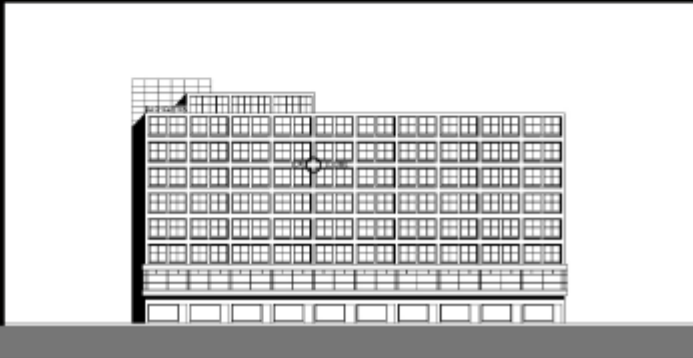


Variedad de tipologías en su Estado Previo.

Variedad de tipologías surgidas en la recomposición.



Columna izquierda:

Edificios existentes antes de la destrucción de la segunda guerra mundial, pertenecientes a distintas épocas y estilos. Todos estaban ubicados en los alrededores de la Frankfurter Straße, según levantamientos fotográficos de la época.

Abajo, en esta columna: Rascacielos diseñado por H. Henselmann para la *Strasburger Platz*, la cual era una de las puertas de la *Stalinallee*.

Imagen inferior: Edificio residencial diseñado para la *Stalinallee* por E Hartmann. Dibujos del autor.



A pesar de que los inmuebles incluían todas las instalaciones sanitarias, lo cual era una novedad en la década de los 50 en Francia⁴⁸, la Comisión Superior de Higiene del Ministerio de Salud Pública interrumpió en Junio de 1949 la construcción de dieciséis manzanas del centro, mientras decidía que hacer con respecto a los sanitarios de los apartamentos, ya que éstos, en lugar de estar ventilados de forma natural, a través de ventanas, lo hacían por medio de ductos de ventilación mecánica. De allí el titular del semanario *Le Havre Libre* del 30 de junio de 1949 que decía “¿Será la reconstrucción de los WC lo que va a entorpecer la reconstrucción del centro de la ciudad?”

En este respecto, también los nuevos edificios de la *Stalinallee*, en Berlín, y del conjunto residencial de la *Marszalkowska*, en Varsovia, ofrecían novedades constructivas e innovaciones en las soluciones internas de los apartamentos, dignas de mención. Los edificios de estos dos proyectos fueron proyectados, igual que los edificios del Havre, de manera de aprovechar la luz solar para cada apartamento, disponiendo su arreglo de forma fiel a las más modernas teorías de confort e higiene. Dentro de estos criterios, en todas las unidades de apartamentos, se ofrecía ventilación cruzada, ya que los edificios eran piezas lineales, cuyo ancho equivalía siempre al de un apartamento. De esta manera, todos disfrutaban tanto de la fachada principal, como de la posterior⁴⁹. Adicionalmente, según la distribución de los apartamentos, todos quedaban servidos por los núcleos de circulación vertical de la manera más eficiente.

Ergon Hatmann señala que desde muy temprano, se les indicó, que los materiales de construcción para la *Stalinallee* provendrían directamente de los escombros de la ciudad, y del resto del país. En cuanto a las cerámicas blancas que se necesitarían para las fachadas, según un

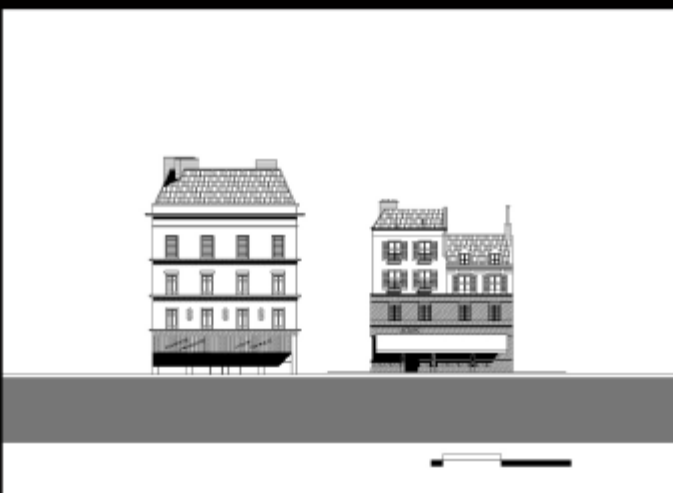
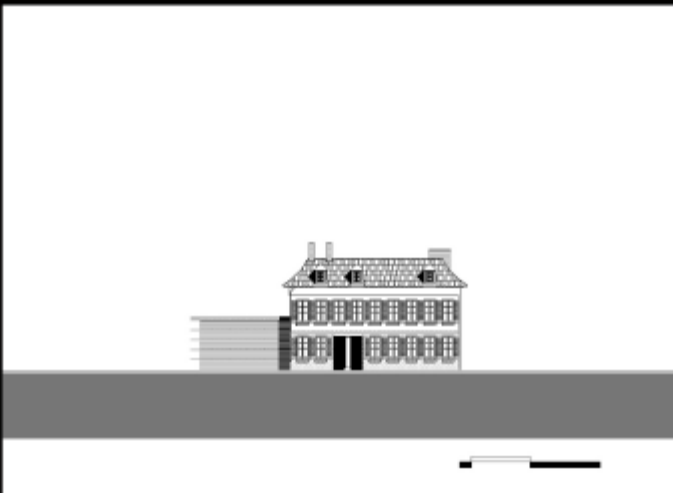
48 Véase a Dufau, Pierre, “Le Plan de Reconstruction d’Amiens” en *Breitman, Marc y Krier, Rob*; obra citada. El arquitecto Pierre Dufau, quien fuera el proyectista de la recomposición de Amiens, reseña que en 1948 la esposa del fallecido presidente de los Estados Unidos, Teodoro Roosevelt, visitó junto a una delegación de la ONU, las obras que se llevaban a cabo en aquella ciudad. Al salir de los edificios recientemente edificados comentó escandalizada: “¿Cómo es posible que no hayan máquinas lavadoras en las cocinas?” Dufau, explica a continuación que dado el monto de la ayuda que había recibido Francia a través del Plan Marshall, la Sra. Roosevelt tenía pleno derecho de hacer aquella pregunta. Sin embargo, aclara que en 1939, el 70 % de las viviendas de Amiens tenían la sala de baño al fondo del jardín, mientras que en el año de 1962, “cada nuevo apartamento reconstruido tenía su WC propio”. De allí que exclamara a continuación: “¡Amiens revenait de loin!” (Amiens venía desde lejos).

49 Véase la entrevista a Herman Henselmann, realizada por Vittorio Lapugnani; obra citada. En ella, Henselmann declaró que “la *Stalinallee* intentó ser como el Berlín tradicional, con la excepción de que el proletariado, que hasta entonces vivía en el ala trasera de los edificios, podía ahora vivir en el frente.”

Variedad de tipologías en su Estado Previo.

Amiens

Variedad de tipologías surgidas en la recomposición.



Las nuevas tipologías residenciales propuestas por Dufau para Amiens fueron reconocidas muy pronto, y de manera peyorativa, como pertenecientes al estilo “reconstrucción”.

deseo explícito de Ulbricht, se haría una excepción, y serían suministradas a través de la industria de cerámicas de Meissen. En cuanto al financiamiento de la operación, se lograría por intermedio de un programa especial, que involucraría también a los obreros de la RFA, por medio de la venta de loterías y bonos especiales. En Varsovia, ya hemos visto que la Unión Soviética suministró los materiales para la construcción del rascacielos. Los restantes materiales fueron recuperados igualmente de entre los escombros de la ciudad.

En todos los casos se observa un uso indiscriminado de la estandarización de los elementos arquitectónicos y de los procesos constructivos industrializados. Los casos de Dresden y de Amiens, por poner dos modelos opuestos en muchos sentidos son paradigmáticos por la mala calidad de lo construido. En Amiens, por ejemplo, sus contemporáneos se referían peyorativamente al “estilo reconstrucción” al reseñar las nuevas construcciones en la ciudad.⁵⁰ En Amiens resalta, sin embargo, una pieza singular sobre el conjunto. La torre Perret, construida por ese arquitecto como puerta de acceso a la ciudad desde la estación de ferrocarriles.

Igualmente sería injusto aplicar esa definición peyorativa a la edificación que se desarrolló tanto en Rotterdam, como en *Barbican*.

El *Basisplan* de Rotterdam fue diseñado como un plan flexible, que aseguraba su adaptación a los cambios impredecibles que pudieran sufrir la ciudad. Sin embargo, a pesar de ser un plan bidimensional, dejaba claro su posición favorable con respecto a reducir la densidad de la población en el casco urbano⁵¹, que se debía reflejar en una mayor cantidad de espacio público utilizable, todo dispensando a arquitectos y promotores de la posibilidad de dar a su obra una interpretación “actual”⁵². Sin

50 *idem*.

51 Véase Astengo, Giovanni; “La ricostruzione di Rotterdam” en *Urbanistica* N° 5, año XIX, Julio/Septiembre, 1950. El autor señala que en Rotterdam se logró crear un mayor espacio público, porque el *Basisplan* estaba complementado por un Plan General para la ciudad que contemplaba retirar la vivienda del centro, y promovía construir unidades autónomas residenciales en la periferia de la ciudad, de entre 10.000 y 20.000 habitantes cada una. De esta manera se redujo el número de viviendas en el casco antiguo, de 25.000 a 4.500 unidades.

52 Véase a Aarts, Martin; *Vijftig jaar wederopbouw Rotterdam*. 010 publishers, Rotterdam, 1995.



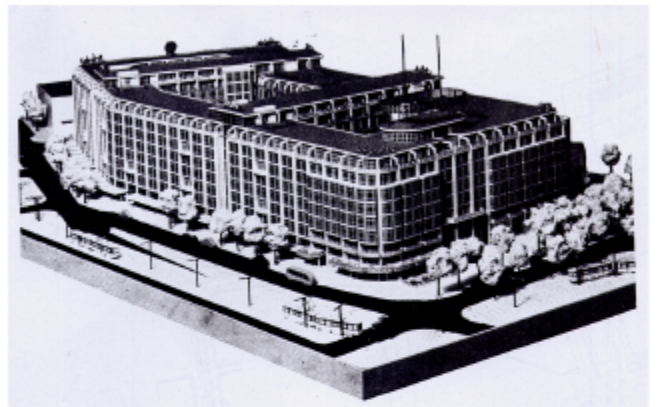
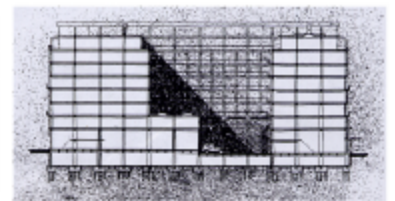
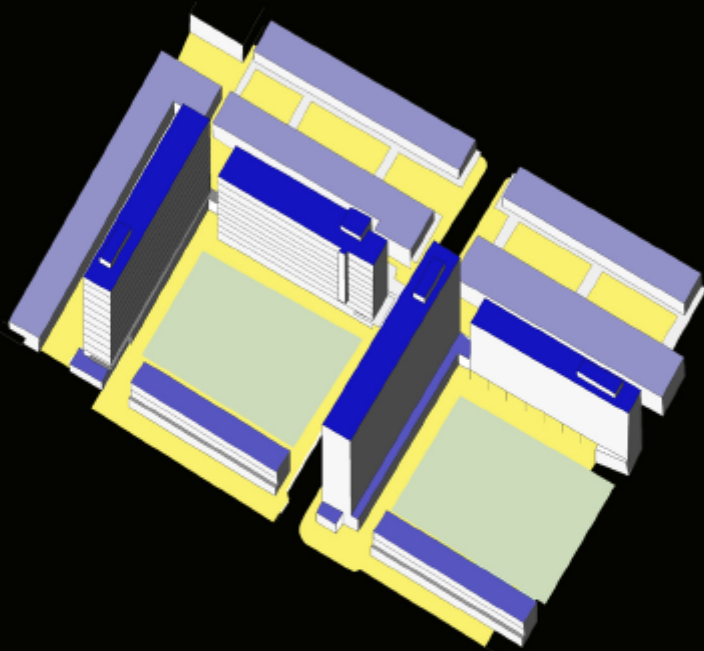
Columna izquierda:

Basisplan. Sector comercial y de viviendas *Lijnbaan*.

Imagen superior: Planta que muestra la relación entre los edificios comerciales de dos niveles del paseo comercial diseñado por van den Broek & Bakema entre 1949 y 1953 (en azul claro) y las torres de vivienda entre las plazas verdes (azul oscuro) diseñadas por H.A. Maaskant entre 1954 y 1958. Imagen central: Isometría del sector.

Imágenes inferiores: Fotografía actual y apunte tomado en el sitio.

Dibujos y fotografía del autor.



En esta columna:

Edificio

Groothandelsgebouw.

Arriba: Planta baja y sección transversal.

Centro: Maqueta del edificio.

Abajo: Fotografías actuales del edificio.

Superior: vista exterior.

Inferior: Vista interior.

Fotografías del autor.



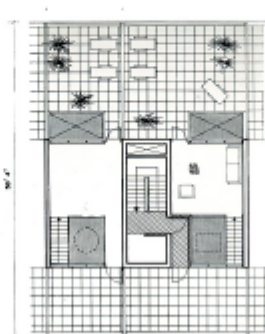
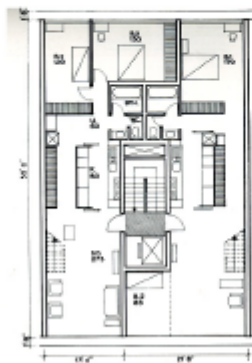
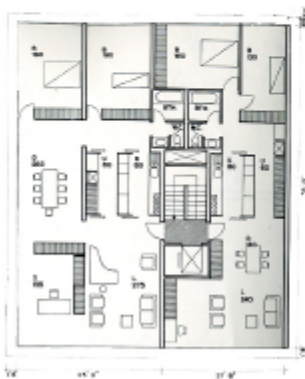
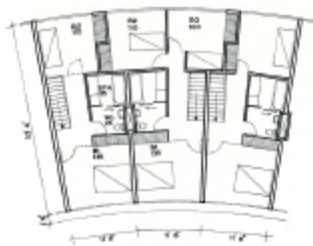
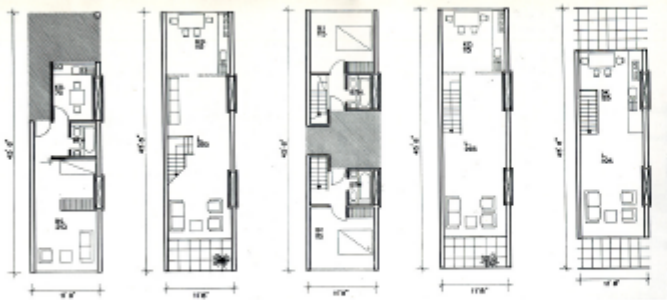
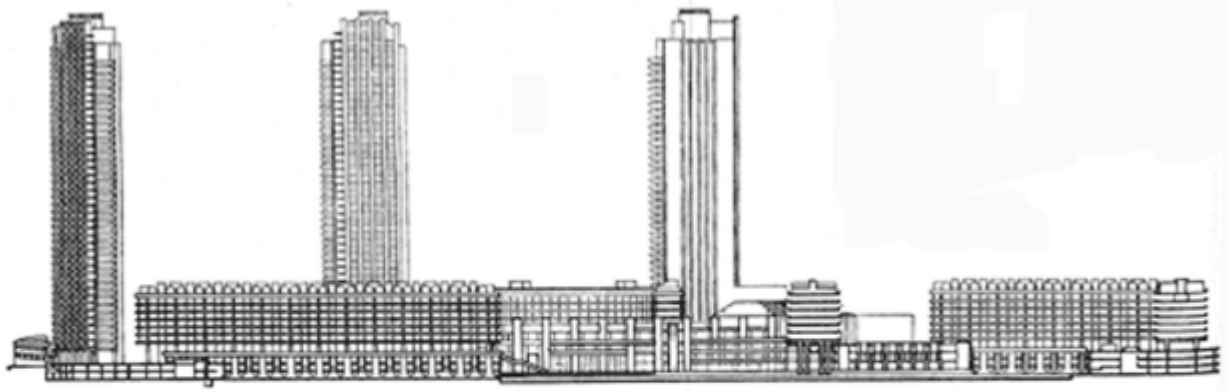
embargo, se favoreció la edificación en altura para los edificios residenciales. Así, los edificios de vivienda, en forma de altos bloques, construidos sobre amplias áreas libres de parques y plazas, contrastaban con las formas horizontales de los edificios comerciales.

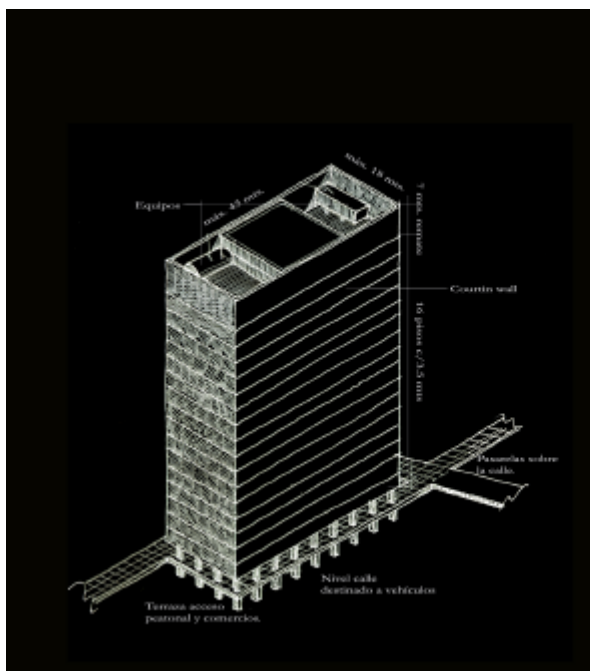
Son memorables dos operaciones del primer período de la recomposición. El primero, el centro comercial de *Lijnbaan*, de Bakema y van den Broek, mencionado en varias ocasiones en este texto, que generó una relación novedosa con las manzanas, y la respuesta que daban los proyectos de vivienda de ese sector de la ciudad, construidos entre jardines urbanos que se confundían con los paseos comerciales de Bakema.

La segunda operación memorable, es el enorme edificio *Groothandelsgebouw* (Edificio de comercio de mayoristas), con sus 120.000 m² de construcción, proyectado por Willem J. van Tijen, y que se eleva a un lado de la estación central de ferrocarriles. Este auténtico rascacielos horizontal, era el buque insignia de las obras de la nueva ciudad. Fue el fruto de un acuerdo entre los comerciantes mayoristas de la ciudad para restablecerse lo más pronto posible en un punto común y de fácil acceso, dentro del casco histórico. Dicho edificio perseguía permitir el reinicio de sus actividades económicas de inmediato, y sobre todo, servir como un gesto de confianza hacia la capacidad de regeneración de la ciudad. Sin embargo, la innovación tipológica estuvo presente en el resto del plan, como se puede ver en las imágenes que acompañan este capítulo.

La innovación tipológica, fue, también distintiva en el proyecto de *Barbican*⁵³ Originalmente este conjunto se dividió en tres sectores que debían interconectarse entre sí, pero que presentarían diferencias esenciales entre ellos. El área sur y el norte serían destinados a usos comercia-

53 El primer esquema fue elaborado por Kadleigh y Horsbrugh en 1954, patrocinado por una empresa privada denominada *New Barbican Committee*. El esquema era muy agresivo y fue rechazado en las primeras discusiones.





Izquierda: Esquema que muestra las regulaciones aplicadas a los edificios sobre la Ruta 11 en *Barbican Sur*. Dibujo del autor.

Derecha: Fotografía de la torre Moore House, construida según estas reglas.

54 Committee on the Preliminary Draft Proposals for Post-War Reconstruction in the City of London; *Reconstruction in the City of London Report - Improvements and Town Planning*. B. T. Batsford, London. 1944.

55 De las murallas expuestas, sólo el primer metro de altura es atribuible a la época romana.

les de oficina, mientras el área central se destinaría a vivienda, a través de una medida sin precedentes en Londres que recalificó un área de intensa actividad comercial, que mantenía uno de los valores de la tierra más altos del país, para dar cabida a un conjunto residencial masivo. Finalmente, tanto el sector central, como el norte, se proyectaron en 1959 como barrios residenciales con servicios, incluyendo tres rascacielos destinados a vivienda.

Entre tanto, en el conjunto de Barbican sur, se ordenó un conjunto de seis torres de 70 mtrs de altura, flanqueando la Ruta 11. Ésta fue una calle propuesta en los primeros esquemas de reordenamiento de la ciudad en los últimos años de la guerra, elaborado por el profesor Halford en 1944⁵⁴, formalizado definitivamente en 1947 por W.G. Holford y C.H. Holden, en una de las primeras propuestas para el área. La mencionada ruta fue construida definitivamente con ocasión de la recomposición de *Barbican*.

Adicionalmente el conjunto presentaba una torre de mayor altura (120 mtrs de altura), y más tarde se le añadió el Museo de la Historia de la Ciudad, por su cercanía con las ruinas de la muralla romana que quedaron expuestas tras el bombardeo.⁵⁵

Página anterior:

Barbican:

Imagen superior: Sección del conjunto de *Barbican*. Resaltan las tres torres triangulares de vivienda.

Poster de publicidad de la Torre Cronwell en *Barbican*.

Inferiores: Selección de plantas de apartamentos.

Resaltado sobre negro: Fotografía actual del conjunto desde las ruinas de la muralla.

Foto del autor.

⁵⁶ Para el momento de la construcción de *Barbican* y *Paternoster*, ya se había construido en la ciudad de Londres un rascacielos en el South Bank, la Torre Shell de Sir Howard Robertson, culminada en 1961, luego de muchos inconvenientes, que llevaron a los promotores a reducir su altura a la mitad de lo previsto

⁵⁷ Algunos críticos alertaron del peligro de construir rascacielos en los alrededores de San Paul. Según ellos se pondría en peligro la estabilidad de la catedral, que se podría venir al suelo.

⁵⁸ Véase el capítulo IV, página 161.

Desde una perspectiva de largo plazo, Barbican, en sus tres sectores, igual que Paternoster, innovó en la imagen de Londres al incluir auténticos rascacielos en el paisaje de la ciudad. Hasta 1950 se creía que las arcillas que forman el subsuelo de Londres no ofrecían apoyo para edificaciones de gran altura. Pero en ese año Alec Westley Skempton probó que con pilas profundas vaciadas en sitio, era posible alcanzar alturas elevadas. Inmediatamente el horizonte de la ciudad cambió para siempre con la presencia de las seis torres construidas sobre la Ruta 11, así como de la torre que se encuentra en el flanco Este del conjunto (la Torre BP) y las tres altas torres de forma triangular (43 y 44 pisos de altura), ubicadas en el sector residencial y destinadas a viviendas, todas en *Barbican*, así como la torre *Sudbury House*, en *Paternoster*⁵⁶. Esta última era una pieza más o menos aislada, y nunca fue aceptada por la ciudad que siempre tuvo críticas desfavorables hacia ella. Sin embargo, los rascacielos del conjunto de *Barbican*, en especial la torre BP y las tres torres residenciales, formaban el primer eslabón de un anillo de rascacielos, que se comenzaba a esbozar como posible, alrededor de la catedral de San Paul.⁵⁷

La gran variedad de apartamentos ofrecidos en el conjunto de Barbican era un mecanismo que buscaba ampliar el abanico de la oferta de vivienda a todos los estratos, buscando la diversidad entre los nuevos pobladores de la *City*. Por último, como se destacó en el capítulo IV, el lenguaje arquitectónico del conjunto residencial de *Barbican* innovaba en prácticamente todos los aspectos. Sin embargo, hacía referencia a elementos que estaban inscritos en la Memoria arquitectónica de la ciudad como eran los *Mews* y los *Crescents*⁵⁸.

La transformación en la lógica de la edificación ya era un evento en el ámbito disciplinar europeo antes de la segunda guerra mundial, y se habían desarrollado multitudes de proyectos que daban prueba de

ello, aunque la mayoría se llevó a cabo en las periferias de las ciudades. En cambio, la ocasión que brindó la recomposición de la segunda posguerra fue la de efectuar, por primera vez, operaciones con una carga de transformación extraordinaria en la lógica de la edificación, dentro de los límites de los cascos históricos de las ciudades.

59 Citado por Paul, Jürgen; en von Beyne, Klaus; obra citada.

Características funcionales de repercusión trans-histórica.

Por características funcionales trans-históricas entendemos aquellas particularidades propias de una ciudad, o de un fragmento de ésta, que la hacen poseedora, en su conjunto, de un rol propio y específico, que ha venido ejerciendo y consolidando a lo largo del tiempo.

La recomposición juega un papel importante en la conservación o transformación de ese rol. El ejemplo de la ciudad de Dresden es paradigmático. En 1945, el nuevo director de edificaciones de Dresden, Herbert Conert, defendía el papel de la ciudad de la siguiente manera: “Queremos mantener la vieja posición cultural de Dresden. Nuestra ciudad será recordada siempre en el mundo entero, como una de las más bellas ciudades, y esto nos crea una obligación de mantener su perfección artística, y de protegerla libre de las exigencias que impone un centro de ciudad moderno.”⁵⁹ Sin embargo, la recomposición de esa ciudad desestimó el significado histórico de Dresden, demoliendo las ruinas que aún estaban en pie, y que eran recuperables, aún sin tener un proyecto para la nueva ciudad, con el único fin de asegurar cabida a una nueva estructura, escala y arquitectura, cargadas de nuevos significados.

Así pues, en Dresden se sustituyó el carácter barroco propio de la ciudad, que era el orgullo de una sociedad de origen feudal y de corte burgués, que la veían como una imagen fiel de la ciudad del siglo

XIX, y que, como tal, representaba perfectamente el rol que había ejercido históricamente, como capital y principal centro económico de Sajonia. Todo ello fue desarticulado, y sustituido por una nueva estructura de ciudad que daría paso a un nuevo rol social, inscrito dentro de la sociedad socialista, y que expresaría esos nuevos valores.

Amiens, por su parte, ofrece otro ejemplo digno de mención. Pierre Dufau, describía aquella ciudad, antes de la guerra, como una ciudad decadente, donde la industria se paralizaba en manos de los herederos y los comerciantes eran individualistas y poco emprendedores. Decía que era una ciudad sin artistas, y con escasos profesionales liberales. En definitiva, un pueblo sin vida, sin ilusiones y sin futuro.⁶⁰ En realidad, la ciudad era recordada exclusivamente por la presencia de una joya de la arquitectura gótica como era la Catedral. Dufau propuso en su proyecto de recomposición de la ciudad, reanimarla, creando un novedoso cinturón de ciudades que prestarían servicios de apoyo a París e incluirían nuevas actividades que atraerían la atención sobre ella. Según la propuesta de Dufau, el cinturón estaría formado por Amiens, Rouen, Orleans, Troyes, Reims y Beauvais. Según el arquitecto, esta corona permitiría relanzar la economía de cada ciudad y de la región, con un valor añadido: crear sentimientos de arraigo en la población.

La propuesta de Dufau fue tachada de subversiva en París: ¡Un arquitecto que se ocupa de economía! ¡Qué escándalo!⁶¹ Sin embargo, casi cuatro décadas más tarde, el Ayuntamiento socialista de Amiens, trató de rescatar a la ciudad del olvido, dando un vuelco hacia tareas de orden terciario, incorporando actividades universitarias, científicas y culturales que la hicieran atractiva no sólo a su población, sino también a nivel regional.

En todo caso, el cambio de las particularidades funcionales que caracterizaban a Amiens, efectuado en la segunda mitad de la década de 1980, demuestra que el arquitecto responsable de la recomposición no estaba errado en su propuesta en 1947.

Como último ejemplo, recordemos el cambio dramático del que fue objeto el sector de *Barbican* en Londres. Originalmente, *Barbican* era un sector de actividad mono funcional, de carácter comercial e industrial, que fue sometido a una recalificación que le convirtió en un barrio residencial totalmente novedoso, pero sobre todo impensable en Londres en aquel momento.

En efecto, las transformaciones a las que se ve sometida una ciudad destruida tienen la capacidad de modificar su significado y su rol de manera definitiva.



*Frankfurter Tor, en la Stalinallee.
Fotografía del autor.*

Conclusión.

Hemos visto que la potencia transformadora de los eventos de destrucción masiva distorsiona los conceptos de resistencia y permanencia urbanas. Tras estos eventos la transformación está siempre presente, en alguna medida, en los tres elementos primordiales de la morfología urbana: la partición del suelo, la urbanización y la edificación. También hemos comprobado cómo una ciudad, sometida a destrucción y posteriormente a operaciones de recomposición, mantiene la interacción entre los tres elementos morfológicos antes señalados. Así, las unidades elementales de la morfología urbana se exigen adaptaciones mutuas, exigiéndose, igualmente, transformaciones que aseguren la coherencia de la nueva ciudad.

Mientras aquello que se copia, actúa sobre los elementos que albergan la Memoria visual y espacial de la ciudad, aquello que se transforma lo hace sobre los elementos potencialmente modernizadores de ésta. De esta manera, las transformaciones más profundas se efectúan sobre los elementos que son capaces de transformar la forma de vivir.

El 11 de septiembre de 2001, un edificio se engulló un avión que le embistió frontalmente, en un acto terrorista, y a los 105 minutos colapsó. Pocos minutos antes había caído su gemelo.

Los ciudadanos de Nueva York, aterrados por lo que habían vivido, buscaban en el perfil de su ciudad aquellas dos torres que había sido su punto de orientación por décadas. ¿Sería posible reconstruirlas? Muchos lo dudaron desde el principio; las condiciones legales, urbanísticas y financieras actuales lo hacían poco factible. Sin embargo, todos deseaban reponer algún símbolo sobre la zona Zero.

Para ello se creó la Lower Manhattan Development Corporation, un ente oficial que se ocuparía de la gestión, concertación, contratación y seguimiento de aquellos 65.000 mts² al sur de Manhattan. La primera declaración del presidente de la corporación tras la tragedia decía que: “La corporación trabajará de cerca con el sector privado para determinar una respuesta al mercado, que sea la apropiada para las necesidades económicas y de infraestructura de Lower Manhattan.”

Tres arquitectos, Daniel Libeskind, Santiago Calatrava y David Child, se prestaron para impulsar un proyecto en el que convivían los intereses de una multitud enorme de



inversores, con el legítimo deseo de los ciudadanos norteamericanos, que pedían que el nuevo símbolo, no se levantara en nombre del poder financiero, sino de la libertad y como un ejemplo del poder de recuperación de los Estados Unidos. Por tanto, lo que se construyera debía ser mayor y más fuerte; debía ser la torre más alta del mundo, alcanzando la altura simbólica de 1.776 pies. Los Estados Unidos debía demostrarle a sus enemigos quien ganaría la guerra que le habían declarado. El proyecto fue presentado por LMDC, como un vínculo entre la “experiencia del memorial y la vida urbana que resurge”. En tal sentido se propuso restaurar el perfil de la ciudad con un nuevo símbolo, “alto y dramático”, incluso en su nombre: La Torre de la Libertad, que levantará su brazo esbelto de cristal, acero y aire en un gesto que se hermana y complementa con la estatua del mismo nombre frente a Manhattan. De esta forma, la ciudad de Nueva York se emancipará del terror, a través de lo que saben hacer, construir más alto y mejor.