

Play it again, Sam

Fa poques setmanes (abril del 2007) es va fallar a Casablanca el concurs internacional per a la urbanització de l'antic aeroport militar d'Anfa, que, engolit per la ciutat, i gairebé sense interès aeronàutic, ofereix ara els atractius d'una localització totalment central. L'aprofitament per a funcions urbanes de petits aeroports antics s'està convertint en un tema cada vegada més freqüent a les grans ciutats, igual que ho ha estat la reconversió dels espais portuaris, de les instal·lacions ferroviàries o les casernes militars. És difícil defensar la permanència d'aquests serveis a l'interior de les trames ciutadanes, però també és cert que amb ells es perden uns grans avantatges de funcionalitat i complexitat inherents a la riquesa de la metròpoli moderna. Com el desgraciat trasllat dels estadis de futbol que vivim de prop (el darrer, el del magnífic Mestalla, a València, una extraordinària estructura i ben encaixada amb l'edificació que l'envolta; de manera comparable, potser, als exemples emèrits del Boca Juniors, a Buenos Aires, o de la Sampdoria, de Gènova).

El fet és que l'ocasió de desballestar les llegendàries pistes i hangars on Ingrid Bergman s'acomiadava de Humphrey Bogart ha permès discutir dos projectes ben interessants, on Bernard Reichen, d'una banda, i Yves Lyon, de l'altra, plantejaven qüestions d'interès bàsic per al projecte urbà contemporani.

Bernard Reichen i Yves Lyon són segurament les figures més interessants de l'urbanisme francès. Reichen (i el seu soci Philippe Robert), amb una àmplia carpeta de projectes de renovació industrial, d'espai públic i d'aprofitament de preexistències, té sempre una visió estratègica i contextual, tot acotant la intervenció inscrita en situacions ja molt compromeses. Yves Lyon, arquitecte exquisit, d'una reconeguda poètica de l'austeritat formal, fa un urbanisme conceptual i esquemàtic, més atent als principis que als productes finals.

El seu projecte per a Anfa i Casablanca representa de manera exemplar dues actituds metodològiques i teòriques contemporànies, igualment necessàries en el repertori professional de l'urbanisme actual. La proposta de Reichen, guanyador del concurs, s'organitza des d'un parc central sobre l'eix de l'antiga pista. És una versió de parc central actualitzada, més complexa que el formalisme geomètric que el tema podria suggerir. Es tracta d'una seqüència de diferents parcs fragmentaris, corresponents a les diferents trames que es projecten a l'entorn. Es proposa que es comencin a plantar, potser com a senzills horts, i que es vagin formalitzant a mesura que creixin els barris i les seves demandes. Hi ha cinc barris diferenciats, morfològicament autònoms, pensant en la topografia i en les característiques socials, que en determinarien el tipus de promoció. Al centre de l'operació hi ha una *city* amb oficines, l'Administració i un equipament cultural, on el nou Gran Teatre és protagonista. El nus de la proposta, però, és el lligam d'un centre de transports en què es reuneixen metro, ferrocarrils,

"Play it again, Sam"

A few weeks ago (April 2007) in Casablanca, judging took place of the international competition for the development of the old military airport of Anfa which, swallowed up by the city, and with barely any aeronautical interest, now offers the attractions of a totally central location. The use of small old airports for urban functions is becoming an increasingly frequent issue in big cities, like the conversion of port areas, railway installations or military barracks before them. It is difficult to defend the permanency of these services inside city boundaries, but it is also true that with them great advantages of functionality and complexity inherent to the richness of the modern metropolis are lost. Like the unfortunate transfer of the football stadiums which we are experiencing close to home (the most recent, the magnificent Mestalla, in Valencia, an extraordinary structure well fitted into the surrounding buildings, in a way comparable, perhaps, to the emeritus examples of Boca Juniors, in Buenos Aires, or Sampdoria, in Genoa).

The fact is that the chance to scrap the legendary runways and hangars where Ingrid Bergman said goodbye to Humphrey Bogart has allowed discussion of two very interesting projects, in which Bernard Reichen, on the one hand, and Yves Lyon, on the other, raised questions of essential interest for the contemporary urban design project.

Bernard Reichen and Yves Lyon are surely the most interesting figures in French urban development. Reichen (and his partner Philippe Robert), with a broad portfolio of projects involving industrial renovation, public areas and the reuse of pre-existing features, always offers a strategic and contextual vision, while refining the intervention inscribed within already very compromising situations. Yves Lyon, an exquisite architect, with an acknowledged poetic of formal austerity, focuses on a conceptual and schematic urban design, more attentive to principles than to end products.

Their projects for Anfa and Casablanca represent in an exemplary way two contemporary methodological and theoretical attitudes, equally necessary in the professional repertoire of today's urban design. The proposal by Reichen, winner of the competition, is organised from a central park along the axis of the former runway. It is an updated version of a central park, more complex than the geometric formalism that the theme might suggest. It involves a sequence of different fragmentary parks, corresponding to the different constructed sections planned in the surroundings. It is proposed that they start to be planted, perhaps as simple vegetable gardens or orchards, and be formalised as the neighbourhoods and their demands grow. There are five differentiated neighbourhoods, morphologically autonomous, in terms of topography and social characteristics, which determine the type of development. At the centre of the operation there is a "city" with offices, the Administration and a cultural facility, where the new Great Theatre is the highlight. The core of the proposal, however, is the transports hub which

"Play it again, Sam"

Hace pocas semanas (abril de 2007) se falló en Casablanca el concurso internacional para la urbanización del antiguo aeropuerto militar de Anfa, que, engullido por la ciudad, y casi sin interés aeronáutico, ofrece ahora los atractivos de una localización totalmente central. El aprovechamiento para funciones urbanas de pequeños aeropuertos antiguos se está convirtiendo en un tema cada vez más frecuente en las grandes ciudades, igual que lo ha sido la reconversión de los espacios portuarios, de las instalaciones ferroviarias o los cuarteles militares. Es difícil defender la permanencia de estos servicios en el interior de las tramas ciudadanas, pero también es cierto que con ellos se pierden unas grandes ventajas de funcionalidad y complejidad inherentes a la riqueza de la metròpoli moderna. Como el desgraciado traslado de los estadios de fútbol que vivimos de cerca (el último, el del magnífico Mestalla, en Valencia, una extraordinaria estructura y bien encajada en la edificación que lo rodea; de manera comparable, quizás, a los ejemplos eméritos del Boca Juniors, en Buenos Aires, o de la Sampdoria, de Génova).

El hecho es que la ocasión de dejar atrás las legendarias pistas y hangares donde Ingrid Bergman se despedía de Humphrey Bogart ha permitido discutir dos proyectos bien interesantes, en los que Bernard Reichen, por un lado, e Yves Lyon, por otro, planteaban cuestiones de interés básico para el proyecto urbano contemporáneo.

Bernard Reichen e Yves Lyon son seguramente las figuras más interesantes del urbanismo francés. Reichen (y su socio Philippe Robert), con una amplia carpeta de proyectos de renovación industrial, de espacio público y de aprovechamiento de preexistencias, tiene siempre una visión estratégica y contextual, acotando la intervención inscrita a situaciones ya muy comprometidas. Yves Lyon, arquitecto exquisito, de una reconocida poética de la austeridad formal, hace un urbanismo conceptual y esquemático, más atento a los principios que a los productos finales.

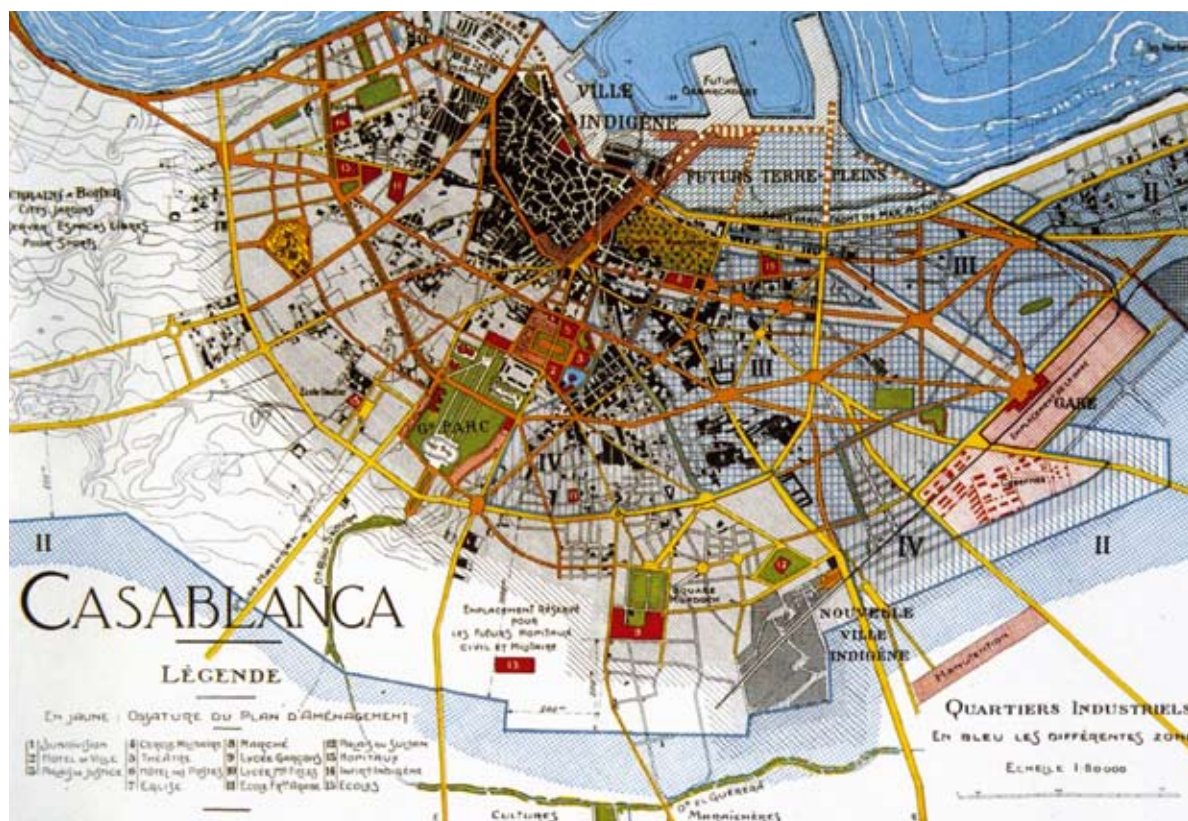
Su proyecto para Anfa i Casablanca representa de manera ejemplar dos actitudes metodològiques i teòriques contemporànies, igualment necessàries en el repertori professional del urbanisme actual. La proposta de Reichen, ganador del concurso, se organiza desde un parque central sobre el eje de la antigua pista. Es una versión de parque central actualizada, más compleja que el formalismo geométrico que podría sugerir el tema. Se trata de una secuencia de diferentes parques fragmentarios, correspondientes a las diferentes tramas que se proyectan en el entorno. Se propone que se empiecen a plantar, quizás como sencillos huertos, y que se vayan formalizando a medida que crezcan los barrios y sus demandas. Hay cinco barrios diferenciados, morfológicamente autónomos, pensando en la topografía y en las características sociales, que determinarían el tipo de promoción. En el centro de la operación hay una *city* con oficinas, la Administración y un equipamiento cultural, en el que el nuevo Gran Teatre es protagonista. El nudo de la propuesta, sin embargo, es el vínculo de un centro de

HUMPHREY BOGART INGRID BERGMAN PAUL HENREID
CASABLANCA









autobusos i trànsit rodat (no cal dir que la fantasia del TGV no hi falta). Aquest nou centre de transports oferiria la més alta accessibilitat de tota la regió (i potser de tot l'Àfrica occidental) i justificaria les magnituds del programa funcional i immobiliari. No es tracta, doncs, d'un intercanviador convencional: les superposicions de moviments s'hi estudien amb generositat d'espai, per a crear un tipus d'àrea central innovadora, tot barrejant-hi el parc verd i el passeig de vianants amb objectes arquitectònics de diverses escales. Les seccions són elements crítics de la idea. La funció intersticial desitjada per a l'espai verd engoleix la macroestructura com un element obert i paisatgístic. Una atenció paisatgística que també s'argumenta garantint les visuals llunyanes sobre la Gran Mesquita, en la integració d'algunes peces *art déco* (característic del període típic d'esplendor colonial), en el record de la pista central de l'Aeropostal i en una certa defensa del "patrimoni" com a valor urbà.

Yves Lyon veu l'ocasió per a afrontar una proposta de ciutat nova. L'escala i la pretensió política del projecte — un projecte personal del rei— el porten a formular-se les qüestions fonamentals: com fer la ciutat moderna. No pas des dels objectes arquitectònics més o menys sorprenents, no pas des de la gestió més o menys hàbil, no ja des de la pura accessibilitat, sinó des d'algunes directrius bàsiques que permetin que tot això —objectes, gestió, moviments— es vagi produint amb cohesió formal definitiva. És la preocupació pels components essencials de la urbanitat com a qüestió teòrica. Lyon fa un "pla" en el millor sentit, perquè pensa en el conjunt a través dels elements.

Comença per estudiar el gran parc que el programa demanava, en posició transversal, unint les dues parts de la ciutat de sempre, separades per l'aeroport. Prescindint radicalment de la permanència de la pista, barreja el parc pròpiament dit amb les zones verdes dels clubs d'esport i els jardins residencials, tot assajant un concepte innovador de parc urbà en què el verd privat i els jardins de les corporacions s'adjunten al verd públic sense solució de continuïtat. Aquesta idea de verd extensiu s'estén, a més, com a origen d'uns carrers arbitraris, de seccions diverses i amb molta varietat d'usos. Amb això intenta una proposta actualitzada del

▲ El plan de Prost 1914-1927

includes metro, railways, buses and road traffic (needless to say it is not lacking a high-speed train fantasy). This new transports centre would offer the best accessibility in the entire region (and perhaps in all western Africa) and would justify the magnitudes of the functional and real estate programme. It is not a case, therefore, of a conventional interchange: the superpositions of movements are studied with generosity of space, to create a kind of innovative central space, mixing the green park and the pedestrian routes with architectural objects of different scales. The sections are critical elements of the idea. The interstitial function desired for the green space swallows the macrostructure as an open, landscape element. This attention to landscape is also argued by guaranteeing the distant views over the Great Mosque, by the integration of some pieces of *art déco* (characteristic of the typical period of colonial splendour), by the memory of the Airport's central runway and by a certain defence of "heritage" as an urban value.

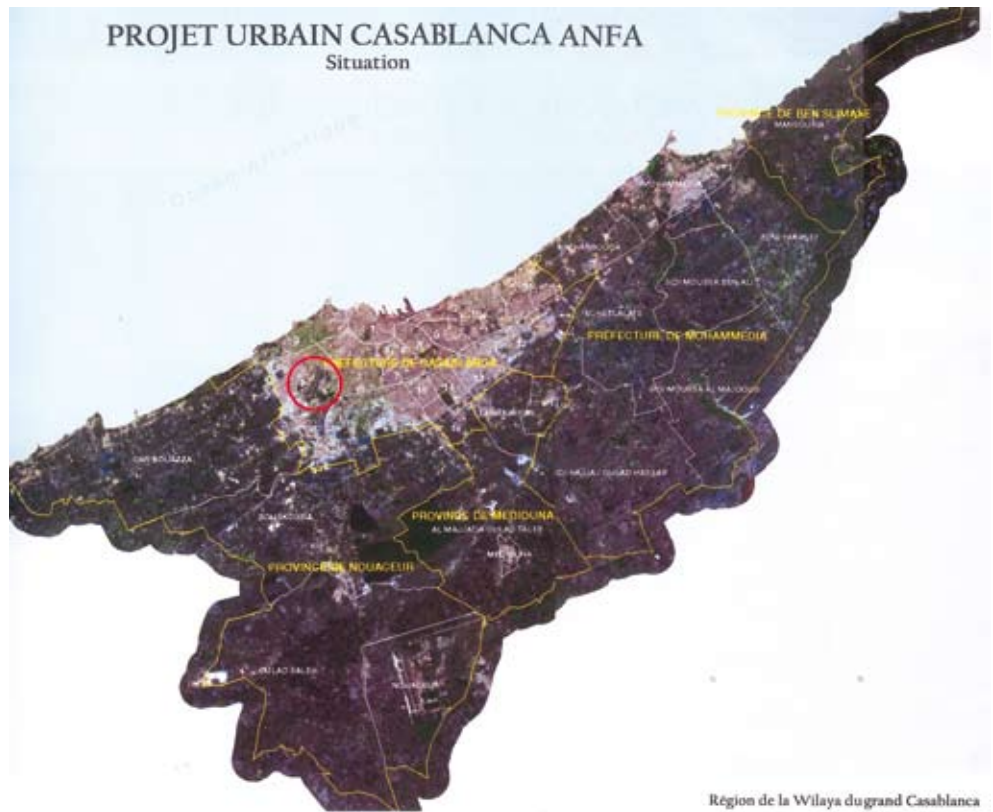
Yves Lyon sees the occasion for tackling a proposal for a new city. The scale and political pretensions of the project – a personal project of the king – leads him to formulate fundamental questions: how to make the modern city. Not with more or less surprising architectural objects, not with more or less skilful management, not even with pure accessibility, but following some basic directives that allow all that – objects, management, movements – to be gradually produced with definitive formal cohesion. This is concern for the essential components of urban development as a theoretical question. Lyon makes a "plan" in the best sense, because he thinks about the whole through its elements.

He begins by studying the great park that the programme demanded, in a transversal position, uniting the two existing parts of the city, separated by the airport. Radically doing away with the permanency of the runway, he mixes the park itself with the green areas of the sports clubs and the residential gardens, trying out an innovative concept of an urban park in which private greenery and the gardens of corporations are attached to the public green area without a continuity solution. This idea of extensive green is extended, furthermore, as the origin of tree-lined streets, with dif-

transportes en el que se reünen metro, ferrocarrils, autobusos i trànsit rodat (huelga decir que no le falta la fantasia del TGV). Este nuevo centro de transportes ofrecería la más alta accesibilidad de toda la región (y quizás de toda el África occidental) y justificaría las magnitudes del programa funcional e inmobiliario. No se trata, pues, de un intercambiador convencional: las superposiciones de movimientos se estudian con generosidad de espacio, para crear un tipo de área central innovadora, mezclando el parque verde y el paseo de peatones con objetos arquitectónicos de diversas escalas. Las secciones son elementos críticos de la idea. La función intersticial deseada para el espacio verde engulle la macroestructura como un elemento abierto y paisajístico. Una atención paisajística que se argumenta también garantizando las visuales lejanas sobre la Gran Mezquita, en la integración de algunas piezas *art déco* (característico del periodo típico de esplendor colonial), en el recuerdo de la pista central del Aeropostal y en una cierta defensa del "patrimonio" como valor urbano.

Yves Lyon ve la ocasión para afrontar una propuesta de ciudad nueva. La escala y la pretensión política del proyecto — un proyecto personal del rey— lo llevan a formularse las cuestiones fundamentales: cómo hacer la ciudad moderna. No desde los objetos arquitectónicos más o menos sorprendentes, no desde la gestión más o menos hábil, no ya desde la pura accesibilidad, sino desde algunas directrices básicas que permitan que todo eso —objetos, gestión, movimientos— se vaya produciendo con cohesión formal definitiva. Es la preocupación por los componentes esenciales de la urbanidad como cuestión teórica. Lyon hace un "plan" en el buen sentido, porque piensa en el conjunto a través de los elementos.

Empieza por estudiar el gran parque que el programa pedía, en posición transversal, uniendo las dos partes de la ciudad de siempre, separadas por el aeropuerto. Prescindiendo radicalmente de la permanencia de la pista, mezcla el parque propiamente dicho con las zonas verdes de los clubes de deporte y los jardines residenciales, ensayando un concepto innovador de parque urbano en el que el verde privado y los jardines de las corporaciones se adjuntan al verde público sin solución de continuidad. Esta idea de verde extensivo se extiende, además, como origen de unas calles con árboles, de secciones di-



model de *ville verte*, autèntica obsessió urbanística francesa des de Le Corbusier. No és pas la tradició de ciutat jardí anglosaxona unifamiliar, sinó la urbanitat verda de l'edificació en alçada, densa, plurifuncional.

Els carrers verds es converteixen en les traces mestres d'un creixement lliure i obert (només reglat per una edificabilitat bruta i una ocupació genèriques al 50%). No hi ha nostàlgia ni formalisme. La connexió horitzontal de la ciutat domina el lloc; i la trama quadriculada, més que no pas forma unitària, és una figura genèrica de connectivitat i d'indiferència. La densificació progressiva i aleatòria de la quadrícula s'anirà a condensar en la gran avinguda horitzontal de torres terciàries i façanes representatives, també de passeig i d'esbarjo.

És una estratègia metropolitana per a superar el model radiocèntric de la Casablanca colonial. També és, al mateix temps, una aposta decidida pel passeig bulevard com a espai estructurant (aquest sí, fortament establert en l'experiència local). En la confiança en el buit i en el verd com a substàncies urbanes i en l'assaig d'una versió actual de la idea del "parc urbà", ja prou esgotada de simbolismes monumentals i de dificultats de manteniment i d'ús. Vol fer, per tant, accions de pla general amb propostes sobre els elements, sense parlar de l'estructura. Crec que podria ser urbanisme concret.

Si la proposta de Bernard Reichen és un projecte ad hoc ajustat, atractiu i intel·ligent, el model de Lyon és un pla de conceptes; cadascun, capaç de demostrar, amb els fets, diferents intencions de qualitat per a la ciutat. El primer és una solució brillant per a executar; el segon és un paradigma per a la ciutat nova.

La vella sonsònia entre "pla i projecte", "projecte o pla" ressona dins la dialèctica d'aquests dos treballs per al nou centre de Casablanca. Compon arranjaments nous per a la vella cançó, amb la seva exemplar qualitat, del projecte que voldria ser pla i del pla pensat des dels projectes. Tornem-la a tocar? ♦

Manuel de Solà

▲
El plan de Prost
1914-1927

fering sections and a great variety of uses. With this he attempts an updated version of the *ville verte* model, an authentic French obsession since Le Corbusier. It is not the tradition of the Anglo-Saxon single-family garden city, but the green urbanity of high-rise, dense, multifunctional building.

The green streets become master traces of a free and open growth (only governed by a gross buildability and a generic occupation of 50%). There is no nostalgia or formalism. The horizontal connection of the city dominates the place; and the grid section, rather than a unitary form, is a generic figure of connectivity and of indifference. The progressive and random densification of the grid will be condensed in the great horizontal avenue of tertiary towers and representative façades, also a promenade and leisure space.

It is a metropolitan strategy to overcome the radiocentric model of colonial Casablanca. It is also, at the same time, a decided commitment to the boulevard avenue as a structuring space (this part is strongly established on local experience). In the confidence in gaps and greenery as urban substances and the trial of an updated version of the "urban park" idea, already worn out with monumental symbolisms and difficulties for maintenance and use. The aim is to produce, therefore, general plan actions with proposals relating to the elements, without talking about the structure. I think that it could be specific urban development.

If the proposal by Bernard Reichen is an ad hoc, attractive and intelligent project, Lyon's model is a plan of concepts, each of them capable of demonstrating, with facts, different intentions of quality for the city. The first is a brilliant solution for executing; the second is a paradigm for a new city.

The old jingle between "plan and project", "project or plan" resounds at the heart of the dialectic of these two works for the new centre of Casablanca. A new arrangement is composed for the old song, with its exemplary quality, of the project that would like to be a plan and the plan designed using projects. Shall we play it again? ♦

Manuel de Solà
Translated by Debbie Smirthwaite

versas y con mucha variedad de usos. Con eso intenta una propuesta actualizada del modelo de *ville verte*, auténtica obsesión urbanística francesa desde Le Corbusier. No es en absoluto la tradición de ciudad jardín anglosajona unifamiliar, sino la urbanidad verde de la edificación en altura, densa, plurifuncional.

Las calles verdes se convierten en los trazos maestros de un crecimiento libre y abierto (sólo reglado por una edificabilidad bruta y una ocupación genéricas al 50%). No hay nostalgia ni formalismo. La conexión horizontal de la ciudad domina el lugar; y la trama cuadrículada, más que forma unitaria, es una figura genérica de conectividad y de indiferencia. La densificación progresiva y aleatoria de la cuadrícula se irá a condensar en la gran avenida horizontal de torres terciarias y fachadas representativas, también de paseo y de esparcimiento.

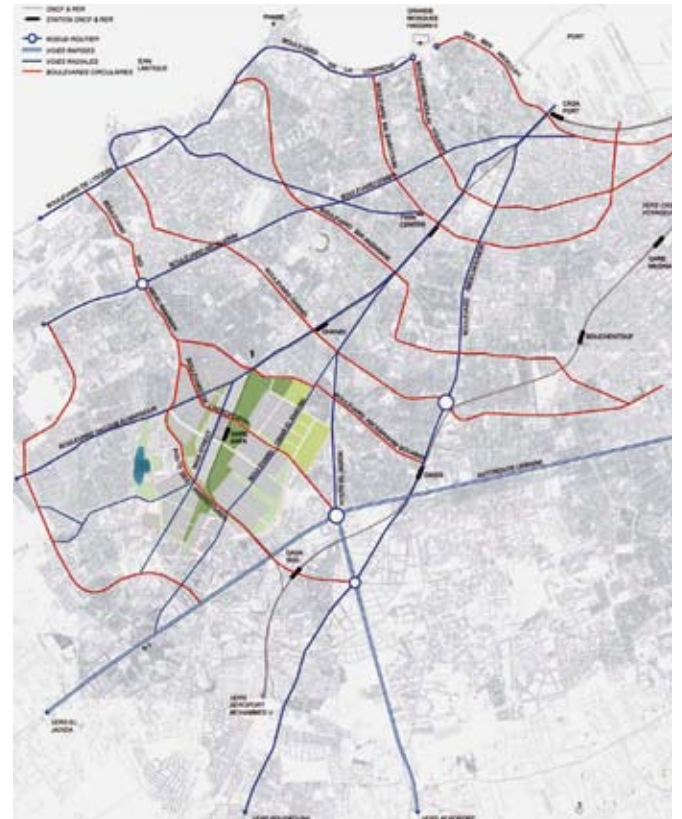
Es una estrategia metropolitana para superar el modelo radiocéntrico de la Casablanca colonial. También es, al mismo tiempo, una apuesta decidida por el paseo bulevard como espacio estructurante (éste sí, fuertemente establecido en la experiencia local). En la confianza en el vacío y en el verde como sustancias urbanas y en el ensayo de una versión actual de la idea del "parque urbano", ya suficientemente agotada de simbolismos monumentales y de dificultades de mantenimiento y de uso. Quiere hacer, por lo tanto, acciones de plan general con propuestas sobre los elementos, sin hablar de la estructura. Creo que podría ser urbanismo concreto.

Si la propuesta de Bernard Reichen es un proyecto ad hoc, ajustado, atractivo e inteligente, el modelo de Lyon es un plan de conceptos; capaz, cada uno de ellos, de demostrar, con los hechos, diferentes intenciones de calidad para la ciudad. El primero es una solución brillante para ejecutar; el segundo es un paradigma para la ciudad nueva.

El viejo sonsonete entre "plan y proyecto", "proyecto o plan" resuena en el seno de la dialéctica de estos dos trabajos para el nuevo centro de Casablanca. Componen nuevos arreglos para la vieja canción, con su ejemplar calidad, del proyecto que quisiera ser plan y del plan pensado desde los proyectos. ¿La tocamos otra vez? ♦

Manuel de Solà
Traducido por Esteve Comes i Bergua

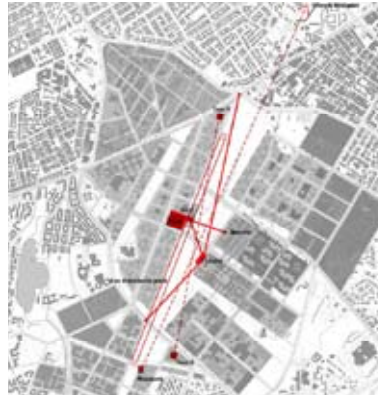
Équipe Reichen et Robert



▶ Inserción sobre el esquema metropolitano

▶ El plan director





▶ Vista proyecto



▶ Preexistencias

▶ Los jardines



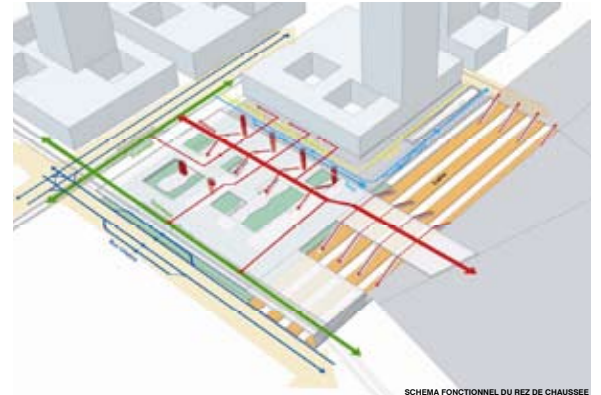
Esquema de transporte colectivo



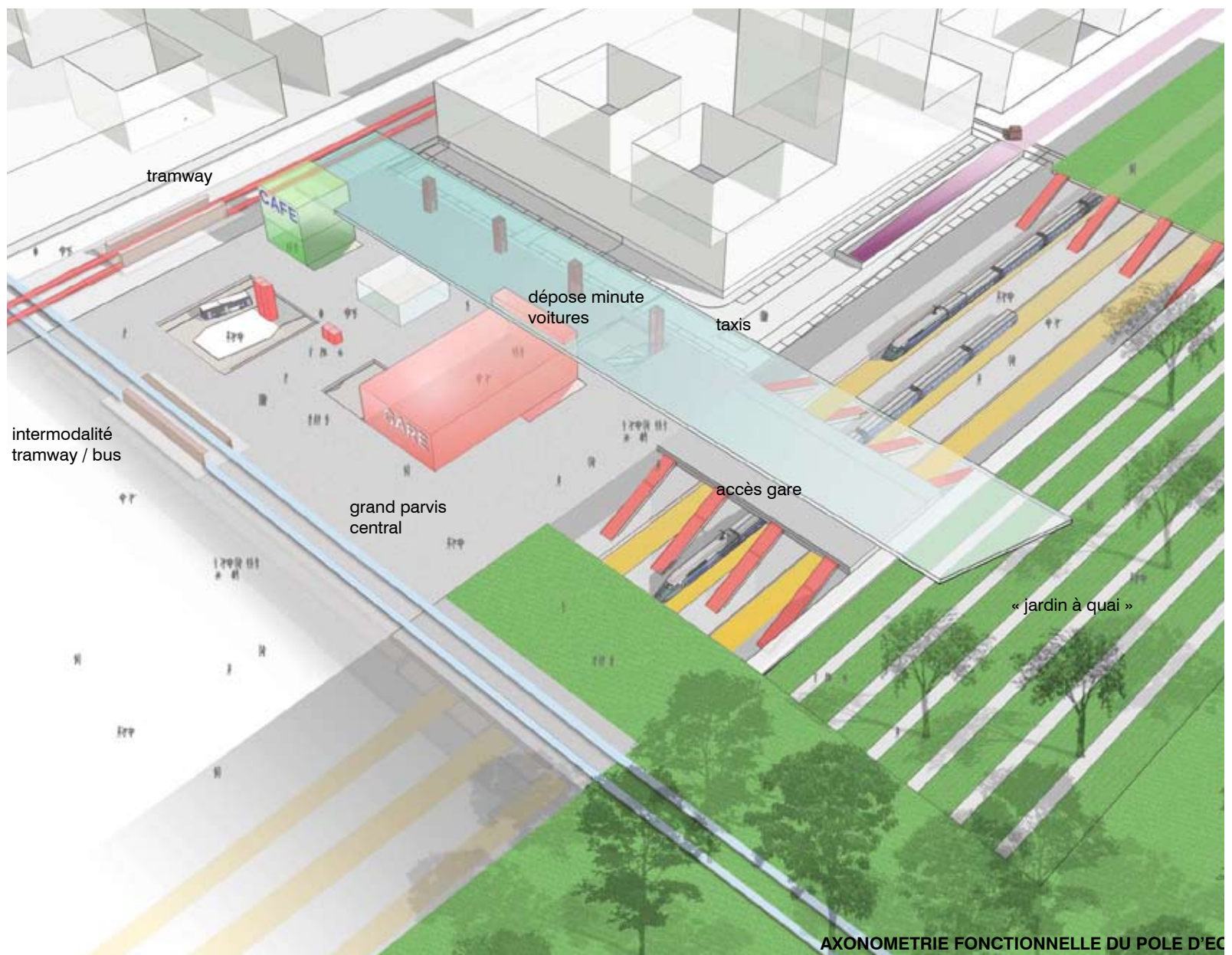
El polo de intercambio



Esquema funcional de Planta Baja



SCHEMA FONCTIONNEL DU REZ DE CHAUSSEE

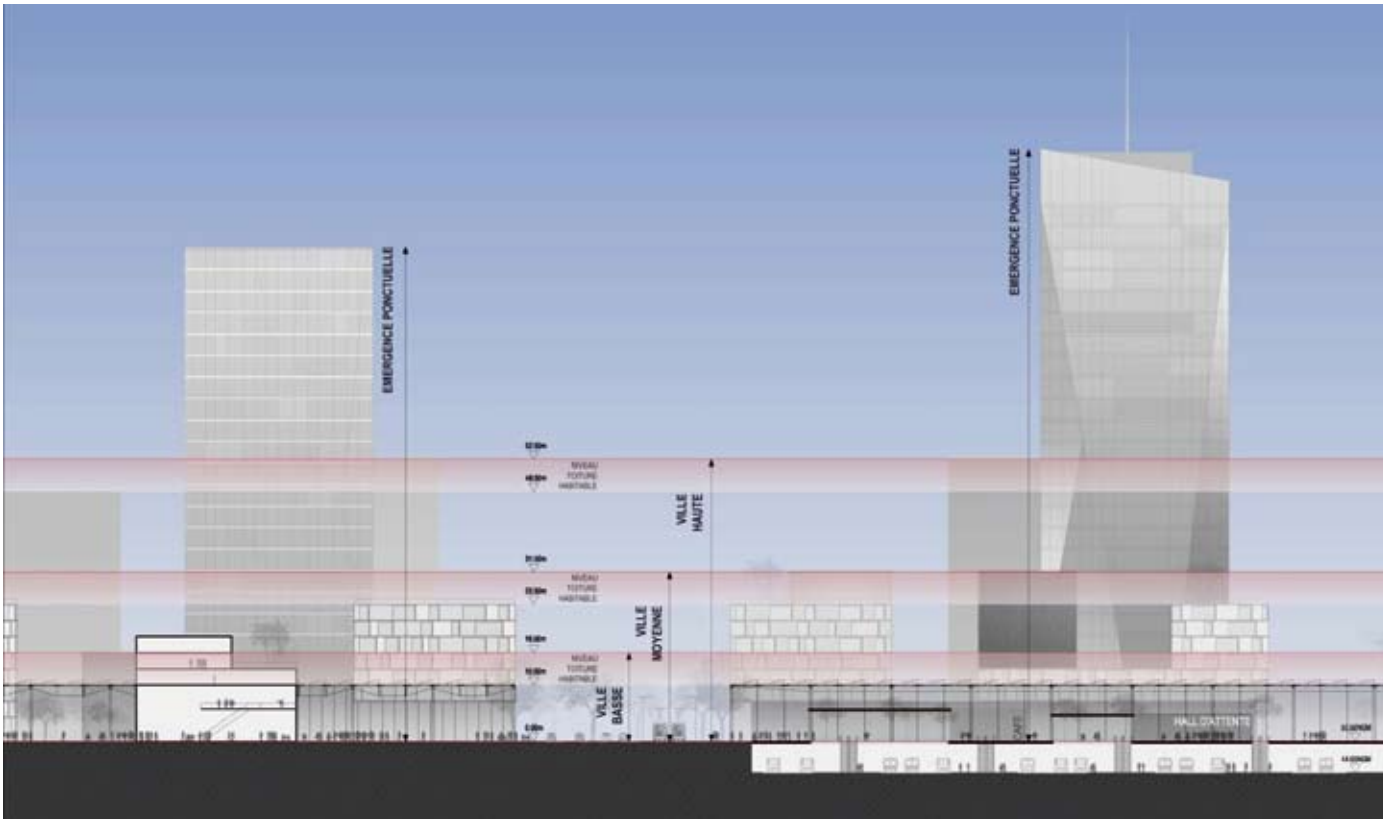


AXONOMETRIE FONCTIONNELLE DU POLE D'EC

Esquema de transporte colectivo



La estación intermodal y el jardín



◀ Estructura modular

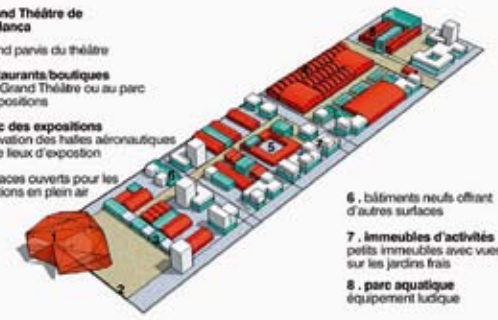


La avenida central y la ciudad



PLATEFORME EVENEMENTIELLE

1. Grand Théâtre de Casablanca
2. grand parvis du théâtre
3. restaurants boutiques liés au Grand Théâtre ou au parc des expositions
4. parc des expositions conservation des halles aéronautiques comme lieux d'exposition
5. espaces ouverts pour les expositions en plein air
6. bâtiments neufs offrant d'autres surfaces
7. immeubles d'activités petits immeubles avec vues sur les jardins frais
8. parc aquatique équipement ludique



ANFA UNIVERSITE

1. hôtel
2. pôle universitaire campus technologique, pépinière d'entreprise, laboratoires/recherche
3. pôle santé hôpital, CHU, cliniques, formations, recherche, services et logistique
4. logements immeubles de logements dans un cadre paysager de qualité
5. logements résidences médicalisées ou de personnes âgées, résidences étudiantes



• Terrain	40 hectares
• Surface construite	525 000 m ²
Cos moyen	1.3

Barrio Anfa Université

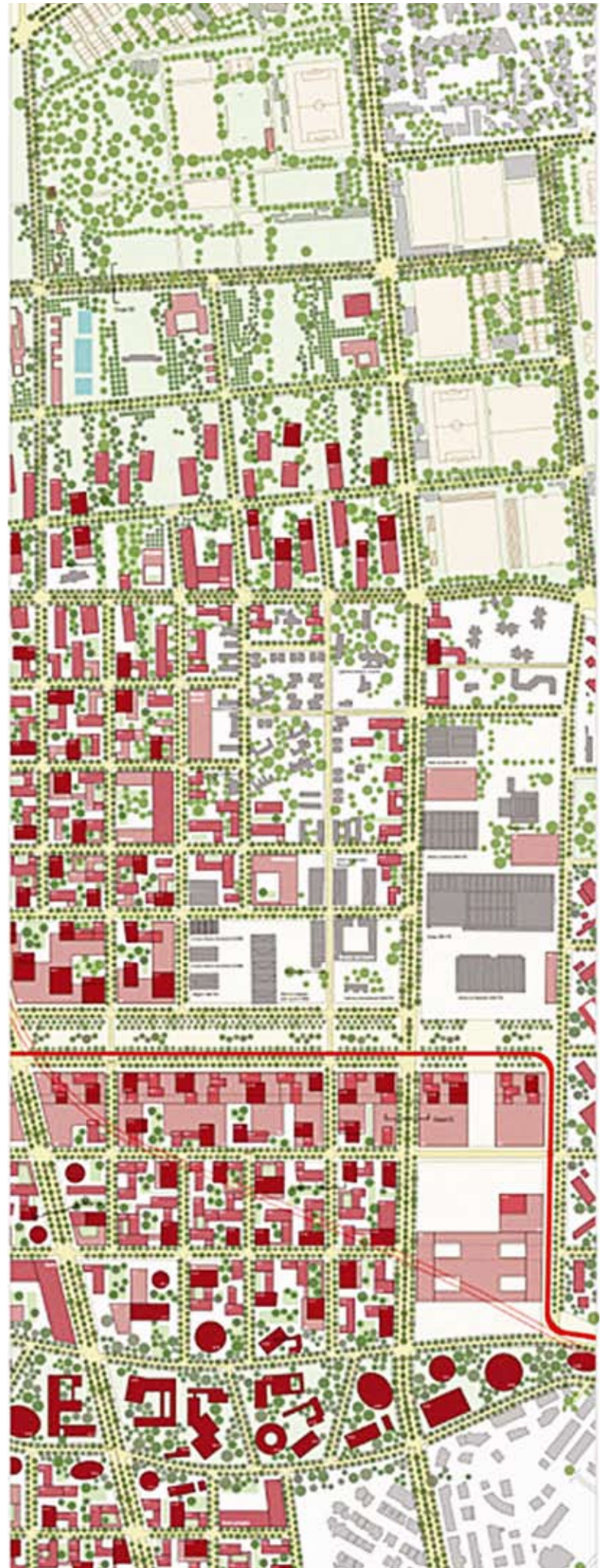


Vista aérea

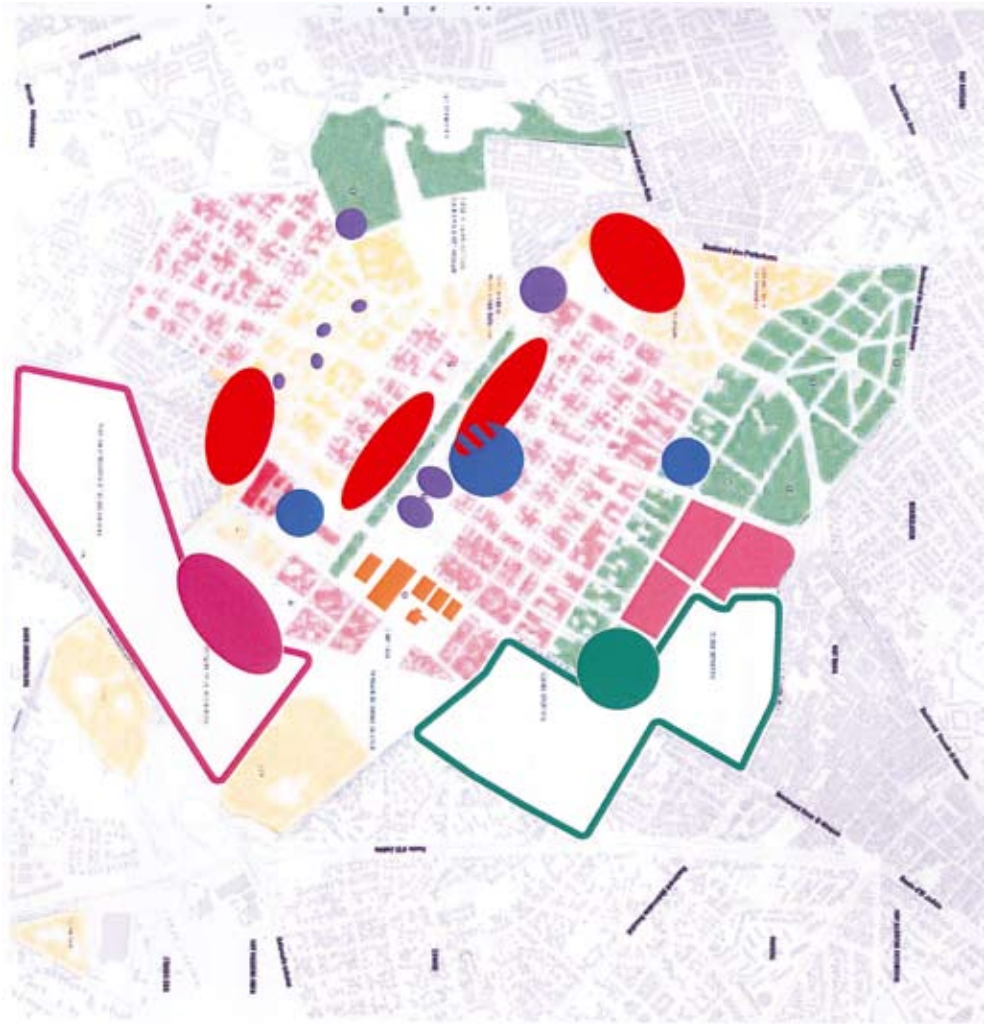


Atelier Lion

Morfología urbana y densidad



Esquema de localización del programa

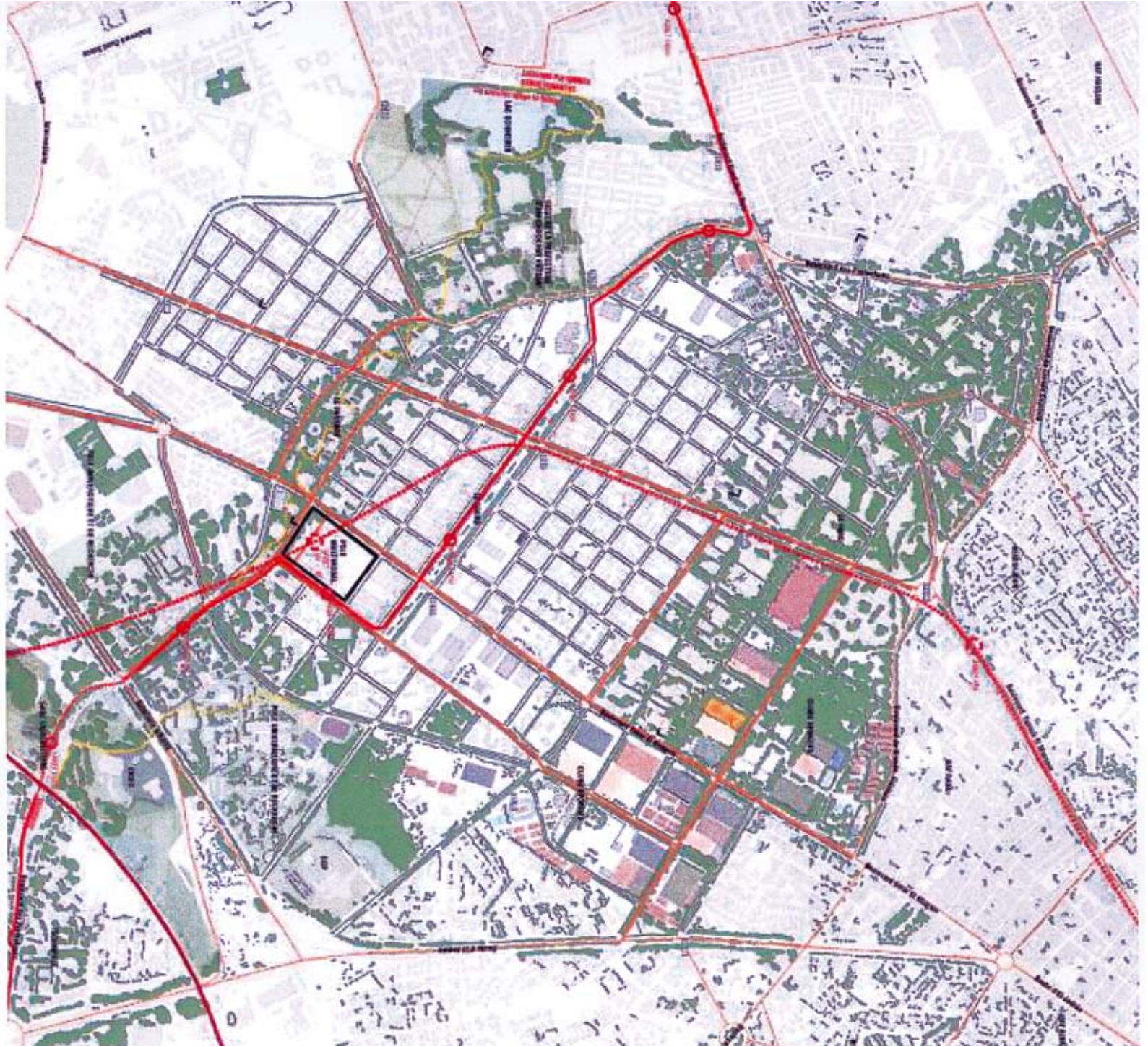


Perspectiva del paseo

▼
Visión general

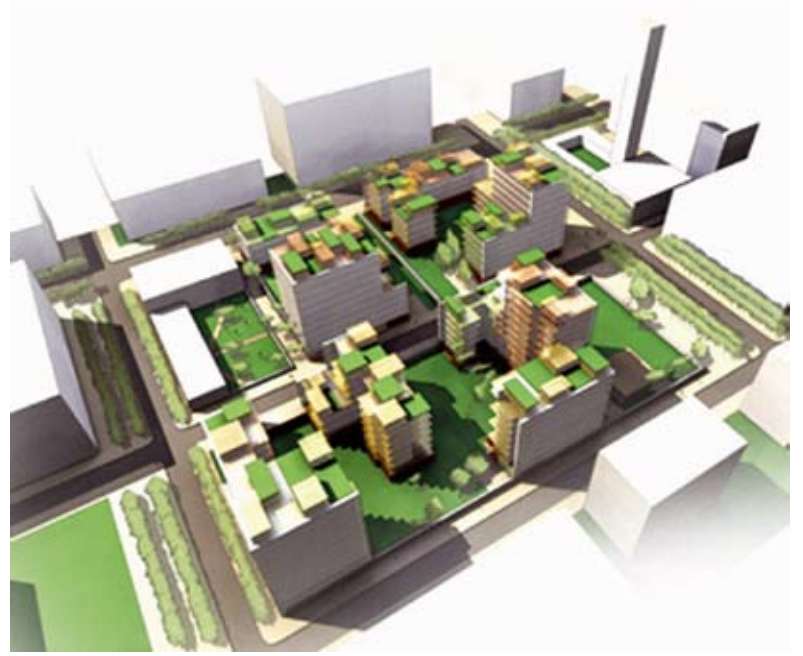


▲
Parkway de día





Esquema del parque urbano: continuidades y transiciones



Isla edificatoria tipo

Vista desde el emplazamiento del Belvedere



Implantación urbana

Sección longitudinal del Paseo.



