

Suiza

Sara LUZÓN (corresponsal)
Harald STÜHLINGER (crónica)

Escuela Politécnica Federal de Zürich (ETHZ)

DEL LAAER BERG AL MONTE LAA

Los antecedentes

En la construcción de la tangente sureste A23, una autopista urbana de Viena, cuyo objetivo era la canalización del tráfico de tránsito de Este a Oeste de la ciudad, pasaba el trazado de la misma sobre los depósitos de la empresa constructora PORR AG, hacía tiempo ubicada en el lugar. Dicha autopista se inauguró en 1978, quedando las superficies restantes colindantes con la vía de mayor circulación de Austria (hoy día circulan hasta 180.000 vehículos al día), lo que llevó a los responsables de PORR AG a la idea de recubrir la autopista y así revalorizar un emplazamiento tan desventajoso y recuperar el terreno perdido. Más aún, con la intención de rentabilizarlo económicamente. Algo similar se había realizado ya en Viena en 1993, cuando se cubrió un tramo

de 2 km de la autopista en la ribera del Danubio, la A22, con una plancha sobre la que se erigió el primer barrio de edificios de gran altura de Viena, rodeando la UNO-City.

En los años 90, lo que fuera una vez una situación periférica se convirtió en una zona de ensanche urbano: No lejos de allí, en el enlace de autopistas *Favoriten*, se terminaba una gran zona de desarrollo urbano en la que ya se había construido anteriormente el tan admirado edificio escolar de Rüdiger Lainer (*Hauptschule Absberggasse*, 1991-94). Y, a continuación, al sur de la histórica calle *Laaer Berg Strasse*, se erigieron numerosos edificios residenciales. Durante los años 90 la empresa PORR AG se embarcó en un proceso de planificación que, mediante un concurso urbanístico, dio como resultado un Masterplan, cuyo director fue el arquitecto Albert WIMMER. Para el recubrimiento de la autopista se contaba con el apoyo de la



FIG. 1. Plano de situación

Fuente: Allgemeine Baugesellschaft – A. Porr AG.

Administración, y, por medio de la regulación de usos sobre el derecho de servidumbre, la empresa constructora pudo readquirir los terrenos comprándoseles a la República Austríaca.

La historia de la construcción

Antes del comienzo de las obras para el recubrimiento de la autopista se levantaron, en un período de año y medio (1998-1999), el Edificio Central de la empresa PORR AG (FIG. 2, Nr. 1.1.), un bloque en hilera de veintiuna plantas con 450 puestos de trabajo, así como el Office Provider (Nr. 1.2), al este del primero, un edificio de oficinas de ocho plantas. A finales del año 2002 ya se había cubierto la autopista con una plancha de 220 m de largo y 90 m de ancho uniendo así las dos superficies en cuestión, resultando una superficie total, aproximadamente rectangular, de unos 90.000 m². La parcela resultante se dividió en tres zonas longitudinales, hacia el oeste los edificios de oficinas y comercios, hacia el este los edificios residenciales y ambas separadas por una zona verde de espacio público.

Junto al Edificio Central y al *Office Provider* se van a construir en los próximos dos años una escuela de primaria, dos guarderías infantiles

(una para la primera y otra para la segunda infancia), un pabellón de deportes (todos bajo el Nr. 4), varios edificios comerciales (Nrs. 3, 4, 6) y, sobresaliendo sobre todos ellos, las dobles torres de Hans Hollein (Nr. 2). Ambas torres de 110 m de altura quedarán unidas y coronadas por un centro de convenciones de varias plantas y están situadas en la perspectiva del conductor que se dirige hacia el monte Laa, convirtiéndose, gracias a su altura, en un *point-de-vue*.

Frente a una todavía inacabada franja occidental se encuentra una casi completa franja oriental, en la que algunos de los arquitectos austríacos de mayor renombre han proyectado cada uno de los ocho complejos residenciales que se han erigido. El edificio de viviendas de Adolf KRISCHANITZ (Nr. 7, con 108 unidades) se encuentra en el límite noroeste de la parcela, lindando con la *Absberggasse*. Las pequeñas logias de hormigón de las viviendas quedan orientadas hacia el interior, posibilitando la vista del ornamento vegetal de la superficie del forjado de la primera planta (FIG. 2).

En el edificio de viviendas de la arquitecta Elsa PROHAZKA (Nr. 8.1, con 127 unidades) se tuvo una atención especial hacia las necesidades de las familias y de los niños (ver FIGS. 2 y 3). En el complejo vecino, obra del arquitecto SCHEIFINGER



FIG. 2. Edificio Central de PORR AG; a la derecha el bloque de Krischanitz; a la izquierda el bloque de Prohazka.

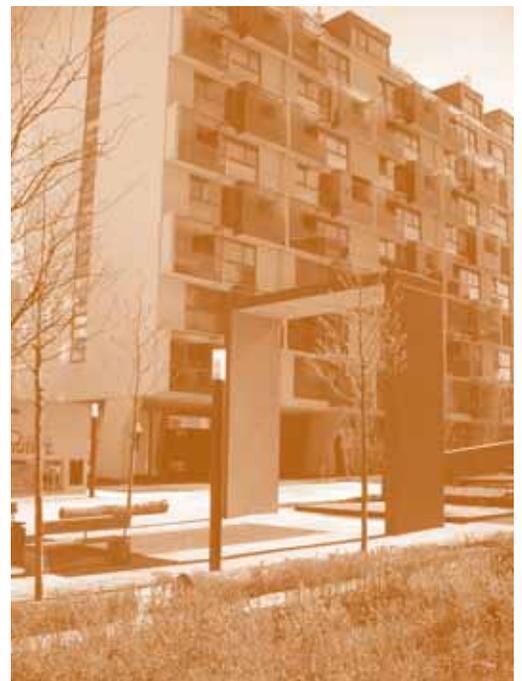


FIG. 3. Edificio residencial de Prohazka y entrada oeste al parque central.

Fuente: H. Stühlinger, 2007.

Fuente: H. Stühlinger, 2007.



FIG. 4. Edificio residencial de Scheifinger.

Fuente: H. Stühlinger, 2007.

(Nr. 8.2, con 99 unidades) se encuentran *split-level-apartments* de hasta tres plantas, de las cuales las de planta baja disfrutan de jardín propio (ver FIG. 4). El siguiente proyecto, obra del arquitecto Albert WIMMER, se divide en un edificio de viviendas en forma de U (Nr. 9, con 91 unidades) y un bloque longitudinal de oficinas provisto de una fachada de acero y vidrio a modo de pantalla contra las inmisiones acústicas de la autopista. A su lado se encuentra el complejo proyectado por Albert WIMMER y Nevil BINDER (Nr. 10, con 166 unidades), unos edificios de bajo gasto energético que delimitan una plaza de traza urbana que hace de ampliación lateral del parque central. En febrero de este mismo año se terminó la estructura del siguiente edificio, situado en el punto más septentrional del solar y también obra del arquitecto Albert WIMMER (Nr. 12, con 53 unidades), cuya finalización completa se ha previsto para finales de año. En el margen este de la parcela se encuentran tres bloques de viviendas



FIG. 5. Parque y edificios residenciales de Pohazka, Scheifinger y Wimmer.

Fuente: H. Stühlinger, 2007.

en hilera (Nr. 11.1, con 94 unidades) construídos por el arquitecto Ernst HOFFMANN y al sur de éstos se levanta el bloque residencial de Albert WIMMER (Nr. 11.2, con 78 unidades) en un rico contraste con el parque central. Mediante un juego de color entre pilares y boxes intercalados, que recogen algunos usos comunitarios –espacios para club, sauna, juegos y talleres– se consigue una expansión del parque bajo el edificio residencial.

Ambas franjas edificadas quedan unidas por el parque central proyectado por la arquitecta-paisajista Martha SCHWARTZ. Este parque se extiende desde la entrada por la *Absbergstrasse*, enmarcada por una estructura de hormigón, hasta la *Urselbrunnengasse*, con un total de 12.000 m². Destacan en él los motivos lineares, como por ejemplo rampas, rosados troncos de árbol en posición horizontal sobre el suelo, escaleras o estanques en forma longitudinal (FIGS. 5 y 6). Se puede pasear, detenerse y contemplar, comunicarse, jugar y descansar; en verano incluso existe la posibilidad de ver películas en las estradas del cine al aire libre. Es un espacio verde, introvertido y libre de tráfico, que se adapta perfectamente a las necesidades tanto de los niños de los vecinos como de los empleados de las oficinas locales para los descansos durante la jornada.

En la planificación de cada uno de los edificios residenciales los arquitectos tuvieron en cuenta



FIG. 6. Parque y complejo residencial Wimmer.

Fuente: H. Stühlinger, 2007.

las necesidades de sus diferentes usuarios, sobre todo las de familias con niños. En respuesta a los cambios en los desarrollos demográfico y sociológico, se proyectaron zonas para la comunicación y lugares de encuentro, así como centros de atención infantiles y para mayores. En el proyecto de Ernst HOFFMANN, por ejemplo, destaca el tema vivienda-música, de tal manera que, el edificio está provisto de un sistema especial de aislamiento acústico, además de aportar dos salas para pruebas musicales. Por otra parte, en Monte Laa se ofrece un servicio de gestión comunitaria integral (oficina de información y ayuda, vínculo con la administración de la comunidad, consejería para temas de vivienda, oficina para conflictos, etc.) así como el tener cubiertas las necesidades más relacionadas con una zona residencial, como son comercios, empresa de limpieza, servicio de tintorería, etc.

Vivir sobre una autopista

En la historia de las ciudades se cuenta con numerosos ejemplos de construcción sobre determinadas obras de infraestructura. La carencia de espacio fue una de las razones por las que durante la Edad Media se llegara a construir viviendas sobre un gran número de puentes, de los cuales el Ponte Vecchio en Florencia sigue siendo hoy día uno de los ejemplos más llamativos. Proyectos como el de Konstantin MELNIKOV para un garaje de taxis en la Exposición Internacional de París de 1925, la Visión de "Manhattan 1950" de Raymond Hood del año 1929 o el proyecto para el puente de ferrocarril interurbano de Steven HOLL (1984), demuestran el interés de los arquitectos a lo largo del siglo XX por este tipo de construcciones. Al principio, las autopistas se implantaban en las ciudades de una manera forzada. Lo cierto es que ni resultaban muy convincentes ni muy agradables, especialmente a los que se veían obligados a vivir al lado de ellas. Cuando se buscaba una solución para el problema, la propuesta solía llegar demasiado tarde. Fue en los años 80, a propósito de las Olimpiadas de 1992, cuando la ciudad de Barcelona comenzó a llevar a

cabo obras en las autopistas urbanas, de tal modo que, la autopista de circunvalación más importante se comenzó a cubrir por tramos con túneles sobre los que se construían pabellones deportivos y otros edificios de servicios (equipamientos). También en Suiza se ha despertado el interés por las autopistas urbanas con proyectos como el de Marc ANGÉLIL para el recubrimiento con un parque de un tramo de la autopista A1 a la altura de *Schwamendigen-Zürich* (2004-2011), o el proyecto de Daniel LIBESKIND (comenzado en 2005), que se conoce bajo el nombre de *Westside*, en la periferia de la capital suiza, cuyo resultado será la construcción de un centro comercial y de ocio sobre un tramo de la autopista que une a Berna con Zúrich, la A1.

Existe, pues, un acercamiento a las arterias de la ciudad; se revalorizan los terrenos colindantes, se implantan nuevos usos y se le da un nuevo significado a la proximidad de la circulación, en su día detestada, con lemas como "movilidad" y "dinamismo", en su sentido más positivo. Si estas medidas son lo suficientemente adulatoras para los afectados por la contaminación acústica y medioambiental de estas zonas, es cuestionable. En cualquier caso, en los proyectos a los que hemos hecho referencia, y especialmente en el caso vienés, se trata de lugares que mientras se consigan resguardar de la influencia del tráfico de una manera inteligente, suponen una contribución más a la densificación positiva de la ciudad.

Cifras del proyecto:

Superficie total: 90.000 m²
 Superficie verde: 12.000 m²
 Volumen de inversión (privada y pública) hasta su finalización: 550 Mill. €

Oficinas:

Superficie neta: 100.000 m² (con unos 4.000 puestos de trabajo)

Viviendas:

Unidades: 813
 Superficie neta: 100.000 m²
 Construcción: 2003-2007
 30 de mayo 2007

Traducción del alemán Sara LUZÓN CANTO