

M M M
M M M
M M M

TESI DOCTORAL DE JAUME FREIXA
OBRA AMERICANA DE JOSEP LLUIS SERT

VOLUM I

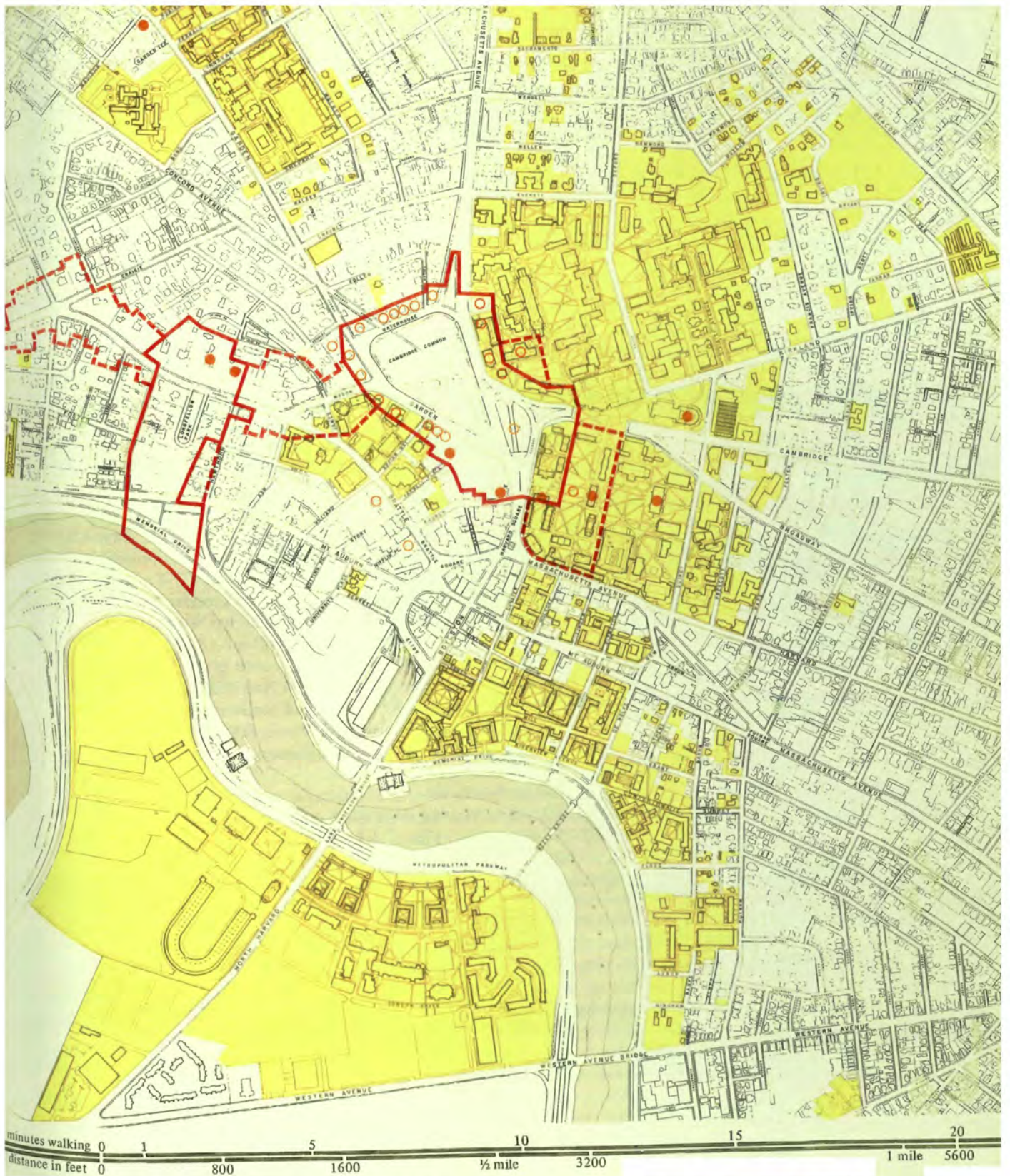
consultor o conseller i membre nat de la comissió supervisora. Sert, que desde 1957 ocupava la seva nova i famosa casa amb pati construïda en terrenys de Harvard, i que portava quatre anys residint a Cambridge, tenia un coneixement de primera mà dels problemes d'aquella ciutat de cent mil habitants, de manera que l'oficina de Planejament de Harvard començà les seves tasques amb la comesa d'incorporar i compatibilitzar el seu desenvolupament físic en el marc de la ciutat de Cambridge dins la qual es troba enclavada en un 85 %. D'una banda, Cambridge preparava un Plà General que incloïa sectors de transformació urbana (*Urban Renewal*) en àrees centrals i operacions de reordenació (*redevelopment*) en barris degradats, d'altra banda Harvard estava en plena expansió, desbordant el recinte antic del Campus i adquirint propietats, parcel.la per parcel.la com una taca d'oli, cosa que necessitava urgentment una ordenació de conjunt. Cambridge és una peça essencial del Boston metropolità, que aquells anys construïa el seu sistema d'accessos i cinturons viaris. Aquest sistema, que esdevinguè un "clàssic" de les transformacions que la difusió massiva de l'automòvil havia d'imposar a tantes ciutats americanes _primer_ i europees _després_, es basava en vies radials relligades per dos cinturons o anelles, una interior i una altra exterior. Cambridge (i Harvard dins d'ella) n'havia de sortir profundament afectada, alleugerint-se la congestió de tràfic a través de

Harvard Square _cor comercial de la ciutat_ però també sacrificant la tranquil.litat de les ribes esquerra i dreta del riu Charles, travessades per vies-exprés (anomenades respectivament "Memorial Drive" i "Storrow Drive") que en reduïrien per sempre els idíl.lics marges enjardinats.

0.1. LA CIUTAT DE CAMBRIDGE I LA UNIVERSITAT HARVARD

La relació de profunda simbiosi entre la Universitat de Harvard i la ciutat de Cambridge havia arribat, en els darrers anys 50 a una situació crítica si tenim en compte, a més de tot l'esmentat fins ara, que el terme municipal de Cambridge presentava una saturació del 90% i la universitat, enclavada en el seu centre, no podia renunciar a un creixement degut a la coincidència de factors acadèmics-pedagògics, demogràfics i econòmics.

Una ullada al plànol de l'àrea central de Cambridge testifica l'impacte de la Universitat de Harvard en el teixit urbà d'aquella ciutat. El plànol mostra, a més la proposta inicial de vertebració de les diferents parts del Campus mitjançant una xarxa de camins per a vianants, que sovint coincideixen amb carrers existents, però que presenta la novetat de donar itineraris alternatius a través dels patis enjardinats _hereus dels "quadrangles" de les velles universitats angleses_ amb l'aspiració de crear un màxim de segregació entre la circulació de



HARVARD DINS LA TRAMA DE CAMBRIDGE: LLOCS I EDIFICIS HISTORICS.

vehicles i la de vianants. Aquesta proposta, que pot considerar-se com una modesta i realista aplicació dels principis de la Carta d'Atenes compta amb l'especial morfologia dels campus universitaris com a microciutats. Unes microciutats que tenen molt de model per a les utopies modernes de la Ville Radieuse i del CIAM. Per començar, cap problema de fragmentació de la propietat del sòl, una població homogènia i organitzada, menys refractària davant els experiments, etc. Els tipus constructius dels campus històrics americans, fins i tot els més urbans com Harvard i Yale, han estat sempre edificis-objecte a quatre vents implantats en uns terrenys més o menys enjardinats. L'adveniment de l'arquitectura moderna trobà en ells una "aclimatació" força natural. Els edificis moderns trencaren la barrera de l'alçada i reforçaren el seu caràcter emblemàtic i expressiu, abandonant el "maquillatge" dels estils (neogòtic, neoclàssic, etc.) que uniformitzaven facultats, residències o biblioteques, llençant-se per la via de l'experiment i la invenció tècnica i formal.

Sert es trobà doncs en una posició de privilegi per posar en pràctica a petita escala les seves experiències i doctrines urbanístiques. No perdè l'oportunitat de practicar el "disseny" urbà, és a dir, la formalització de l'espai (en clau racionalitzadora) a escala mitjana (de sector o barri) i intervenir a fons en els dos grans sistemes: el de l'espai obert i el del teixit edificatori. Per

al primer es potenciava la connectivitat entre les parts disperses del campus recolzant-se no solament en carrers existents sinó travessant els recintes semiprivats de les residències i facultats amb nous itineraris per a vianants que se segreguen de la malla viària, la qual al seu torn es veu jerarquitzada i classificada. Per al segon, es proposa una monumentalització i jerarquització implantant edificis singulars que esdevinguin fites territorials tant dins de l'àmbit de Harvard com dins del sector comercial de Cambridge. Trencant la uniforme silueta d'alçades mitges i baixes, unes quantes torres puntuarien el cel al centre i a les vores de les extenses propietats de Harvard anunciant la seva presència. A part d'innegables i positius punts de referència i orientació per a uns ciutadans que es desplaçaven a considerable velocitat per les noves vies de circulació ràpida i, en fer-ho, havien perdut la capacitat perceptiva d'escala petita pròpia del vianant, aquestes torres portarien un doble significat: la modernitat i la densificació; dues ruptures violentes amb la tradició urbana de New England que Sert proposà _no sense una bona dosi d'agosament_ com a terapèutica als problemes de l'entorn derivats del creixement de Harvard dins de l'estret marc de Cambridge. Així les raonava Sert:

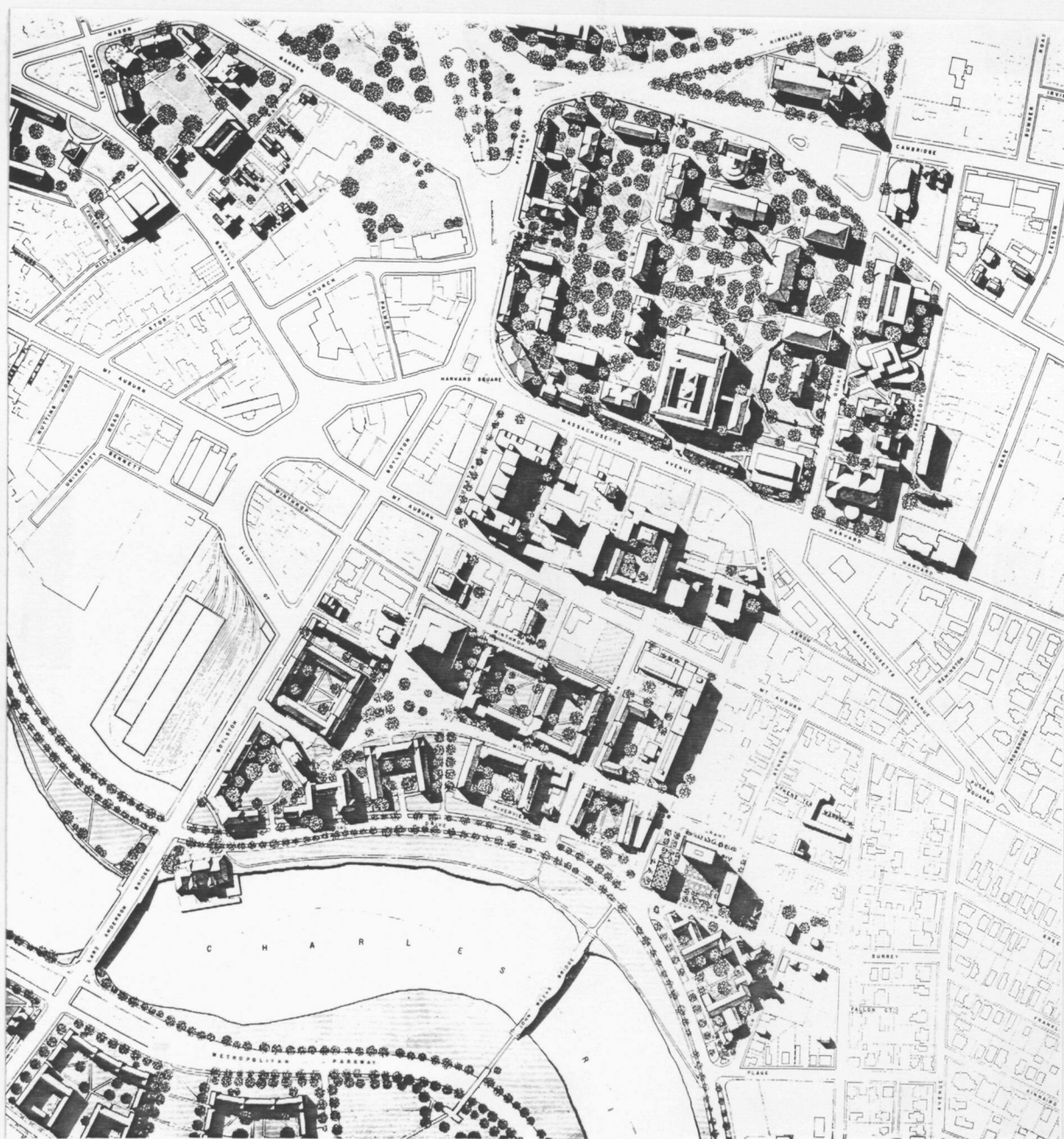
"Des dels seus inicis, la Universitat construí una sèrie de recintes o *yards* formats per edificis al voltant d'uns espais enjardinats. L'Oficina Coordinadora del Plà pretén continuar aquest tipus de desenvolupament allà on sigui

posible i escaient, fornint accés rodat i aparcament en la perifèria d'aquests recintes.

Els espais verds o "quadrangles" no solament s'extendran sinó que s'uniran mitjançant camins verds per a vianants, incorporant-los a un sistema global d'itineraris. L'escassetesa de terreny i el fet que les propietats universitàries són exemptes del pagament de Contribució Territorial fan aconsellable _no solament per al bé de la Universitat sinó de la ciutat de Cambridge_ treure el màxim rendiment dels terrenys disponibles.

Blocs en alçada, apropiadament emplaçats i a distàncies convenients, són una bona resposta a aquesta necessitat d'intensificar l'ús dels terrenys. Caldrà també substituir l'aparcament en superfície per garatges. Molts d'aquests canvis no són, potser, ideals ni massa desitjables, però obeeixen a exigències dels nous temps. Almenys, permetran a la Universitat conservar les seves àrees verdes i, fins i tot, ampliar-les. Els marges del riu Charles són llocs escaients per a edificis en alçada i, si aquests mantenen unes distàncies i relacions oportunes poden ajudar a definir aquest espai i donar-li una accentuació necessària. Aquest principi ha estat seguit per als emplaçaments de Holyoke Center, enclavat en el nucli de la zona comercial i dels Habitatges per a Estudiants Casats a la vora del riu Charles".

La intervenció d'en Sert, amb el doble poder atorgat per el seu càrrec com a cap de la junta de Planejament de la



PROPIETATS DE HARVARD UNIVERSITY DINS DE CAMBRIDGE, 1964.
A DALT: AREA DEL FUTUR PAS SUBTERRANI ABANS DE CONSTRUIR.LO.



HARVARD 1974. EN GROC: EDIFICIS DISSENYATS PER SET JACKSON I ASSOC.

Ciutat de Cambridge i conseller de la Oficina de Planejament de Harvard, permet frenar l'expansió en taca d'oli de la Universitat que amenaçava de sustraure a la ciutat més i més parcel·les de terreny d'alt nivell de centralitat, accelerant el seu empobriment per la doble via d'incrementar la demanda de serveis urbans i restar-li oportunitats de cobrar contribucions i altres taxes.

Examinant el plànol del plà de conjunt, veïem, al sud, a ambdós costats del riu Charles unes taques negres (edificis) a l'esquerra, que envolten àrea verda i a la dreta unes de blanques també al mig d'àrees verdes. Les de la dreta són la planta dels Habitatges per a Estudiants Casats i les de l'esquerra havien d'ésser la seva rèplica, ambdues pretenien incloure torres de 22 plantes d'alçada marcant l'inici de les propietats de Harvard al llarg del riu i constituir-se en "portal" o "*propileus*" de l'Agora universitària.

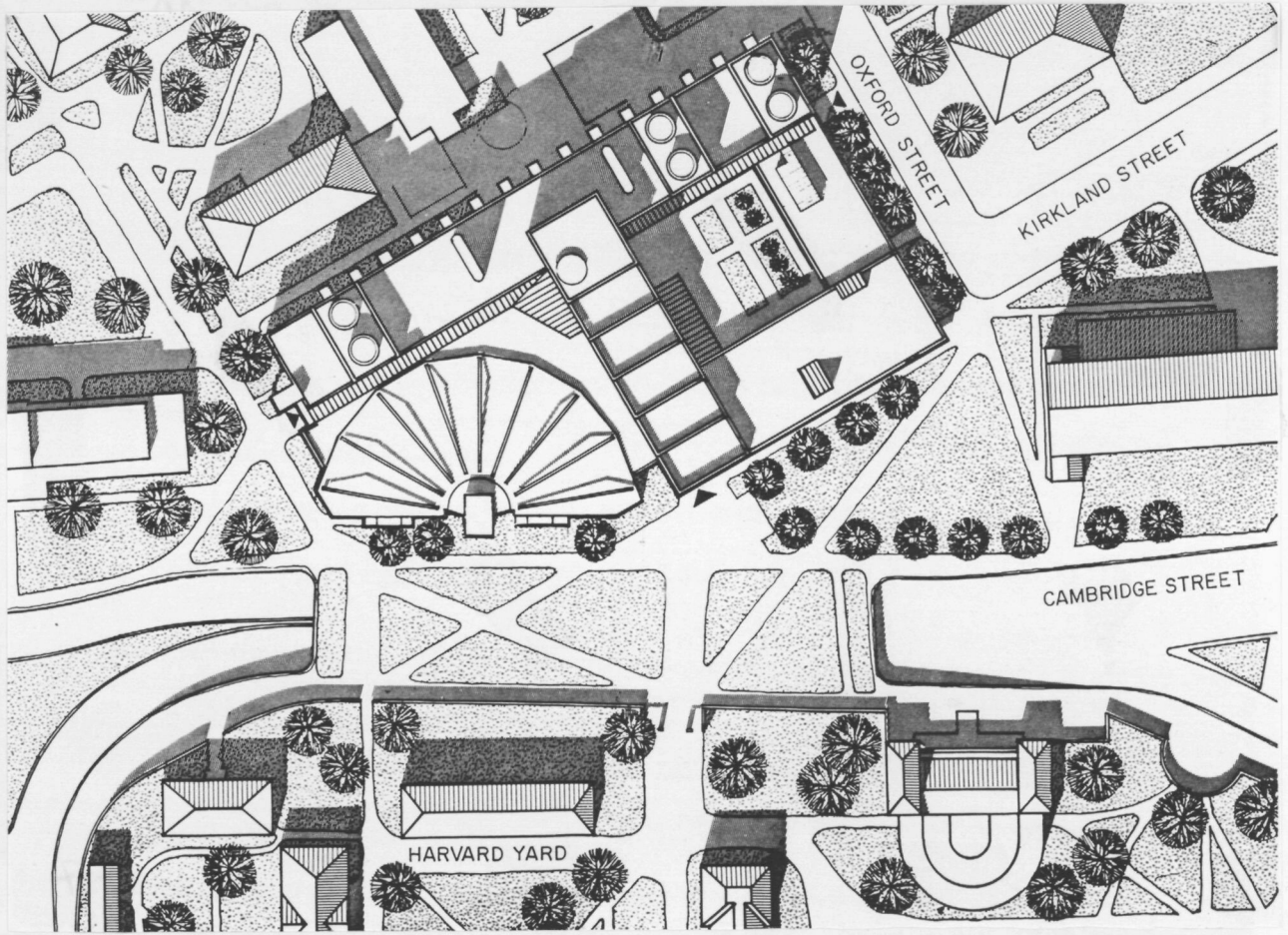
La Universitat obtenia, a canvi d'aquesta renúncia a continuar la seva expansió horitzontal una certa "carta blanca" per a desenvolupar els seus futurs edificis en alçada, és a dir, un tracte de privilegi quant a les ordenances de regulació d'alçada i límits d'edificabilitat, que, per causa del seu caràcter de "promotor" no especulatiu, quedaven justificades èticament. El primer beneficiari d'aquesta llicència fou el Holyoke Center, que amb les seves 10 plantes d'alçada imposaria una presència destacadíssima al bell mig del cor comercial de Cambridge

i que, gràcies al seu disseny (vegeu capítol "La pell prima: Holyoke Center") sensible urbanament, esdevindria un factor de connexió i animació d'activitat gens negatiu.

També obtingué un canvi el traçat de carrers que tindria gran transcendència per a la seva cohesió del campus: el soterrament dels carrers Broadway i Cambridge arràn de la seva confluència amb l'artèria anomenada "Massachusetts Avenue" (vegeu plànol ampliat) que, a més d'organitzar el by-pass de tràfic i garantir la fluïdesa circulatòria d'enllaços interiors, ja que els carrers "Broadway" i "Cambridge" són de direcció única i en sentits oposats, creava una plataforma horitzontal per a vianants que uneix físicament l'antic recinte murat del Yard amb el Campus Nord. Aquesta gran plataforma esdevingué l'autèntic pivot o frontisa de les àrees docents i preparà l'emplaçament del futur Science Center, darrera obra de Sert, Jackson and Associates (1975).

Per jutjar la importància d'aquesta obra pública la podem comparar -salvant la diferència enorme de grandària- amb la proposta de soterrament de la Diagonal de Barcelona que realitzaria el somiat objectiu d'unir a peu-plà els dos sectors de la Ciutat Universitària, ara separats per la barrera infran-quejable de la principal artèria d'accés a Barcelona.

El pas subterrani, conegut popularment com a "underpass" contribuí al lliure moviment dels estudiants i professors, entre facultats, instituts de recerca, biblioteques i



residències i descongestionà efectivament el Yard històric i estimulà el trasllat a peu i en bicicleta pel dilatat i complex organisme universitari. La crisi energètica de l'any 1976 i l'eclosió de sentiments i idees ecologistes - primer- i de cultiu del propi cos i de la salut -després- han anat reblant l'èxit d'aquell planejament que nasqué entre 1957 i 1961, anys dominats per l'omnipresència de l'automòbil.

Harvard guanyà coherència urbana i s'avançà als temps futurs va esdevenir una ciutadella peatonal perfectament imbricada i compatible amb la ciutat, evitant contaminar-se amb els problemes d'aquesta i alhora alleugerint-la al màxim de la congestió que la massa d'estudiants i professors, motoritzats i desplaçant-se en el sentit nord-sud hauria portat a Harvard Square.

0.2. ELS NOUS APARCAMENTS

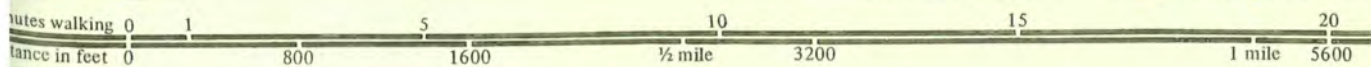
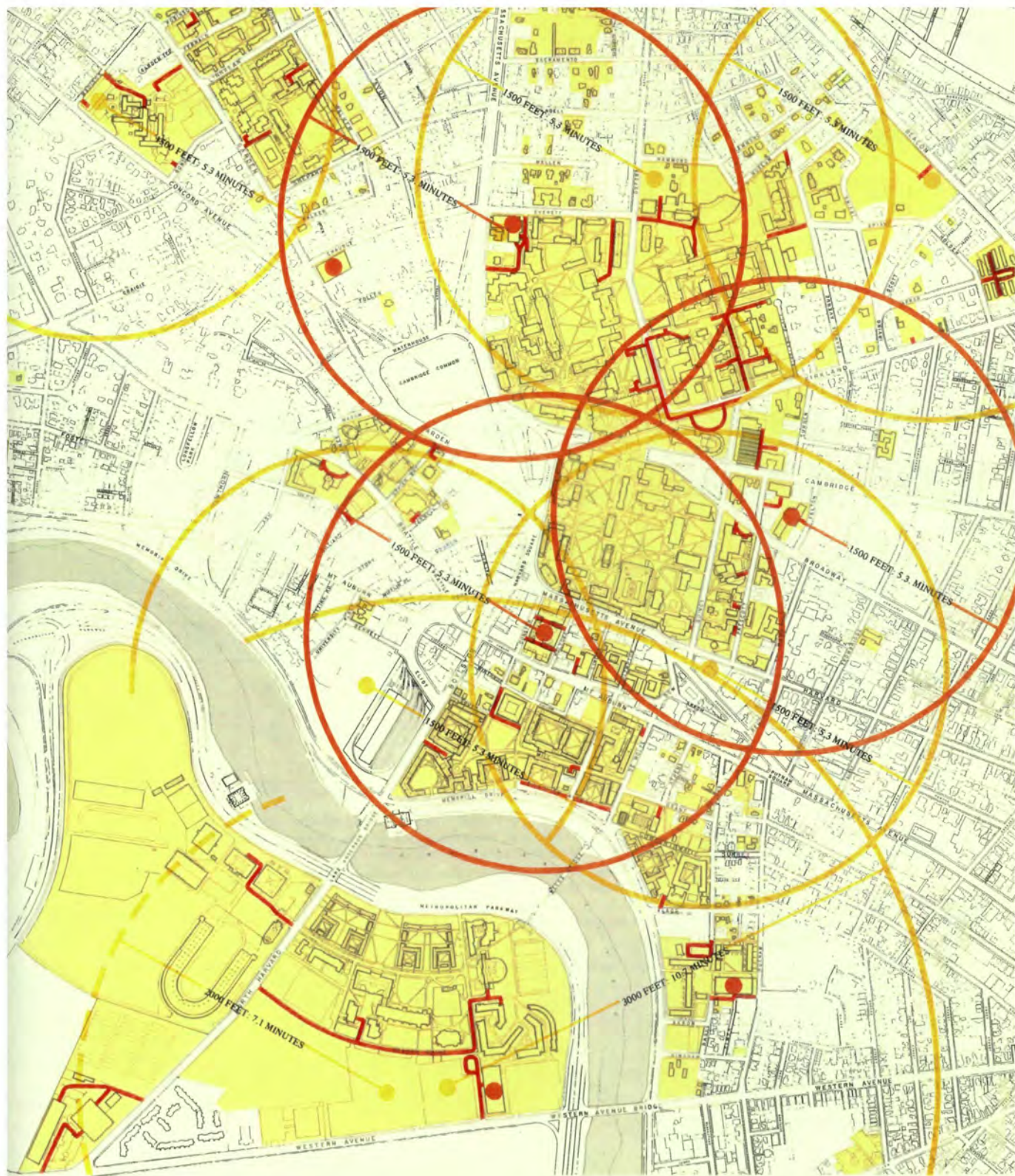
Aquesta coordinació d'interessos entre la ciutat i la Universitat també tindria una materialització important en distribució de nous garatges per a l'aparcament en alçada. Estratègicament localitzats en la perifèria del campushi trovem: el garatge, al nord, per al Centre de Graduats (A) (obra de Walter Gropius), el de Everett Street, cantonada amb Massachusetts Avenue (B), el de Harvard Square (C), a l'oest, i el dels habitatges per a

estudiants casats (D) al sud. (Vegeu plànol). Aquest darrer, previsiblement, fou integrat en el disseny del conjunt arquitectònic.

0.3. GUANYYS I PERDUES D'UNA PROPOSTA

Per a l'oficina de Sert, aquest planejament precedí alguns encàrrecs (Estudiants Casats, el garatge d'Everett Street, el Science Center) i fou simultani amb altres (Holyoke Center, el Centre de Religions Mundials). Com en tants altres plans d'urbanisme, nasqué de l'urgència de crear sòl per a actuacions puntuals de gran importància que es preveïa que tindrien un impacte fort en la trama urbana. El paper jugat per Sert, abans descrit, explica el seu protagonisme com a arquitecte d'alguns dels edificis clau del Plà, però no controlà ni monopolitzà totalment la construcció. Els blocs de residències de la riba dreta del riu Charles, davant dels Estudiants Casats, que Sert preveïa com a unes torres bessones de les d'aquells, no es construïren fins als darrers anys 70 i a càrrec de l'arquitecte Benjamin Thompson⁽¹⁾ que en feu un conjunt de 4 plantes d'alçada completament diferent i fins i tot contraposat a la morfologia sertiana. Riu amunt, els terrenys de les cotxeres d'autobusos que flanquejaven

(1) Vegeu Capítol 2: paràgraf 4 : Els Contemporanis i Competidors.

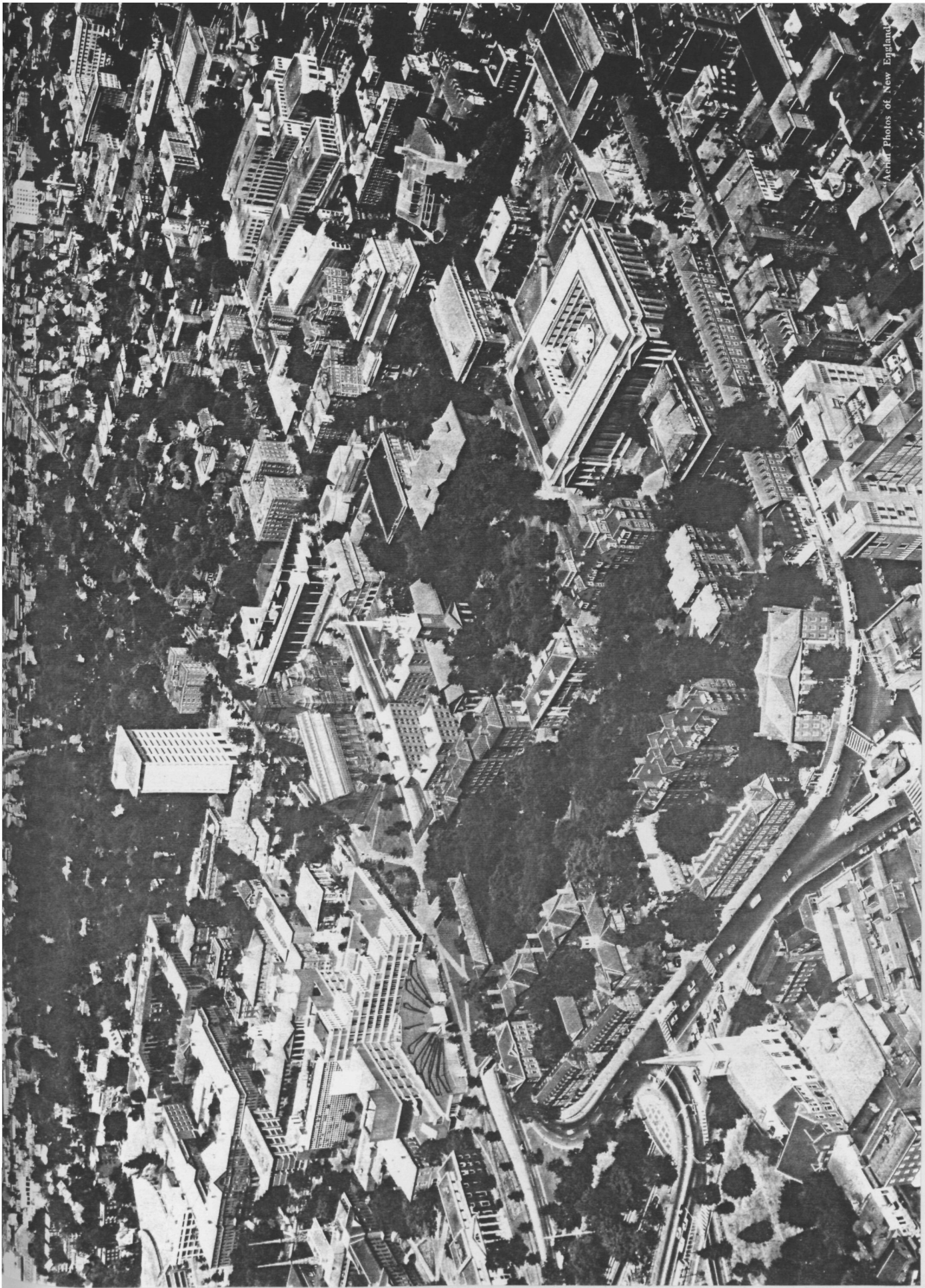


EDIFICIS D'APARCAMENT I EL SEU RADI D'ABAST I SERVEI.

Boylston Street, just passat el pont sobre el riu, tampoc es construïren fins als primers anys 80 esdevingueren l'escola Kennedy de Ciències Polítiques i uns blocs de caràcter especulatiu. Amb ells, també es retardà la construcció del garatge en alçada que hauria de servir l'àrea de Harvard Square romanent durant més de vint anys com una àrea degradada i d'aparcament desordenat.

Simultàniament amb Holyoke Center, un altre edifici més alt encara apareguè, dissenyat per M. Yamasaki en el flanc est del Campus Nord, al llarg de Kirkland Street. Aquest edifici destinat a habitatges per a professors, estètica i urbanament poc sensible, trencava brusquement la silueta de cases baixes que l'envolta i es limitava a recular uns quants metres de l'alineació de carrer i crear un buit de superfície dura i sense cap amenitat en planta baixa.

La xarxa de camins de vianants que havia de travessar els patis de les residències d'estudiants arrangerades als costats del riu no s'arribà a materialitzar perquè aquests patis es mantingueren tancats, com a jardins gelosament privats per a ús dels residents. Una nova mentalitat dels responsables de seguretat tendí a limitar el pas i l'accès en molts patis i recintes de les facultats de Ciències del Campus Nord, on molts jardins es perderen sota l'implacable quitrà dels aparcaments per a empleats. Per resumir diré que només dos "eixos" de moviment aproximadament nord-sud _un a través del Yard antic i l'altre tangent a aquest per Quincy Street (vegeu plànol 4,



Aerial Photos of New England

PANORAMICA DEL CAMPUS DE HARVARD. EN PRIMER TERME EL RECINTE ANTIC DEL YARD.



APARTAMENTS PER A PROFESORS DE HARVARD A
KIRKLAND STREET DE MINORU YAMASAKI.1961.

potential pedestrian network)_ es mantingueren efectius, encara que majoritàriament fossin simples carrers.

En el costat negatiu, el pas subterrani abans esmentat creà un cert buit i una barrera considerable al voltant de les seves boques est i oest. A l'oest, sobretot, la seva complexa trobada amb ramificacions de Massachusetts Avenue, forçà la creació d'un nus viari amb "illes" difícilment accessibles per a vianants, segregant els "Jardins del Comú" ("Cambridge Commons") allunyant, en la pràctica el sub-sector Oest del Campus, l'antic col·legi femení anomenat Radcliff. (àrea a l'esquerra, en el plànol). Es a dir, reforçà la connexió nord-sud en detriment de la de l'est-oest.

La ruptura de la silueta urbana que provocà Holyoke Center i, encara més, la torre abans esmentada de Yamasaki, foren mal acceptades per l'opinió pública, fins i tot en el sí dels cercles dirigents de Harvard. L'ús del formigó vist (material associat a l'obra pública) per a les façanes, també fou molt polèmic en un paisatge dominat pel totxo, la fusta i la pedra (granit) natural treballada.