

Al setembre de 1985, poc abans de morir, Italo Calvino va redactar una col·lecció de conferències, encarregades per la universitat de Harvard, sobre els paradigmes que dictarien el futur de la literatura del mil·lenni que estava per començar. Calvino va estructurar les xerrades en sis sessions, cada una d'elles destinada a un tema paradigmàtic. Les cinc primeres conferències, Lleugeresa, Rapidesa, Precisió, Visibilitat i Multiplicitat, van ser escrites i en tenim constància (\*), però Italo Calvino va morir sense redactar la sisena, de la qual només coneixem el títol: Consistència. En conjunt, Calvino es planteja el que la societat demanarà als creadors al llarg del segle. No renuncia en absolut a la creació entesa com un univers de lliure desenvolupament i d'interpretació, però adverteix que, de forma clara, els temps es mouen en una direcció i que la literatura els hi acompanyarà o deixarà d'existir. La reordenació del sistema de valors que Calvino proposa per a la literatura ens sembla plenament vigent per al món de la creació arquitectònica. Els arquitectes ens trobem sovint amb projectes i condicions de treball que fa un temps hauríem cregut singulars o pintorescos... i ara ens semblen usuals. La relació amb la resta de participants en el procés ens obliga a revisar profundament conviccions professionals i intel·lectuals que arrosseguem des del segle passat.

El procés de projectació i construcció que hem viscut entorn del projecte del Port Fòrum ens fa entendre millor el que ens volia dir Italo Calvino. No podem explicar aquesta feina com un exercici mental amb un inici i un final que es manifesta en una construcció clarament delimitada respecte a les construccions veïnes. El que va començar ara fa dos anys ha estat, en canvi, un desenvolupament obert, farcit de canvis de situació i de reposicionaments generals dels interlocutors, de convivència forçada amb altres projectes i entre el projecte i la construcció. I és un procés que no ha acabat encara... Per això és millor no intentar explicar-lo a través de les decisions preses sinó a través d'algunes qualitats, però... quines qualitats? Lleugeresa, rapidesa, precisió, visibilitat, multiplicitat, consistència... Els títols d'aquelles conferències ressonen sovint al nostre cap com adjectius del tercer mil·lenni que han arribat abans que ningú no s'ho esperés.

**LLEUGERESA.** Els edificis principals queden arrezerats sota uns voladissos extensos. Com si el terreny hagués estat manipulat i doblegat per tal de generar una cova allargada que servirà per a l'activitat comercial. Els voladissos seran la part visible d'aquest «plec tectònic». Per la seva dimensió i audàcia el formigó semblarà no tenir pes propi. Especialment els volums més propers a l'aigua flotaran ingràvids sobre el mar (dins l'aigua tot rep una empenta cap amunt que fa «disminuir» el seu pes, augmentar la seva lleugeresa). Com els vaixells, alguns dels edificis «floten» al port, accedir al seu interior serà una experiència pròxima a «embarcar-se». La passarel·la del port, que uneix els passeigs superiors, per sobre de la plaça principal d'accés, serà un element constructiu esvelt, sense pes aparent, que semblarà sostenir-se en el seu fregament tangencial amb una torre metàl·lica. La lleugeresa com a actitud personal té, sovint, un caràcter pejoratiu. No obstant això, dins d'un procés extremadament dinàmic, algunes conviccions sòlides ens han de permetre una certa lleugeresa de moviments: ens ajuden a resituar-nos constantment, a esquivar obstacles, a moure'ns lliurement, a saltar i córrer... en uns terrenys de vegades bellugadissos.

**RAPIDESA.** No s'ha de confondre la rapidesa amb les presses. Per a la història de la ciutat, aquest port haurà aparegut gairebé de cop. I aquest serà un port que farà d'accés a la ciutat (com sempre han estat els ports), però per damunt de tot serà una font de noves activitats. Els actes del Fòrum Internacional de les Cultures deixaran pas a un port amb activitat comercial, hotelera, de restauració, amb navegació esportiva i escoles d'aprenentatge de la navegació, amb indústria de reparació de vaixells... i, possiblement, també amb altres activitats que no imaginem encara. La resposta del port a qualsevol nova activitat haurà de ser immediata. D'aquí la neutralitat en l'elecció dels principals materials de les plataformes del port.

La rapidesa ens porta a pensar en una certa velocitat, la velocitat dels vehicles, més que la velocitat de les persones. Un lloc de grans dimensions serà també perceptible, sovint, des d'un vehicle en moviment. Els vehicles baixaran al recinte portuari fent un recorregut en forma d'eslàlom. Aquesta traça dinàmica determina també la forma de la plaça i dels edificis que la flanquegen amb corbes generades des del dinamisme, no des de l'estàtica. La forma corba dels edificis principals la considerem «trajectòries» més que «límits» o façanes. Cada cop, és cert, els arquitectes disposem de més i millors mitjans. Però cada cop, també és cert, augmenta la velocitat de treball de la resta de professionals que ens envolten i amb els quals interactuem. Tot tendeix a accelerar-se. El nostre procés intel·lectual es condensa, i el que encara és més important: els esdeveniments, siguin de caràcter creatiu o executiu, s'encadenen en ràpids episodis d'acció-reacció, és a dir, es fan més complexos.

**EXACTITUD.** L'exactitud significa, per a Calvino, el disseny de l'obra ben definida i ben calculada. Escàs marge per als errors, per tant. També significa l'evocació d'imatges nítides, incisives i memorables; per tant, aquesta idea d'exactitud ens porta directament a la claredat (o la clarividència) dels espais que intentem generar. Finalment també significa la utilització del llenguatge i el lèxic més precís possible com a expressió del pensament i de la imaginació. Nosaltres, naturalment, no ens referim només a la precisió constructiva (que també ens

(\*) Italo Calvino, *Seis propuestas para el nuevo milenio*, Siruela, Bolsillo 10, 1989.

interessa per altres raons), ens referim a la precisió a l'hora de localitzar els objectius fonamentals de la construcció. Ens referim a saber precisar el que realment és necessari. Ens referim a saber encertar a la primera. (Per exemple, en un concurs de tir és més precís el qui apunta tranquil·lament i encerta el primer tret que el que dispara compulsivament fins que algun dels trets encerta la diana.) És difícil saber d'entrada si les opcions preses ara han estat encertades, si han estat prou precises. Aquesta qüestió la respondrà el temps i l'evolució dels elements construïts.

**VISIBILITAT.** Creiem que el més memorable d'aquest port ha de ser la seva activitat, no la seva forma. Efectivament, l'espai portuari no ha de necessitar grans reclams per al seu èxit. Els vaixells, la làmina d'aigua... ja són un reclam suficient. Però el port ha de ser visible, i això per a nosaltres significa abordable o fàcilment comprensible, atès que es tracta d'un port públic i que gran part dels usuaris seran vianants, gent de passeig. D'aquí la claredat de les formes del port, d'aquí les corbes mòrbides dels seus límits en planta i en secció, d'aquí l'atenció que prestem a la il·luminació nocturna...

Hi ha una diferència (potser petita però important) entre la visibilitat i l'espectacularitat. L'espectacularitat busca la impressió d'una gran franja de la societat i no sol ser perdurable. La visibilitat busca la visualització d'un lloc a través de les imatges i és contínua, perenne. (Com diu Italo Calvino, «la capacitat d'enfocar imatges visuals amb els ulls tancats», és a dir, imaginar). L'espectacle relega la persona a la categoria de contemplador passiu, la visualització impulsa a la participació, la persona és «actriu» de l'espai en què es troba. Al conjunt d'espais relacionats amb el Fòrum de Barcelona hi trobarem algunes intervencions molt espectaculars. Potser això ens ha portat a cercar un espai visual no aclaparador.

**MULTIPLICITAT.** Per a nosaltres la multiplicitat significa versatilitat, flexibilitat, mutabilitat... Ens interessa que un sol element pugui servir per a diferents usos. A tall d'exemple el mobiliari urbà: vàrem desestimar l'opció d'adoptar un banc per assegurar-s'hi, un fanal per il·luminar, una barana per no caure, una xemeneia per a la ventilació dels locals, una pilona per protegir els vianants... i vàrem dissenyar un objecte, o millor, una família d'objectes que servissin per a complir tots els requeriments. Un objecte d'usos múltiples, els previstos i els no previstos. De fet també els propis edificis comercials tenen aquesta dimensió. Els locals no se sap, a priori, si es convertiran en restaurant, botiga de moda, taller de recanvis o agència de lloguer de vehicles... Els locals ens els hem d'imaginar com les places d'aparcament (o l'amarrador de les embarcacions); no sabem quin cotxe, quin vaixell, quin negoci hi estacionarà. Són espais d'usos múltiples. Per tant neutres, amb vocació de contenidors expectants. També ens interessa la multiplicitat entesa com a repetició, com a multiplicació, moltes vegades, del mateix element. Els pilars que suporten el voladís i separen els locals comercials juguen el mateix joc que les columnates, sèries d'elements verticals repetitius que acompanyen, amb el seu ritme, el passejant. Les pèrgoles que se situaran al nivell superior per a les activitats del Fòrum es formen a través de pòrtics que es multipliquen fins a l'horitzó amb petits (però importants) canvis d'inclinació.

Les decisions sobre les formes, sobre els materials, sobre la manera d'utilitzar cada espai, sobre la manera de circular, sobre la manera de construir són sistemes interrelacionats. Els processos (de qualsevol tipus) resten sempre oberts i no acaben mai, només els acompanyem una temporada.

**CONSISTÈNCIA.** Aquesta és la conferència que Calvino no va arribar a dictar. I en certa forma no és estrany, perquè sembla que la consistència, com a valor de perdurabilitat, de solidesa... contradigui tots els anteriors valors. Que volia dir-nos l'autor italià amb aquest paradigma? A què dintre es referia?... No ho sabrem del cert mai. Tanmateix, per a nosaltres només hi ha una explicació possible. La consistència del que fem només ens la dona la consciència del marc històric en què treballem. Només qui sap d'on ve pot imaginar-se cap a on va. El fet de «projectar» significa «avançar», i es camina cap endavant però el recorregut s'inicia al darrere. Es tracta de la consistència que ens dona l'acceptació de l'herència, naturalment per intentar superar-la. L'arquitectura portuària ens ha aportat alguns exemples admirables, generalment d'actuacions llunyanes en el temps i fetes des de la naturalitat i la claredat dels problemes a resoldre, no des de la voluntat de redefinició a partir del treball del projectista. Ens han interessat més les referències dels ports de Maó o Ciutadella, per la seva domesticitat i naturalitat en la imbricació entre usos portuaris, nàutics i urbans; el conjunt portuari de Marsella, com a exercici exemplar de creixement del port i de relació interessant entre el port antic i les ampliacions successives; el port antic de Trieste, pel seu interessant compromís entre el traçat de la zona portuària i l'eixamplament urbà. En general, els antics ports multifuncionals, compromesos amb el seu entorn, agradables per a l'ús humà... ens han estat més propers que les darreres generacions de ports «especialitzats» (en l'ús industrial, de lleure o esportiu).

Tampoc no podem negar que busquem la consistència física dels elements de construcció. D'aquí que treballem amb els mitjans que ens dona la tecnologia, amb els materials de construcció més usuals, que construïm no contra la gravetat sinó a favor seu, que mesurem i utilitzem l'energia justa.

Peu avant de mourir, en septembre 1985, Italo Calvino a rédigé une série de conférences, dont il avait été chargé par l'Université de Harvard, sur les modèles qui dicteraient l'avenir de la littérature pour le millénaire qui allait commencer. Calvino a structuré ses causeries en six sessions, chacune d'entre elles étant destinée à un thème paradigmatique. Les cinq premières conférences –Légèreté, Rapidité, Précision, Visibilité et Multiplicité– ont été écrites et on peut y référer (\*) mais Italo Calvino est mort sans rédiger sa sixième conférence. On n'en connaît donc que le titre : Consistance. Dans l'ensemble, Calvino envisage ce que la société demandera aux créateurs au cours du siècle. Il ne renonce absolument pas à la création comprise comme un univers de libre développement et d'interprétation, mais il signale que la tendance générale va clairement dans une direction et que la littérature l'accompagnera ou cessera d'exister. La réorganisation du système de valeurs que Calvino propose pour la littérature nous semble tout à fait valable pour le monde de la création architecturale. Les architectes rencontrent souvent des projets et des conditions de travail qui auraient semblé, il y a seulement quelques temps, singuliers ou pittoresques... et qui paraissent habituels aujourd'hui. Les rapports avec les autres participants au processus nous obligent, en tant qu'architectes, à remanier profondément des convictions professionnelles et intellectuelles que nous traînons depuis le siècle dernier.

Les processus de projection et de construction suscités par le projet du Port Forum nous aident à mieux comprendre ce qu'Italo Calvino voulait nous dire. Il est impossible d'expliquer ce travail comme n'étant qu'un exercice mental, avec un commencement et une fin, se manifestant dans une construction clairement délimitée par rapport aux constructions voisines. Ce qui a commencé il y a maintenant deux ans a été, par contre, un développement ouvert, plein de changements de situation et de repositionnements généraux des interlocuteurs, ainsi que de coexistence forcée avec d'autres projets, et entre le projet et la construction. Et c'est un processus qui n'a pas encore pris fin... C'est la raison pour laquelle il vaut mieux ne pas tenter de l'expliquer au travers des décisions prises sinon au travers de certaines qualités, mais... de quelles qualités ? Légèreté, rapidité, précision, visibilité, multiplicité, consistance. Les titres de ces conférences résonnent souvent dans notre tête comme autant de qualificatifs du troisième millénaire qui sont arrivés alors que personne ne les attendait.

**LÉGÈRETÉ.** Les bâtiments principaux demeurent abrités sous de vastes encorbellements. Comme si le terrain avait été manipulé et plié afin de créer une sorte de grotte allongée dans laquelle se développera l'activité commerciale. Les saillies seront la partie visible de ce pli tectonique. Du fait de ses dimensions et de son audace, le bloc de béton semblera ne pas avoir de poids propre. Tout particulièrement, les volumes les plus proches de l'eau flotteront sans pesanteur au-dessus de la mer –tout ce qui est à l'intérieur de l'eau reçoit une poussée vers le haut qui fait « diminuer » son propre poids, et augmenter sa légèreté propre–. Comme les bateaux, certains bâtiments « flottent » dans le port, et accéder à l'intérieur sera un peu comme « embarquer ». La passerelle du port reliant les passages supérieurs, au-dessus de la place principale d'accès, sera un élément constructif svelte, sans poids apparent, qui semblera n'être retenu que par son frottement avec une tour métallique. La légèreté, en tant qu'attitude personnelle, a souvent un caractère péjoratif. Cependant, dans un processus extrêmement dynamique, certaines convictions solides doivent nous permettre une certaine légèreté des mouvements qui nous aident à nous situer constamment, à esquiver les obstacles, à nous déplacer librement, à sauter et à courir... sur des terrains parfois mouvants.

**RAPIDITÉ.** Il ne faut pas confondre rapidité et précipitation. Pour l'histoire de la ville, ce port sera apparu pratiquement d'un seul coup. Et ce sera un port d'accès à la ville –comme les ports l'ont toujours été–, mais ce sera avant tout une source de nouvelles activités. Les événements du Forum international des Cultures laisseront la place à des activités commerciales, hôtelières et de restauration, à la navigation sportive, aux écoles d'apprentissage de la voile, à une industrie de réparation des bateaux... et, peut-être aussi, à d'autres activités que nous n'imaginons pas encore. La réponse du port à n'importe quelle nouvelle activité devra être immédiate. D'où la « neutralité » du choix des principaux matériaux des plates-formes portuaires. La rapidité nous entraîne à penser à une « certaine » vitesse, la vitesse des véhicules, davantage que la vitesse des personnes. Un lieu de grandes dimensions sera aussi perçu, souvent, depuis des véhicules en mouvement. Ces derniers descendront à l'enceinte portuaire en suivant un parcours sinueux. Cette trace dynamique détermine aussi la forme de la place et des bâtiments qui la bordent : des courbes issues du dynamisme et non de l'immobilité esthétique. Nous considérons davantage comme *trajectoire* plutôt que comme *limite* ou *façade* la forme courbe des bâtiments principaux. Il est vrai que nous, les architectes, disposons de moyens de plus en plus nombreux et chaque fois meilleurs ; mais, il est aussi vrai que la vitesse de travail des autres professionnels qui nous entourent et avec qui nous interagissons augmente elle aussi. Tout tend à s'accélérer. Notre démarche intellectuelle se condense et, encore plus important, les événements, qu'ils soient de caractère créatif ou exécutif, s'enchaînent en de rapides épisodes d'action-réaction, c'est-à-dire qu'ils deviennent de plus en plus complexes.

**PRÉCISION.** Nous pensons que l'activité doit être la première chose à retenir de ce port, et moins sa forme. En effet, l'espace portuaire ne doit pas avoir besoin de grands attraits pour fonctionner de manière adéquate. Les bateaux, l'étendue d'eau, etc. sont déjà des attraits suffisants. Mais le port doit être « visible », ce qui, pour nous, signifie « abordable » ou « facilement compréhensible » étant donné qu'il s'agit d'un port public et qu'une grande partie de ses usagers seront des piétons, des gens de passage. D'où la clarté des formes du port, d'où aussi les courbes douces de ses limites en plan et en section, d'où enfin l'attention que nous prêtons à l'illumination nocturne.

Il y a une différence –peut-être petite mais importante– entre la visibilité et le caractère spectaculaire. Ce dernier cherche à impressionner une grande partie de la société et, en général, ne dure guère. La visibilité, quant à elle, recherche la visualisation au travers d'images ; elle est continue, pérenne. (Comme le dit Italo Calvino, c'est « la capacité de fixer des images visuelles les yeux fermés », c'est-à-dire imaginer.) Le spectacle relègue la personne à la catégorie de spectateur passif, la visualisation incite à la participation ; l'individu devient acteur de l'espace dans lequel il se trouve. On trouvera toutefois, dans l'ensemble des espaces en rapport avec le Forum de Barcelone, quelques interventions très spectaculaires. Peut-être est-ce ce qui nous a amenés à rechercher un espace visuel plutôt reposant.

**MULTIPLICITÉ.** Pour nous, multiplicité signifie versatilité, flexibilité, mutabilité. Nous souhaitons qu'un seul élément puisse servir à de multiples usages. À titre d'exemple, le mobilier urbain : nous avons refusé l'option de bancs pour s'asseoir, de lampadaires pour éclairer, de balustrades pour empêcher de tomber, de cheminées pour la ventilation des locaux, de bornes pour protéger les piétons... et nous avons conçu un objet, ou mieux encore, une famille d'objets qui serviront à remplir toutes ces fonctions. Un objet à usages

multiples, ceux qui sont prévus mais aussi ceux qui sont imprévus. De fait, même les bâtiments commerciaux ont cette dimension. On ne sait pas, *a priori*, si les locaux deviendront des restaurants, des boutiques de mode, des ateliers de pièces de rechange ou des agences de location de véhicules –ou encore des amarres d'embarcations–. Nous ne savons pas quelle voiture, quel bateau, quel commerce viendra y stationner. Ce sont des espaces à usages multiples. Par conséquent, ils sont neutres, et ils ont une vocation de conteneur vide.

Mais nous sommes aussi intéressés par la multiplicité comprise comme répétition, comme multiplication, de nombreuses fois, du même élément. Les piliers qui supportent les encorbellements et séparent les locaux commerciaux les uns des autres jouent le même rôle que les colonnades, séries d'éléments verticaux répétitifs qui accompagnent, à leur propre rythme, le promeneur. Les pergolas qui seront situées au niveau supérieur pour les activités du Forum sont constituées, entre autres choses, de portiques se répétant jusqu'à l'horizon avec de petits –mais importants– changements d'inclinaison.

Les décisions quant aux formes, aux matériaux, à la manière d'utiliser chaque espace, de circuler, et de construire sont des systèmes en interrelation. Les processus –quels qu'ils soient– sont toujours ouverts et ne cessent jamais, même si nous ne les accompagnons que pendant un certain temps

**CONSISTENCY.** Il s'agit ici de la consistance que Calvino n'est pas parvenu à dicter. D'une certaine manière, ce n'est pas étonnant parce qu'il semble bien que, en tant que valeur de durabilité, de solidité, etc., la consistance contredise toutes les valeurs précédentes. Que voulait nous dire l'écrivain italien avec ce paradigme ? À quoi pouvait-il bien faire référence ? Nous ne le savons jamais. Toutefois, pour nous, il y a une explication possible : la consistance de ce que nous faisons nous est donnée par la conscience du cadre historique dans lequel nous travaillons. Seul celui qui sait d'où il vient peut imaginer où il va. Le fait de *projeter* signifie *avancer*, et la marche se fait vers l'avant même si le parcours a commencé précédemment et en un lieu situé derrière nous. Il s'agit de la consistance que nous donne l'acceptation de l'héritage, pour tenter de le dépasser, naturellement. L'architecture portuaire nous a donné quelques exemples admirables. Il s'agit généralement d'actions éloignées dans le temps qui ont été menées avec le caractère naturel et clair des problèmes à résoudre et non avec une volonté de redéfinition basée sur le travail du concepteur. Ce qui nous a le plus intéressé, ce sont les références des ports minorquins de Mahó ou de Ciutadella, pour leur domesticité, leur naturalité quant à l'imbrication des usages portuaires, nautiques et urbains ; c'est l'ensemble portuaire de Marseille, comme exercice exemplaire de croissance d'un port et de relation intéressante entre le Vieux Port et les élargissements successifs ; c'est le vieux port de Trieste, du fait de son intéressant équilibre entre le tracé de la zone portuaire et l'implantation urbaine. En général, nous avons été plus sensibles aux vieux ports multifonctions, qui tiennent compte de leur environnement, agréables pour l'homme, etc. qu'aux dernières générations de ports « spécialisés » –dans l'usage industriel, de loisirs ou de plaisance–.

Enfin, nous ne pouvons pas nier, évidemment, que nous recherchons la consistance physique des éléments de construction. Ce qui explique que nous travaillions avec les moyens que nous donne la technologie moderne, avec les matériaux de construction les plus courants, que nous construisions non contre la pesanteur mais plutôt en sa faveur, et que nous mesurions et utilisions juste l'énergie nécessaire.

(\*) Italo Calvino, *Leçons américaines, aide-mémoire pour le prochain millénaire*, Gallimard, 1989, 194 p.