

Notas:

- (1) Ver Ezio Cerutti y Eugenio Gentili, "Il problema della metropolitana a Milano," *Urbanistica* v. 23, n. 14 (1954), 98.
- (2) "Subways need no be sewers." *The Architectural Forum*, Enero-Febrero 1966, 68. Todas las traducciones del inglés y del italiano son del autor.
- (3) Manfredo Tafuri, *History of Italian Architecture, 1944-1985* (Cambridge, Mass: MIT Press, 1988), 85.
- (4) Ver Bottoni. "Il nuovo piano regolatore," 149.
- (5) Vittorio Gregotti, "Italian Design, 1945-1971" en *The Museum of Modern Art ed. Italy: The New Domestic Landscape* (New York: Museum of Modern Art en colaboración con Centro Di, Florence, distribuido por New York Graphic Society, Greenwich, Conn, 1972), 333.
- (6) Ver Stephen Graham and Simon Marvin, *Splintering Urbanism: Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition* (London and New York: Routledge, 2001), 49.
- (7) Manfredo Tafuri, *Architecture and Utopia: Design and Capitalist Development* (Cambridge, Mass: MIT Press, 1976), 89.
- (8) *Ibid*, 137. Es interesante considerar aquí las discusiones sobre el papel de las superficies de la ciudad realizadas por Giulio Carlo Argan en el 17 *Convegno internazionale Artisti, Critici e Studiosi d'arte: Strutture ambientale* (Rimini: Capelli 1968).
- (9) Esta ley, muy celebrada en su momento, nunca llegó a ser del todo implementada. Ver Astengo, Giovanni. "Urbanistica in Parlamento," *Urbanistica* n.36-37 (1962). Ver también Ripamonti, Camilo. "Urbanistica, democrazia e libertà" *Urbanistica* n.33 (1961).
- (10) Giancarlo De Carlo, *Relazione Conclusiva al convegno del'ILSES sulla "Nuova dimensione della città: la città regione,"* en Giorgio Piccinato, Vieri Quilici, Tafuri, "La città territorio. Verso una nuova dimensione" *Casabella Continuità*, no. 270 (1962), pp. 16-25.
- (11) *Ibid*.
- (12) Tafuri, "Architecture and utopia," 161.
- (13) "La Metropolitana Di Milano." *Domus*, n. 438 (May, 1966), 46.
- (14) Giorgio Piccinato, Vieri Quilici, Tafuri, "La città territorio. Verso una nuova dimensione" *Casabella Continuità*, no. 270 (1962), pp. 16-25.
- (15) Charles Taylor, "Modern Social Imaginaries," *Public Culture*, Vol. 14, Num. 1 (Invierno 2002), 91.
- (16) Benjamin Lee and Edward LiPuma, "Cultures of Circulation. The Imaginations of modernity," *Public Culture* Vol. 14, Num. 1 (Invierno 2002), 192.
- (17) Milán creció en esos años de manera continua, llegando este crecimiento a un máximo en 1961 de 65.000 nuevos habitantes, de los cuales 57.000 eran inmigrantes.
- (18) Según los argumentos de Hardt y Negri, el trabajo de Michel Foucault habría abierto la posibilidad de entender como los elementos superestructurales y de reproducción social trabajan dentro de las lógicas materiales, construyendo un terreno que no puede reducirse a términos económicos, sino que se define también en términos "culturales, corporales y subjetivos." Michael Hardt y Antonio Negri, *Empire* (Cambridge: Harvard University Press, 2000), 27.
- (19) Hardt y Negri, *Empire*, 290.
- (20) *Ibid*, 32-33

Fotografía de la primera página: Metropolitana milanese, Carlo Orsi (1964)

2013. 186

LA LIBERTAD DE LOS FRAGMENTOS

CIRCO

CIRCULEN!

IGNACIO GONZÁLEZ GALÁN



capitalismo avanzado "el imaginario está guiado y canalizado por una máquina comunicativa. El lenguaje, según comunica, produce mercancías, pero, más importante aun, crea subjetividades, las pone en relación, las ordena" (20).

En este contexto, el lenguaje de Albini puede ser entendido como parte de esta máquina comunicativa, no únicamente representación, sino engranaje necesario en el funcionamiento de las lógicas circulatorias de la ciudad. Perfecto en el afinamiento de este engranaje, el diseño de Albini es afirmativo, proponiendo a los habitantes una imagen de desarrollo y certeza. Si el lenguaje de este diseño es "ambiguo" o "extraño", tal y como propone Tafuri, lo es solo desde el punto de vista de su significado, y no así por su formalización y materialización. Consigue construir lo universal como sustitución de particularidades, evitando representar las contingencias del diseño. Pero la universalidad del lenguaje del metro, su falta de especificidad local, esta compensada por un proceso de fijación y estabilización, buscando objetivar algo como una sociedad circulatoria. Esta sociedad está incorporada dentro del imaginario Milanés, y no separada del mismo, parte de la construcción de su identidad. Podríamos considerar, en este respecto, las postales reproducidas y circuladas en el momento, en las que imágenes del metro de Milán se juntan con otras referencias del imaginario local, desde el Duomo a la Galleria Vittorio Emanuele II. Imaginarios urbanos, de hecho, que permiten entender los procesos de estabilización dentro de las lógicas circulatorias de la ciudad.

Quizás podamos ahora entender que, si la infraestructura del metro articulaba la circulación de personas a la de capitales en las prácticas especulativas del mercado inmobiliario, ambas son indisolubles de la circulación de imágenes que la "extraña elegancia" del lenguaje de Albini construye. La intención de este artículo no ha sido la de redimir este proyecto de la crítica Tafuriana, ni condenar su complicidad con el desarrollo capitalista o celebrar la efectividad de su lenguaje: Busca, simplemente, entender mejor la articulación de la arquitectura con los regímenes económicos y culturales que le son contemporáneos.

Ignacio González Galán\_2013

*El propósito de este artículo es el siguiente: Considerar la actualidad material de los procesos circulatorios que definen los regímenes contemporáneos. Esta materialidad es más bien obvia cuando uno piensa en las infraestructuras circulatorias que arquitectos e ingenieros negocian para la ciudad. Sin embargo, no lo es tanto en los procesos virtuales y financieros en los que imágenes y capitales circulan sin aparente fricción material. La arquitectura, inevitablemente imbricada entre procesos culturales y económicos, articula en su materialidad la aparente virtualidad de estos procesos. El argumento que se desarrolla aquí, articula sin solución de continuidad la circulación de personas, de imágenes y de capitales, en los espacios construidos por las arquitecturas de la ciudad, mediante el análisis de una infraestructura circulatoria construida hace cerca de 50 años.*

prácticas económicas que le son contemporáneas, permitiendo a la sociedad imaginarse dentro de este régimen circulatorio. En el caso particular que nos ocupa, no solo se está generando un imaginario gracias a la circulación de una imagen, sino que se trata, precisamente, de un imaginario de la circulación.

El funcionamiento de estas imágenes tiene especial relevancia en un contexto de circulación de significados y de personas como el de Milán de estos años, una ciudad construida en gran parte por una fuerte afluencia migratoria. Grandes masas de trabajadores llegaban a la ciudad en aquel momento desde el Sur del país, fundamentalmente menos desarrollado. La boyante economía italiana de los 1950s y los primeros 60s, resultó en movimientos migratorios de millones de personas, acogidos fundamentalmente por Milán junto con Turín y Génova (17). La circulación internacional del diseño italiano, de hecho, fue permitida en gran parte por la mano de obra barata proporcionada por estas masas de población, masas también en circulación. Y, más importante, son estos mismos movimientos migratorios, en cuanto que interrupción de las culturas regionales tradicionales en las masas de trabajadores deslocalizados, los que garantizan la efectividad de las nuevas formas de reproducción de la cultura que dotan de efectividad a los imaginarios generados por estos diseños.

Para concluir, deberíamos diferenciar el concepto de imaginario de las construcciones ideológicas, anticipando la crítica Tafuriana de que, independientemente de su materialidad en el diseño del metro, su función sería la de generar un ideal ilusorio de circulación que esconde la reorganización material del territorio realizada por el metro, con sus consecuencias económicas y sociales. Diferentes teóricos italianos estaban, contemporáneamente al diseño del metro, tratando de articular el papel estructural de los procesos comunicativos en el capitalismo avanzado (18). Michael Hardt y Antonio Negri han regresado recientemente al trabajo de estos teóricos, entre los que se encuentre el propio Negri, para recuperar la noción de "trabajo inmaterial". Este concepto, según ellos, se refiere a un trabajo que produce "un bien no material, como un servicio, conocimiento o comunicación" (19). Su entendimiento de la comunicación es tal que esta "no solo expresa, sino que organiza". Elaborando esta idea, su argumento insiste en la noción de imaginario, proponiendo que en los sistemas de

Considerad la siguiente imagen para arrancar: Una policía, aparentemente mujer, posa en posición relajada. La enmarcan horizontalmente, en los límites superior e inferior de la fotografía, una banda continua que anuncia el nombre de la estación, "Duomo", y el borde de la plataforma del metro. No solo nosotros observamos esta imagen desde el andén opuesto, sino también un grupo de seis personas, aparentemente una familia de cuatro miembros y una pareja entrada en años; todos giran la cabeza para mirar a la policía. Ella viste un ligero y elegante uniforme blanco, con las piernas cruzadas y apoyada en un tubo que sirve de pasamanos a la escalera. Dicho tubo, de color intenso, asciende paralelo la pared, girando en un arco de cuarto de círculo hacia la derecha y luego medio círculo hacia la izquierda, donde se encuentra con la mano apoyada de la policía, antes de girar al rededor de la pared a la que se ancla. Allí, en el punto en que comienza el ascenso que acompaña a las escaleras, este tubo se encuentra, en una coincidencia visual, con la punta de una flecha gigante impresa en un anuncio situado en el fondo de la imagen, un par de metros detrás de nuestra protagonista. En este panel publicitario, de color blanco y bien iluminado, el austero logo del centro comercial La Rinascente señala la escalera que asciende hacia la salida. De hecho, unos metros encima de la escena que nos ocupa, uno no sólo encontraría la Galleria Vittorio Emanuele II y la popular catedral gótica que da nombre a la estación de metro, sino también el local en el que La Rinascente abrió por primera vez al público en 1865, así como los grandes espacios comerciales, mucho mayores que los originales, que ocupaba el próspero negocio en el momento que se toma la fotografía. Nada destaca en esta imagen del fotógrafo Carlo Orsi -la policía, el perfecto trazado de la barandilla y el gran panel publicitario orquestan una coordinada coreografía. Juntos afirman: "Circulen".

El 1 de Noviembre de 1964 abrió al público la primera línea del sistema de metro milanés, con dos trenes recorriendo juntos el trayecto que une las estaciones de "Lotto" y "Sesto Morelli" después de recibir la bendición del arzobispo local. Aunque las primeras propuestas para un sistema de metro comenzaron a principios de siglo, los estudios del proyecto finalmente ejecutados no arrancaron hasta 1952, cuando se abrió una venta de bonos a los habitantes de la ciudad para financiar el proyecto (1). Los análisis realizados revelaron una ciudad congestionada y, dada la imposibilidad de

ampliar la capacidad del viario existente por el valor histórico de la edificación del centro, una red subterránea parecía la única opción posible. La decreciente velocidad del tráfico afectaba no solo a la calidad de vida de los ciudadanos, sino a la posibilidad de crecimiento de la economía local. El metro respondía tanto a los programas de bienestar social como a las necesidades de desarrollo del mercado de la boyante economía del Norte de Italia, que alcanzaba en estos años los niveles de producción y organización del trabajo de otros países industrializados.

Los diseñadores Franco Albini y Franca Helg recibieron el encargo de diseñar las estaciones, incluyendo el acondicionamiento de los interiores, mobiliario y señalética, en un proyecto completado con la colaboración del diseñador gráfico Bob Noorda. Un artículo en Architectural Forum celebraba el hecho de que un grupo de relevantes diseñadores hubiera recibido este encargo, demostrando que "los metros no tienen por que ser alcantarillas". El proyecto ponía de manifiesto a la audiencia americana la relevancia del diseño en obras clave de desarrollo y reforma urbana (2). El diseño italiano, de hecho, circulaba ya en estos años fuera de las fronteras nacionales, con piezas singulares y conjuntos decorativos completos (algunos diseñados por el propio Albini) inundando de manera creciente los medios de comunicación internacionales y disponibles para su adquisición en diversos comercios dentro y fuera de Italia. Milán era, en los años 60, una ciudad en circulación.

Menos positivo fue el análisis del proyecto realizado por una de las figuras centrales del discurso italiano del momento, Manfredo Tafuri. En su Historia de la Arquitectura Italiana, escrita dos décadas después de la inauguración de la red suburbana, Tafuri menciona este proyecto clave para la ciudad solo de pasada, refiriéndose a su "extraña elegancia" como ejemplo de los "ambiguos lenguajes" desarrollados por Albini, junto con otros arquitectos italianos contemporáneos, "para protegerse del asalto de nuevos problemas cuya resolución consideraban con escepticismo" (3). Bajo la mirada de Tafuri, el proyecto de Albini se podría considerar, como un ejemplo paradigmático de las limitaciones del arquitecto una vez establecido el planeamiento urbano como disciplina autónoma.

De hecho, si el metro iba a jugar algún papel en el desarrollo de la ciudad, parecería ser a nivel de planeamiento, en el que Albini no había

también el austero panel que anuncia el nombre de la estación, y la constante anchura y espaciado de la fuente utilizada, perfectamente paralela al diagrama de la ruta del metro. De manera análoga, este diagrama simplifica la complejidad urbana en la distribución homogénea de las paradas sobre una gruesa línea recta. La puntual repetición de los trenes marchando en las dos direcciones enfatiza el efecto del patrón de las luminarias fluorescentes, distribuidas regularmente paralelas a las vías. Perfiles metálicos negros enmarcan los paneles de piedra natural, con anchos que repiten el ritmo de las columnas en los vestíbulos. Estos marcos, repetidos también en los ángulos de las columnas, disolvían la jerarquía entre frente y fondo. Un suelo continuo de goma absorbía el sonido de cada movimiento individual y los transformaba en susurro continuo.

Ningún punto o momento se significa sobre otro en el diseño de las estaciones, su imagen privilegia descentralización y circulación, análogamente a las lógicas que el metro soporta sobre la ciudad. El diseño de Albini es integral a las nuevas dimensiones de la ciudad, así como a las nuevas prácticas profesionales solicitadas por las nuevas dimensiones. Pero como abstracción de estas nuevas lógicas o prácticas urbanas, el lenguaje de Albini no las representa, ni las naturaliza. Podríamos sugerir, alternativamente, que las posibilita, construyendo y poniendo en circulación un imaginario que las soporta. Tal y como ha explicado Charles Taylor en su conceptualización de los imaginarios sociales, estos no son sistemas de ideas sobre la sociedad, sino que "son aquello que hace posible, dando coherencia, a determinadas prácticas sociales" (15). Circulación, en el análisis de este proyecto, debe ser entendido como han propuesto recientemente Benjamin Lee y Edward LiPuma, a la vez proceso económico y práctica cultural "con sus propias formas de abstracción, de evaluación y de retención", creadas por interacciones entre "diferentes tipos de formas circulatorias y las comunidades interpretativas que se construyen alrededor suyo" (16).

No se trata, por tanto, de proponer una relación determinista entre un lenguaje específico y los procesos urbanos correspondientes, sino de entender cómo la lógica del metro, abstraída como un lenguaje y circulada en su reproducción, genera un imaginario que es inseparable de las

Sin embargo, desde que Tafuri propuso sus argumentos, diferentes teorías sociales y políticas han complicado el papel del lenguaje (y de las relaciones imaginarias que para el historiador definían el marco de acción de la arquitectura) más allá del significado, considerando particularmente la materialidad comunicativa que Tafuri había ignorado. Mientras que para el teórico italiano el desarrollo del capitalismo habría separado el lenguaje arquitectónico de las lógicas estructurales de la ciudad, en los regímenes del capitalismo avanzado en formación en los años 60, lenguaje, economía y sociedad forman una unidad indisoluble.

En este contexto, el papel del proyecto de Albini y las lógicas circulatorias de la ciudad no podría reducirse a una determinismo espacial que relacionara el movimiento de personas con las formas de la arquitectura. Tampoco podría entenderse únicamente como un ejercicio de señalética. De manera más amplia, se debe entender el lenguaje del metro también como una forma cultural en circulación, distribuída por la ciudad y experimentada repetidamente por ciudadanos y visitantes.

En su descripción del proyecto para la revista *Domus*, el periodista Enrico Filippini consideraba como "la organización y las superficies de este espacio, la selección gráfica y de los colores" no podría separarse de los efectos psicológicos sobre un usuario "que vive en el sexto piso, baja a la calle por la mañana para caminar hacia la estación, y más aún baja al subterráneo, para luego subir a la planta veinte [de su oficina]" (13). De hecho, esta experiencia circulatoria no sería una excepción, sino la práctica colectiva cotidiana de masas cada vez más numerosas, sometidas a cada vez más largos desplazamientos al trabajo, en las nuevas dimensiones de la ciudad-territorio, institucionalizada (como ya he insistido) con el Piano Intercomunale Regionale. Diversos arquitectos y teóricos, incluyendo al propio Tafuri (junto con Giorgio Piccinato y Vieri Quilici) confrontaban en aquellos años esta nueva realidad, alineando "la consciencia de una nueva dimensión urbana ampliada" con la "conciencia de una nueva necesidad expresiva"-un alineamiento, podríamos proponer, al que el metro respondía (14).

Podemos retomar ahora de nuevo el diseño de Albini y volver a considerar la perfecta circularidad de su sección y cuidada ondulación de la traza de las barandillas, solo retorcidas en sus extremos para evitar la repentina interrupción de su continuidad. La descripción del metro debería considerar

sido invitado a participar, a pesar de las numerosas intervenciones realizadas a lo largo de su carrera para la transformación de la ciudad: Albini formó parte de varios equipos que propusieron planes urbanos para la ciudad en la postguerra y, antes aún, el lenguaje abstracto de sus numerosos bloques de vivienda fueron clave en la construcción de la imagen de Milán ya desde los años 30 y primeros 40. El proyecto del metro, de hecho, trataba de articular la relación del activo centro de la ciudad con los diferentes suburbios residenciales como aquellos diseñados por Albini, así como conectar las diferentes estaciones de tren con el creciente cordón periférico de la ciudad. El Piano Intercomunale Regionale publicado en 1963 buscaba coordinar planes municipales y regionales para conectar las diferentes áreas territoriales dentro de la actividad económica y cultural de la ciudad. La pujante actividad comercial en el centro de la ciudad coincidía con una creciente presión inmobiliaria en el área, debida en gran parte a la cantidad de solares aún vacantes tras los intensos bombardeos de la guerra. El metro se entendía como infraestructura clave para aliviar esta presión en un proceso de descentralización que buscaba transformar los desequilibrios entre centro y periferia con diferentes estrategias de re-localización funcional e integración social (4).

Aunque ciertamente relacionado con estos diversos procesos de transformación urbana, el proyecto de Albini y su equipo no reconocía, sino que obliteraba, los desequilibrios existentes entre centro y periferia. Su diseño explicitaba la agenda de la infraestructura del metro con un diseño que abstraía todas las diferencias en un sistema modular con una clara identidad visual. No sólo las condiciones exteriores sino las particularidades interiores estaban unificados en un diseño que absorbía, "sin perder su identidad, todas las adjetivaciones de los diferentes elementos (...) que constituyen la compleja y variada trama del entorno del metro de Milán", según señalaba Vittorio Gregotti en su positivo análisis del proyecto (5).

En este sentido, el diseño del metro podría relacionarse con el proyecto de planeamiento de la infraestructura a un nivel muy directo dentro de lo que se ha denominado el "ideal unitario de la ciudad", soportado a su vez por un paralelo "ideal de integración infraestructural"-modelos sugeridos por Stephen Graham y Simon Marvin para entender el papel de las infraestructuras en la ciudad moderna (6). Tal es el caso, por ejemplo, de

la "regularización" Haussmanniana de la ciudad de París en el S.XIX, o antes aún, y más cerca de nuestro caso de estudio, el plan Napoleónico para la ciudad de Milán de 1803. Ambos diseños pretendían favorecer la circulación en la ciudad, en un programa soportado con una fuerte unificación de la imagen urbana.

Sin embargo, si consideramos el análisis propuesto por Tafuri sobre la relación entre arquitectura y el desarrollo del capitalismo en Progetto e Utopia, las lógicas de la "ciudad unitaria" posibilitadas por la infraestructura del metro solo concierne al diseño de Albini a un nivel ideológico. Para el historiador, la identificación entre la estructura de la ciudad y la organización del capital en la ciudad decimonónica, habría otorgado total libertad al lenguaje arquitectónico, convirtiéndolo consecuentemente en arbitrario e inefectivo. Las abstracciones formales de la arquitectura moderna en las primeras décadas del S.XX habrían evolucionado sin fricción desde "el descubrimiento angustioso de la anulación de los valores" al uso de "un lenguaje de signos puros, perceptible por una masa que ha asumido completamente el universo sin cualidades de la economía de mercado" (7). Cualquier relación del lenguaje arquitectónico con procesos económicos y culturales habría quedado, siguiendo esta evolución, relegado a la representación de relaciones imaginarias.

Es importante entender que, de acuerdo con los argumentos expuestos por Tafuri, la crisis de la arquitectura moderna no se debe tanto a su propia evolución interna como al avance del capitalismo-resultado del desarrollo de la producción industrial y de la especulación financiera que afecta a la mercantilización del suelo. El papel del arquitecto queda reducido, como consecuencia de esto, al ámbito de los "signos y su manipulación", considerando la ciudad meramente "como superestructura" (8). Este era, casi literalmente, el ámbito de acción de Albini en el diseño del metro, poco más que ejercicios de señalética en las superficies de la ciudad-¿o lo eran más bien en su profundidad?

Quizás hemos ido demasiado rápido de la mano del historiador italiano, aceptando la infinita delgadez de la imagen arquitectónica, y la inefectividad de su lenguaje. Aunque su crítica identifica algunas condiciones básicas para el análisis del proyecto de Albini, el análisis

que propone es, sin embargo, insuficiente para explicar el alcance de la propuesta en la articulación de procesos económicos y culturales, su papel estructural.

La abstracción de las diferencias embebidas en el diseño de Albini y la abstracción de la ciudad producida por la malla del metro se podrían relacionar la una con la otra, y también con la abstracción entre el valor de uso del suelo y su valor en el mercado, todas ellas produciendo diferentes tipos de erradicación de las diferencias. La abstracción del valor del suelo y su mercantilización era una de las mayores preocupaciones de las políticas urbanas de esos años. De hecho, estas preocupaciones motivaron una Ley del Gobierno Italiano en 1962 que pretendía mantener el control del estado sobre el planeamiento urbano para limitar la especulación inmobiliaria (9).

Para argumentar la conexión entre estos diferentes niveles de abstracción, podríamos mantener la consideración del proyecto de Albini a nivel de lenguaje, tal y como propone el análisis Tafuriano. Sin embargo, sería necesario situarlo en una constelación en la que este lenguaje no es independiente de las nuevas lógicas urbanas y legales construidas por el Piano Intercomunale Regionale o la Ley de 1962. Más aún, el lenguaje del metro debería situarse en conexión con lo que en aquellos años se estaba conceptualizando como la "ciudad-territorio". Esta nueva unidad territorial, según propuso Giancarlo de Carlo en un congreso dedicado al tema, tendería a homogeneizar el valor del suelo-tal y como el metro homogeneizaba los distintos espacios urbanos en los que se ubicaba (10). El mismo Tafuri proponía, en la misma conversación, que las nuevas redes comunicativas que construían esta unidad eran claves en este proceso de homogeneización-una condición anterior a las prácticas de especulación que la ley de 1962 pretendía controlar (11).

Es necesario, por tanto, un entendimiento distinto de la articulación del lenguaje con estas lógicas. Tafuri dedica el último capítulo de su argumento al giro lingüístico de las prácticas arquitectónicas contemporáneas, que él interpreta como una búsqueda de significado. Pero en el acto de interpretación, él mismo reproduce esta tendencia al dotar de significado a ésta búsqueda: "En la semiología, la arquitectura busca su significado, atormentada por haber perdido finalmente su significado" (12).