



**AR
QUI
ME
RAS**

La metrópolis sublime de Hugh Ferriss

Actualidad de un modelo visionario

DAVID RIVERA

*The problem for us is this: how can we in the “Machine Age”
conserve human values?*

Hugh Ferriss

Marchaban en la oscuridad por la noche solitaria, atravesando la sombra y las vacías mansiones y solitarios reinos de Plutón.

Virgilio, citado por Edmund Burke

Se desconoce el año exacto en que comenzó a publicarse la serie de las *Carceri* de Giambattista Piranesi, pero existe la certeza de que salió a la luz poco antes de 1750. Se trataba de un conjunto de grabados de tema arquitectónico fantástico, que mostraba espacios colosales, oscuros y laberínticos, a modo de “prisiones” sin puertas, simbólicas e imposibles. La serie de las *Carceri* se convertiría con el paso del tiempo en uno de los lugares imaginarios más visitados de la cultura moderna, y en una fuente de inspiración inagotable para pintores y arquitectos.

De manera casi paralela, en la década inmediatamente posterior, Edmund Burke publicaba un original y aventurado ensayo estético que podría tomarse como una ilustración filosófica de la arquitectura pavorosa de Piranesi: *A Philosophical Enquiry into the Origin of our Ideas of the Sublime and Beautiful* (1757). En este pequeño tratado, que tendía a una explicación fisiológica y sensorial de los caprichos de la imaginación, Burke analizaba una sensación estética que según él se oponía tanto a la belleza como a la fealdad y que había estado hasta entonces ausente de los estudios artísticos y morales, sensación que él bautizaba como “sublime” y que sería calificada más tarde con otros nombres más o menos impactantes, tales como “horror cósmico” y “melancolía metafísica”.

Burke identificaba una serie de magnitudes y elementos más o menos precisos como atributos de los espacios “sublimes”: la oscuridad, la vastedad, la infinidad, la privación (o limitación del campo perceptivo), la luz violentamente focalizada, la brusquedad (en las transiciones), la negrura, el silencio, la sucesión y la uniformidad, la “magnitud en la construcción”, etc., arrojando alguna luz sobre la perenne fascinación que los visionarios arquitectónicos “sublimes” ejercerán más adelante sobre el público, y apuntando hacia una serie de incertidumbres e inquietudes filosóficas características de la modernidad. La percepción o intuición de lo “sublime” había encontrado en Piranesi su mejor expresión arquitectónica, pero enseguida daría lugar a toda una “escuela” de arquitectos-pintores o pintores arquitectónicos que desarrollaría una específica tradición visionaria, escuela en la que pueden encuadrarse tanto heterodoxos oníricos como Joseph Gandy o Etienne-Louis Boullée como los pintores de ruinas fantásticas inspirados por Hubert Robert. Y la historia no termina, desde luego, en la época del Neoclasicismo. A lo largo de los siglos siguientes las visiones arquitectónicas “sublimes” reaparecen una y otra vez, ampliando su campo de acción a escenarios y artes diferentes, y mostrándose a través de la obra de autores como William Blake, John Martin, William Turner, Gérard de Nerval, Gustave Moreau, Alfred Kubin, Fernand Khnopff, Arthur Machen y tantos y tantos otros, hasta llegar a las gradaciones espaciales infinitas que encontramos en los textos de Kafka.

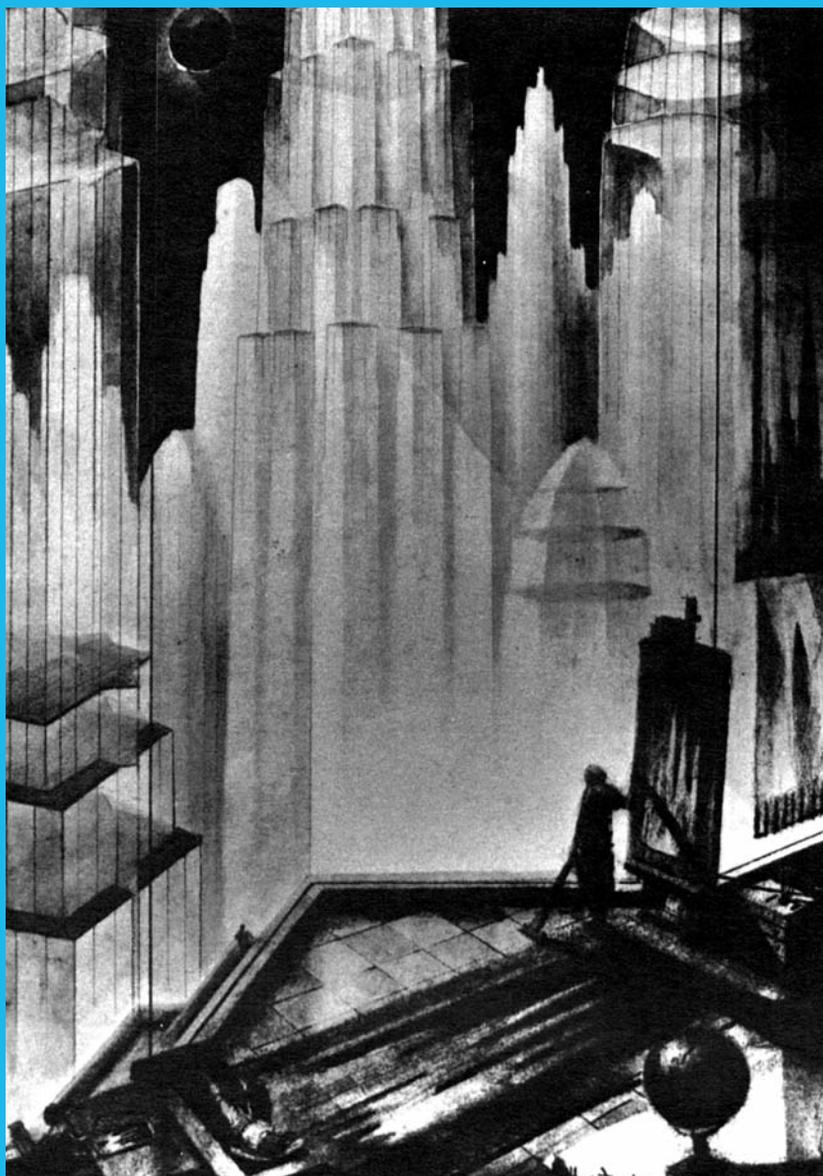
Hugh Ferriss (1889-1967) ha sido sin duda alguna el Piranesi del siglo XX, y ha dejado una huella profunda e insustituible en el imaginario arquitectónico moderno, aun cuando su influencia aún no ha sido reconocida con la amplitud y entusiasmo que se merece. Nacido en St. Louis, Ferriss se graduó como arquitecto en 1911 en la Washington University, pero no ejerció nunca como tal o no lo hizo de la manera esperada. A través de su profesión de visualizador y dibujante (renderer) de proyectos y edificios creados por otros arquitectos se convirtió de manera subrepticia en un auténtico visionario, desarrollando un estilo tan sugerente y original que sus servicios fueron solicitados en seguida por una gran cantidad de profesionales: entre sus clientes habituales se contaban los arquitectos y urbanistas más renombrados de Estados Unidos además de numerosos publicistas y las empresas más poderosas relacionadas con la construcción.

Ferriss se vio implicado en la elaboración de diversas propuestas arquitectónicas y urbanas regionales de gran alcance, que quedan ejemplificadas por sus numerosas colaboraciones con Raymond Hood y Harvey Wiley Corbett y sobre todo por la revolucionaria serie de dibujos explicativos

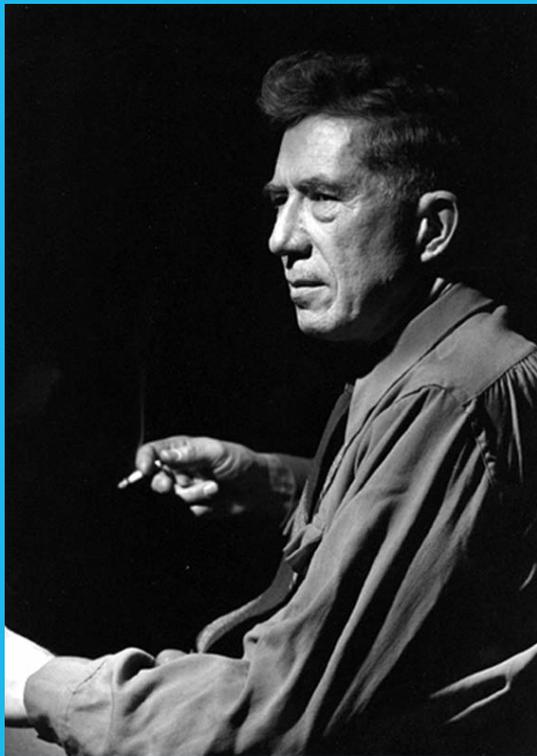
con los que ilustró las posibles consecuencias estéticas y compositivas de la Zoning Law de 1916 (una serie de propuestas experimentales de 1922 con las que Ferriss probablemente dio nacimiento al característico “estilo escalonado”); además, el visualizador participó personalmente en la “especificación” y concreción de una buena serie de proyectos fundamentales de la modernidad, desde el Rockefeller Center al Lincoln Center, pasando por la creación del conjunto de las Naciones Unidas, y desarrolló su propia variante utópica de ciudad congestionada futurista.

Este proceso ha sido recogido con notable exhaustividad por Carol Willis en su excelente ensayo dedicado a la personalidad y la obra de Ferriss

Towers of Steel and Glass, dibujo de Hugh Ferriss (1926)



“Drawing Towards Metropolis”, anexo a la edición facsímil de 1986 de *The Metropolis of Tomorrow*, el libro más influyente de Ferriss), y la influencia del dibujante sobre la cultura visual de la ciudad moderna ha sido indicada y señalada ya en una serie de importantes ocasiones; pero la historia ortodoxa de la arquitectura moderna continúa ignorando a Ferriss, y la importancia de su trabajo se ha visto injustamente eclipsada por el comentario y el análisis recurrente de los proyectos y obras de los “otros” visionarios, los que integran la “línea genealógica” del Movimiento Moderno ortodoxo.



Hugh Ferriss en los años 40

A lo largo de toda su carrera, Ferriss, que usaba por regla general la técnica del carboncillo para conseguir los prodigiosos efectos de luz y sombra que constituyen su marca de fábrica, se mostró incansablemente partidario de las opciones más arriesgadas y modernas, aunque dentro de un concepto de la modernidad fundamentalmente humanista, que buscaba mantener un equilibrio entre la tecnología, que haría la gran ciudad aún más grande y poderosa, y los valores humanos eternos. El dibujante consideraba la monumentalidad como una aspiración irrenunciable de la arquitectura, pero al mismo tiempo fue uno de los primeros en proponer diseños de rascacielos de cristal (como el de la maqueta que construyó para la Machine Exposition de 1927 o los modelos simplificados que ilustran su discurso sobre el cristal en *The Metropolis of Tomorrow*). Lo mismo ocurría con el tráfico, la congestión, la construcción en altura y los nuevos transportes: Ferriss saludaba con optimismo cada nuevo paso adelante de la civilización maquinista, confiado en el poder benéfico y transformador de los avances que traía cada era, pero esperaba que cada uno de estos elementos se adaptara a las necesidades de las personas, y no a la inversa, lo que puede deducirse claramente de la óptica de sus dibujos. La ciudad ferrissiana es más ciudad y no menos, es una ciudad nueva y más potente, pero aún es la metrópolis del hombre, tiene calles,

variedad, perspectivas, y sus grandes moles edificadas contienen mundos enteros en sus estratos y terrazas interiores.

I. La ciudad del mañana

La producción comercial de Ferriss, al igual que sus dibujos teóricos o fantásticos, pueden y deben ser estudiados desde dos ángulos muy distintos. Por un lado, las imágenes de Ferriss guardan una relación muy estrecha con las prácticas y expectativas propias del primer tercio del siglo. Por otro lado, y de una manera que el paso del tiempo hace cada vez más evidente, sus visiones se hallan animadas por un sesgo totalmente propio, un componente estrictamente visionario que resulta, a la larga, atemporal.

Cualquier observador del panorama arquitectónico y urbanístico de los años 20 hubiera podido presentar las visiones urbanas de Hugh Ferriss como una ilustración puntual y hasta científica de lo que se esperaba para el futuro próximo. Cortadas por el patrón de las ciudades norteamericanas –recientes, económicamente poderosas y dotadas de una tecnología constructiva de primer orden– las ciudades del futuro serían aglomeraciones centralizadas de rascacielos que podrían prescindir finalmente de la prolongada dependencia con respecto al hábitat natural. Las proyecciones futuristas europeas (como las de Eugène Hénard, Sant’Elia o Perret, todos ellos enormemente influidos por los rascacielos e industrias norteamericanos) se orientaban básicamente en el mismo sentido, y únicamente los teóricos románticos de la ciudad-jardín o las recientes propuestas funcionalistas (representadas por los esquemas repetitivos de Le Corbusier) proponían modelos dispersos.

Los temas que aparecían más frecuentemente en las discusiones alentadas por los futuristas y por los nuevos técnicos urbanos (tales como Harvey Wiley Corbett, Wallace K. Harrison, Norman Bel Geddes o incluso Robert Moses) eran la circulación rápida en el interior de la ciudad, la separación de niveles de tráfico, la creación de arcadas peatonales elevadas y puentes y pasadizos, el acercamiento del tráfico aéreo a la ciudad, la definición de megaestructuras capaces de contener las funciones más diversas, la habilitación de terrazas elevadas y jardines colgantes, la mecanización de los servicios y la colaboración con los imperativos del crecimiento económico y las leyes del suelo (véase un excelente comentario interpretativo de las ideas y teorías de algunos de estos arquitectos e ideólogos, incluyendo a Hugh Ferriss, en Koolhaas 1994).

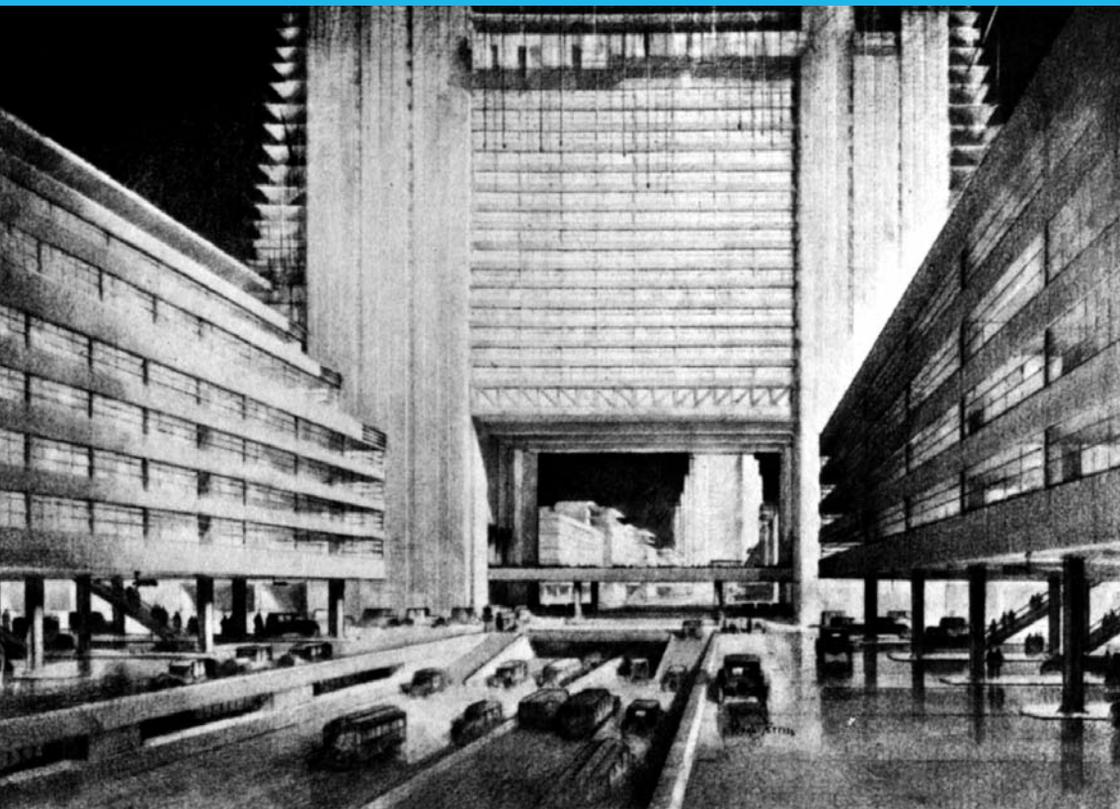
Muchos de estos elementos eran extrapolaciones hiperbólicas de tendencias e intervenciones ya realizadas de hecho en Chicago o en Nueva York, así como derivaciones razonables de los modelos arquitectónicos que se hallaban por el momento en plena expansión, involucrados en sensacionales carreras por la altura y en la creación de infraestructuras colosales estructuradas en niveles diversos.

Para la concepción y formulación de sus ideas acerca de la ciudad del futuro, Hugh Ferriss disponía de una ventaja inapreciable de la que carecían los visionarios europeos y muchos de sus colegas americanos: el célebre parapeto que existía en el exterior de su propio estudio, en el piso 17 de un inmueble situado en el 101 de Park Avenue (se trataba del Architect's Building, que fue derribado más tarde). Ferriss ocupó este estudio desde 1923 hasta su muerte en 1962. Las vistas de Nueva York que se le ofrecían desde este parapeto que él mismo dibujó varias veces (incluso en clave fu-

The City at Dawn, dibujo de Hugh Ferriss (c. 1923)



turista) constituían la mejor mirada disponible hacia el crecimiento de la ciudad moderna, el mundo de las máquinas, la economía concentrada y la vibrante congestión urbana. Desde allí pudo ver (y dibujar), por ejemplo, y muy de cerca, la cúspide del edificio Chrysler en proceso de construcción. La descripción del amanecer brumoso sobre Nueva York que nos ha dejado Ferriss al comienzo de *The Metropolis of Tomorrow* supone por derecho propio una de las cimas de la exaltación poética de la ciudad moderna (y en concreto de Nueva York) y nos explica por sí sola gran parte de sus intuiciones acerca de la ciudad del futuro.



Proposal to Separate Pedestrian and Vehicular Traffic, dibujo de Hugh Ferriss (1930)

En su ensayo “Drawing Towards Metropolis” Carol Willis reflexiona acerca del auténtico carácter de las visiones urbanas de Hugh Ferriss: ¿eran anticipaciones científicas? Esto no parece probable; Ferriss no incluye datos u observaciones acerca de la estructura social de su modelo urbano, ni de la distribución de la propiedad o el modo en que va a obtenerse satisfactoriamente la centralización en la que se basa (Willis 1986: 195). ¿Se trataba de mera poesía? ¿De un gusto irresistible por los rascacielos, el tráfico, la condición de la aglomeración urbana per se, acerca de cuyos peligros el propio Ferriss nos avisaba también? ¿De la simple voluntad del dibujante de dar a conocer sus obras y envolverlas en una cierta trascen-

dencia? Willis analiza la repercusión crítica de los dibujos de Ferriss y la pone en relación con el pensamiento y las obras de los otros visionarios del momento (fundamentalmente Corbett, Hood y, en el bando contrario, Mumford), incardinando finalmente a la figura de Ferriss en la era que le tocó vivir, la de los sueños de progreso y desarrollo científico, una era claramente simbolizada por los rascacielos de finales de los años 20 (y, por encima de ellos, por el imponente complejo heráldico del Rockefeller Center) y truncada de raíz por la crisis de 1929, que tuvo lugar, sorprendentemente, el mismo año en que Ferriss publicó *The Metropolis of Tomorrow*, su síntesis final de las anticipaciones desarrolladas en los años 20.

Este aspecto “científico” y racional de la producción de Ferriss es precisamente el que se encuentra habitualmente reflejado en las producciones hollywoodienses de los años 20 y 30. En su documentado y completo estudio sobre las relaciones entre la arquitectura moderna y el cine en los años 20 y 30, Donald Albrecht (1986: 151 y 157-9) se ha referido breve pero elocuentemente al enorme alcance de los dibujos y visiones de Ferriss en relación con el cine futurista o las películas “de rascacielos”. Aparte de musicales costumbristas como *The Big Broadcast* (Frank Tuttle, 1932) o *Child of Manhattan* (Edward Buzzell, 1933), *Una fantasía del porvenir* (*Just Imagine*; David Butler, 1930) fue quizá la más inequívoca de las grandes producciones de Hollywood inspirada en los dibujos de Hugh Ferriss. Se trataba de un musical de ciencia-ficción (!) de endeble argumento que sin embargo contaba con un elemento muy atractivo, que sedujo tanto al público como a los críticos menos complacientes con la película: la enorme maqueta urbana de 85 metros de largo, construida con primor (y filmada con delectación) en un gran hangar para dirigibles.

La película fue rodada el mismo año en que Ferriss publicaba *The Metropolis of Tomorrow* y estallaba la Gran Depresión. En cierto modo forma parte de los coletazos del sueño dorado de prosperidad que tienen su mejor símbolo en la terminación del Rockefeller Center y que culminarán años más tarde en el despliegue de la New York's World Fair de 1939, dedicada a significativamente a “la construcción del Mundo del Mañana”. Esta exposición en sí misma acusaba las influencias de Harvey Wiley Corbett y del propio Hugh Ferriss (Ferriss participó en ella como asesor general de diseño), y las condensaba de manera expresiva en dos grandes montajes móviles, prácticamente hollywoodienses, animados con miniaturas: el *Futurama* de Norman Bel Geddes y la *Democracy* de Henry Dreyfus. Estos dos celebrados montajes (el primero situado en el interior del

pabellón de la General Motors diseñado por Geddes y el segundo en la icónica Perisphere de Harrison & Fouilhoux) parecen una simple prolongación de la gran maqueta móvil de *Just Imagine*, y se mueven en un terreno utópico extraordinariamente similar.

Pero la feria de 1939 es el definitivo canto de cisne de las utopías tecnófilas ingenuas. El propio Ferriss (cuyo negocio se mantuvo viento en popa incluso después del 29, pero acabó acusando también seriamente las consecuencias de



Una fantasía del porvenir

una crisis que detuvo el impulso constructivo) abandonó decepcionado el papel de profeta que se había atribuido, con ciertas reservas, en las inspiradas primeras líneas de su *The Metropolis of Tomorrow*. A partir de los años 40 el dibujante se dedicó a retratar grandes obras de la ingeniería americana e infraestructuras relevantes (presas, puentes, fábricas, grandes autopistas, silos anti-atómicos, etc.) y limitó su futurismo a esos mismos dominios de la ingeniería industrial y al diseño aerodinámico; sus esfuerzos en este campo serían recogidos en su segundo e igualmente importante libro, *Power in Buildings* (1953), que sustituye el lenguaje optimista y expectante del anterior por el tono más meditado de las consideraciones racionales, además de contar con una buena serie de inteligentes observaciones sobre la arquitectura entonces triunfante del Estilo Internacional. Es interesante observar las dificultades que encontró Ferriss en esta época para representar algunos edificios, cuyo estilo parecía refractario a su estética tenebrosa personal. Sus visiones de la sede de la Johnson Wax en Racine, o de la Lever House, carecen del poder de convicción de los dibujos anteriores de edificios modernos, y aunque Ferriss intenta envolver a estas obras en el mismo halo de misterio que rodeaba a los rascacielos escalonados el resultado es poco sugerente. Cuando puede jugar con el espacio urbano, como en el caso de las Naciones Unidas o las propuestas para la X-City, recupera sin embargo ese misterio.

Mucho menos influyente que *The Metropolis of Tomorrow*, *Power in Buildings* insiste en perseguir lo sublime, buscando en las construcciones recientes una nueva expresión monumental, restituyendo a la civilización tecnológica el complemento simbólico que le falta: una preocupación expresada igualmente por aquel entonces incluso en el seno ortodoxo de los CIAM, cuyos miembros comienzan a sentirse abrumados por la banalidad del puro funcionalismo.

2. Silencio, vacío, oscuridad

El interés por el “efecto” psicológico que produce la arquitectura es uno de los elementos más característicos de la aproximación estética de Ferriss, y probablemente uno de los que mejor explican la persistencia de su influencia a lo largo del siglo XX. Para él, la higiene, la función y la economía no eran sino cuestiones iniciales que cada época tenía en cuenta a tenor de sus distintas necesidades. La arquitectura empezaba a continuación. Como explica en *The Metropolis of Tomorrow*, haciéndose eco sin saberlo de los estudios de psicología urbana desarrollados por Georg Simmel (Ferriss 1986: 16):

Es bien sabido y generalmente admitido que muy poca gente es especialmente sensible al elemento del diseño; pero un hecho más serio e igualmente indudable es que el carácter de las formas arquitectónicas y los espacios que transita habitualmente la gente son poderosos agentes a la hora de determinar la naturaleza de sus pensamientos, sus emociones y sus acciones, por poco conscientes de ello que las personas puedan ser.

Pero esta parte esencial del legado de Ferriss, que guarda una estrecha relación con su carácter de visionario, parece pasar inadvertida en la época dorada de su práctica y de su influencia sobre el medio arquitectónico, y en realidad no empezará a ser evidente hasta la llegada de los años 80, momento en el que el subgénero cinematográfico del futurismo urbano renace con fuerza imparable. La figura de Hugh Ferriss ha sido arrinconada y olvidada para entonces y apenas aparece como una nota a pie de página en la historia de la arquitectura. Pero su influencia a larga distancia, el poder de su imaginaria futurista y la presencia concreta de su nombre reaparecen una y otra vez y acaban por gravitar sobre el panorama completo de la nueva ciencia-ficción.

La interpretación de Ferriss que ha saltado una y otra vez a las pantallas a partir de *Blade Runner* (Ridley Scott, 1982) se aparta en algunos elementos esenciales de la letra y las intenciones aducidas en los textos del propio

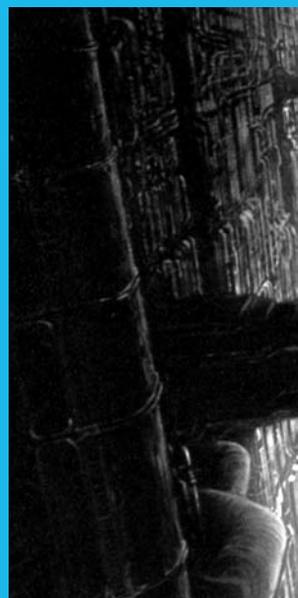
dibujante, pero no del espíritu de fondo que animaba sus visiones. En tanto que utopía arquitectónica y urbana basada en los current trends y los ejemplos de edificios americanos más espectaculares de los años 20, la visión tecnológico-pastoral de Ferriss sucumbió con la crisis del 29, pero



Blade Runner

en tanto que visión ideal de la ciudad civilizada y exploración de las relaciones trascendentes que unen al hombre con su medio, sus dibujos oscuros e intrigantes se han vuelto cada vez más actuales. Fijadas en la memoria colectiva y desconectadas de su contexto técnico y comercial, las imágenes de Ferriss, paradójicamente, parecen ahora atemporales, se han convertido en referentes culturales y se insertan en una larga tradición a la que aportan un capítulo actual.

A partir del estreno de *Blade Runner*, la gran ciudad densificada, congestionada y cargada de referencias culturales que había sido el Nueva York de los años 20 regresó repentinamente al cine, sobreponiéndose al simple retrato de la decadencia urbana moderna y situándose al margen de la ciencia-ficción moralista que triunfaba en los 60 y 70. En el contexto que ahora nos interesa, la cuestión de los defectos de la metrópolis resulta por completo secundaria, del mismo modo que lo es, con respecto a su carácter sublime, la maldad de la “ciudad del diablo” presentada por Joseph Gandy en 1805 o la propia supuesta negatividad de las *carceri* imaginadas por Piranesi.



Muchas de las observaciones recogidas por Ferriss en el texto de *The Metropolis of Tomorrow* parecen haber sido la inspiración directa de escenas muy concretas de *Blade Runner*, como aquella composición nocturna en

la que Deckard accede a la terraza de su piso en las alturas (para la cita siguiente, Ferriss 1986: 62):

Uno puede fácilmente imaginarse asomado por ahí, en la planta cien; mira para abajo, en un ángulo vertiginoso, a lo largo de los flancos de los precipicios adyacentes; uno está tentado de imaginar la escena por la noche, con luces geométricas destellando en el abismo.

Por otro lado, observando los dibujos de concepto preparados por Mentor Huebner para la película, así como las composiciones escenográficas de Syd Mead (que obtuvo el curioso y original título de “futurista visual” en los créditos de *Blade Runner*), pocas dudas pueden haber acerca de su ascendencia ferrissiana.

Es indudable que la ciudad cinematográfica congestionada posterior a *Blade Runner*, con sus cañones construidos, sus diversos niveles de circulación, sus megaestructuras espaciadas en el paisaje urbano y su noche perpetua cargada de misterio y melancolía, aparece observada a través de la lente de la utopía fallida o la aspiración encanecida o en quiebra. Apparentemente, como tantas veces se ha afirmado, la ciudad de *Blade Runner* es un fracaso colosal, como catástrofes distópicas son todas aquellas ciu-

Blade Runner



dades fantasmagóricas o espectaculares que han proliferado en el cine a partir de los años 80. La realidad, no obstante, es más compleja. En palabras del propio Ridley Scott, la ciudad del Futuro Próximo es “como la de hoy, pero un poco más”. El cine reconoce la auténtica modernidad ur-

baña, la patria del ciudadano moderno, en la aglomeración cerrada y auto-referencial, artificial por completo, diseñada por Corbett, Hood o Ferriss, aunque constate de manera realista el fracaso de sus aspiraciones más idílicas.

Es fácil proporcionar un listado selecto pero abundante de películas que han mostrado con fascinación esta ciudad imperfecta (y cada vez más difícil de manejar, como es lógico) pero cargada con todos los elementos y bendiciones humanas que alguna vez se haya disfrutado en las ciudades, desde antes de los tiempos de Babilonia. Es evidente que estas nuevas ciudades realistas del futuro no están inspiradas únicamente en la obra de Ferriss y sus coetáneos, pues incluyen también las razonables referencias al fracaso de los paradigmas funcionalista y postmoderno, además de una óptica propia relacionada con el género distópico del Futuro Próximo o del *cyberpunk*, pero la referencia básica y primordial puede rastrearse fácilmente hasta Ferriss; intentaremos reseñar brevemente las referencias directas al universo uterino artificial del gran dibujante y visionario, cuya estética característica y cuyo modo romántico de ver la civilización desde el parapeto en las alturas han sido devueltos por el cine al lugar de honor que le corresponde en la imaginería del mundo moderno.

La ciudad minuciosa y creíble presentada por *Blade Runner* en 1982 nos muestra un entorno abigarrado, terciarizado y completamente artificial que sólo es identificado con Los Ángeles (en el 2019) de la manera más casual y accesoria. La idea de las grandes pirámides tecnológicas que dominan el *skyline*, así como la de los coches voladores entre los edificios y la división en distritos especializados deben gran parte de su esencia a los dibujos e ideas de Ferriss, así como, de una manera muy especial, al ambiente perpetuamente nocturno y silenciosamente solemne que *Blade Runner* introdujo por vez primera (y nunca superada) en el cine de ciencia-ficción.

Dark City (Alex Proyas, 1998) retoma esta atmósfera nocturna con una cierta originalidad, ya que deja entrever una ciudad abigarrada cuyos edificios se transforman cada día a las 12 de la noche. Las calles y los rasca-cielos oscuros, el río y el dentado *skyline*, los pasos elevados y el extraño silencio tienen un efecto hipnotizante sobre los habitantes de la ciudad (y sobre el público de la película, por cierto), quienes viven perpetuamente en una especie de sueño. La propia ciudad de la película es una gran fortaleza (aunque sus habitantes no lo saben) que gravita sin fin en el espacio, lo que trae a la mente los diagramas de Ferriss en los que describe su ciu-

dad geométrica ideal, masiva y surcada de vías rápidas; la visión de *Dark City* es, no obstante, una inversión del humanismo ferrissiano, ya que aquí hay unos seres malvados (los ocultos) que dan forma a la ciudad y la controlan... pero también Ferriss había alertado acerca del peligro del capitalismo ciego que hacía crecer las montañas-rascacielos y amenazaba con avasallar al hombre. Los ciudadanos de la ciudad oscura de esta película no recuerdan haber visto nunca la luz del día, y al final acabaremos descubriendo que los rascacielos que la conforman crecen, se hundén y se transforman como parte de un experimento extraterrestre con las memorias urbanas de los habitantes. Nunca el cine estuvo más cerca de las prisiones de Piranesi...



Dark City

Brazil (Terry Gilliam, 1985) inaugura el subgénero que podríamos bautizar como Futurismo Retro, y que confluirá con la línea principal de descendientes de *Blade Runner* en no pocas ocasiones posteriores. Rodado parcialmente entre los monstruos postmodernos de Ricardo Bofill en la ciudad-dormitorio de Marne-la-Vallée, *Brazil* ofrece las ilustraciones más literales de los esquemas de Harvey Wiley Corbett para una Venecia modernizada (el Nueva York del futuro) y de los nocturnos mágicos de Ferriss, si bien aquí los paisajes urbanos no son ni la mitad de verosímiles y evocadores de lo que lo son los de Los Ángeles 2019. Para elaborar las maquetas del Ministerio de Información, además, se escogió literalmente la ilustración de Ferriss para el cuarto estadio dentro de su serie de la Zoning

Law, con el fin de proporcionar una imagen coherente a la mole del edificio (para las tomas cercanas, en cambio, se acudió a la parte baja, Art Déco, de la Central Eléctrica del suburbio londinense de Croydon, más tarde demolida). Las propuestas futuristas de Corbett y Ferriss aparecen, de nuevo, invertidas aquí, pues Brazil es un mundo de funcionarios mediocres y administraciones arcaicas gobernado por jefes totalitarios. La poesía urbana de *Blade Runner* es sustituida aquí por el sarcasmo y la crítica social; sin embargo, y a pesar de las reservas, Brazil es un mundo deslumbrante, infinito, misterioso, reboante de esplendor y de glamour, compuesto de edificios de alturas imposibles y sugerentes pasarelas voladoras.



Brazil

Fuera de la ciudad, en realidad, no existe nada en absoluto, al igual que ocurría en *Dark City*. La metrópolis es el símbolo conspicuo de la condición humana moderna.

La línea del Futurismo Retro incluye una serie de películas muy dispares que concuerdan en la creación de un mundo donde tecnología y arcaísmo se dan la mano. *Dune* (David Lynch, 1984) supone una excepción, ya que se trata de la adaptación altamente estilizada de una confusa novela psico-religiosa. Pero cuenta con una serie de imágenes en gran medida deudoras de la época de Ferriss y que tendrán gran influencia posterior. Entre ellas está la visión de la gigantesca nave cilíndrica con una inmensa puerta de acceso, oscura, enmarcada en un estilo entre el Barroco y el Art Déco; esta abertura casi surrealista, onírica, por la que se deslizan flotando decenas de lentas naves de formas aerodinámicas a la manera de los vehículos diseñados por Norman Bel Geddes, posee la escala, la atmósfera y la composición de los dibujos futuristas de Ferriss: silencio, vastedad, oscuridad, vehículos ordenados y el gran referente arquitectónico que domina,

reluciente, la escena. Igualmente, el paisaje industrial y oscuro del planeta Giedi Prime, con su escultural entrada conformada por una réplica gigante del rostro del Barón Harkonnen, tiene mucho que ver con el ambiente colosal y maquinista de los dibujos en los que Ferriss ensalza las grandes infraestructuras industriales.

La fusión plenamente ferrissiana de esta estética retro con la visión cyberpunk de la gran ciudad se consume en la versión de *Batman* (1987) realizada por Tim Burton. El *cityscape* apocalíptico y mixto de Gotham guarda deudas evidentes con el paradigma de *Blade Runner*, pero ofrece una variante Déco, constructivista y babilónica (y por supuesto perpetuamente oscura) en la que los ecos de los años 20 resultan decisivos. Entre las grandes estatuas Art Déco, llevadas a una escala más que fascista, los rascacielos góticos informes y las estructuras industriales de hierro y ladrillo, el diseñador de producción y dibujante Anton Furst, admirador e imitador de Hugh Ferriss, destila una imagen diabólica pero enormemente atractiva de un Nueva York mítico considerablemente parecido al que el propio Ferriss describe, desde su parapeto, en las primeras páginas de *Metrópolis*.



Dibujo de producción de Anton Furst para *Batman*

Más sorprendente resulta la aparición de un nuevo subgénero dentro del propio Futurismo Retro que sitúa la acción aún más estilizada de sus películas dentro de una época dorada que oscila entre los años 20 y 30, pero permanece, como los dibujos de Ferriss, sumida en una atmósfera irreal

y atemporal, en la que no resulta infrecuente la aparición de la tecnología futurista. *Dick Tracy* (Warren Beatty, 1990), *El Gran Salto* (*The Hudsucker Proxy*; Joel Coen, 1994) y *Sky Captain y el Mundo del Mañana* (*Sky Captain and The World of Tomorrow*; Kerry Conran, 2004) son los tres mejores ejemplos de esta corriente heterogénea. Si el Chicago imaginario y colorido de *Dick Tracy* nos trae a la mente los dibujos del Chicago Tribune, el Merchandise Mart o la Chicago Board of Trade realizados por Ferriss, *El gran salto* sucede en 1958 en un Nueva York mítico (que



El gran salto

más bien parece una perfecta mezcla entre Chicago y Nueva York) cuyos edificios nos parecen familiares aunque no identificables, y donde podemos decir que se hace realidad la expresión de Harvey Wiley Corbett cuando afirmaba, refiriéndose a la arquitectura propugnada por Hood, Ferriss o él mismo, que “el estilo retranqueado se situará en la historia junto con el Gótico, el Clásico y el Renacimiento... El nuevo tipo de ciudad, con sus innumerables espinas, torres y cúpulas, retranqueadas desde la línea de cornisa, nos ofrecerá una visión fascinante” (Neumann 1999: 112). El edificio de Industrias Hudsucker, en particular, retrotrayéndonos a las pirámides neo-aztecas de la Tyrell Corporation o anunciando la revisión de la Chicago Board of Trade ejecutada por *Batman Begins* (Christopher Nolan, 2005), e incluso la caricatura gruesa de Zorg Industries en *El quinto elemento* (*The Fifth Element*; Luc Besson, 1997), constituye una de las maquetas filmadas más ferrissianas de la historia del cine.

Situada juguetonamente entre el cómic, la novela de aventuras y la cinefilia, *Sky Captain* está plagada de homenajes conscientes y evidentes a Ferriss, y muchos de sus planos están directamente calcados de las visiones

del dibujante, así como de las fotografías de Andreas Feininger o de Alfred Stieglitz. En la película, Nueva York es invadido en el año 1939 (precisamente el de la feria mundial dedicada al Mundo del Mañana) por un ejército de gigantes robots y más tarde por devastadoras máquinas voladoras que baten las alas como pájaros. El diseñador de producción, Kevin Conran, hermano del director, buceó en la iconografía de la época dorada utilizando como base los diseños para artefactos voladores de Norman Bel Geddes y la estética aerodinámica de Raymond Loewy, así como los cómics de Flash Gordon dibujados por Alex Raymond. Pero la impronta del Nueva York mítico de Ferriss prevalece en las tomas oscuras y difuminadas de las calles-cañón y edificios pictóricamente empastados. En palabras de Kevin Conran, “en gran parte, (el diseño de producción) siempre se basó en los hermosos carboncillos de Hugh Ferriss, un arquitecto e ilustrador de los años 30; él hizo los más hermosos e increíbles di-

Sky Captain y el Mundo del Mañana



bujos que he visto de Nueva York” (declaraciones recogidas en los “extras” de la edición en DVD de *Sky Captain*).

Las escenas iniciales con la maniobra de ataque ficticio del zepelín en el mástil del Empire State, los vuelos rasantes de la escena de la persecución delirante de ingenios mecánicos por los cañones edificadas de Nueva York (con esos relumbres dorados del edificio Chrysler) y la impresionante secuencia nocturna del desfile de los robots gigantes por las calles deben prácticamente todo al mundo lunar y fantasmal de las

calle abismales y los colosos de acero y hormigón retratados una y otra vez por la mano de Hugh Ferriss.



Inteligencia Artificial

El Nueva York destruido e inundado de *Inteligencia Artificial* (A.I., *Artificial Intelligence*; Steven Spielberg, 2001) constituye un caso aparte en este tren de referencias a la imaginaria urbana y tecnológica de los años 20 y 30. La visión de la ciudad de los colosos abandonada, con los edificios difuminados por la decadencia y la solitaria nave voladora deslizándose entre sus cúspides regresa a la imagen solitaria y fantasmal del Nueva York dibujado por Ferriss. La sede monumental de Cybertronics es en sí una estructura ferrissiana gigante, aislada, futurista y sin embargo formada a gran escala por los retranqueos piramidales y las bandas decorativas sombreadas que Ferriss conver-

tía en líneas y volúmenes esculturales en su retrato de los grandes rascacielos del momento.

Por otro lado, la nueva y poco inspirada trilogía de *La guerra de las galaxias* ha aportado también su propio (y en este caso evidente) homenaje a la figura de Hugh Ferriss: la ciudad-planeta de Coruscant, una especie de utopía tecnológica completamente artificial (en Coruscant no hay naturaleza) donde todas las características ferrissianas hacen su aparición (en lo referente al tráfico, los pasos peatonales, el aprovechamiento de las terrazas, la silueta retranqueada, etc., pero también en la visualización de un noche vasta y uterina), incluso en el aspecto formal y administrativo, ya que Coruscant es casi idéntica al centro administrativo diseñado por Ferriss para su ciudad ideal del futuro; todos los edificios son



nuevos, megaestructurales, como moles o montañas separadas en un paisaje vasto sobrevolado por un tráfico denso y ordenado de vehículos (¡la circulación aérea sobre la ciudad ha regresado al mundo de lo razonable a partir de *Blade Runner!*), existe una zona industrial apartada e igualmente monumental, y la estructura urbana está seriamente zonificada, de manera que la Asamblea, el templo Jedi o las residencias oficiales ocupan pirámides o torres enteras efectivamente tan separadas de las otras –sobre todo a partir de cierta altura– que sólo en coche volador es posible desplazarse entre ellas. En palabras (casi directamente aplicables) del propio Ferriss (1986: 110),

El ojo es atrapado por un sistema de anchas avenidas que deben tener doscientos pies de ancho y separadas entre sí más o menos por media milla. Uno nota que es precisamente en la intersección de estas avenidas donde se levantan los edificios-torre. Podemos concluir que aquí hay un sistema de super-autopistas que portan el tráfico rápido de la ciudad y que los edificios-torre son estaciones rápidas para el tráfico.

The Business Center, dibujo de Hugh Ferriss (1927)



Coruscant es un modelo fantástico y legendario, y la segunda trilogía de *Star Wars* y no posee pretensiones realistas o críticas, y ni siquiera anticipatorios, aunque en el episodio segundo de la misma se introduce una serie de pinceladas distópicas extraídas de la herencia de *Blade Runner* (barrios bajos, publicidad abrasiva y tugurios, problemas policiales e intrigas: elementos que pagan tributo al nuevo canon *cyberpunk*). Pero en cualquier caso Coruscant (por lo demás una auténtica rareza en el universo ecologista de *Star Wars*) se añade al resto de las revisiones retro-neoyorquinas, futurista-monumentales y solemnemente urbanas que han jalonado el paso cinematográfico del siglo XX al XXI para recordarnos que la gran urbe moderna por excelencia es el Nueva York transfigurado, imaginado o, mejor, sintetizado a partir de los renderings de Ferriss, un hogar inmenso y artificial, umbrío y melancólico, que exhala poder fáustico por los cuatro costados y lucha con sus propias energías internas para encontrar equilibrio y reposo.

En los panoramas urbanos transfigurados de Ferriss (algunas veces fantásticos o futuristas pero, como ocurría con las vistas romanas de Piranesi, en muchas ocasiones verídicos) la exaltación del misterio de la gran ciudad llegaba a su formulación perfecta. Ferriss, quien poseía por cierto un grabado de la serie de las *Carceri*, eligió como motivo principal de sus dibujos y como culmen de la propia idea de metrópolis a la ciudad donde residía, Nueva York, exactamente lo mismo que Piranesi había hecho con Roma. Y aunque ambos eran arquitectos, se ganaron de hecho la vida con la ilustración aparentemente pintoresca de temas urbanos prestigiosos. Pero, por encima de estas notables coincidencias, tanto Piranesi como Ferriss propusieron una interpretación de la arquitectura irracionalista, primitiva y sobrenatural (“egipcia” en el caso de Piranesi, y “babilónica” en el de Ferriss) que chocaba con el auge de la racionalidad que estaba teniendo lugar precisamente en el ámbito de sus círculos intelectuales. Si Piranesi fue un ilustrado (o incluso un precursor del Neoclasicismo) “a la contra”, Ferriss adoptó el mismo papel con respecto a la cultura tecnificada de su época y a la vanguardia del Movimiento Moderno.

Los cineastas recientes han captado de la propuesta de Ferriss precisamente el elemento atemporal, el sesgo que convierte su visión de la ciudad moderna en una fantasía arquitectónica trascendente, en el sentido en que las *Carceri* de Piranesi constituyen un ensayo visual acerca de la condición humana. Esto no significa que los directores de cine y sus visualizadores particulares sean conscientes de la complejidad y de las capas de significado acumuladas en los carboncillos de Ferriss; al contrario, a me-

nudo utilizan sus imágenes de manera esteticista e irreflexiva. Pero esta misma persistencia, este regreso a una misma fuente, nos indica el poder de atracción perenne que ejerce la visión saturnina de Ferriss, el modo en que ha superado su asociación con una época concreta para convertirse en patrimonio universal.



El ataque de los clones

Bibliografía y referencias

ALBRECHT, Donald (1986): *Designing Dreams. Modern Architecture in the Movies*, Harper & Row, New York.

FERRISS, Hugh (1986): *The Metropolis of Tomorrow*, edición facsimil del original de 1929 publicada por Princeton Architectural Press.

– (1998): *Power in Buildings. An Artist's View of Contemporary Architecture*, Hennessey + Ingalls, Santa Mónica.

GOLDBERGER, Paul (1980): “Hugh Ferriss: in Perspective”, en Jane Ferriss Leich, *Architectural Visions. The Drawings of Hugh Ferriss*, Whitney Library of Art, New York.

KOOLHAAS, Rem (1994): “The Skycraper Theorists”, en *Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan*, The Monacelli Press, New York.

LEICH, Jane Ferriss (1980): *Architectural Visions. The Drawings of Hugh Ferriss*, Whitney Library of Art, New York.

NEUMANN, Dietrich, ed. (1996): *Film Architecture: Set Designs from Metropolis to Blade Runner*, Prestel, Munich.

WILLIS, Carol (1986): “Drawing Towards Metropolis”, estudio crítico contenido en la edición facsimil de Hugh Ferriss, *The Metropolis of Tomorrow*, Princeton Architectural Press.