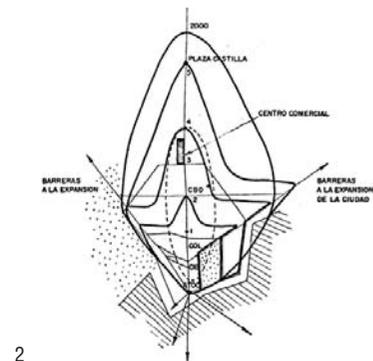
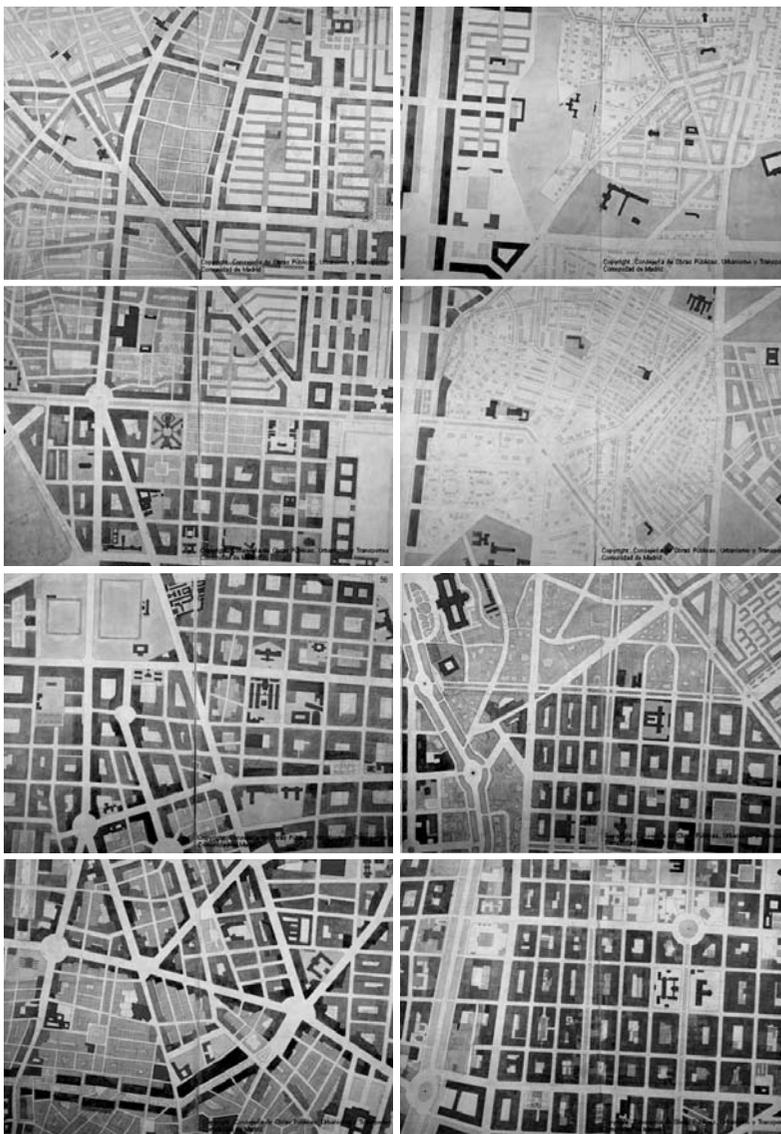


INFRAESTRUCTURAS Y MAPAS

Luis Rojo de Castro

El área comercial y financiera conocida como A.Z.C.A., situada sobre el Paseo de la Castellana entre las calles Raimundo Fernández Villaverde y General Perón en Madrid, nos sirve como laboratorio real en el que contrastar las ideas. El A.Z.C.A. visible, abierto y disperso es la punta de un iceberg, la simulación de un estado. Bajo el suelo, un entramado de túneles, conexiones, calles y subterráneos necesarios, se identifican a un tiempo como soporte y como paradójico 'alter ego' de la realidad visible. Cabe preguntarse ¿es A.Z.C.A. un trozo grande de arquitectura o un trozo pequeño de ciudad? ¿Es uno o varios? ¿Es complejo, o simplemente grande? ¿Es útil o sólo lo simula? ¿Es fruto de un pensamiento funcional, o sólo su representación? Estas son las cuestiones objeto de nuestra atención.



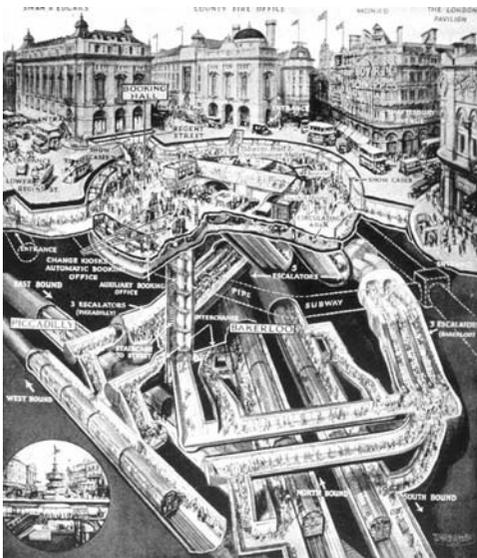
2

Fig. 1. R. Bidagor. Plan General de Madrid, 1944-1946. (Archivos de la Gerencia de Urbanismo de Madrid. Composición de 8 Láminas).

Fig. 2. R. Bidagor. Plan General de Madrid, 1944-1946. Diagrama Espacio/Tiempo de Crecimiento de Madrid 1944-



3



4

SINOPSIS

En el deseo de contextualizar los problemas arquitectónicos en un entorno más amplio y complejo, el presente texto propone una reflexión sobre las *infraestructuras* de la ciudad como agentes de producción y cambio del paisaje urbano. Nos interesan específicamente las infraestructuras subterráneas, cuyas condiciones espaciales y su experiencia se ven distorsionadas por su condición excavada, lo cual afecta a la forma de su pensamiento, de su comprensión y de su funcionamiento como arquitectura.

El área comercial y financiera conocida como A.Z.C.A., situada sobre el Paseo de la Castellana entre las calles Raimundo Fernández Villaverde y General Perón en Madrid, nos sirve como laboratorio real en el que contrastar las ideas propuestas. A.Z.C.A. aparece por primera vez en el planeamiento redactado por Bidagor tras la Guerra Civil, en 1944-1946, en cuyo Plan General se ubica un centro comercial y financiero en su posición actual, propuesto como nuevo centro urbano, complementario del histórico, capaz de articular y ordenar el crecimiento ‘natural’ de Madrid hacia el Norte a lo largo del eje del Paseo de la Castellana. (Figs. 1 y 2)

El A.Z.C.A. visible, abierto y disperso es la punta de un iceberg, la simulación de un estado. Bajo el suelo, un entramado de túneles, conexiones, calles y subterráneos necesarios, se identifican a un tiempo como soporte y como paradójico ‘alter ego’ de la realidad visible.

Su historia real, paradójica y accidentada, se inicia con un concurso de arquitectura cuyo propósito era ordenar esta manzana (Fig. 3) de gigantescas dimensiones (600 metros sobre al Castellana y casi 300 metros sobre General Perón), finalmente ganado en 1954 por el arquitecto Perpiñá con una propuesta ecléctica en el trazado y Le Corbusieriana en la imagen, cuya aportación más radical se ubica bajo el suelo, donde una laberíntica red de calles y túneles promete resolver el problema urbano del tráfico, posibilitando la restitución del peatón sobre la superficie de la ciudad. (Fig. 4)

Sin embargo, entre las ideas de la propuesta ganadora y el A.Z.C.A. construido hay sustanciales diferencias, las cuales trascienden las estrategias formales y las opciones ideológicas para adentrarse en cuestiones disciplinares fundamentales sobre la representación y la producción de la arquitectura.

Cabe preguntarse ¿Es A.Z.C.A. un trozo grande de arquitectura o un trozo pequeño de ciudad? ¿Es uno o varios? ¿Es complejo, o simplemente grande? ¿Es útil o sólo lo simula? ¿Es fruto de un pensamiento funcional, o sólo su representación? Estas son las cuestiones objeto de nuestra atención.

I. CAOS SUPERFICIAL Y TRANSPARENCIA SUBTERRÁNEA, ¿O ACASO SEA AL REVÉS?

Como forma de conocimiento y como sistema operativo, al igual que tantas otras actividades sociales, la arquitectura canaliza múltiples aspiraciones y, por ello, su pensamiento y sus intereses corren paralelos necesariamente a las múltiples derivas de dichas aspiraciones colectivas, pero también de sus conflictos y contradicciones.

El carácter instrumental de la arquitectura como filtro entre las aspiraciones colectivas y su realización –su aparición en este mundo como hecho concreto y visible– nos recuerda que su pensamiento no nos pertenece exclusivamente a los arquitectos. Lo cierto es que a través de la arquitectura participamos en la construcción de múltiples realidades y de sus sucesivas interpretaciones –nos referimos tanto a la construcción material como a la simbólica y del significado. Por tanto, la acción de la arquitectura se enfrenta y se diluye en un entorno mayor y más rico, pero también más ambiguo y complejo.

La identificación de las *infraestructuras* de la ciudad como agentes de cambio de la geografía y del paisaje urbano permite ampliar el campo de reflexión de la arquitectura, contextualizando los problemas arquitectónicos en un entorno más amplio y complejo.

La vocación inicial de las infraestructuras urbanas de ordenar los movimientos y las circulaciones de modo racional y eficiente tiende a desbordarse, condicionando la experiencia de la ciudad y provocando una particular manera de producir el espacio público.

Las cualidades formales, espaciales, cívicas o monumentales mostradas por las infraestructuras urbanas –las estructuras subterráneas, la red viaria, los anillos de circulación, el sistema de

Fig. 3. Foto Aérea de la zona antes de la ejecución de AZCA. 1956. (Archivos de Gerencia de Urbanismo, Madrid).

Fig. 4. The New Piccadilly Circus Tube Station (Ilustración incluida en LE CORBUSIER, *Urbanisme*, G. Crès, Paris, 1924)

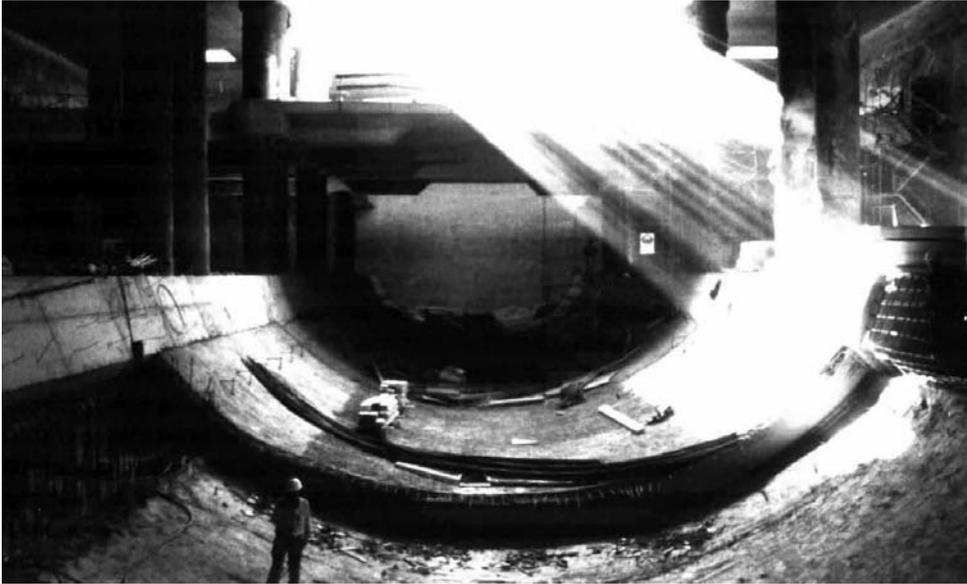


Fig. 5. Fotos de las obras de Metro Sur, Madrid, 2003. (Consortio de Transporte de Madrid.)

5

parques y zonas verdes, los vacíos infraestructurales, etc.– refuerzan esta idea: la arquitectura forma parte de un sistema mayor cuyos procesos de funcionamiento son complejos y heterogéneos.

La diferenciación entre ciudad e infraestructuras se hace cada día más difícil. A los ojos de muchos –ingenieros, economistas, planificadores, especuladores y políticos–, las ciudades son complejas y gigantescas herramientas, mecanismos en constante funcionamiento.

La descripción detallada y precisa del subsuelo de la ciudad viene a darles la razón. Debajo de la superficie ‘urbana’ hay otra ciudad, o quizá otro sistema, entregado al mejor funcionamiento del conjunto: Complejos sistemas de transporte público (metro, ferrocarril, túneles para coches y autobuses, estaciones e intercambiadores), construcciones privadas (sótanos y aparcamientos), infraestructuras y canalizaciones, construcciones obsoletas y abandonadas o gigantescos depósitos de agua, bunkers y refugios, etc. (Fig. 5)

Conscientes de esta duplicación, proponemos trasladar el pensamiento de la arquitectura desde los edificios a las infraestructuras y, con ello, de los problemas ortodoxos de la visibilidad y la forma a la percepción ambigua y continua de los espacios y los sistemas producto de las normas y técnicas de la construcción subterránea.

La convivencia bajo la rasante tiene muchas ventajas. Las figuras y su geometría pasan inadvertidas, pero también su localización. Las infraestructuras se aproximan y superponen bajo el suelo, unas sobre o junto a otras, invisibles y ajenas entre sí. Bajo el suelo, las normas de la *Gestalt* quedan en suspenso: los cuerpos y sus formas pierden su identidad, difuminan sus bordes y sus límites para integrarse en sistemas en los que la continuidad es dominante. Cuando se trabaja bajo la rasante no se construyen objetos, se vacían los espacios. Los volúmenes y los sólidos desaparecen a favor de los agujeros y los sistemas.

Advertidos de sus insospechadas relaciones de contigüidad o proximidad, ¿cómo deben describirse las infraestructuras subterráneas, una por una o en conjunto? ¿Cómo se formulan los problemas formales y de imagen cuando la visibilidad ha sido comprometida, y la experiencia se transforma en algo distinto y ajeno?

¿Es la red de Metro una sola cosa, un solo espacio continuo e interconectado? ¿Es A.Z.C.A. una sola estructura o múltiples juntas y superpuestas? ¿Es un gran objeto enterrado, o una agregación fragmentaria de muchos objetos más pequeños? ¿Cuál es su escala, la de una súpermanzana o la de muchos edificios que comparten un acceso subterráneo? ¿Es una propiedad pública o privada? (Fig. 6)

Podemos afirmar, por tanto, que la imagen que percibimos de la ciudad es parcial e incompleta. Lo urbano se soporta en un sistema construido de infraestructuras subterráneas cuyo carácter

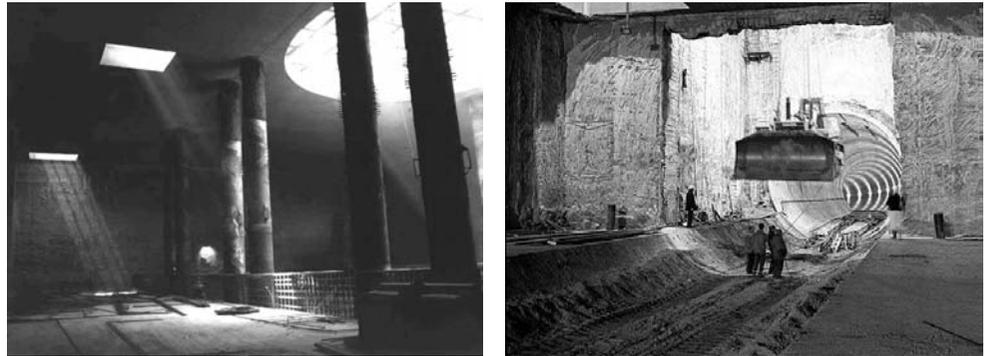


Fig. 6 y 7. Fotos de las obras de Metro Sur, Madrid, 2003. (Consortio de Transporte de Madrid.)

6

7

instrumental y eficiente solo es posible bajo el suelo. Escavadas y ciegas, invisibles y continuas, interiorizadas y antivolumétricas –espacios sin una forma exterior, figuras sin un perfil-, las infraestructuras se producen con la libertad y la flexibilidad propias de los instrumentos, permaneciendo ajenas a las paradojas de la arquitectura.

Sin embargo, en la ciudad actual esta distinción ya no es operativa: el plano virtual que separa ambos se ha dilatado, ensanchándose y deformándose para participar de ambas condiciones. Las tensiones y contaminaciones lo han deformado, y el control abstracto de la geometría y la visibilidad se diluye en favor de un sistema más complejo e impreciso.

II. OBJETO: A.Z.C.A. ASOCIACIÓN ZONA COMERCIAL MANZANA “A”

Para reflexionar sobre todo ello proponemos como objeto de análisis la zona comercial y financiera A.Z.C.A por diversas razones.

Primero, porque su presencia próxima y su uso cotidiano, superpuesto con los prejuicios que soportan las ciudades modernas, nos confunden, haciéndonos creer que su aproximación por medio de las categorías convencionales de la arquitectura es factible y productivo, cuando no lo es.

Segundo, porque pone en entredicho y altera las categorías y las escalas, obligándonos a reflexionar sobre la relación entre tamaño y carácter: ¿Es A.Z.C.A. un trozo grande de arquitectura, o un trozo pequeño de ciudad? ¿Es uno o varios? ¿Es complejo, o simplemente grande? ¿Es útil, o sólo lo simula? ¿Es fruto de un pensamiento funcional, o sólo su representación?

Tercero, porque, con independencia del valor que nos merezca, creemos entrever que su ambiciosa dimensión física y conceptual no puede darse aún por concluida, sintiéndonos impelidos a preguntar qué es lo que le falta (o qué le sobra). En definitiva, la tomaremos como una realidad inacabada, física y conceptualmente: la materialidad cristalizada del A.Z.C.A. actual es un resultado momentáneo.

Muchos de los componentes que integran tanto el estado actual de A.Z.C.A., como otros posibles estados sucesivos, son recurrentes: infraestructuras sobre y bajo rasante, circulaciones horizontales, verticales y oblicuas, concentraciones y dispersiones de actividad, titularidad/responsabilidad pública/privada, visibilidad y opacidad física y de información de lo construido, precisión y omisión en la toma de decisiones, etc., integrando un panóptico de ingredientes a partir de los cuales se puede describir tanto A.Z.C.A. como la ciudad.

Se trata de un problema susceptible de ser abstraído, atractivo no solo desde la precisión de una solución concreta, sino también como modelo capaz de sobrevivir y adaptarse al cambio: variaciones en costumbres, demandas, giros o tendencias culturales y económicas pueden ser absorbidas sin estadios intermedios de degradación o falta de actividad, tal y como ocurre en el A.Z.C.A. actual.

Nos enfrentamos a un panorama problemático en el que, inesperadamente, las cualidades urbanas se ponen en valor. De hecho, proponemos esta particular inmersión en una situación existente como medio para evaluar parámetros estratégicos como densidad, congestión, paisaje, circulación o programación, cuyas dimensiones y manipulación creemos –pero sólo creemos– conocer.

III. DESCRIPCIONES Y MAPAS

¿Cómo es A.Z.C.A. a la cota -6,00 metros, o a la -14,00 metros? ¿Qué línea de metro pasa por encima de cuál? ¿Por donde van las ingentes canalizaciones del Canal de Isabel II? ¿Y el alcantarillado? ¿Cuántas personas pasan por allí el lunes? ¿Y el martes? ¿Cuántas personas viven en A.Z.C.A.? ¿Cuántas trabajan allí y con qué horarios? ¿Es una sola edificación o múltiples? ¿Es su propiedad pública o privada? Para abordar un proyecto de esta envergadura es necesario conocer la realidad en todas sus dimensiones: física, económica, normativa, arquitectónica, social, espacial, constructiva, legal, etc. (Fig. 7)

Para poder trabajar sobre esta extensa parte de la ciudad, el primer objetivo es la capacidad de descripción de todas sus facetas y niveles. Una información exhaustiva de carácter necesariamente multidisciplinar, la cual debe abarcar desde la descripción planimétrica de este complejo subterráneo –sus múltiples secciones e intersecciones, los edificios que emergen o sus espacios públicos...–, hasta el número de personas que transita cada mañana por allí, los que residen en sus torres, los que acuden por el día o la noche para realizar actividades lícitas o ilícitas o los servicios públicos que contiene... Información toda ella existente pero dispersa.

De hecho, la descripción de una realidad compleja plantea interesantes dilemas a un arquitecto.

Primero, es necesario desmontar la aparente unidad de las cosas e identificar los múltiples niveles de información; segundo, hay que tomar en cuenta la estructura y orden de superposición de estos niveles y su incidencia sobre la apariencia y el significado; tercero, hay que emplear/inventar códigos y sistemas de representación capaces de trasladar las unidades de información y sus múltiples relaciones. Todo ello nos proporcionará un conocimiento mayor y más preciso de las condiciones interiores y de contorno de A.Z.C.A., superponiendo y solapando las limitaciones de la realidad con las oportunidades para su modificación.

Para ello se apuesta por una lectura múltiple de la realidad. La precisión en la respuesta depende, en primer término, de la densidad de datos de la cartografía dibujada de esa realidad. Para lograrlo, es necesaria una estrategia de compatibilidad entre documentos y técnicas propios de la disciplina arquitectónica con otros ajenos a esta, de tal forma que el sumatorio de niveles de análisis pueda llegar a sustituir finalmente a la propia realidad representada.

Al aproximarnos a la descripción de la realidad en estos términos, se plantean complejos problemas en la representación. La condición material –reflejada en la planimetría o en las secciones– queda relegada a un aspecto parcial. La información estadística, de los flujos humanos, de las variaciones programáticas a lo largo de las horas del día o de los días de la semana, de las condiciones ambientales subjetivas y psicológicas, de las alteraciones o variaciones circunstanciales o aleatorias... deben encontrar una traslación a sistemas de representación gráficos capaz de superponerse con las condiciones formales, espaciales y constructivas convencionales. Buscamos, por tanto, sistemas de representación que se caracterizan por la variedad y heterogeneidad de los datos manejados y, por tanto, serán necesariamente independientes de la forma –de la forma de A.Z.C.A., de la forma de los edificios o de los espacios. Cartografías codificadas capaces de expresar y trasladar los múltiples aspectos de la realidad urbana.

Sin embargo, cuanto más apremiante se hace la necesidad de una representación completa –de una cartografía compleja de A.Z.C.A.–, más evidente se hace un hecho: construida en fases y por partes a lo largo de más de 20 años, no existen dibujos coherentes y precisos que describan la totalidad de su forma física. El proyecto de mayor tamaño de la ciudad no se dibujó antes de ser construido, sino después; o quizá ni siquiera. La complejidad de sus niveles, la variedad de sus espacios residuales, o la falta de un orden coherente único o unificado, se resisten a las convenciones de la representación, provocando imágenes convexas.

IV. CONCLUSIONES

Duplicación y simulación

La implantación de un segundo y nuevo “centro urbano”, con el carácter descentralizador de un centro regional de oficinas y comercio, se encuentra en el origen de A.Z.C.A. Sin embargo, esta

Fig. 8. La Ciudad Verde. Sol, Espacio, Verdor. (LE CORBUSIER, *L'Urbanisme des trois établissements humains*, Editions de Minuit, Paris, 1959).



decisión pragmática, simple y eficientista se torna finalmente una realidad imprecisa e inestable que desdibuja su perfil en cada mirada.

La Manzana A aparece por primera vez en la acuarela lavada que acompaña al Plan General de Bidagor (1944-1946), un dibujo cuyo carácter manuscrito y semiótico establece las bases de una indefinición que persiste hasta hoy. La huella de las edificaciones, consignadas en el diagrama de colores pastel como '*públicas*' y '*de más de siete plantas*', se debate entre la manzana cerrada y del bloque abierto, entre la continuidad de la textura urbana que lo rodea y la singularidad de un objeto exento, entre el ensanche decimonónico y la ciudad moderna.

Este pedigrí ecléctico y ambivalente subsiste y reaparece en las propuestas del Concurso de Ideas para la ordenación del Centro Comercial en la, para entonces, Avenida del Generalísimo, que finalmente ganó Antonio Perpiñá en 1954, frente a otras propuestas como las de Chueca y Pagola, Cano Lasso o Casto Fernández-Shaw.

En la propuesta de Perpiñá, los bloques lineales y '*a redent*' se disponen sobre un plano cuadrículado y artificial con una libertad solo aparente, ocultando las servidumbres axiales, simbólicas y de trazado que subsisten en la planimetría de la ordenación. Un plan construido, no como pudiera parecer, sobre la '*alfombra verde*' asegurada por la implementación de los '*5 Puntos*', sino sobre la duplicación: arriba la simulación de lo peatonal, abajo la realidad de las infraestructuras.

Las calles, las infraestructuras, los aeropuertos y las autopistas, elevadas sobre el plano verde y natural de la ciudad moderna de Le Corbusier, en A.Z.C.A. se entierran. Si por arriba es Saint Die, por abajo es Manhattan; si por arriba es un modelo de ciudad (moderna), por abajo es una máquina de ordenación y clasificación; si por arriba es una utopía en 1954, por abajo es una realidad operativa desde 1954, predicada en la rentabilidad y la eficiencia.

Y, entre medias, el plano del suelo atrapado entre tal abstracción y tal realidad, entre la utopía y el pragmatismo, entre los modelos teóricos y los instrumentos operativos.

La propuesta del Concurso de Ideas se debate entre dos conceptos de suelo canónicos en el pensamiento de la ciudad moderna:

De un lado, la alfombra verde Lecorbuseriana, reconstruida como paisaje al elevar edificios e infraestructuras en *pilotis*, extendiéndose abierta y vegetal bajo y entre edificios que crecen



‘como los árboles’. (Fig. 8) Del otro, la ficción abstracta de la malla de Mies van der Rohe, horizontal e infinita, irreal y antinatural, entretejida con unos edificios hechos de la misma materia y la misma norma geométrica. (Fig. 9)

En ambos casos, la topografía de la ciudad se domestica en un superficie plana y continua cuya afinidad con el plano de dibujo es más que fortuita. Es una sustitución radical, en la que la topografía y su masa, su inercia, su materia, desaparecen en favor de un plano geométrico, sin grosor ni materialidad aparente. Un plano de representación horizontal.

Un plano del suelo que no es ya un soporte real y manipulable –natural o paisajístico–, sino parte del artificio construido: un filtro entre la imagen visible de lo urbano y sus raíces funcionales. Predicada necesariamente en la metáfora maquinista, la ciudad contemporánea sólo puede entenderse como instrumento y como construcción, y su suelo, su soporte, forma parte de este sistema. Y su reformulación se produce, necesariamente, en el campo de la simulación o de la representación –de la imagen construida.

Fig. 9. Mies van der Rohe. Vista aérea IIT, 1939. Collage sobre papel. (“Mies Van der Rohe” by L. Hilberseimer. Paul Theobald and Company, Chicago, 1956, p. 113).





Figs. 10 y 11. Fotografías aéreas AZCA, 2006.

(Proporcionadas por ASPRIMA y el Ayuntamiento de Madrid con la información del Concurso de Remodelación de AZCA de Abril 2006).

A.Z.C.A., por su topografía natural y por sus condiciones de contorno, se resiste a ambos modelos y, al tiempo que los convoca y los simula, los deforma y los tergiversa.

La superficie alabeada del terreno circundante, con un desnivel de más de 12 metros en diagonal y 13,30 metros a lo largo de la Castellana, se resiste a la horizontalidad homogénea e isotrópica. La *'tabula rasa'* no es tal: A.Z.C.A. posee una topografía, una forma originaria, unos gradientes que cualifican las direcciones y diferencian los bordes. Por ello, la horizontalidad solo puede simularse.

El conflicto entre el suelo y su representación –entre la topografía real y los modelos abstractos de pensamiento–, expone las simplificaciones contenidas en las propuestas del Concurso. La continuidad del ‘plano soporte’, su carácter homogéneo y reglado se ve sustancialmente alterado para provocar los múltiples acuerdos necesarios con la topografía circundante.

Finalmente, A.Z.C.A. no se construye sobre un plano abstracto, cívico y peatonal, sino sobre una topografía obligada. Y la imagen parcial y simulada de la arquitectura y su plano soporte se ve contaminado, deformado, por las técnicas de producción de las infraestructuras subterráneas. Su orden homogéneo y reglado se torna laberíntico, y la formalización de un espacio cívico y reconocible se diluye en favor de una imperfecta máquina de circulaciones y servidumbres.

Además, están las condiciones de contorno. A.Z.C.A. está y estaba rodeada de tejidos urbanos diversos, con distintas tipologías –Vallehermoso, Nuevos Ministerios, el Viso...–, sistemas de orden con su propia consistencia, áreas de distinta densidad. Tanto el modelo de ‘el jardín’ como el de ‘la malla’ no solo eran fundamentalmente horizontales, sino también homogéneos e infinitos, sin un principio ni un fin.

Sin embargo, A.Z.C.A. negocia con la ciudad cada uno de sus lindes, comprometiendo desde sus bordes la pretendida autonomía de su interior. Traicionando el espíritu de la propuesta ganadora, las construcciones tienden finalmente agruparse en la periferia de la manzana. Olvidando finalmente el carácter autónomo y objetual inicial, los edificios se alinean en los lindes, formalizando una pared perimetral que libera un espacio central vacío. La distribución homogénea, isotrópica y abierta se transforma, sin solución de continuidad, en un orden cerrado de alineaciones y envolventes ajenas al modelo. El espacio no es abierto y continuo, sino discretizado y fragmentario, engarzado en múltiples secuencias aleatorias y recorridos fortuitos.

No en vano, lo único que se lleva a cabo del proyecto ganador es la infraestructura subterránea, la máquina real, la herramienta productiva. El resto, se reinventa por el camino, improvisado y fragmentario, en una mezcla de libertad normativa, *laissez-faire* y especulación intensa.

Antecedentes: el centro comercial y el rascacielos

En A.Z.C.A. hay, de un lado, una operación unitaria concebida como instrumento urbano, construida sobre la identificación entre arquitectura e infraestructura y dirigida a la organización del tráfico y, de otro, la confianza en que la invención artificial de un segundo centro urbano, con el carácter descentralizador de un núcleo regional de oficinas y comercial, permitiría descongestionar el crecimiento de la ciudad y redirigir su crecimiento hacia el Norte.

La descentralización regional, junto con la proliferación de grandes centros comerciales y de oficinas dentro de las áreas metropolitanas, representa uno de los cambios más significativos en la estructura del asentamiento urbano de los EE.UU. posterior a la II Guerra Mundial, entre 1950 y 1970. Y, aunque esta descentralización tomó diversas formas, el elemento principal sobre el que pivotaba era el ‘centro comercial regional’, concebido como un complejo programático unitario ofrecido como alternativa eficiente al colapsado de los centros urbanos.

El centro comercial se convirtió no solo en el principal elemento en el desarrollo comercial de los EE.UU., sino también en el principal instigador de un tipo particular de ordenación –o desordenación– territorial y anti-urbana llamado *'suburbiación'*.



12



13

Si el centro comercial regional es el modelo de la dispersión, su opuesto es el rascacielos, modelo de la densidad y la congestión. Ambos pueden entenderse alternativamente como arquitectura o como infraestructura, como tipología arquitectónica o como máquina.

El centro comercial se extiende en horizontal y sobre la superficie: es una caja sin ventanas construida sin limitaciones de terreno, abierta y accesible. El rascacielos, por el contrario, crece en vertical, reproduciendo compulsivamente la huella en el suelo hacia arriba pero también hacia abajo, enredándose en la maraña de infraestructuras subterráneas de la ciudad para equilibrar su imagen esbelta con las tácticas del parásito.

A.Z.C.A. comparte, una vez más, ambas estrategias superpuestas: bajo rasante se caracteriza por la densidad y la congestión, edificios entre medianeras servidos desde calles interiores que, como tubos o raíces, discurren aprisionados entre ellos para alimentarles. Sobre rasante, con una densidad paradójica y sustancialmente mas baja que los barrios que la rodean, cultiva la cultura de la dispersión y de la anti-densidad suburbana.

La des-representación

La relación con la arquitectura norteamericana de la posguerra es evidente y múltiple. Ejemplos similares, como el *Prudential Centre* en Boston, (Ma.) (Fig. 12), ó el *Government Centre* en Albany, (N.Y.) (Fig. 13), no dejan lugar a dudas.

Pero A.Z.C.A. comparte con la arquitectura norteamericana algo más, una característica generativa poco *européa*: Su producción es directa e instrumental, ajena a un modelo teórico, espacial o urbano. Es, en cierto modo, un hecho antes que una idea, una arquitectura que precede a su pensamiento. Una realidad espontánea construida sin una razón, sin un plan.

La arquitectura presupone la existencia de un proceso y de un procedimiento: este nos lleva del análisis a la realidad, de las ideas a las cosas, de la causa al efecto. Sin embargo, en algunas ocasiones la realidad se produce con anterioridad a su pensamiento, y el 'efecto' no tiene 'causa', las ideas no provocan la secuencia de los hechos, y nos les preceden. La forma del pensamiento se invierte: la arquitectura no es modelo o plan, sino hechos ciertos cuyas cualidades son imprevistas, ajenas a un esquema global o una coherencia integradora.

Sin embargo, este argumento es demasiado amplio e impreciso. Por ello, debemos preguntarnos qué caracteriza la arquitectura que se produce de este modo. Es necesario identificar sus cualidades específicas, como, por ejemplo, la imposibilidad de ser representado.

La realidad puede construirse sin un plan, sin un propósito intelectual o una estrategia. Puede ser casual, ajena a la estructura de un modelo o de una idea. Sin embargo, la representación no. Necesita de un código, de una estructura interna, de una forma. Por eso, el pensamiento en la arquitectura se produce a través de la representación.

Fig. 12. C. LUCKMAN., *Prudential Centre*, Boston, 1959-1965. (www.bc.edu)

Fig. 13. *Empire State Plaza*, Albany (N.Y.). (www.photosfromonhigh.info)

En arquitectura, la representación impone una estructura por medio de un código gráfico, presupone una lectura (descodificación) y, por tanto, un significado o, la menos, un sentido o intención. La imposibilidad de ser representado es síntoma de un estado conceptual líquido. Es la arquitectura de la entropía y de la continuidad, ajena a toda codificación y descodificación. Es un ‘hecho’ y no una ‘idea’, es una realidad y no un sistema.

¿Qué hay de esa arquitectura que se hizo sin dibujos, que fue y es ajena a la representación, y cuyo propósito es permanecer des-representada? ¿Cuál es su naturaleza? ¿Cuál es su objetivo? ¿Qué pensamiento la soporta?

Los dibujos generalmente preceden a la arquitectura; en A.Z.C.A. no. Quizá todo ello explique por qué, a pesar de ser el proyecto más importante –por tamaño– construido en España en la segunda mitad del siglo XX, A.Z.C.A. ha permanecido, en cierto modo y a pesar de su visibilidad real, oculta e invisible: ajena a la mirada, ajena a la reflexión y, lo que es más importante, ajena a la representación.

A.Z.C.A. es a la arquitectura lo que los *graffiti* son a la pintura: aleatoria, ecléctica, secundaria, enriquecida por la superposición y la espontaneidad de la realidad, empobrecida por la falta de una coherencia o de una explicación. Y esto se traduce en una inmensa resistencia a ser representado, o lo que es lo mismo, codificado y explicado.

Pero también nos permite entender su cualidad dinámica y contemporánea. La falta de densidad, la ausencia de una jerarquía en favor de múltiples ordenes locales, la fragmentación, su percepción como imágenes superpuestas, no pueden sublimarse más allá de su fracaso como espacio cívico y urbano, pero si nos dan claves sobre la afinidad contemporánea con los sistemas incompletos en constante evolución, y el cambio permanente como la única forma posible de equilibrio.

A pesar de la insistente búsqueda de una síntesis fenomenológica, la disciplina de la arquitectura no puede ocultar los señuelos inequívocos de las tensiones que subyacen bajo la apariencia de las cosas. Transformada en un organismo entrópico, en ocasiones la arquitectura resuelve problemas en la misma medida en que los crea. *‘Imágenes espontáneas, sin una razón aparente, como el graffiti’*.

Luis Rojo de Castro se graduó en el *Graduate School of Design* de la Universidad de Harvard en 1989 y en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid en 1987. Inició su actividad profesional en 1994 con la firma Rojo/Fernández-Shaw arquitectos, habiendo ganado diversos concursos –Teatro/Auditorio de Guadalajara, Centro de las Artes de Santa Pola, el Centro Tecnológico del Calzado en Arnedo, Vivienda Pública en Ciudad Real, Centro Deportivo de Alcázar de San Juan o el Centro Superior de Estudios Sociales para la Fundación Caja Madrid. Luis Rojo de Castro es profesor de Proyectos de Arquitectura en la ETSAM desde 1992, ha sido Profesor Visitante de Teoría e Historia en la ETSAUN desde 1999 y *Visiting Professor of Architecture* en el GSD de la Universidad de Harvard entre 1994 y el 2006. Ha publicado artículos de opinión en las revistas *A+U*, *Cassabella*, *Arquitectura*, *RA*, *Phalaris*, *Tectónica*, *Arquitectura Viva* y es editor, junto con Luis M. Mansilla y Emilio Tuñón del boletín CIRCO.