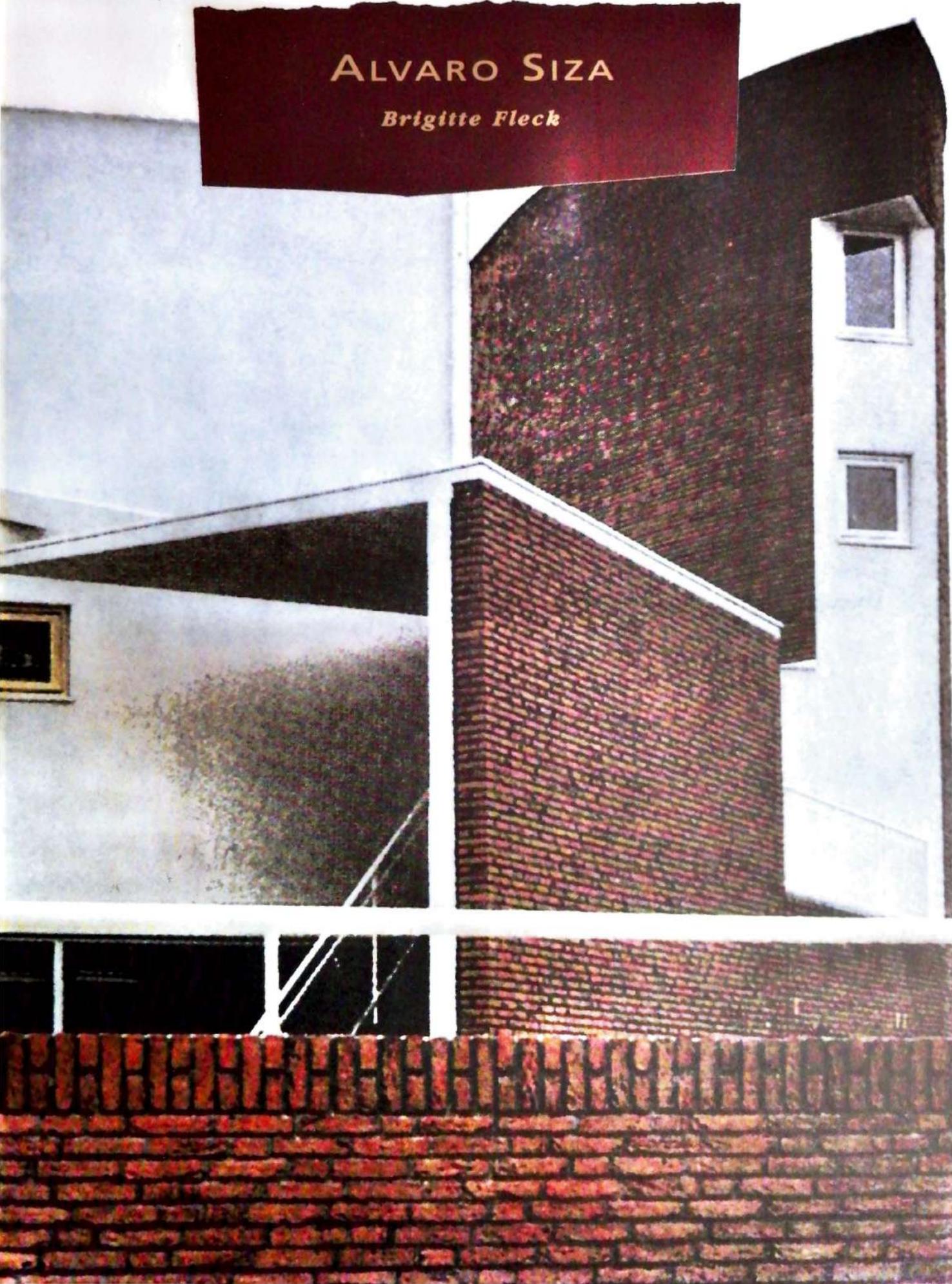


Akal Arquitectura

ALVARO SIZA

Brigitte Fleck





Director de la colección: Delfín Rodríguez Ruiz
Diseño de cubierta: Sergio Ramírez
Título original: *Alvaro Siza*

© Birkhäuser Verlag AG, 1992
© Ediciones Akal, S. A., 1999, 2004
para todos los países de habla hispana
Sector Foresta, 1
28760 Tres Cantos
Madrid - España
Tel.: 91 806 19 96
Fax: 91 804 40 28
ISBN: 84-460-1127-1
Depósito legal: M. 12.911 - 2004
Impreso en Fernández Ciudad, S. L.
(Madrid)

Reservados todos los derechos. De acuerdo a lo dispuesto en el art. 270 del Código Penal, podrán ser castigados con penas de multa y privación de libertad quienes reproduzcan o plagien, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica fijada en cualquier tipo de soporte sin la preceptiva autorización.

ALVARO SIZA

Brigitte Fleck

Traducción:

María Dolores Abalos





Oporto: UNA CIUDAD CONSTRUIDA SOBRE GRANITO

A diferencia de Porto Fino, Porto Novo o Porto Santo, Oporto significa sencillamente «el puerto».

Esta ciudad, una de las más antiguas de la península Ibérica, tiene además una serie de sobrenombres como Cidade Invicta (Ciudad Invencible) o Leal, Cidade (Ciudad Leal), procedentes de las numerosas historias que hablan del valor y de la tenacidad de sus habitantes durante las guerras sostenidas contra los árabes, los españoles y los franceses. Dada su importancia como centro económico y comercial del país, se la denomina también «la capital del norte».

Oporto es una ciudad con carácter propio; comparable en muchas cosas a Lisboa y, sin embargo, completamente distinta. Su perfil urbano es más macizo, más denso y oscuro, y lleno de contrastes: hallándose en muchos aspectos bajo la influencia de Inglaterra, su viejo socio comercial, y de un clima más lluvioso y nublado, Oporto es una ciudad rigurosamente nórdica y, al mismo tiempo, caóticamente meridional, sobre todo después de un día de lluvia, cuando el sol lo impregna todo de un colorido irreal. En toda la ciudad destaca la tornasolada antracita del granito, que a su vez subraya el intenso verdor del paisaje, el rojo ladrillo de los tejados, el azul del cielo y otras numerosas y diminutas manchas de color. El sol crepuscular añade un tono dorado y cautivador que se refleja en los pequeños cristales de las ventanas. Es entonces cuando el granito resplandece como oro negro.

Lo peculiar de Oporto es su caprichosa situación topográfica, que ha obligado a adoptar una serie de curiosas soluciones arquitectónicas como son las escaleras, las rampas y las galerías. En Oporto no hay monumentos artísticos espectaculares por los que uno tenga que visitar forzosamente la ciudad. Lo digno de verse no son, pues, sus bellezas particulares, sino Oporto como conjunto.

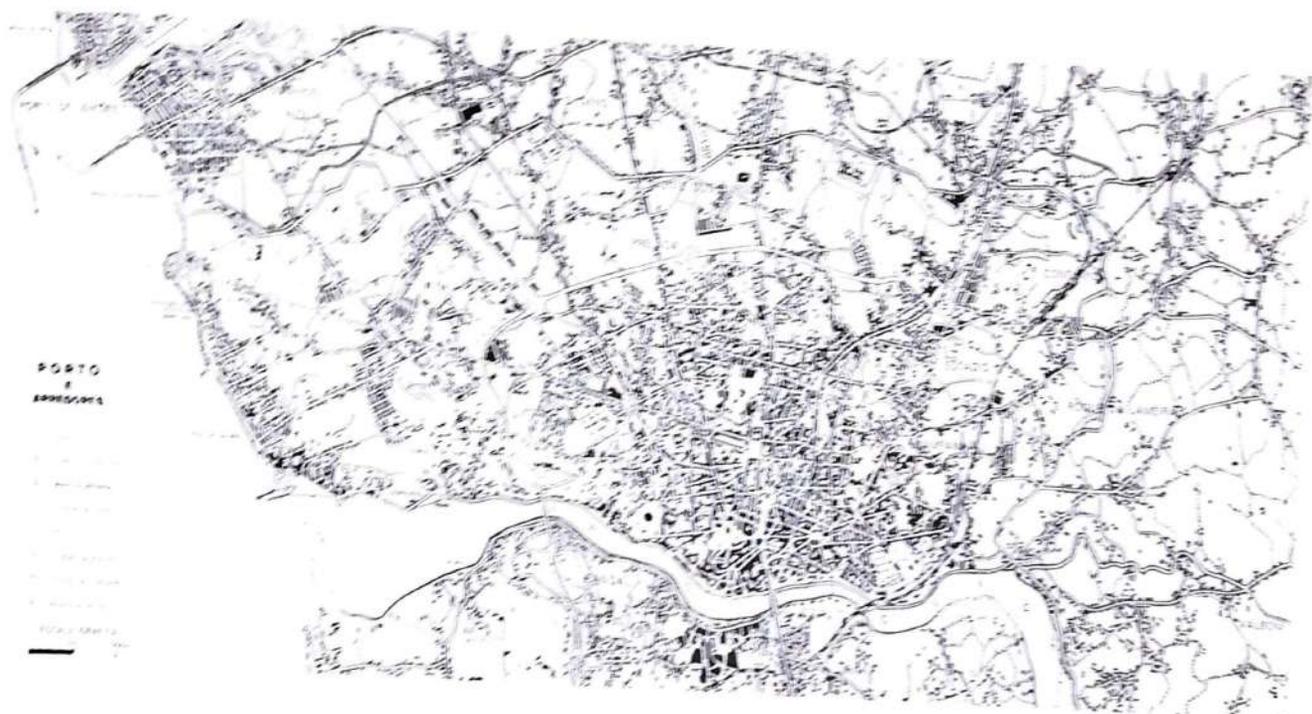
Edificio de viviendas en la rua Senhora das Dores, São Vitor, Oporto, 1974-1977, con los viejos muros preexistentes, posteriormente suprimidos.

La consideración de la ciudad o de un barrio como unidad fue el principal punto de partida de los bocetos de rehabilitación elaborados por los arquitectos Fernando Távora y Alvaro Siza para los viejos barrios de Barredo y Miragaia. De donde se obtenía toda la sustancia constructiva no era del valor histórico-arquitectónico de un solo edificio, a ser posible monumental, sino de las características de todo el barrio, especialmente de las zonas residenciales. Lo que contaba no era el interés particular, sino el de toda la ciudad. Esta modestia, la subordinación y adaptación de cada una de las medidas, por muy destacadas que sean, a la estructura general responde por completo a la esencia de esta ciudad tan poco pretenciosa. Alvaro Siza rehabilitó dos casas en Barredo, y si se siente satisfecho de ellas es porque a quien pasee distraídamente por la rua M. Bacalhoeiros no le pueden llamar la atención.

Oporto es empinada. A la manera de un anfiteatro, el casco antiguo está situado en la escarpada orilla derecha del río Duero. La pequeña y densa fragmentación de fachadas y tejados es subrayada por la altura constantemente variable del terreno y de los edificios, de tal modo que todo está caóticamente apiñado: edificios tan estrechos –casi siempre de dos o tres plantas, a veces también de cinco o seis– que las contraventanas llegan a tocarse y tan arriados, que entre los vanos de los colindantes apenas caben dos filas de azulejos. En las fachadas pueden verse pequeños balcones de madera o acero llenos de macetas y, por doquier, ropa tendida a secar. Todo está firmemente sujeto por unas macizas arcadas de piso y medio de altura que, situadas unos pocos metros por encima de la línea de flotación del río, sirven para proteger a las viviendas de la crecida de las aguas. Encima de las arcadas, una galería semipública igualmente maciza, construida a base de recias piedras de granito, une las fachadas de las casas. La parte trasera de los edificios empalma directamente con la calle de atrás, emplazada un piso más arriba. Aproximadamente en el centro de la planta de estas casas está la caja de las escaleras, con su típica iluminación cenital a través de un estrecho tragaluz. Estas claraboyas son una de las discretas peculiaridades de Oporto. Siendo por lo general redondas, se asientan sobre los tejados como pequeñas cofias de cristal esparcidas por todo el casco antiguo. Durante el día, proporcionan a los tejados una alegre transparencia, y por la noche destacan de la oscura montaña de casas como auténticas boyas luminosas.

Por encima del compacto núcleo medieval, se distribuyen los monumentos artísticos que aparecen descritos en las guías de viaje y que todavía hoy determinan el perfil urbano de Oporto: la monumental Bolsa neoclasicista, la iglesia clerical con su torre alta y estrecha, y la imponente catedral de Zé. Desde el puente que atraviesa el Duero se ve muy claramente el área del crecimiento urbano y la ampliación de la ciudad hacia el noroeste, en dirección al puerto marítimo. El adusto encanto de esta ciudad gris salpicada de motas de color no es folclórico ni sugestivo: no tiene Metro ni grandes almacenes, ni una vida nocturna ajetreada, y lo que no puede encontrarse en esta ciudad de sabor británico, al contrario que en Lisboa, es algo parecido a picardía. Cuatro puentes comunican con la orilla meridional del Duero y con la

Plano de la ciudad
de Oporto y vista
del casco antiguo, junto
al río, y del centro
de la ciudad, situado
a mayor altura.



ciudad de Vila Nova de Gaia: el puente ferroviario Dona Maria Pia (1877), una construcción en acero de Gustave Eiffel que ahora está siendo ampliada –y esperamos que no sustituida– por otro puente nuevo; el puente de la autopista Da Arrábida (1963), proyectado por el ingeniero portugués Edgar Cardoso, y el puente de dos pisos Dom Luis (1886), de Seyrig, discípulo y colaborador de Eiffel. Este puente conmovedor une el viejo Oporto con la otra orilla a diez metros de altura, y el nuevo Oporto a sesenta metros de altura. Las consecuencias urbanísticas del trazado de este puente son una alteración de las relaciones altimétricas entre los sectores de más arriba y los de más abajo. El viejo barrio de Barredo quedó en cierto modo aislado: se suprimieron las anteriores comunicaciones de arriba abajo, y viceversa, y el antiguo centro fue desplazado al margen y abandonado a la decadencia. No obstante, la topografía, es decir la inaccesibilidad, ha salvado a este barrio de una destrucción adicional: la causada por los salvajes planes de rehabilitación de la ciudad. Para la realización de los mismos, afortunadamente, no había dinero, pero mucho menos lo había para reparaciones efectuadas a su debido tiempo ni para medidas diferenciadas de restauración, tal y como habían reclamado Távora y Siza. Barredo está siendo hoy sometido a una rehabilitación supuestamente respetuosa; pero en realidad se trata de una «respetuosa» eliminación de las viviendas y, por tanto, también de los habitantes de este barrio pintoresco, convertido en una zona comercial y de ocio.

El crecimiento de la ciudad de Oporto –los grandes barcos modernos no podían atracar en el muelle del casco antiguo, la Ribeira– tuvo lugar a base de largos ejes rectos que discurrían hacia el noroeste, en dirección al mar o al puerto de Leixões, y el nuevo centro urbano de Oporto está hoy donde el piso superior del puente de dos alturas se topa con otra zona neurálgica de la ciudad, para la que Siza había proyectado ya en 1968 un edificio de oficinas de cristal. Este centro, paradójicamente llamado Baixa pese a que no está situado como en Lisboa más abajo, sino más arriba del caso viejo, forma una curiosa plaza alargada que es el resultado de la unión de dos plazas y cuyo proyecto corresponde al arquitecto inglés Barry Parker. Debido a su forma de pez, esta mezcla de plaza y avenida es también jocosamente denominada por los portuenses *bacalhau*.

Pese a que en realidad la estructura urbana es de fácil orientación, la planificación del tráfico ha conseguido crear un completo caos. Al automovilista le resulta imposible orientarse ni por los puntos cardinales, ni por los elementos urbanísticos dominantes, ni por las cuestas arriba o abajo. Sólo cuando lo quiere la casualidad, va a parar en algún momento al lugar al que se dirigía, después de dar muchos rodeos por un laberinto de tranvías que suben y bajan. No obstante, los embotellamientos diarios descienden considerablemente los fines de mes, en que a muchos automovilistas se les acaba el dinero para la gasolina. Pero hay una cosa que siempre es tranquilizadora: nadie llegará nunca demasiado tarde por ese motivo, ya que la palabra *pontual* tiene un significado casi descortés en Portugal.

Con 500.000 habitantes aproximadamente, Oporto tiene los inconvenientes y los problemas de una gran ciudad y, al mismo tiempo, de una ciudad pe-



Zona de rehabilitación
en Barredo, Oporto.

queña. Según Siza, es la ciudad más incómoda de Europa, opinión que naturalmente ha de ser interpretada como crítica. Pero quien conozca a Siza podría interpretarla también como un elogio encubierto. En otras circunstancias, Siza podría haberse criado en Lisboa o en el Brasil y entonces quizá se hubiera convertido en un arquitecto distinto, o en escultor, que es lo que originariamente quería ser. O podría haber abandonado Oporto. Pero para un arquitecto «incómodo», Oporto es el mejor lugar del mundo. *En Oporto se trabaja*, reza uno de los innumerables proverbios portugueses, y la vida de Siza consta de trabajo.

Entre Matosinhos, ciudad natal de Siza, y Oporto hay un vínculo prodigioso: el eléctrico. Con este viejo tranvía destartado y chirriante de la línea número 1 ha viajado Siza miles de veces, desde la parada situada cerca de la casa de sus padres hasta la estación final de Infante, en Oporto, camino del instituto y, más tarde, de la Escola Superior de Belas Artes (ESBAP). Todos los días recorría la costa, seguía la orilla del río y, finalmente, subía un trozo a pie por el casco viejo. Se necesita haber hecho alguna vez ese trayecto para imaginar que Siza forzosamente tuvo que ver mil veces más cosas en sus innumerables viajes. Igual que sucede cuando se recorre el viejo puente ferroviario a una marcha de ralentí –nunca suficientemente lenta– no es sólo el panorama lo que nos sugiere tantas cosas, sino el tiempo que se tiene para mirar.

La topografía de Oporto tuvo que avivar la imaginación espacial de Siza. En cualquier caso, así podrían interpretarse sus bocetos de perspectivas empinadas y coches subiendo y bajando perpendicularmente. Caos y orden en íntima convivencia, rápidas miradas furtivas, distracción y concentración imaginativas, nerviosismo extremado y sosiego emocionante.

Con la ampliación de la Escuela de Arquitectura se realiza por primera vez en Oporto un proyecto de Siza, que en adelante determinará visiblemente la imagen de la ciudad. Le seguirán otros proyectos, pues a partir de ese momento en Oporto no sólo cambia la situación para Siza, sino para todos los arquitectos de la ciudad. Atrás queda la época en la que durante tanto tiempo estuvo condenado a la marginación. Su participación en los denominados proyectos del SAAL –Bouça, São Vitor y otros– en el centro de Oporto había provocado una campaña de difamación que, desde 1976 hasta finales de los años ochenta, le convirtió en *persona non grata* en su propia ciudad. Los programas de construcción de viviendas del SAAL (*Serviço Ambulatório de Apoio Local*) eran