

## INMUTABILIDAD Y MOVIMIENTO

Lo primero que sorprende cuando estudias la planta de la Estación de Autobuses de Huelva es la extraordinaria capacidad de los arquitectos de afrontar la complejidad para luego resolverla en un solo gesto, unitario y sintético.

Acepta las limitaciones y complejidad de los problemas y de ellas extrae su fuerza. Integra a todos los factores en conflicto - forma, construcción, uso, lugar- pero sin que el proyecto en su configuración formal sea reflejo de esa situación conflictiva. Avanza firme hacia adelante hasta llegar a alcanzar un punto de equilibrio, de precisión, de síntesis. Una firme conjunción entre circulaciones y flujos con la exacta geometría de la parcela.

Transcurridas casi tres décadas de su concepción es conveniente realizar unas reflexiones previas que nos puedan hacer ver con más claridad acontecimientos del pasado, que en parte arrojan luz sobre los problemas que actualmente están presentes en el panorama español de la arquitectura.

La Estación de Autobuses de Huelva, de Antonio Cruz y Antonio Ortiz, fue un encargo fruto de un concurso de ideas del que formé parte como jurado designado por los concursantes, por lo que me siento claramente responsable de las consecuencias de aquella decisión ("El jurado ha valorado muy positivamente de la propuesta premiada, la capacidad de la traza para generar un edificio con una imagen neta y contundente (...). Se ha considerado muy acertada la dialéctica planteada entre la forma circular de los andenes en torno al patio central, generadora de una imagen singular e inesperada y la estricta geometría triangular de la parcela"). Esta circunstancia es motivo suficiente para las siguientes reflexiones y análisis con la visión de los años transcurridos.

El tiempo y los hechos del pasado pueden llegar a ser una carga , pero también habrá que reconocer que a la vez son la base de la renovación de una tradición y tal vez sea este el cometido de una generación, un proceso sin fin de renovación y comprensión de la tradición. Es por ello que parece pertinente volver a reconocer los valores subyacentes que ciertas obras han tenido en el transcurso del tiempo.

La Estación de Autobuses de Huelva se enmarca en un momento de nuestro pasado reciente, no tan lejano, de reconstrucción de las ciudades después de años de abandono, que suponía en lo fundamental la construcción de infraestructuras, trazados, espacios públicos y jardines, reconstrucción del hábitat y de sus modelos basados en la vivienda social y al mismo tiempo en la implementación de equipamientos tan necesarios en aquel momento, que constituían la base de un anhelo de reconstrucción del tejido social y de reequilibrio territorial del país, recalificando así el propio hábitat de la sociedad y produciendo la mayor transformación del territorio español que se haya producido jamás en nuestra historia.

En esas circunstancias y en aquellos momentos participábamos de una fuerte y profunda convicción de regeneración, donde una arquitectura sin estridencias, con técnicas y medios sencillos, una intensa atención a la construcción material, la voluntad de cualificación del lugar, una cierta sobriedad figurativa y una búsqueda en las raíces de nuestra tradición - una vez superada la crisis de la modernidad en la década anterior- pudieran satisfacer las demandas de una sociedad emergente.

Todo este discurso asumía, a su vez, también la capacidad de aumentar riesgos, de profundizar en la investigación, de abrir nuevos frentes, de dar paso a la intuición que, en el caso de la arquitectura, implicaba encontrar los impulsos que con racionalidad pudieran hacer cumplir los requisitos funcionales para, una vez satisfechos, hacerla vivir en el tiempo.

Construida la Estación de Autobuses en terreno de nadie, a mitad de camino entre el centro de la ciudad y el muelle de Levante, frente a las marismas del Odiel y al carecer de referentes urbanos precisos Cruz y Ortiz apuestan por una arquitectura ensimismada y autónoma, ofreciendo una respuesta formal unitaria. La ciudad de Huelva, a pesar de sus antecedentes históricos, alcanza el rango de ciudad a finales del siglo XIX cuando se produce un importante proceso de industrialización y crecimiento, ligado en sus inicios a las minas de cobre y más tarde a la industria química. Una ciudad de aluvión, que ha crecido y evolucionado de forma muy desarticulada y que se encuentra aún hoy en proceso de conformación de su fisonomía urbana. No habrán de ser, por tanto, las *fábricas* urbanas de la ciudad las que influyan y estimulen el proceso de elaboración del proyecto de los arquitectos sevillanos.

Pienso ahora, por el contrario, en la Estación de Autobuses de Sevilla en el Prado de San Sebastián (1944) donde un conjunto de edificaciones de uso residencial construyen el perímetro del vacío interior en el que se instala la Estación. Y es que este edificio es un ejemplo reciente de la dificultad de proponer a la ciudad, aún en nuestra historia más cercana, el edificio singular aislado, y forma parte de esa larga secuencia de imágenes en que la residencia y el edificio singular – el monumento- se yuxtaponen, diluyendo sus confines, en esa prolífica y promiscua relación de convivencia tan ligada al proceso de construcción de la ciudad de Sevilla a lo largo de los siglos.

Lejos, pues, de la influencia de la ciudad, Cruz y Ortiz proceden a la búsqueda de una arquitectura capaz de resolverse como un todo, como una única totalidad arquitectónica, por encima de la descomposición del programa en fragmentos que hubieran permitido a sus partes responder funcionalmente a la separación de los recorridos, peatonales y de autobuses, a fin de evitar circunstancias conflictivas entre ambos flujos.

Esta condición holística, en la que el conjunto es un sistema integral más complejo que el que pudiera derivarse de la suma de sus partes, se une al carácter sintético del proyecto al integrar forma, construcción y uso en una solución vinculada a la geometría de la parcela. Una solución vigorosa y refinada que aún hoy no solo comparto, como en su día defendí como jurado del concurso de ideas, sino que me atrevería a afirmar que se trata de uno de sus proyectos más sugerentes.

Es más, cuando Tanais Ediciones me propuso la dirección científica de la nueva Colección de Arquitectura, el primer volumen que propuse fue el de Cruz y Ortiz y la foto que elegimos para la portada del libro fue precisamente la imagen sensual y ondulante de la Estación de Autobuses de Huelva.

La situación geométrica de inicio: planta triangular (en puridad se trata de un sector circular) con una altura/radio de 200 metros y una base de 130 metros, generando un triángulo isósceles con orientación Norte-Sur en su altura, da una idea de la dificultad inicial del proyecto y de la brillantez de su solución.

Tal vez se partió del análisis del flujo de los autobuses y lo que en principio podría parecer una dificultad añadida en la posición de partida se reveló como solución al problema: la disposición de dos círculos de diámetros desiguales alineados con la directriz de la altura del triángulo. El de mayor diámetro inscribe a su vez en su interior otro círculo concéntrico que es el patio abierto y arbolado, configurando una geometría

que se articula en base a la presencia de los dos círculos de diámetros diferentes, como si se tratara de una biela, ese fascinante mecanismo que transforma el movimiento de translación en movimiento circular. El resultado es un espacio sin forma, un espacio donde no se impone forma alguna. Un espacio que no es sino la simple formalización del movimiento.

En relación con el movimiento como génesis de la forma aflora a mi memoria el prototipo que Melnikov desarrolla para un Garaje de mil autos (en sus dos variantes) durante su estancia en París en 1925 con motivo de la construcción del Pabellón de la URSS. En ese proyecto Melnikov introduce como base de la composición el movimiento de los vehículos, tanto en planta como en sección, en una propuesta brillante y sofisticada de una dificultad de comprensión inusitada. Es probable que sea la primera vez que se plantea la posibilidad de generar la idea matriz de un edificio en base a la funcionalidad del movimiento continuo de los vehículos en el espacio.

Este recuerdo enmarca la tendencia de aquellos años y de nuestra generación de vincular nuestra arquitectura no solo a la tradición de nuestra tierra, sino a la posibilidad de explorar y buscar soluciones de síntesis con la tradición de las vanguardias históricas de entreguerras.

A mi entender uno de los mayores logros de este proyecto de Cruz y Ortiz es la continuidad del hall de viajeros con la zona de andenes, evitando así la intersección de circulaciones entre peatones y autobuses. El hall se organiza en dos niveles, de manera que en el superior se ubican las oficinas de la compañía de transporte, al tiempo que todos los servicios de atención a los viajeros se resuelven en la planta baja. El viajero se traslada así en una hermosa sucesión de claroscuros (imprescindible la experiencia del movimiento del cuerpo en el espacio) desde un espacio de penumbra, solo iluminado por algunos lucernarios cenitales, al espacio arbolado, abierto y luminoso, del patio de naranjos.

Este juego de claroscuros así como la presencia del patio de naranjos en su interior permiten hablar del enraizamiento del proyecto en nuestra cultura mediterránea. La secuencia de sombras y luces, los espacios de transición, de articulación, el desdibujamiento de fronteras, son conceptos que más allá de consideraciones lingüísticas o cuestiones de estilo, pensábamos en aquellos años de juventud, era necesario reivindicar para la arquitectura contemporánea, en la convicción de que solo aquella arquitectura que hunde sus raíces en la tradición alcanza valores de universalidad.

En general, otros proyectos similares se solían resolver o bien desdoblado el volumen en dos piezas, una de gran escala para los autobuses y otra de menor entidad para los viajeros o bien por medio de grandes cubiertas o secciones envolventes de todos los usos interiores de forma indiferenciada, dando lugar a grandes estructuras espaciales o de mallas trianguladas. Aquí, Cruz y Ortiz optan por una tercera vía más sutil, más compleja: dar continuidad a los dos episodios mediante la construcción de una única cubierta plana que permite unificar hall de viajeros y dársena de autobuses. La utilización de un sistema de pórticos radiocéntricos con voladizos hacia el exterior les permite independizar la forma de la cubierta de la geometría inicial resolviendo este espacio de una forma que por medio de un solo plano horizontal se adapta a la geometría del contorno, a través de vigas unidireccionales de sección variable.

Y llegados a este punto habría que destacar tanto la importancia que la construcción tiene en su arquitectura, así como la autonomía de la disciplina respecto a otras actividades artísticas. Una arquitectura que respeta conscientemente las reglas que le son intrínsecas y que son capaces de organizar su orden interno. La arquitectura solo alcanza su esencia y su razón de ser, ha dejado escrito Moneo, cuando se convierte en la materialidad de lo construido. Lejos de cualquier tentación literaria o filosófica, que fundamente sus argumentos, Cruz y Ortiz insisten en su materialidad irreductible, en la comprensión de que el cuerpo de la arquitectura es la construcción (lógica de construir), de que el arquitecto piensa y habla en construcción, desconfiando, por artificial, de la incorporación directa de lenguajes o estrategias artísticas a la arquitectura (un pintor puede pintar una rueda cuadrada, un arquitecto *debe* construir una rueda redonda. Louis Kahn).

Atenta, pues, a la construcción y a un lenguaje que enfatiza lo constructivo, esta pieza de arquitectura abstracta y luminosa, caracterizada tanto por su unidad y su contención formal como por su rigor y sobriedad, aparenta haber sido hecha sin ningún esfuerzo, también sin ninguna artificiosidad. Todo está en su sitio. No sobra nada. A destacar ese gesto un punto *ridolfiano* que permite ensanchar la acera para facilitar el ingreso a los viajeros y que supone una inflexión, un estrangulamiento del espacio vestibular, poniendo de manifiesto como el fluido y continuo espacio interior y el sinuoso y rotundo volumen exterior están concebidos bajo una misma idea integradora, de manera que ya no podemos escindir la forma del uso o de la geometría del lugar.

De nuevo emerge el carácter sintético que habíamos señalado anteriormente, pero también tendríamos que referirnos a la búsqueda de la naturalidad, de la sencillez, de hacer las cosas sin ningún artificio, de manera que parezcan hechas sin esfuerzo, con facilidad, sin dramatismo. Así parece haber sido hecha esta planta, de un solo trazo, de un solo gesto, “como el fruto de una inspiración juguetona y despreocupada” (Miguel Ángel). El resultado, una vigorosa envolvente curvilínea que circunda la idea del movimiento.

A la voluntad de adquirir naturalidad, a través de un método artificial, habría que añadir la búsqueda de la autenticidad frente a la originalidad a cualquier precio, tan presente en algunas arquitecturas que conforman nuestro panorama reciente, porque el verdadero viaje de descubrimiento consiste, como Proust ha señalado, en no buscar nuevos paisajes sino en tener nuevos ojos.

Parece que hoy el papel del arquitecto tiende a transformarse al tiempo que en el horizonte se dibujan nuevos campos de acción, nuevas maneras de situarse en los dominios de la arquitectura pero pienso que, en el credo ideológico de Cruz y Ortiz, será siempre necesario trabajar en un espíritu de modestia, con exactitud y precisión, teniendo en cuenta que, como anotaba Le Corbusier en los muros de Chandigarh, para llevar adelante cualquier actividad creativa, la única atmosfera posible es aquella donde prevalezcan regularidad, continuidad y perseverancia.

A raíz de la crisis financiera, devenida en crisis de valores, es habitual leer y escuchar en estos días acerca de la regeneración de la arquitectura, de la necesidad de una arquitectura que responda a los requerimientos reales de la sociedad, de un arquitectura sobria, ajustada y medida, construida con economía de medios frente a la desmesura de los últimos años, de la necesidad de trabajar con poco, solo con lo estrictamente necesario. Y me pregunto, perplejo, si la Estación de Autobuses de Huelva, esta hermosa pieza sintética y atemporal, no es sino un magnífico ejemplo de cuanto está por venir.

Guillermo Vázquez Consuegra

Sevilla junio de 2016

*Libro/Catalogo Exposición Cruz y Ortiz.*