

El Patrimonio Industrial en el Planeamiento Urbanístico.

LOS PAISAJES INDUSTRIALES

Esperanza Marrodán Ciordia

A finales del año 2000, Javier Frechilla y José Manuel López Peláez rescatan los planos originales del proyecto *Potteries Thinkbelt* -un proyecto no construido de Cedric Price-, para una exposición del ciclo "Arquitecturas silenciosas".

Potteries Thinkbelt fue un plan concebido por Price entre 1964 y 1966, con el objetivo de encontrar un nuevo sentido a un asentamiento industrial en North Staffordshire (al norte de Londres), que veía como su actividad principal -la producción alfarera y más precisamente, la fabricación de porcelanas- se desmoronaba, y con ello su propio carácter, su memoria, y su razón de ser. Su propuesta no era una recuperación en el sentido estrictamente patrimonial, ni un proyecto nostálgico concebido exclusivamente para impedir la desaparición de aquella vieja tradición.

A través de dibujos, planos, y fotomontajes, Price reconvierte la ciudad alfarera abandonada, con su red de ferrocarril y sus hangares, en una estructura de educación para 20.000 estudiantes. Aprovecha la red ferroviaria abandonada y las antiguas construcciones industriales, y dibuja nuevos módulos móviles para aulas, laboratorios, y residencias, que se ensamblan en las vías en desuso, se reagrupan, o cambian de disposición en función de las necesidades. Imaginó una alternativa radical al campus universitario convencional, no solo en lo referente al mundo formal, sino también en lo que concernía al sistema educacional, excesivamente fijo e institucionalizado desde su punto de vista.

En este proyecto, Cedric Price trata de aprovechar el declive de una industria para regenerar otra, otra comunidad, otra forma de vida que recicle lo útil después de despreciar sin miramientos lo ya inservible.¹

Aquellos años, los años 60, fueron años de cambio en los paradigmas arquitectónicos y urbanos. Mientras el Movimiento Moderno era acusado de no identificarse en sus planteamientos urbanos con la sociedad que representaba, desde América, un país que veía proliferar un modelo suburbial cada vez más extenso y más deshumanizado, empiezan a llegar las primeras reacciones teóricas contra la ciudad contemporánea². Al mismo tiempo, en el extremo opuesto, estaba emergiendo otro tipo de urbanismo alternativo que, abandonando la búsqueda de la ciudad ideal, celebraba la ciudad real y su desorden.

Conforme avanzaba la década, las ideologías se volvieron más vehementes y las actitudes más extremas. En manos de los jóvenes grupos como Archigram o Superstudio la ciudad se convertía en un cómic, mientras los contextualistas volvían los ojos a la historia, buscando signos fuertes que permitieran recuperar la escala intermedia entre el plan y el proyecto.

Poco a poco, viendo cómo la realidad urbana se desbordaba por el territorio, arquitectos y urbanistas se rindieron a la evidencia de que ya no era posible la búsqueda de soluciones globales, y trataron de abordarla desde campos más parciales. Finalmente, mientras la disciplina urbanística se acercaba a la política, a la economía,

¹ HERREROS, Juan, "Cedric Price. Cuarenta años de heterodoxia propositiva", en AA.VV., *Potteries Thinkbelt (PTb), 1964-66. Caducidad, educación y energía*, COAM, Madrid, 2001, p.7.

² El primer texto crítico en este aspecto lo escribe en 1961 Jane JACOBS. Se trata de *Vida y muerte de las grandes ciudades americanas*. Ed or. *Death and Life of Great American Cities*, Random House, Nueva York, 1961.

a la sociología, o a la ecología, dibujando los nuevos crecimientos suburbanos, ampliando el punto de mira de su escala, o concentrándose en los problemas concretos de las ciudades históricas, la arquitectura se aisló del contexto, se desligó del entorno, refugiándose en un lenguaje cada vez más autorreferencial.

Y es en este contexto cuando en los años 70 irrumpe con fuerza el fenómeno de la desindustrialización. Perdidos en el debate que los enfrentaba, urbanistas y arquitectos no se dieron cuenta de que las ciudades, ¡el paisaje!, iban plagándose de un peculiar conjunto de construcciones industriales obsoletas, que conformaban una extraña periferia interna en el lleno más o menos denso de las ciudades consolidadas. Barrios desiertos, edificios mudos, chimeneas apagadas, interiores abrumadores, baños artefactos enmohecidos, y paisajes asolados. Los escenarios de una frenética actividad industrial, ahora vacíos y silenciosos. La herencia del pasado más próximo, nuestra herencia inmediata.

Es a principios de los 80 cuando, quizá cansados del urbanismo canónico y de los edificios emblemáticos "de firma", -los "rolex urbanos"-, que convierten la arquitectura en publicidad tridimensional, algunos profesionales empezaron a volver sus ojos hacia estos lugares, hacia la nueva periferia interna, en la que podían atisbar de nuevo la esencia de lo urbano, la escala compartida y olvidada entre la arquitectura y el urbanismo.

En su obsolescencia, estas áreas industriales ofrecían espacio suficiente como para llevar a cabo operaciones de envergadura, capaces de traspasar su ámbito de influencia hasta repercutir en todo el conjunto urbano. Gracias a su ubicación y a su dimensión, las antiguas áreas portuarias, fluviales y marítimas, las zonas industriales urbanas, las estaciones abandonadas a causa de los nuevos transportes, y en general todas las infraestructuras que servían de apoyo a la explotación industrial, se convertían en áreas de oportunidad capaces de albergar muchos de los "nuevos programas" demandados por la sociedad actual.

Ya en 1990, Stefano Boeri señalaba que para quien presta atención a los cambios del lenguaje, la frecuencia con que expresiones como "áreas abandonadas", "áreas débiles", "vacíos urbanos", "áreas de reutilización", "espacios de reconversión", "edificios abandonados", o "espacios negativos", recorrían los discursos de los arquitectos y los urbanistas, justificaba la convicción de que la arquitectura contemporánea había encontrado por fin un gran tema unificador.³

Los primeros protagonistas en este fenómeno de "regeneración urbana" a partir de las antiguas áreas industriales fueron los puertos -los *waterfronts*-. La crisis del sistema portuario tradicional había empezado en América a finales de los años 50 y principios de los '60, y se fue generalizando en Europa en las décadas siguientes. Gracias al traslado de la actividad portuaria hacia otros puntos más accesibles y con otras condiciones, los puertos tradicionales quedaron abandonados y pudieron ser reestructurados e incorporados a una ciudad que, después de muchos años, por fin se abría al mar.⁴

³ Cfr. BOERI, Stefano, "Il ritrarsi dei modi d'uso del territorio", en *Rassegna*, n°42, 1990, pp.6-7.

⁴ Existen muchas publicaciones en materia de recuperación de frentes marítimos. En este sentido pueden consultarse, BOERI, Stefano, "Il vuoto e il margine: i progetti per il waterfront di San Francisco", en *Casabella*, n°503, 1984, p.22-25; BRANDOLINI, Sebastiano, "Londra: lo svuotamento dei Docks", en *Casabella*, n°503, 1984, pp.26-27; BUSQUETS, Joan, "La trasformazione urbana come progetto urbanistico. La villa Olimpica de Barcelona", en *Lotus*, n°67, 1990, pp.6-12; "I territori abbandonati", monografía sobre el abandono industrial, en *Rassegna*, n°42, 1990; HALL, Peter, "Aree portuali: nuovi approdi del progetto", en *Casabella*, n°589, 1992, pp.30-45; POZUETA, Julio, "Transformación de espacios portuarios en áreas urbanas", en *Urbanismo COAM*, n°27, 1996, pp.7-17; BRUTTOMESSO, Rinio (a cura di), *L'acqua*

Las pioneras en materia de recuperación de las áreas portuarias fueron ciudades americanas como San Francisco, Boston, o Baltimore. No había experiencia previa en materia de reutilización, y en aquellas primeras operaciones la tendencia fue la apertura física de la ciudad al mar, a través de la creación de parques públicos.

En Europa, salvo algún caso concreto⁵, puede afirmarse que, en general, los programas desarrollados para estos lugares han sido siempre similares: siguiendo la tendencia contemporánea al disfrute del tiempo libre, y contando con unas circunstancias socioeconómicas e institucionales adecuadas en las que existe un incremento de los recursos disponibles para el terciario, se plantean dos tipos de proyectos: unos ligados al mar, en forma de pequeños puertos deportivos u otras actividades relacionadas con el agua, y otros ligados a tierra firme en los que se combina el uso residencial, con restaurantes, hoteles, y centros comerciales. En medio de un aspecto lúdico y festivo, el vacío se rellena con museos, espacios abiertos, puertos deportivos, paseos naturales o construidos, apartamentos, oficinas, y comercios.

Aunque varía para cada país y cada actuación, la solución más utilizada es la creación de sociedades mixtas, público-privadas, que gestionen las operaciones y sean capaces de atraer inversión. Estas sociedades se crean de forma paralela al planeamiento vigente, y sus objetivos no son siempre coincidentes, de forma que la multiplicidad de instrumentos de intervención no favorece el desarrollo coherente, y puede dar lugar al retraso en la puesta en marcha⁶. Sin embargo, en palabras de Peter Hall, "no es exagerado decir que la revitalización de los *waterfronts* ha sido el mayor acontecimiento de planificación urbana y desarrollo de la última década. Simboliza los años 80 de la misma manera que la construcción de autopistas y la edificación de nuevas ciudades caracterizan los 50 y los 60".⁷

dell'archeologia industriale. Il riuso di strutture industriali e portuali nelle città d'acqua, Marsilio, Venecia, 1999.

⁵ Es el caso del proyecto para el puerto de Rotterdam, el *Kop van Zuid*, que empieza a desarrollarse en 1987. A diferencia del programa genérico para estas áreas, la actuación en la ciudad holandesa buscó un mayor contenido social. El puerto fluvial era la barrera natural entre el norte de la ciudad, donde se concentraban las clases altas de la sociedad, y el sur, la zona obrera. Pero mediante la mejora de las infraestructuras de conexión -entre las que destaca el famoso puente Erasmus realizado por Ben Van Berkel-, y gracias a un programa que combinaba nuevos eventos recreativos, oficinas y comercios, con viviendas en venta y en alquiler, las clases altas se acercaron al sur, y se logró una ciudad combinada, en la que coexisten en la misma zona diferentes clases sociales, enriqueciendo en gran medida las posibilidades urbanas. En el extremo opuesto, como ejemplo de actuación que puede ser juzgada negativamente, puede señalarse el proyecto para los muelles -los *docklands*-, de Londres. En este caso, la operación se lleva a cabo por una única sociedad privada, la London Docklands Development Corporation que tuvo como único objetivo relanzar la economía de la zona. No se planificó el área, ni se propuso ningún programa arquitectónico que fuera más allá de lo que ya había, de manera que la operación acabó en bancarrota.

⁶ En el caso de la transformación del puerto fluvial de Bilbao, por citar un ejemplo español, se crearon varios instrumentos de intervención que se unieron a otros ya existentes que abordaban la recuperación de la Ría del Nervión. Por una parte, existían los Planes de Ordenación Urbana de los municipios por los que transcurre la Ría hasta llegar al mar, en los que se contemplaban los diferentes usos otorgados al área; por otro lado la Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco (Ley 4/1990) había definido unas Directrices de Ordenación Territorial (DOT), aprobadas definitivamente por el Decreto 28/1997 de 11 de febrero (BOPV del 12.02.1997), en las que se establecen una serie de "áreas funcionales" desarrollables a través de Planes Territoriales Parciales (PTP). Para el PTP del Área Funcional del Bilbao Metropolitano, las DOT establecen, entre otras cosas, los usos para la renovación urbana de la Ría: actividades industriales innovadoras, terciario, y usos dotacionales con rango regional. También se crearon dos nuevas asociaciones: "Bilbao Metrópoli 30", asociación público-privada orientada a impulsar y poner en práctica el Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano, y la sociedad "Bilbao Ría 2000", una sociedad pública en la que participan la Administración central, la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y otras entidades, que se encarga, por decirlo de forma simplificada, de ejecutar los proyectos gestionados por la asociación "Bilbao Metrópoli 30".

⁷ HALL, Peter, "Aree portuali: nuovi approdi del progetto", en *Casabella*, nº589, 1992, p.45.

Dejando al margen los proyectos arquitectónicos para determinados edificios industriales -que cada vez son más numerosos-, durante dos décadas los ejemplos citados en las revistas urbanísticas en torno al tema de la recuperación industrial han sido siempre los mismos: algunos grandes y famosos dentro de los aglomerados urbanos, y otros extendidos a nivel territorial, que se abandonaron de golpe y que era difícil rellenar. El Lingotto en Turín, la Bicocca y la Bovisa en Milán, los docks de Londres, el Kop van Zuid de Rotterdam, el eje IJ en Amsterdam, el puerto de Liverpool, de Birmingham, de Anversa, de Bremerhaven, de Hamburgo, de Dublín, de Barcelona, las áreas siderúrgicas del Ruhr en Alemania, de Sesto San Giovanni cerca de Milán, de Bagnoli en Génova, los *friches industrielles* franceses.

Actualmente, contemplados ya desde cierta distancia, puede decirse que desde el punto de vista urbano la gran mayoría de actuaciones tanto en puertos como en otro tipo de espacios industriales no han aportado soluciones novedosas. En realidad, la mayor parte de las actuaciones han seguido la filosofía del "unir y coser". Bien sea a través de la iniciativa pública, o mediante sociedades mixtas público-privadas, estas actuaciones basadas en "proyectos urbanos" al más puro estilo del urbanismo clásico, intentan dotar de orden a ese espacio en base a un trazado regulador, unas alturas, y unas tipologías que le den continuidad con el tejido urbano circundante. En muchos casos, dentro de la trama se localizan puntos estratégicos que puedan albergar actividades relacionadas con los "nuevos programas" demandados por la sociedad, que contribuyan a poner en marcha esa parte de la ciudad y, por extensión, a la ciudad entera. A veces, incluso, un recuerdo anecdótico -una chimenea de ladrillo en una rotonda de tráfico-, de lo que aquello fue. En definitiva, la estrategia del edificio estrella ligada al orden urbano.⁸

Pero el debate sigue abierto, porque el arquitecto ha vuelto los ojos a este espacio y ya no puede dejar de mirarlo. De alguna manera, estos espacios residuales se han convertido en indicios territoriales de los problemas estéticos y éticos que en este momento envuelven la vida social contemporánea.

El problema, por explicarlo con palabras de Mirko Zardini, es que nos sentimos más seguros siendo prisioneros de la antigua forma de pensar, y evitamos cualquier contacto con estas nuevas realidades o les aplicamos la terminología en su sentido clásico. Eso impide que las entendamos, y que las repensemos. Pero la heterogeneidad -considerada como lo negativo de la ciudad contemporánea- es en realidad una de sus cualidades, capaz de ofrecernos nuevas posibilidades de intervención. Y no solo la heterogeneidad, también la irregularidad, lo insólito, lo intrincado, la variedad excesiva, el desorden, la falta de armonía, la proximidad incongruente de trozos diferentes, la fragmentación, la dispersión, la indeterminación. "La incapacidad para comprender y aceptar la realidad (las realidades) -concluye- nos ha llevado a considerar que el plano o el proyecto son los únicos elementos de orden".⁹

⁸ El caso más paradigmático de las últimas décadas es el Museo Guggenheim construido en Bilbao. En este caso el éxito de la estrategia del "edificio estrella" no se hubiera logrado sin una reestructura global no sólo de la ciudad sino de todo el conjunto del llamado Gran Bilbao que, en torno al gran eje de la Ría, nace en la ciudad y abarca diversos municipios hasta llegar al mar. Uniendo iniciativa pública y privada, se limpió la Ría, se introdujo la intermodalidad en las comunicaciones ferroviarias y aéreas, se sacó la actividad portuaria al exterior, se cosieron los municipios a través del metro y, desde la gran escala, se establecieron aquellos puntos del territorio que podrían generar centralidad. Con el derribo de los astilleros y los Altos Hornos limpió su imagen de ciudad industrial para convertirse en una ciudad moderna y limpia capaz de albergar turismo e inversiones extranjeras. Pero en el proceso Bilbao perdió su silueta característica. Aunque aún sobreviven algunas piezas industriales, la ciudad renunció a la mayor parte de su legado industrial destruyendo piezas y colmatando tejidos, y perdiendo así la oportunidad de conservar parte de su historia, o de investigar en el futuro a partir de esos elementos del pasado.

⁹ Cfr. ZARDINI, Mirko, "La preponderancia del paisaje", en AA.VV, *Nuevos Paisajes. Nuevos Territorios*, Macba y Actar, Barcelona, 1997, pp.203-209.

En el discurso actual sobre la ciudad, estas situaciones genéricas se han denominado *terrain vague*. Y se hace uso del término francés frente al *waste land* inglés, o al *terreno baldío* castellano, porque la palabra *vague* posee en su definición la doble condición que caracteriza a estos lugares: espacios sin actividad, obsoletos o improductivos, pero al mismo tiempo imprecisos, indefinidos, sin un futuro claro. Son vacíos, por lo tanto, como ausencia, pero también como promesa. Lugares sin presente en los que se encuentran pasado y futuro.

Indagar entonces en estos lugares implica algo más que un simple acercamiento desde la gran escala, la que -en base a la dimensión, centralidad, y buena comunicación de las áreas industriales-, les otorga un valor incuestionable como espacios potenciales para futuros desarrollos urbanos. Porque indagar en lo contemporáneo implica algo más que un simple reconocimiento del estado de las cosas, porque el espacio es lo que se ve pero también lo que narra. Si estos espacios se abordan desde el SIGNIFICADO, se descubre en ellos una importante carga emocional, porque enfrentan al hombre con su historia, o con la disolución de su seguridad histórica. Lo colocan frente a su pasado, a su presente y a su futuro, y de esta forma actuar sobre ellos se convierte en una filosofía de vida. Y si se afrontan desde la FORMA no hay instrumentos anteriores que sirvan, porque no son materia que pueda organizarse desde los parámetros de orden y control.

Y en esta situación el papel de la arquitectura y el urbanismo se hacen problemáticos. Ante un *terrain vague*, tanto la arquitectura como el diseño urbano tratan de convertir la incertidumbre y la indefinición en orden. Parece que el destino de la arquitectura ha sido siempre el poner límites, orden, forma, introduciendo en el espacio los elementos de identidad necesarios para hacerlo reconocible. De la misma manera, la instrumentación urbana clásica siempre basa su actuación en base al orden y el control. Y por esta razón, en muchas ocasiones se opta por el derribo, y la *tabula rasa* parece ser la única solución conocida y comprensible.

Trabajar en este legado implica, entonces, la búsqueda de instrumentos de actuación alternativos, y quizá es el momento de volver la mirada hacia otros campos. La literatura, el cine, la fotografía, los planteamientos artísticos basados en la ciudad como *object trouve*, la *fröscura* del POP en su exaltación por lo cotidiano, la filosofía original que subyace en la idea de *loft*..., pueden darnos pautas para conocer nuestra herencia más inmediata, e intentar conocerla y llenarla de significado antes que llenarla de cosas. En una larga entrevista con Hans Kolhoff, el cineasta Wim Wenders afirma: "yo considero la calidad de vida de una ciudad en proporción directa con la posibilidad de que existan estas 'lagunas de planificación'", y Hans Kollhoff se lamenta: "para los arquitectos ésta es, desde luego, una opinión deprimente", a lo que Wenders contesta: "pero se podría aprender mucho de ella".¹⁰

En definitiva, tras varias décadas de intervenciones en el legado industrial desde otros campos, algunos arquitectos parecen haber admitido que puede hacerse algo más con el legado industrial, que detrás de todo ésto existe una realidad más profunda que viene de la mano de la transformación del hombre, de su pensamiento y de su espacio habitable. Desde el arte, el paisajismo, y la arquitectura, surge lentamente la certeza de que las actuaciones de reutilización se encuentran en un campo intermedio entre la concreción física de un programa, y las formas del pensamiento emergentes. Bajo este punto de vista, estos lugares son ocasiones históricas de transformación que no volverán a presentarse en muchos años.

¹⁰ KOLLHOFF, Hans, y WENDERS, Wim, "La ciudad. Conversación entre Wim Wenders y Hans Kollhoff", en *Quaderns*, nº177, 1988, p.52.

Y es aquí donde el proyecto de Cedric Price al que nos referíamos al principio de estas líneas cobra pleno sentido. Price fue capaz de ver en el resultado de la desindustrialización un paisaje sobre el que trabajar, sobre el que plantear la construcción de uno nuevo que nada puede esperar de la nostalgia del paraíso pues se cimienta sobre los desechos de la ciudad industrial. Un paisaje no-natural heredado, fruto de la acción y el cambio, en alteración permanente, extrañamente poético, y reacio a su homologación con cualquier otro conocido porque eso significaría su muerte.¹¹

Por eso no es extraño que los mejores ejemplos de este cambio en la manera de entender los restos industriales lleguen de la mano de las intervenciones a nivel territorial, desde la valoración de un paisaje extraño y artificial, resultado de muchos años de explotación. Son experiencias cercanas a corrientes artísticas como el *land art*, en las que en base a un programa de usos mixtos, se combinan paisaje industrial, reutilización, y creación de nuevos elementos¹².

Volver la vista hacia ideas como la de *Potteries Thinkbelt*, no significa poner en valor el proyecto concreto, sino dar a conocer ese espíritu que está detrás, que acepta lo nuevo con ojos de futuro, que combina elementos del pasado con nuevas propuestas, que avanza una nueva visión de la ciudad y, sobre todo, que recuerda al arquitecto su capacidad de adelantarse y de imaginar. Su capacidad de soñar.

Una capacidad que ha ido olvidándose en medio de un debate en el que todo gira en torno a la necesidad de regeneración y de imposición de orden urbano, a los nuevos usos acordes a nuevas demandas y el beneficio económico consiguiente, en torno a estrategias y operaciones desde la gran escala y defensas patrimoniales de piezas aisladas.

Para muchos autores las operaciones urbanas futuras en estos nuevos paisajes deberán dejar un espacio muy grande a lo imprevisible, característica que debería convertirse en el *leit motiv* de este tipo de intervenciones. En realidad se trata de descubrir, en el fondo, qué idea de ciudad queremos. Sin borrar la historia, pero sin agarrarnos a ella. “¿Por qué habríamos de vernos obligados a preferir la nostalgia del futuro a la del pasado? -escribía Collin Rowe-. ¿No podría la ciudad modelo que llevamos en el pensamiento tener en cuenta nuestra constitución psicológica conocida? ¿No podría esta ciudad ideal comportarse, al mismo tiempo y explícitamente, como un teatro de profecía y como un teatro de memoria?”¹³

¹¹ Cfr. HERREROS, Juan, op.cit.

¹² El más paradigmático de estos casos es la IBA desarrollada en torno al Rhur, en la que se supo combinar planeamiento, paisaje, patrimonio, y actuaciones arquitectónicas de envergadura.

¹³ ROWE, Collin y KOETTE, Fred, *Ciudad Collage*, GG, Barcelona, 1981, p.53. Ed. or. *Collage City*, The Massachusetts Institute of Technology, Cambridge (Massachusetts), 1978.