para asomar la curva que normalmente queda oculta. La propuesta de Miralles-Tagliebue desafía aquello que nuestros ojos nos dejan ver para remitirnos a aquello custodiado por lo que no se ve.

Si nos paramos a leer durante unos cuantos minutos el boceto de trabajo de los arquitectos podemos ver como el dibujo funciona de forma semejante a como lo hacen los textos en braille. Por medio de las trazas que introducen bajo o sobre – según se mire- el dibujo aceptado por lo que se ve, se puede leer parte de la realidad escondida de la isla. Las tenues líneas, quizás a lápiz o a cualquier otro instrumento

que les permitiera acercarles a la escritura del proyecto, dejan ver la antigua isla de San Cristoforo della Pace así como su autonomía respecto a la primitiva isla de San Michele, los canales existentes entre aquellas zonas pantanosas que quedaban sumergidas tras las constantes variaciones entre agua y tierra que adornaban sus límites más allá de la muralla recogida por Japobo Barbari o Canaletto e incluso dejarnos imaginar los lagos sin profundidad de Ruskin. Miralles-Tagliebue nos obligan a mirar bajo la manta que oculta la realidad del territorio.

La curva que proyectan para su cementerio forma una nueva isla (*"Una isla nueva, separarla de san Michele, era el primer deseo para el proyecto."* Enric Miralles y Benedetta Tagliebue citado en De Michelis & Scimemi, 2002,p.218) la cual dialoga inevitablemente con aquella primitiva de San Michele, y es que la isla rectangular del cementerio rompe su línea muraría justo en la iglesia renacentista que Coduzzi levantó en 1469. Su disposición lejos de incorporar un giro provocador es simple huella de su pasado. Su orientación estaba determinada por el primitivo territorio sobre el que partió los terrenos del cementerio dispuesto durante el reinado de Napoleón, por lo que es previo a la creación de éste. Miralles-Tagliebue refuerzan la importancia de las islas primitivas del cementerio al incorporar en su propuesta una nueva isla bajo la misma dirección que la vieja San Michele. El puente proyectado toma la dirección del antiguo canal anclándose al edificio que se sitúa bajo una dirección contraria a la primitiva isla, introduciendo aquel giro que aparentemente parece incorporar la iglesia de Coduzzi y sus construcciones anexas. La nueva isla del camposanto incorpora tensión sobre lo existente, desvirtuando, ahora si de una manera consciente, la geometría establecida por los jardines y muros del cementerio.

La isla de Miralles-Tagliebue, puede ser un barco que fondeado en tierra ha roto, durante los violentos golpes del naufragio, la regularidad y continuidad muraría de la isla. La curva que recoge la parte sur del proyecto no solo dialoga con aquella que cierra la iglesia de San Michele y sus construcciones vecinas, sino que también lo hace con nuestra imaginación, pues su forma recuerda la proa de cualquier barco que cansado de vagar parece atracar en la vieja isla del cementerio tirando su cabo con fuerza. Al tensarlo, la cuerda se hace pasarela y ésta incide en su muelle-isla deformándola. Justo ahí se construye edificio que lo atrae a tierra inevitablemente. Sus formas, basadas en aquellas espirales rectilíneas de Max Bill, se prolongan bajo una línea continua hasta la curva del perímetro de la iglesia de San Michele, en ellas siempre referencias a aspectos invisibles sin una mirada atenta.

No puedo dejar de relacionar el proyecto de Miralles con las estructuras de madera que se dejan ver en alguna ciudad cercana a Venecia tras las obras realizadas en algún vial. Éstos restos de antiguas embarcaciones simulan ser las costillas de cualquier animal, los testigos más evidentes de un territorio que se engulle a si mismo, o las letras con las que formulan el surrealista lenguaje que ellos mismos plantean. El barco-isla de Miralles se presenta del revés, parece haber volcado para fondear dejando vista la parte curva de su casco, ésta nos permite subirnos a ella para desde allí contemplar Venecia desde arriba. Al mostrar la curva de una topografía imposible en este lugar de laguillos y pantanos, el nuevo territorio evidencia su artificio, pues dicha solución bien saben los arquitectos que nunca pudo haber sido propuesta por este territorio plano, sin embargo su falta de rigidez

en sus límites plantean una cuestión completamente divergente, una naturalización en el procedimiento de creación, como si se tratase de la salida a flote de una de sus islas más primitivas.

La imagen que acompaña al proyecto de Ferrater en su propuesta para el camposanto de Venecia hace ver auténticos buques navegando por sus aparentemente planas aguas. Ferrater, y todo su equipo de arquitectos, dejándose llevar por ese lenguaje de signos y símbolos fantásticos con los que formular no solo parte de la potencia de lo escondido, consiguen conversar distinguidamente para comprender, entre la locura que brindan, aquello que el territorio es capaz de ofrecer. Las islas son barcos, nos dice Ferrater, tras su afirmación hay pocas risas, más bien aceptación. Con ella se ha despejado cualquier duda que pudiera incorporar la imaginación más sensible dejando paso a aquella otra más creativa.

La imagen que propone Ferrater para comenzar a contar su propuesta recuerda al proyecto, que bien adjetivó Malo de Molina como olvidado, de Eduardo Mangado para el cementerio de Cádiz, esta ciudad igualmente varada en un complejo territorio como el de Venecia. A principios de los años ochenta las noticias se hacían eco de que el nuevo cementerio de la capital gaditana se proyectaría fuera de la ciudad sobre una isla artificial. El crecimiento desorbitado de Cádiz en los años 50 y 60 hicieron que los terrenos vacíos de la Avenida se llenaran de edificaciones intolerantes con las construcciones y los usos que antes se disponían sobre este espacio que hacía de entrada a la urbe. En poco tiempo el cementerio quedó rodeado de edificios de más de 15 plantas de altura presionando sobre los límites de aquella blanca muralla que Campo Baeza utilizaría como pretexto perfecto para componer la fachada de su edificio vecino, el perfecto final para la blanca línea del muro del cementerio.

La propuesta de Mangado para el nuevo camposanto, apoyada por el PGOU, deja en relieve toda aquella fantasía que deliberadamente se ha ido volcado a lo largo de este texto sobre este territorio, ahora seguros que presionados por él. Mangado proyecta sobre el mar. Cádiz acotada por lo que se entiende “tierra firme”, vuelve a extenderse sobre su territorio de manos del arquitecto que pone sobre la mesa la realidad del mismo, hace visible la superficie del agua como figura y no como fondo de aquella, supuestamente no inundable, desde la que erróneamente cree entablar control alguno el hombre. Sin embargo el error de Mangado es que piensa poder conquistarla de la misma forma que lo hizo aquel barco de tres proas cerca de la playa de la Caleta. Su planta rectangular recuerda a aquella otra del cementerio de San Michele de Venecia tras hacer desaparecer la pequeña isla de San Cristoforo della Pace. El proyecto parece plantearse en el mar de forma similar a como lo haría en tierra, en él, nada que hable de los límites difusos de este territorio, de sus horizontes, de su cielo o de su complicada imposibilidad de ser determinado bajo las pautas del urbanita inconsciente. Pero el proyecto de Mangado, pese a atender en demasía a aquella imaginación sensible que criticaba Bretón, aún no siendo aquel fantástico proyecto de Miralles-Tagliebue, y pese a no recoger el lenguaje de símbolos y signos que Ferrater deja ver en traducción a lo ofertado por el territorio, proyecta instalándose en éste como una burbuja adyacente a “tierra firme”. Su rectángulo, alejado de ésta y comunicado con ella mediante una pasarela, posiblemente pensada como aquellas al uso, quita el pañuelo que vela la realidad de

un territorio a flote, al tiempo que pone sobre la mesa aquellos trozos de tierra que de la nada, en tiempos de bajamar, parecen dejarse ver en la Bahía, e incita a pensar en aquellos buques perdidos por la mirada desvirtuada de nuestros ojos.

Desde lejos podría ser semejante a los bloques de hormigón que continuamente se observan pasar por los muelle de las grandes ciudades, tirados, como no de aquel remolcador que siempre parece arrastrar surrealistas trozos de paisajes imposibles de colocar sobre el mar sin el enfoque inadecuado. Un largo muro blanco que recoge un espacio interior lleno de cipreses podría haberse instaurado a principios de los años ochenta en la Bahía, por entonces, alguien podría haberse preguntado si finalmente los bocetos de Smithson para su isla flotante tomaron forma; si quizás su proyecto sobre el Central Park cambió de destino con el objeto de hacer presente el gran vacío que deja el antiguo cementerio. Quizás esta isla pareciera ser un trozo de tierra que, nuevamente arrastrado por el siempre extraño remolcador, quisiera partir en cualquier momento para recorrer un itinerario alrededor, esta vez, de la capital gaditana.

Desde lejos también podría hacernos frotar los ojos debido a la similitud con las islas itinerantes venecianas. Su tapial el casco del barco, sus cipreses aquello que le otorgan misterio y las tierras de salicornias y vinagrillos, que posiblemente acabasen tomando los rígidos límites del muro, los restos de su naufragio.

Desde cerca la niebla podría confundir aquella pasarela al uso con el “cabo” que agarra al barco que ingenuamente llaman Castillo de San Sebastián. Mangado retira la tierra del mar. Quizás no haga falta que la Bahía acoja la espesa niebla que a veces la sacude para hacer volar nuestra imaginación, o quizás sí, y ayudados por ella podamos comprender que aquello que vemos no son coches que acompañan al fallecido hasta el cementerio, sino góndolas que cruzan la Laguna hasta la entrada de San Michele.

Bibliografía

- ROSSI, A. (1998) Autobiografía científica. 2aEd.Barcelona: Gustavo Gili.
- PARODI,A. (2011) Escalas alteradas. La manipulación de la escala como detonante del proceso de diseño. (Tesis doctoral inédita) Departamento de Proyectos arquitectónicos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid.
- PARDO, J.L.(1991) Sobre los espacios :Pintar, escribir, pensar. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- MARTÍNEZ,A.(2007) Cuadernos de Central Park: tiempos, lecturas y escritos de un territorio urbano. (Tesis doctoral inédita) Departamento de Proyectos arquitectónicos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Sevilla.
- OYARZUN,A. & MÜLLER,W.(1995) Autografies.Cicle d'Exposicions. (p.100-103) 1aEd. Barcelona: Tusquets editores.
- DE MICHELIS, M. & SCIMEMI, M.(2002) Miralles tagliabue EMBT :Obras y proyectos. 1aEd. Milano: Skira.
- EL CROQUIS (2000,no100-101) Enric Miralles Benedetta Tagliabue 1996-2000. no100-101. Madrid: El Croquis editorial.
- MALO DE, J. (25 de marzo de 2014) El cementerio marino. Diario de Cádiz.es (En línea) 25 de marzo de 2014.(Fecha de consulta 15 de febrero de 2015). Disponible en <http://blogs.grupojoly.com/con-la-venia/2014/03/25/el-cementerio-marino-por-julio-malo/>
- BERMEJO,J.A. (25 de octubre de 1982) El ayuntamiento de Cádiz construirá un cementerio sobre una isla artificial. El País (En línea) 25 de octubre de 1982. (Fecha de consulta 19 de julio de 2015). Disponible en : http://elpais.com/diario/1982/10/25/sociedad/404348406_850215.html