



ARQ

ISSN: 0716-0852

revista.arq@gmail.com

Pontificia Universidad Católica de Chile
Chile

Galán, Ignacio G.

¡Circulen! El lenguaje de la arquitectura en circulación y como instrumento para la
circulación

ARQ, núm. 96, agosto, 2017, pp. 134-149

Pontificia Universidad Católica de Chile
Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=37552672014>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

**Palabras clave**

Metro
Infraestructura
Albini
Tafuri
Milán

Keywords

Subway
Infrastructure
Albini
Tafuri
Milano

¡CIRCULEN!

El lenguaje de la arquitectura en circulación y como instrumento para la circulación¹

FIG 1 Carlo Orsi.
Metropolitana Milanese.
Milán / Milano, 1964.
© Carlo Orsi

Si bien la arquitectura pareciera tener un lugar secundario en la definición de las infraestructuras urbanas, suavizando su dureza y apoyando su funcionalidad, este texto argumenta que pueden hacer más que eso. El proyecto para el Metro de Milán, de Albini y Helg, permite observar que la arquitectura y el diseño pueden cimentar la función de las infraestructuras como instrumento de coordinación cultural y articulación social en la ciudad posfordista.

Para empezar, consideremos la siguiente imagen: un policía (¿o tal vez una policía?) posa en una posición relajada (FIG. 1). Está enmarcada por una banda continua que anuncia una estación de metro – Duomo – y el borde de la plataforma, en las partes superior e inferior de la fotografía. Vestida con un traje blanco elegante y ligero, las piernas cruzadas y apoyada en el pasamanos de la escalera, es observada no sólo por la cámara ubicada en la plataforma opuesta, sino también por un grupo de seis personas a la izquierda de la imagen que giran sus cabezas hacia la figura de blanco. Un tubo de color se eleva paralelo a la pared, dibujando un arco de cuarto de círculo perfecto hacia la izquierda y luego un semicírculo completo a la derecha hasta encontrarse con el puño de la policía antes de girar alrededor de la pared oscura a sus espaldas. En ese punto, antes de subir, el tubo del pasamanos se encuentra – en una coincidencia óptica – con la punta de una flecha gigantesca, parte del afiche publicitario ubicado en la pared de fondo. En el tablero blanco y bien iluminado del anuncio, la flecha enmarca el logotipo austero de la tienda *La Rinascente* y apunta a la escalera que sube hasta la salida. Nada desentona en esta fotografía del recientemente inaugurado metro de Milán, tomada en 1964 por Carlo Orsi; la policía, el pasamanos y el anuncio orquestan una coreografía perfecta, y juntos afirman: ‘¡Circulen!’

El 1 de noviembre de 1964 se inauguró la primera línea del sistema de metro de Milán, con dos trenes paralelos entre las estaciones Lotto y Sesto Morelli (FIGS. 2,3). Los fondos necesarios para el desarrollo del proyecto se recolectaron a través de la emisión de bonos disponibles para los residentes de Milán. La población milanesa quedaba así ligada en primer lugar en términos económicos, con la esperanza de estar mejor conectada en términos espaciales y, en última instancia, convertirse en un cuerpo social más cohesionado.

Los estudios iniciales mostraban un sistema de tranvías congestionado y, dada la imposibilidad de ampliar dicha infraestructura en las calles existentes o de ensancharlas (debido al valor histórico del centro de la ciudad), el metro parecía ser la única alternativa posible al transporte vehicular privado. De hecho, la velocidad media de circulación disminuía paulatinamente debido a necesidades crecientes e insatisfechas, que afectaban no sólo la calidad de vida en la ciudad, sino también su economía². El proyecto del metro respondió tanto a los programas de bienestar social de posguerra como a las necesidades de desarrollo del mercado en la floreciente economía del norte de Italia, un área que en los años cincuenta y

sesenta alcanzaba el nivel de organización del trabajo y producción de otros países industrializados.

Los arquitectos milaneses Franco Albini y Franca Helg estuvieron a cargo del diseño de las estaciones, incluyendo la organización de los interiores, el mobiliario y la señalética, proyecto que desarrollaron con la colaboración del diseñador gráfico Bob Noorda. Un artículo publicado en *Architectural Forum* celebraba que un grupo de destacados diseñadores hubiera recibido el encargo de este proyecto, señalando que «el metro no tenía que ser una alcantarilla»³. El diseño italiano y en particular el de Milán había adquirido reconocimiento internacional en las décadas previas, y si se reconocía ahora una infraestructura de circulación, era debido a que un sinnúmero de objetos de diseño e interiores milaneses habían sido ya ampliamente difundidos, tanto en medios de comunicación como en el mercado. Milán era una ciudad en circulación.

Albini era una figura relevante dentro de estas lógicas de circulación del diseño italiano, como autor de mesas y equipos de radio exitosos en ferias de muebles y grandes almacenes ya a fines de la década de 1930. La presencia de la tienda *La Rinascente* en las paredes del metro no era extraña, ya que esta había adquirido un papel central en las operaciones vinculadas al diseño. La circulación de objetos alcanzaba escala internacional por entonces, y tenía un impacto no menor entre las exportaciones de Italia (Rey, 1967). El diseño se volvió clave en el milagro económico italiano apoyando, y no sólo decorando, proyectos de reforma tales como el del metro.

Menos entusiasta era el análisis del proyecto hecho por el historiador romano Manfredo Tafuri, testigo de las crisis que siguieron al período de expansión económica. En su *Storia dell'architettura italiana*, publicada en 1986, Tafuri reducía esta intervención clave a un par de líneas, señalando su «elegancia enrarecida» tomada como ejemplo del «lenguaje improvisado» que desarrollaba por entonces Albini, junto a otros arquitectos italianos, «para protegerse de la irrupción de problemas que consideraban con escepticismo» (Tafuri, 1988:85). El proyecto de Albini y Helg podría entenderse, en el marco de Tafuri, como un *locus classicus* de las limitaciones del arquitecto frente al establecimiento de la 'planificación' como una disciplina autónoma (Tafuri, 1988:71-81). Para Tafuri, los esfuerzos lingüísticos de los arquitectos en la superficie de la ciudad permanecían completamente aislados de las estructuras de la sociedad, como su mero recubrimiento ideológico. Sin embargo, más allá del marco ofrecido por el historiador italiano, el lenguaje del diseño del metro fue parte integral de una serie de ambientes en este momento, articulando nuevas prácticas urbanas y marcos legales. Tal como se analizará en el presente artículo, el papel de este lenguaje no podría reducirse meramente al de representación, pues la construcción de estos ambientes fue inextricable a la afirmación de la circulación. Es más, estos ambientes fueron un instrumento clave que reunió a la sociedad en torno

FIG 2 Franco Albini, Franca Helg and Bob Noorda. Diseño de las estaciones. Milán, 1964 / *Subway design*. Milano, 1964. © CSAC Università di Parma. Sezione Fotografia, Archivio Cisventi



a una declaración común de la circulación como una práctica definitoria de su constitución.

Las abstracciones del lenguaje y la ciudad

Si el metro fue instrumental en el desarrollo de la ciudad, pareciera haberlo sido principalmente en el nivel de la planificación y la constitución de la sociedad milanese, uno al cual Albini y Helg no fueron invitados a participar. El metro estaba directamente conectado, aunque sólo incidentalmente, con algunas de las intervenciones clave que Albini había desarrollado a escala urbana, a pesar de no tener este injerencia alguna sobre su distribución en la ciudad: su Quartiere Gabriele D'Annunzio de 1939 estaba a menos de 1,5 kilómetros de distancia de la estación de Lotto, mientras que su Quartiere Ettore Ponti del mismo año estaría pronto conectado a la segunda línea del metro⁴.

La infraestructura del metro suponía la articulación del próspero centro de Milán con los distintos desarrollos residenciales suburbanos (como los diseñados por Albini), así como la conexión de las diferentes estaciones de trenes que surtían a una periferia en expansión: todas áreas que era necesario incorporar cohesivamente a la vida social y cultural de la metrópoli (Virgili et al, 1970; Buzzi, 1960). La creciente demanda de tal articulación fue objeto del *Piano Intercomunale Regionale*, un plan de coordinación de proyectos municipales y regionales publicado en 1963 (Tintorini, 1963; De Carlo, 1963; 1966; Cercelloni, 1979). Diversos análisis habían identificado no sólo una creciente actividad comercial en el centro, sino también una alta presión económica en el área debido a la presencia de desarrollos inmobiliarios en los numerosos lotes vacíos resultantes de los bombardeos de la guerra. El metro era la clave de un plan que pretendía disolver tal presión mediante un proceso de descentralización que pudiera transformar los desequilibrios funcionales entre el centro y la periferia (Bottoni, 1956).

Aunque estrechamente relacionado con estos procesos urbanos, el diseño de Albini y Helg ignoraba tales desequilibrios más de lo que los reconocía, cristalizando el espíritu reformista del proyecto en un diseño integral que extraía – o mejor dicho, abstraía – cualquier diferencia en un sistema modular y una identidad visual consistente. Las condiciones exteriores y los elementos idiosincrásicos interiores se unificaron en un diseño que, siguiendo la crítica de Vittorio Gregotti, fue capaz de absorber «sin que perdiesen su propia identidad, todas las adjetivaciones de los sucesivos elementos» (Gregotti, 1972:333; 1982:355).

Tanto la estrategia como el diseño del metro podrían leerse como parte de lo que se ha llamado el «ideal de ciudad unitaria» moderno, uno apoyado por un «ideal infraestructural integrado», modelos sugeridos por Stephen Graham y Simon Marvin (2001:49) para la comprensión del papel de las infraestructuras en la metrópoli moderna⁵. Dicho modelo infraestructural en la planificación urbana moderna se remonta al

«Como identificó Giancarlo De Carlo, la unidad organizada dentro de estas nuevas dimensiones tendió a la homogeneización del valor del suelo, en un proceso al cual el metro contribuía volviendo semejantes los espacios que conectaba.»

proyecto de Haussmann para la ‘regularización’ de París entre 1853 y 1870 o, incluso antes, al plan napoleónico para Milán de 1803, también concebido como una intervención infraestructural que fomentaba la circulación al interior de la ciudad, apoyado además por una fuerte imagen unificada. El plan urbano de 1803 era, de hecho, objeto de interés de diferentes arquitectos e historiadores italianos, incluido el propio Tafuri, en el momento de la inauguración del metro⁶.

La abstracción formal del diseño del metro y la abstracción de la ciudad producida por la infraestructura podrían estar relacionadas entre sí, así como a la abstracción capitalista de y desde el valor de uso al valor de cambio, como resultado de la erradicación de las diferencias que los distintos niveles de abstracción producían de manera equivalente. Estos aspectos fueron particularmente relevantes en la nueva dimensión de la ciudad, conceptualizada en el discurso italiano como «ciudad-territorio» durante los años del diseño del metro. Como identificó Giancarlo De Carlo, la unidad organizada dentro de estas nuevas dimensiones tendió a la homogeneización del valor del suelo, en un proceso al cual el metro contribuía volviendo semejantes los espacios que conectaba. Este era precisamente el punto del propio Tafuri y otros quienes, al escribir sobre el tema, observaron cómo dicha homogeneización promovida por las redes de transporte otorgaba el mismo nivel potencial a situaciones diferentes, y consideraron esta asimilación como una precondition de las prácticas de especulación urbana (Piccinato et al, 1962). La preocupación, derivada de la abstracción y mercantilización del suelo era apremiante, y motivó una ley nacional promulgada en 1962 que abogaba por el control estatal de la planificación urbana: una ley muy celebrada por entonces, aunque nunca implementada en términos concretos (Astengo, 1962; Ripamonti, 1961).

Varios críticos y teóricos urbanos, entre ellos Tafuri, se enfrentaban en este contexto a la posibilidad de intervenir como arquitectos dentro de las nuevas dimensiones de la ciudad-territorio, interesados en estas formas de integración territorial resultantes de los modos transformados de producción y circulación. En un artículo en *Casabella*, celebraban la capacidad de estas nuevas dimensiones de articular el territorio más allá de estructuras jerárquicas y la posibilidad de una nueva organización de la población⁷. Curiosamente, Tafuri alineaba en este artículo una «conciencia de la nueva gran dimensión urbana» con «la conciencia de

una nueva necesidad expresiva» (Piccinato et al, 1962). Como sostenía el argumento, los nuevos cambios estructurales de la ciudad se enfrentarían proporcionando una forma de representación. El lenguaje del metro, tal como fue diseñado por Albini y Helg con el diseño gráfico de Noorda, pareciera reconocer esta necesidad expresiva, dando respuesta directa a la nueva realidad urbana.

Sin embargo, entre los argumentos desplegados por Tafuri años más tarde en el artículo de 1967 «Para una crítica de la ideología arquitectónica», se descartaba la efectividad del lenguaje como respuesta a la nueva realidad urbana (Aureli, 2012). Esta fue la conclusión del conocido análisis de Tafuri sobre la evolución de la arquitectura moderna presentado en dicho texto, y elaborado posteriormente en *Progetto e utopia* de 1973, que ofrecía una versión de la arquitectura moderna en relación con su alineación al desarrollo del capitalismo. Para Tafuri, la evolución de esta relación posterior al plan napoleónico de Milán de 1803 (entre otros proyectos urbanos decimonónicos coetáneos), había transformado por completo los vínculos de la arquitectura con las lógicas estructurales de la ciudad y, para 1964, su lenguaje se ocupaba de la transformación de los modelos urbanos e infraestructurales sólo a nivel ideológico⁸. La identificación de la estructura urbana con la organización capitalista a lo largo de la ciudad decimonónica había otorgado total libertad al lenguaje arquitectónico, convirtiéndolo en algo arbitrario y eventualmente ineficaz.

En este contexto, mientras la abstracción como estrategia artística de las vanguardias se relacionó en un primer momento con la experiencia de *shock* de la modernidad – desde el «angustiante descubrimiento de la anulación de valores» propio de la metrópolis, «al uso de un lenguaje de signos puros, perceptibles por una masa que había absorbido por completo el universo sin cualidades propio de la economía monetaria» – estrategias formales semejantes permanecieron, en la arquitectura moderna, como una mera representación de la lógica capitalista (Tafuri, 1976:89)⁹. Más aún, la abstracción formal de la arquitectura moderna se convirtió en el resultado de estas mismas lógicas, dentro de la alineación de la producción industrial con el desarrollo capitalista (Tafuri, 1976). El lenguaje abstracto y «elegante» del proyecto del metro, con sus paneles modulares y motivos ornamentales repetitivos, podría ser interpretado, siguiendo el enfoque crítico de Tafuri, no como meras formas abstractas y elegantes, sino también como elementos del capitalismo industrial, «reproducibles *ad infinitum*». Tales lógicas se extendían más allá de la intervención de Albini en el metro: el proyecto del grupo de arquitectos BBPR para los hangares del tren empleaba también elementos modulares, entendidos por los autores como una representación de la «alineación entre arquitectura e industrialización de la construcción»¹⁰.

En este contexto, el lenguaje de la arquitectura asumió «la tarea de volver auténtico y natural el



universo innatural de la precisión tecnológica» (Tafuri, 1976:126). Para Tafuri, sin embargo, esta crisis estaba menos basada en la evolución de la arquitectura que en el avance de la propia lógica del capitalismo (incluyendo el desarrollo industrial, la especulación financiera y el aumento del valor del suelo y los inmuebles). El desarrollo capitalista dejaba constantemente atrás toda experimentación lingüística o formal, y para los arquitectos la ciudad resultaba un área de intervención sólo a nivel del «signo y su manipulación», considerado sólo «en términos de superestructura» (Tafuri, 1976:137). Este podría parecer, literalmente, el campo de acción de Albini y Helg en el diseño de las estaciones de metro, su proyecto reducido a poco más que la producción de señalética en la superficie de la ciudad – o, mejor dicho, en sus profundidades.

Lenguaje, organización, producción

En los argumentos de Tafuri, la evolución de la arquitectura moderna concluía con la identificación de sus operaciones superficiales con las de cualquier medio de comunicación. El historiador trasladó su crítica hacia algunos de los discursos y prácticas italianas contemporáneas, como las incluidas en la xiv Trienal de Milán y en la retrospectiva del MoMA *Italy: The New Domestic Landscape* de 1972, en cuyo catálogo se incluía el proyecto del metro¹¹.

El propio Albini fue protagonista de estos discursos y prácticas. Participó por ejemplo en un simposio afín dirigido por Giulio Carlo Argan en 1968, centrado en los esfuerzos lingüísticos de los arquitectos sobre las superficies urbanas, en la medida en que estas superficies definían la llamada «estructura ambiental» de la ciudad. Aunque el proyecto de Albini para el metro no fuera abordado directamente en esa ocasión, es más que coincidencia que imágenes de diferentes ambientes de metro poblaran la publicación del simposio como ejemplares de su objeto de preocupación¹². En contra de los argumentos de Tafuri, Argan ofrecía en sus comentarios introductorios una comprensión del diseño como herramienta efectiva en la «determinación del entorno visual humano», criticando la escisión del urbanismo como un área independiente dentro de las escuelas de arquitectura. De acuerdo con su postura, era en el nivel visual definido por las prácticas del diseño donde la ciudad afectaba al individuo más directamente, y era entonces el ámbito privilegiado



FIG 3 Franco Albini, Franca Helg and Bob Noorda. Diseño de las estaciones. Milán, 1964 / *Subway design. Milano, 1964.*
© CSAC Università di Parma. Sezione Fotografia, Archivio Cisventi

de intervención de la arquitectura como práctica estética (Argan, 1968). Este enfoque era legitimado por la noción de «ambiente» entendido, tal como lo desarrollaría en otra oportunidad, como «un complejo de relaciones e intersecciones entre realidades psíquicas y físicas» (Argan, 1983:219-233) entre la articulación de los cuerpos y las psiques.

En este sentido, Argan consideraba las relaciones entre una ‘ciudad a largo plazo’ desarrollada por urbanistas y una ‘ciudad a corto plazo’, definida por diseñadores. Esta última era entendida como «la ciudad de día a día – compuesta por equipamiento ocasional, señalética, publicidad, automóviles, vitrinas, alumbrado público» e incluso «la vestimenta de las personas» (Argan, 1968:42). Esta ciudad, afirmaba, «no es menos histórica que la ciudad centenaria definida por monumentos», considerando tales elementos superficiales como un ámbito legítimo de intervención para una práctica crítica del diseño. Sin embargo, siguiendo argumentos similares a los desarrollados posteriormente por Tafuri, el antropólogo Tullio Seppilli advertía a Argan que todos los elementos de la ‘ciudad a corto plazo’ eran meramente «expresiones del sistema, (...) el punto de encuentro del sistema con el consumidor» (Argan, 1968:58)¹³. Argan anticipaba tales observaciones, argumentando a favor de una redefinición del papel del diseñador como el de un intelectual que desarrolla una posición crítica frente al capitalismo y los penetrantes efectos de la tecnología¹⁴.

Como director del panel sobre crítica en este mismo simposio, Albini debió responder a estos argumentos aún no resueltos. Contestándole a Argan, argumentaba que, más que el cuestionamiento, la crítica era la verificación de «la posibilidad de que una hipótesis dada existiera», la confirmación de «la posibilidad de que [estas hipótesis] asumieran una forma» (Argan, 1968:123). A diferencia de Tafuri y Argan, la crítica permanecería aquí al interior del diseño, como «uno de los instrumentos para la evaluación del lenguaje propio y de sus conexiones con las exigencias culturales» (Argan, 1968:135). Cualquier operación sobre el lenguaje arquitectónico podría convertirse, por tanto, en una práctica crítica. La contribución del diseñador consistía entonces en «anticipar conceptos, significados y modos de vida y comportamiento» a través del diseño del ambiente, en una búsqueda afrontada mediante «la renovación del lenguaje expresivo» (Argan, 1968:124)¹⁵.



FIG 4 Postales de época de Milán / *Epoch postcards of Milano.*

El papel asignado a la arquitectura en la construcción de una nueva realidad asumía la posibilidad de ‘anticipar’ sus efectos, estableciendo una relación determinista entre nuevos lenguajes y nuevos significados.

El giro contemporáneo de la arquitectura hacia el lenguaje era precisamente lo que concluía la genealogía de Tafuri en *Progetto e utopia*¹⁶. En el capítulo previo a las conclusiones, resumía las limitaciones de la disciplina considerando que, confinada a su definición lingüística, la arquitectura se refería «sólo a las leyes de su estructura interna». Esto, argumentaba, volvía al «material lingüístico (...) indiferente», algo conducente a lo que definió como «el más radical formalismo políticamente agnóstico» (Tafuri, 1976:157). Apelando, entre otros, a la teoría de Charles Peirce respecto del desprendimiento del signo de su referente semántico, Tafuri entendía que cualquier relación determinista entre lenguaje y significado se había deshecho, lo que hacía que los cambios en el lenguaje fueran algo literalmente sin sentido.

Sin embargo, mientras el análisis de Tafuri consideraba al lenguaje como una estructura de comunicación desvinculada de cualquier realidad material, desde el momento de su crítica tal separación ha sido cuestionada tanto por teorías sociales y políticas como por estudios sobre comunicación, considerando la propia materialidad de la comunicación y la condición del lenguaje como una actividad productiva. Tales lecturas complejizan la relación entre superficie y organización de la ciudad que el análisis de Tafuri había disociado, y en términos más amplios su definición lingüística de preocupaciones estructurales. Mientras para el historiador italiano el desarrollo del capitalismo había separado el lenguaje arquitectónico de las lógicas propias de la ciudad, en los regímenes del capitalismo avanzado en formación al momento de la inauguración del metro, el lenguaje, la economía y la sociedad configuraron un todo indisoluble conformado físicamente dentro del entorno urbano.

El origen de este análisis se remonta a la escena política radical de la década del 60 en Italia, precisamente en el contexto del diseño del metro, y en especial



a su aproximación a la comunicación – particularmente relevante para la comprensión de estos ambientes (Hardt & Virno, 1996). Siguiendo las reconsideraciones recientes de estos movimientos por parte de Antonio Negri y Michael Hardt, dicha producción teórica permite captar la instrumentalidad del lenguaje arquitectónico. De hecho, estas teorías consideraron cómo la comunicación no sólo expresa sino también produce, superando las limitaciones de la representación y del significado. Estas teorías reconocen el nivel imaginario donde la organización comunicativa se configura como alternativa al engaño ideológico, argumentando que, en los sistemas del capitalismo avanzado, «al producir, el poder organiza; al organizar, habla y se expresa como autoridad» y, simultáneamente, «el lenguaje, al comunicar, produce mercancías pero además crea subjetividades, las pone en relación y las ordena» (Hardt y Negri, 2000:33)¹⁷. Lo que el marxismo tradicional consideraría como expresiones lingüísticas e ‘ideológicas’ de estos regímenes de poder, no serían realidades paralelas que representan u ocultan las condiciones reales de producción sino parte de estas condiciones (inexistentes antes de ellas)¹⁸. Así, la obra de Hardt y Negri permite proponer una alternativa a la crítica tauriana según la cual, por más concreto o material que fuera el diseño del metro, su función era generar una especie de mundo ilusorio de circulación que disfraza la reorganización material del territorio y sus corolarios sociales y económicos. Aquí, ya no puede separarse la reorganización de los cuerpos propia de las nuevas dimensiones urbanas de la ciudad, de las imágenes que se dirigían colectivamente a la psiques de la población urbana – ambas envueltas en los mismos ambientes¹⁹.

La circulación y sus ambientes

Ahora podemos volver al diseño del metro y tratar de dar sentido a la circunferencia perfecta de su pasamanos y su contorno geoméricamente ondulado, que se contorsiona sólo en los extremos para evitar cualquier ruptura abrupta de su elegante continuidad. Una descripción del metro debería considerar también el austero cartel que anuncia el

«Las abstracciones arquitectónicas del metro – y su circulación como lenguaje – permitieron a la sociedad no sólo imaginarse a sí misma, sino construirse como comunidad en dicho régimen circulatorio.»

nombre de la estación, junto con el ancho y espaciado constante de la tipografía empleada, en paralelo al contorno abstracto de la ruta del metro con las paradas regularmente distribuidas sobre una gruesa línea recta. La repetición oportuna de los trenes que circulaban en ambas direcciones se reflejaba en el patrón de luces fluorescentes distribuidas en línea, paralelas a las vías del metro. Marcos de metal negro encuadran los paneles modulares de piedra artificial, a una distancia que repite el ritmo de las columnas en los pasillos, también enmarcadas en negro, disolviendo la jerarquía entre primer plano y fondo. Un suelo continuo de caucho oscuro ahogaba el sonido del movimiento de cada individuo y lo transformaba en un murmullo colectivo continuo.

En el diseño de las estaciones, a ningún punto se le otorgó un significado mayor que a otro; su imagen privilegió la descentralización y la circulación, análoga a las lógicas que el metro permitía en la ciudad. Sin embargo, si se considera el diseño del metro en relación a la circulación provista por su infraestructura, sería importante superar las limitaciones de una relación directa entre el lenguaje arquitectónico, los modos de vida y los comportamientos, tal como sugirió Albini. Tampoco podría reducirse esta relación a un determinismo espacial que relacionara el movimiento de las personas con las formas de la arquitectura. Finalmente, sus superficies tampoco podrían ser reducidas a la señalética de circulación. Se requiere una nueva comprensión del papel del lenguaje en el diseño del metro; una que sitúa al lenguaje dentro de un conjunto de elementos dependientes de las nuevas lógicas culturales y económicas de circulación construidas por el *Piano Intercomunale Regionale* y el proyecto de Ley Estatal de 1962 entre otros.

En este contexto, el lenguaje se convierte en una forma cultural en circulación, distribuida alrededor de la ciudad y experimentada reiteradamente por usuarios regulares y viajeros ocasionales. Tal como ha sido sugerido recientemente por Benjamin Lee y Edward LiPuma, la circulación podría entenderse simultáneamente como una práctica económica y una práctica cultural «con sus propias formas de abstracción, evaluación y restricción, surgidas en la interacción entre modos específicos de formas de circular y las comunidades interpretativas construidas a su alrededor» (Lee y LiPuma, 2002:192)²⁰. Este lenguaje podría entenderse como aquello que «habilita, dando sentido a», las prácticas circulatorias compartidas por estas

comunidades (comunidades en circulación constituidas como 'comunidades interpretativas' de este lenguaje), siguiendo la conceptualización de los imaginarios sociales modernos propuesta por Charles Taylor (2002:91)²¹. Como una alternativa a la relación entre lenguaje y significado, las lógicas del metro – abstraídas como lenguaje y circuladas en su experiencia y circulación reiterada – generan un imaginario que es inseparable de las prácticas económicas y sociales que le son contemporáneas. Las abstracciones arquitectónicas del metro – y su circulación como lenguaje – permitieron a la sociedad no sólo imaginarse a sí misma, sino construirse como comunidad en dicho régimen circulatorio. En el caso particular del proyecto de Albini y Helg, de hecho, su lenguaje abstracto no sólo participa en la creación de un imaginario social en virtud de su circulación, sino que su lenguaje crea precisamente un imaginario de la circulación.

La experiencia de los interiores del metro nunca fue singular sino colectiva, caracterizada por viajes más generalizados y prolongados al interior de las nuevas dimensiones de una ciudad en expansión, institucionalizada por el *Piano Intercomunale Regionale* (Piccinato et al, 1962:16-25). Más aún, esta comunidad en circulación fue reforzada por el aumento de la inmigración a Milán, fundamentalmente desde las zonas menos desarrolladas del sur del país. La mano de obra barata que permitía la circulación internacional del diseño italiano era, de hecho, provista por estas masas de trabajadores inmigrantes, también en circulación. Más importante aún, estos mismos movimientos migratorios, como interrupción de la cultura regional y los lazos tradicionales y *habitus* de las masas de trabajadores relocalizados, permiten que se hagan efectivas nuevas formas de reproducción de la cultura: es el encuentro contingente de audiencias ambulantes y diseños, también en circulación, lo que permite la producción de estos imaginarios sociales (de circulación)²².

El proyecto de Albini y Helg no era un mero lenguaje «elegante» derivado de una abstracción de las lógicas de la ciudad. Este lenguaje era real en las paredes del metro, circulaba como un imaginario y constituía un ambiente en el que, como sugería Argan, lo físico y lo psíquico se intersectaban. Tal fue el caso de miles de usuarios para los cuales (de acuerdo con el periodista Enrico Filippini) era imposible separar «la organización y las superficies [del metro], la selección y color de las gráficas» de sus efectos psicológicos sobre un usuario «que vive en el sexto piso, camina hasta el nivel de la calle en la mañana, cubre la distancia que lo separa de la estación, desciende nueve metros bajo tierra, y luego sube a trabajar al piso veinte»²³.

Los ambientes que construían las superficies del metro eran certeros y estables. Evitaban la ambigüedad de los lenguajes artísticos, sumergiendo a la población en una imagen de desarrollo y confianza. De hecho, la homogeneidad del lenguaje del metro, su falta de especificidad cultural – su desterritorialización – fue simultánea a un proceso de re-territorialización (de fijación y



FIG 5 Postales de época de Milán / *Epoch postcards of Milano.*

estabilización), buscando objetivar algo semejante a una sociedad de la circulación. Pero tal sociedad se incorporaba al imaginario de Milán en vez de desprenderse de él, para no desestabilizar su identidad. Podríamos considerar en este sentido la serie de tarjetas postales producidas en la época, donde las imágenes del metro se yuxtaponían a otros referentes del imaginario milanés, desde el Duomo hasta la Galleria Vittorio Emanuele (FIG. 4). Los imaginarios urbanos, de hecho, ayudan a conceptualizar los procesos de estabilización dentro de las lógicas de circulación de la ciudad (LiPuma and Koelble, 2005:154). La elegancia del metro sólo puede calificarse de «enrarecido» (y su lenguaje como «improvisado») desde el punto de vista de su significado, y si no se considera su materialización y distribución.

Si la infraestructura del metro articulaba la circulación de personas con la del capital, facilitando también las prácticas especulativas del mercado inmobiliario, ambas eran indisociables de los imaginarios contruidos a través del «lenguaje enrarecido» que construía los ambientes de sus estaciones: las abstracciones formales del diseño del metro y la abstracción de la ciudad producida por la disposición de la infraestructura se relacionaban entre sí y con la abstracción capitalista del suelo, de valor de uso a valor de cambio. Si las superficies que Albini y Helg diseñaron para el metro eran el resultado de una abstracción de las lógicas de la ciudad, tal abstracción era necesaria, simultáneamente, para la transformación de estas mismas lógicas.

El papel instrumental de la arquitectura en la organización de la ciudad sigue concerniendo, aún, a su manifestación como lenguaje. **ARQ**

Notas

- 1 Los argumentos desarrollados en el presente artículo se beneficiaron inicialmente de los comentarios de Reinhold Martin y el ambiente crítico de su curso «Philosophies of the City» en Columbia GSAPP en 2012. En esta versión quiero agradecer al equipo editorial de ARQ, en particular a Francisco Díaz y Lucía Galaretto, así como los comentarios agudos de Pedro Correa y Manuel Corrada.
- 2 En su reflexión de 1956 sobre la distribución urbana de Milán, Piero Bottoni consideró la oportunidad perdida para la ampliación de la sección de la calle en la reconstrucción después de los bombardeos de la ciudad durante la Segunda Guerra Mundial. (Piero Bottoni, 1956:149).
- 3 «Subways need no be sewers.» *The Architectural Forum*, January-February (1966):68.
- 4 El lenguaje abstracto y modernista de sus múltiples proyectos de vivienda colectiva había configurado la imagen de los suburbios milaneses de las décadas del treinta y cuarenta. Además, había colaborado en diferentes proyectos de planificación como las Cuatro ciudades satélites en la periferia de Milán en 1940 y el primer plan urbano para la ciudad inmediatamente después de la guerra, desarrollado dentro del grupo *Architetti Reuniti*. Ver: Piva, 1998; Albini, Bucci, Irace, 2006.
- 5 Los autores han relacionado tales modelos a la ecuación de Lefebvre de modernidad y producción de «espacio abstracto», apelando a la definición provista por el intelectual francés del «principio simple, regulado y metódico de la estabilidad coherente» que se aplica a las contradicciones y complejidades propias de la ciudad (Lefebvre, 1991: 238).
- 6 En un artículo para la revista *Società* en 1962, Aldo Rossi se centraba en la articulación del lenguaje arquitectónico de este plan con la ideología burguesa hegemónica, mientras que, escribiendo ya en 1967, Tafuri remarcaba la forma en que la ideología del régimen se alternaba entre su inserción en el tejido de la ciudad (más allá de la expresión arquitectónica) y la negociación con la historia de dicho tejido (Aldo Rossi, 1956; Tafuri, 2000 [1969]:12).
- 7 Citando a Giuseppe Samonà, ilustran la forma en que, en la región parisina, había sido posible organizar «las grandes masas que cada día se desplazan de un lugar a otro para trabajar, interesadas como están en términos sociales en una ciudad como París para liberarse de la tiranía de los vínculos entre el lugar del trabajo y el de la residencia». Samonà, 1959:190-191, citado en Piccinato et al, 1962.
- 8 Tafuri consideraba que el plan napoleónico para Milán desarrollaba el proyecto urbano de Marc-Antoine Laugier y como consecuencia el de Francesco Milizia, el cual presenta como punto de quiebre en la relación de la arquitectura con la ciudad como mecanismo de producción capitalista. A partir de entonces, el «orden y desorden» de la expresión arquitectónica sólo alcanzaría a reforzar la «experiencia» del fenómeno urbano como un fenómeno natural, en lugar de explicar su creciente fragmentación tras la liberalización de la economía de mercado burguesa u ofreciendo alguna alternativa a ella. Siguiendo estas teorías, el plan napoleónico de 1803 dejaba de lado la posibilidad de «construir *ex novo* nuevas realidades, nuevos valores y nuevos símbolos públicos» (Tafuri, 1976:24).
- 9 Tafuri explicó la función cultural y social de la vanguardia como ideológica, aprovechando el aporte de la Escuela de Frankfurt en su consideración de la importancia de nuevas formas de producción cultural para la adaptación de los sentidos de la sociedad a la violencia de los estímulos metropolitanos: «alejar la angustia, comprendiendo y absorbiendo sus causas: tal sería uno de los principales imperativos éticos del arte burgués» (Tafuri, 1976:1).
- 10 «Studi Per Un Deposito Vetture Della Metropolitana Milanese (BBPR),» *Casabella Continuità* 272 (Feb. 1963) 32-50.
- 11 Para su crítica a estos tipos de proyectos, véase Tafuri, 1976:137. Para su contribución al catálogo de la exposición en el MoMA, véase Tafuri, 1972: 388. La contribución al catálogo partía señalando precisamente los diseños de Albini para la Trienal de la década del treinta, los que describía como una «máquina inútil». Este término fue ambiguamente tomado de Bruno Munari.
- 12 Significativamente, este evento fue señalado por Tafuri para ejemplificar el objetivo de su crítica en una nota al pie en *Progetto e utopia*. Tafuri, 1976:139, Nota 82.
- 13 De la misma manera, Tafuri consideraba que, a nivel superestructural, las prácticas arquitectónicas o de diseño nunca podrían escapar a la lógica de «la producción y la publicidad», sino simplemente formar una nueva subjetividad dentro de la lógica del consumismo (Tafuri, 1976:156).

- 14 En este rol, una práctica proyectual crítica no sólo debía abordar el análisis del problema que se ofrecía como objeto de proyecto, sino también la hipótesis misma que establecía ese problema en primer lugar, ya que «la hipótesis es susceptible de variación y, como tal, podría contradecir al sistema en su totalidad». Para Argan, «el factor que contradice el sistema es el mismo que produce la hipótesis, es decir, la imaginación» (Argan, 1968:40; Crosby y Van Onck, 1970:31-42). La imaginación afirmaba la posibilidad de que la diferencia fuera posible, subvirtiendo la lógica del «hombre unidimensional» de Herbert Marcuse (Argan, 1968:38; Marcuse, 1991).
- 15 Albini apelaba a las posibilidades que los marcos tecnológicos o materiales podían ofrecer para una transformación del lenguaje, pero correspondía al diseñador interpretar tales posibilidades como «una nueva regla del arte».
- 16 A pesar de que estoy tomando el argumento de Tafuri como respuesta a Albini, el historiador se refería a un fenómeno internacional más específico y omnipresente en Italia por entonces, rastreable desde la obra de Umberto Eco hasta la de Gillo Dorfles. Véase por ejemplo, Eco, 1980; 1962.
- 17 Hardt y Negri apoyan sus argumentos recientes en la crítica materialista de la tradicional división marxista de los niveles de estructura y superestructura, tal como se desarrolla en la obra de Michael Foucault. Allí, los regímenes modernos de poder se interpretan operando dentro de la realidad y no en una esfera paralela como la ley («la ley imagina lo negativo») o en la esfera «de las prescripciones y las obligaciones», como en los regímenes disciplinarios. A diferencia de ellos, estos regímenes operan «haciendo que los componentes de la realidad trabajen relacionados unos con otros, gracias y a través de una serie de análisis y disposiciones específicas». Véase Foucault, 2007. En términos generales, Foucault entiende el poder no como un conjunto de relaciones imaginarias independientes de las estructuras materiales en las que se cristaliza, sino que se crea a través de ellas Foucault, 2007:16-17.
- 18 Tal como Hardt y Negri han argumentado recientemente, la obra de Foucault considera los elementos propios de la superestructura dentro de las estructuras materiales de la sociedad, que no son reducibles a términos económicos, sino que se definen también en términos «culturales, corpóreos y subjetivos» (Hardt y Negri, 2000:27).
- 19 Algunos pasajes de la obra de Tafuri abren la posibilidad de que el lenguaje se convierta en un instrumento de análisis crítico. Por ejemplo: «Existe una contribución que un estructuralismo coherente puede ofrecer a la arquitectura y el arte contemporáneos: la dimensión exacta de su propia funcionalidad dentro del universo del desarrollo capitalista, del universo de la integración» (Tafuri, 1976:165). Reconociendo el lugar del lenguaje dentro del sistema, estos argumentos preceden el análisis de Negri y Hardt.
- 20 Aunque el trabajo de Lee y LiPuma se basa en conceptualizaciones de imaginarios sociales desde Charles Taylor a Arjun Appadurai, apelo aquí a su trabajo por la relevancia que conceden a la circulación.
- 21 La difusión contemporánea del concepto de imaginarios sociales se sustenta en el trabajo fundacional de Benedict Anderson sobre nacionalismo (Anderson, 1991).
- 22 Para un análisis de las relaciones entre formas culturales en circulación y movilidad, ver: Appadurai, 1996.
- 23 «La Metropolitana Di Milano.» *Domus*, 438 (1966) 46

Bibliografía / Bibliography

- ALBINI, Franco; BUCCI, Federico; IRACE, Fulvio. *Zero Gravity: Franco Albini: Costruire Le Modernità*. Milano: Electa, 2006.
- ANDERSON, Benedict. *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*. London: Verso, 1991.
- APPADURAI, Arjun. *Modernity at Large*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1996.
- ARGAN, Giulio Carlo (ed.) *Dagli Atti del 17 Convegno internazionale Artisti, Critici e Studiosi d'arte: Strutture ambientale*. Rimini: Capelli, 1968.
- ARGAN, Giulio Carlo. «Design per o contro il potere.» En: CROSBY, Theo; VAN ONCK, Andries, «Le Forme Dell'ambiente Umano.» *Casabella*, 350-351 (1970).
- ARGAN, Giulio Carlo. «Urbanistica, spazio e ambiente». En: *Storia dell'arte come storia della città*. Roma: Editori riuniti, 1983.
- ASTENGO, Giovanni. «Urbanistica in Parlamento», *Urbanistica* 36-37 (1962).
- AURELI, Pier Vittorio. «Intellectual Work and Capitalist Development: Origins and Context of Manfredo Tafuri's Critique of Architectural Ideology», 2011. Accedido 14 abril 2012, <<http://thecityasaproject.org/2011/03/pier-vittorio-aureli-manfredo-tafuri/>>
- BOTTONI, Piero «Il nuovo piano regolatore: idee informatrici e aspetti principali». *Urbanistica* 20 (1956).
- BUZZI, Ceriani Franco. «Gli Sviluppo Di Milano». *Casabella Continuità* 23 (1960).
- CERCELLONI, V. «Dal piano del '53 al piano intercomunale,» *Casabella* 451-52 (1979).
- DE CARLO, Giancarlo. «Realtà e prospettive del primo schema.» *Casabella* 232 (1963).
- DE CARLO, Giancarlo. *La pianificazione territoriale urbanistica nell'area Milanese*. Padua: 1966.
- ECO, Umberto. «Function and Sign: The semiotics of architecture». En: *Signs, Symbols, and Architecture*. New York: Wiley, 1980; Dorfler, *Simbolo, Comunicazione, Consumo*. Torino: G. Einaudi, 1962.
- FOUCAULT, Michel. *Security, territory, population: lectures at the Collège de France, 1977-78*. New York: Palgrave Macmillan, 2007.
- GRAHAM, Stephen; MARVIN, Simon. *Splintering Urbanism: Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London and New York: Routledge, 2001.
- GREGOTTI, Vittorio. «Italian Design, 1945-1971». *Italy: The New Domestic Landscape*. New York: Museum of Modern Art, 1972.
- GREGOTTI, Vittorio. *Il Disegno Del Prodotto Industriale: Italia, 1860-1980*. Milano: Electa, 1982.
- HARDT, Michael; VIRNO, Paolo. *Radical Thought in Italy: a potential politics*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, 1996.
- HARDT Michael; NEGRI, Antonio. *Empire*. Cambridge: Harvard University Press, 2000.
- LEE, Benjamin; LIPUMA, Edward. «Cultures of Circulation. The Imaginations of modernity». *Public Culture* 14 (2002).
- LEFEBVRE, Henri. *The Production of space*. Oxford, Blackwell, 1991.
- LIPUMA Edward; KOELBE, Thomas. «Cultures of Circulation and the Urban Imaginary: Miami as Example and Exemplar». *Public Culture* 17 (2005).
- MARCUSE, Hebert. *One-Dimensional Man: Studies in the Ideology of Advanced Industrial Society*. Boston: Beacon Press, 1991.
- PICCATO, Giorgio; QUILLICI, Vieri; TAFURI, Manfredo. «La città territorio. Verso una nuova dimensione» *Casabella Continuità* 270 (1962).
- PIVA, Antonio. *Franco Albini : 1905-1977*. Milano: Electa, 1998.
- REY, G. M. *Relazioni tra il commercio estero dell'Italia e la domanda interna e internazionale*. Roma, 1967.
- RIPAMONTI, Camilo. «Urbanistica, democrazia e libertà» *Urbanistica* 33 (1961).
- ROSSI, Aldo «Il concetto di tradizione ne neoclassicismo milanese». *Società* 3 (1956).
- SAMONÀ, Giuseppe. *L'urbanistica et l'avvenire delle città*. Bari: Laterza, 1959.
- TAFURI, Manfredo. *Architecture and Utopia: Design and Capitalist Development*. Cambridge, Mass: MIT Press, 1976.
- TAFURI, Manfredo. «Design and Technological Utopia». *Italy: The New Domestic Landscape*. New York: Museum of Modern Art, 1972.
- TAFURI, Manfredo. *History of Italian Architecture, 1944-1985*. Cambridge, Mass: MIT Press, 1988.
- TAFURI, Manfredo. «Toward a Critique of Architectural Ideology». En: HAYS, K. Michael (ed.) *Architecture Theory since 1968*. Cambridge, Mass: MIT Press, 2000. Publicado originalmente como «Per una critica dell'ideologia architettonica,» *Contropiano* 1 (1969).
- TAYLOR, Charles. «Modern social imaginaries». *Public Culture*, 14 (2002) 91.
- TINTORINI, S. «Lo stato attuale degli studi». *Casabella* 232 (1963).
- VIRGILI, Guillermo; SOLANS, Juan Antonio; PLA José (ed.) «Metro,» *Metropolitana milanese. Cuadernos de arquitectura* 76-77 (1970).

Ignacio G. Galán

<igg@ignaciogalan.com>

Arquitecto, ETSA Madrid - TU Delft. MARCH II, Harvard GSD. PhD Candidate, Princeton University. Term Assistant Professor, Barnard+Columbia Colleges. Anteriormente ha impartido seminarios y cursos de diseño en Columbia University GSAPP y PennDesign. Entre sus diseños premiados en concurso se incluye el Nuevo Velódromo de Medellín, parte de la colección permanente del Centro Pompidou. Su investigación ha resultado en diversas publicaciones y exposiciones como la instalación Cinecittà Occupata para la Bienal de Venecia de 2014 por invitación de Rem Koolhaas. Ha sido comisario general de la Trienal de Arquitectura de Oslo de 2016 con la After Belonging Agency y ha participado en el proyecto Radical Pedagogies, como comisario de su exposición en la Trienal de Lisboa de 2013 y la Bienal de Venecia de 2014, donde recibió una Mención Especial del Jurado.