

Capítulo IV.- Las Estrategias Refundadoras.

"...¿alguno piensa alguna vez en su vieja ciudad?"
Cornelius van Traa.

"...la historia es una pesadilla de la que trato de escapar."
Stephen Dedalus (Henry James)

"No es posible rehacer el pasado destruido."
Auguste Perret.

En el siglo de la Ilustración, cuando las Naciones adquirieron conciencia de su rol en la planificación de las ciudades como parte del ejercicio de su soberanía, las operaciones de recomposición de ciudades comenzaron una etapa novedosa. Antes del siglo de las Luces no hubiera sido imaginable operaciones como la reorganización total del llano de Lisboa, realizada en 1755, bajo la dirección del Marqués de Pombal, después del terremoto que azotó la ciudad; ni el proyecto elaborado por Isaac Robelin para Rennes, luego del incendio de 1720; ni los realizados por Wren, Evelyn o Hooke para Londres en 1666.

El espíritu que inspira estos proyectos es el de la renovación total de las estructuras de la ciudad, aprovechando la oportunidad que les brinda la destrucción imprevista para poner a punto una nueva ciudad ajena a la anterior. Antagónicas a las estrategias autorreferentes en todo lo concerniente a las metodologías, objetivos y forma de dar uso a la herencia recibida, las estrategias refundadoras son el otro extremo del amplio espectro que compone el universo de casos de recomposición urbana después de una destrucción masiva. De hecho, tal como lo hemos sostenido anteriormente, la sola existencia de los casos en los que se ha seguido esta clase de estrategia hace poner en duda el uso de la palabra "Re-construcción"¹. Por Re-construcción y sus variantes en inglés, francés o italiano, se entiende la acción de Re-establecer a una situación previa, al igual que en el vocablo alemán *Wiederaufbau*, o el holandés *Wederopbouw*.

Veremos cómo este concepto dista mucho de lo que se pretende al implementar cierto tipo de estrategias que, de no haber sido por la destrucción sufrida, nunca hubieran pasado de simples utopías. La

¹ Ver Prólogo, pág. 5

2 Hemos encontrado que Marcelo Mamoli y Giorgio Trebbi utilizan este término para referirse en particular a la reconstrucción de Rotterdam. Véase a Mamoli, Marcelo y Trebbi, Giorgio; *Storia dell'urbanistica. L'Europa del secondo dopoguerra*. Ed Laterza, 1988, Roma.

3 Término y concepto tomado de recientes estudios sobre los Agujeros Negros por S. Hawkins.

4 Laurent, Christophe; "Ainsi parlait Auguste Perret" en *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine* Mayo, 2002. Perret se planteaba la pregunta a la que se enfrentó en los siguientes términos: "¿Qué harían los maestros clásicos, hoy, en esta situación?".

tabla rasa sobre la que se han construido no pocos proyectos, da la espalda al pasado y a la Memoria de la ciudad destruida, e intentan refundar un futuro sin mirar atrás. De allí que denominemos este tipo de estrategias como refundadoras².

Toda la energía que ha representado para la humanidad intentar transmitir la Memoria urbana a lo largo del tiempo, de generación en generación, se detiene con la destrucción violenta. Por tanto, la Memoria queda interrumpida, y contrariamente a lo que sucede en las estrategias autorreferentes, estas estrategias no están dispuestas a retomar ese proceso de transmisión de la Memoria. De tal manera, lo que se pretende con estas operaciones es borrar definitivamente cualquier referencia al pasado, dentro de una suerte de "paradoja de la información"³, según la cual, toda la información que emita la nueva ciudad sobre sí misma, estará vacía de referencias a su pasado. Por lo tanto, ni su nueva forma, ni su imagen, ni sus estructuras, ni las piezas que la componen, transmitirán información sobre lo que fue la ciudad antes de la destrucción.

Desde el punto de vista del enriquecimiento de la disciplina urbana, las operaciones refundadoras han actuado como vitrina de una fe extrema en un mundo moderno, incluso vanguardista, y son muestra del optimismo con el que se mira hacia el futuro. Los arquitectos que comparten esta visión están convencidos de vivir la oportunidad (y por tanto de tener la obligación ética) de cambiar al mundo:

"...Delante de la inmensa labor que nos espera, recordemos [...] como los arquitectos franceses entre los siglos XI y XVIII llenaron Europa y parte de Oriente con sus obras [...]; llamados hoy a comandar la elite de la Nación, este es el momento de mostrarnos dignos de esa gloria"⁴.

Así exhortaba Auguste Perret a su equipo, ante la empresa que tenían delante de sí, al recibir el encargo del proyecto del Havre des-



El Havre



Rotterdam



La City, Londres



Stalinallee, Berlin



Dresden

5 Muchos autores no dudan en enlazar estrategias ligadas al proyecto urbano actual con aquellas experimentadas durante los procesos de recomposición de la segunda posguerra. La exploración de estos vínculos puede abrir nuevas líneas de investigación. Véase, como muestra, a Sola Morales (de), Manuel; "Another modern tradition. From the break of 1930 to the modern urban project" en *Lotus International*, N° 64.

pués de la segunda guerra mundial. Así mismo, dicho arquitecto se mostraba realista frente a la dimensión de la empresa ante la que se encontraba; seguro de ser digno de llevarla a cabo; y orgulloso de pertenecer a una élite capaz de producir innovaciones.

Adicionalmente, en la cita anterior Auguste Perret deja entrever una emoción que se explica por el carácter experimental de estas operaciones. Efectivamente, a nuestro juicio, las estrategias refundadoras de la segunda posguerra fueron auténticos laboratorios de urbanismo en los que se prepararon muchos de los caminos del urbanismo contemporáneo⁵.

De hecho, el carácter experimental que tienen las operaciones refundadoras, adicionalmente constituyen el laboratorio para poner a prueba un universo de certezas que comparten los urbanistas coetáneos a dichas operaciones. En el caso de las operaciones de la segunda posguerra, están dominados por el dogmatismo del Movimiento Moderno, y por tanto, estos proyectos fieles a su época, militantemente anti historicista, se imponían contundentemente sobre la ciudad y sus habitantes, sin consideraciones sobre los vínculos que les ataban a su pasado y a la Memoria.

Por tanto, las operaciones que aplican estrategias refundadoras están caracterizadas por:

* El establecimiento de estrategias que hubieran sido consideradas utópicas en otras circunstancias.

** Un marcado carácter experimental, con la expresa intención de poner en práctica ideas contemporáneas, que las aleja de cualquier consideración hacia el pasado.

*** Ser "fieles" a su tiempo y a la modernidad, y pretender construir un nuevo futuro.

Así como la destrucción fue un mal impuesto a la ciudad, las estrategias refundadoras son entendidas, por sus partidarios, como un bien que también hay que imponer a la ciudad y a la ciudadanía. La coherencia entre las expectativas que se crean con el proyecto, y el instrumental diseñado para su puesta en práctica, es la vía para lograr ese bien. Así, las expectativas que generaron los proyectos en la segunda reconstrucción europea, que aplicaron este tipo de estrategias, fueron mucho mayores que las que se crearon alrededor de casos donde se aplicaron otros tipos de estrategias. El tiempo se ha encargado de desmentir muchas de esas expectativas de novedad, y ésta ha sido una de sus principales debilidades.

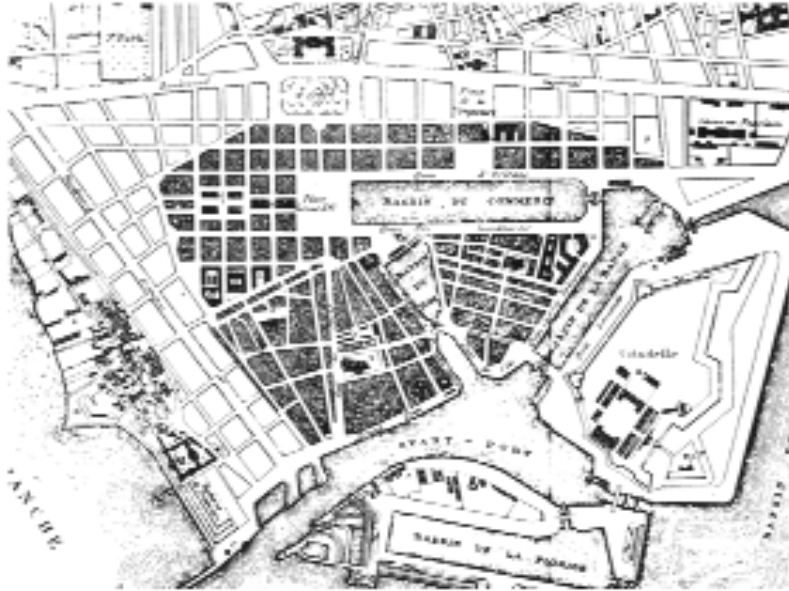
Casos emblemáticos y motivaciones para el uso de estas estrategias. El Havre.

La vieja ciudad del Havre, creada por Francisco I en 1517, ofrecía en 1939 una imagen que combinaba el pintoresquismo y la altísima densidad, con graves problemas estructurales al carecer de planificación. En 1945, después de los bombardeos aéreos de la segunda guerra mundial, quedó reducida a una explanada en ruinas muy cercana a la *tabula rasa*. De hecho, fue la ciudad francesa que sufrió los daños más graves durante la segunda guerra mundial.

Ante la devastación llevada hasta límites inimaginables, el flamante ministro de reconstrucción francés, Raoul Dautry, recibía con agrado la iniciativa de algunos alumnos y allegados⁶ de Auguste Perret, para que éste encabezara un “Atelier de Reconstrucción”. La coherencia y el sentido común que ofrecían en sus cartas quienes promovieron la candidatura de Perret, y por supuesto la fama que acompañaba al maestro, hicieron que el Ministerio de la Reconstrucción viera con buenos ojos que una recomposición emblemática, como la del “puerto oceánico” del Havre, la llevara a cabo el célebre arquitecto, en lugar de Felix Brunau, quien había sido encargado del plan en 1941, por el gobierno de *Vichy*⁷.

6 En particular Jacques Guilbert y Pierre-Édouard Lambert.

7 El proyecto de Brunau tenía el objeto de “hacer revivir la fisonomía del barrio que nos era familiar”, suscribiendo un proyecto cuyas estrategias se movían entre autorreferentes y emancipadoras. Por una parte, mantiene en sus proyectos el trazado original de las calles, la variedad y dimensiones de las manzanas y la predominancia urbana del Hôtel de Ville, proyecto que le encarga a Henri Colboc. Por otra parte, modifica la relación de la ciudad con el mar, creando una suerte de barrera edificada que le protegía de los vientos. Felix Brunau mantuvo su relación con el proyecto de la ciudad hasta avanzado 1948, coordinando las grandes líneas de la planificación de la ciudad, manteniendo una relación crítica hacia Perret y su equipo, hasta que estos lo desplazaron definitivamente de los organismos a cargo de los cuales



1865



1939



1953

Secuencia de la evolución de la estructura del Havre entre 1865 y 1953. En el último se observan trazados que tienen sus raíces en la estructura original de la ciudad.



En la imagen superior: Fotografía aérea de los bombardeos sobre la ciudad del Havre.
En la imagen inferior: La destrucción total sobre la ciudad. (*Bassin du Commerce*)

El “Taller de Reconstrucción del Havre, Auguste Perret” propuso inicialmente, como forma de trabajo, un sistema de propuestas concretas elaboradas por equipos reducidos que se discutirían posteriormente en conjunto.

Los equipos estaban conformados de manera que cada quien podía participar en varios simultáneamente.

Las plantas presentadas a continuación son dibujos del autor.



A la derecha se muestra la propuesta del equipo liderado por J. Imber. Este equipo proponía una planta compleja sobre un patrón modular reforzado por dos ejes transversales de edificaciones singulares.



La propuesta firmada por André Hermant multiplica los ejes notables con respecto a la de su colega J. Imbert (quien participó también en ésta).

Ofrece una alternativa con dos ejes de distintas características, paralelos entre sí, cruzados por otro eje perpendicular. Uno de esos ejes, el que parte del *Bassin du Commerce*, el puerto interior a la derecha, está compuesto por edificios singulares de usos públicos y culturales. Los otros dos ejes se forman haciendo énfasis en un cambio en la sección de calle y las características homogéneas de las tipologías.



La propuesta hecha por el equipo encabezado por J. Guilbert es más respetuoso con el trazado previo de la ciudad. El uso de la diagonal, paralela a la línea de costa, y el respeto a dos barrios diferenciados a los lados del acceso al *Bassin du Commerce* son característicos de este proyecto, que por lo demás ofrece una estructura que se repite, basada en el énfasis y en la repetición de elementos verticales, alrededor de los cuales genera una serie de ámbitos homogéneos.



El modelo de la propuesta de Perret en estas etapas iniciales es una síntesis de muchas de las ideas presentes en las anteriores: Cierta respeto, de origen pragmático, hacia la trama original; la presencia de la diagonal; y los trazados de los barrios laterales; el eje sobre el *Bassin du Commerce* y otro paralelo a él, etc.

Sin embargo, fue criticado por miembros de su equipo por pretender reproducir el proyecto que había hecho para la *porte Maillot* de París hacía casi veinte años.

Sin embargo, tan pronto comenzaron a elaborar el proyecto, los participantes del “Atelier de Reconstrucción de la ciudad del Havre, Auguste Perret”, que fue como se auto denominó el equipo bajo la dirección del famoso maestro, se dieron cuenta de la dimensión gigantesca de la empresa a la que se enfrentaban.

Para complicar más el panorama, la estrategia teórica y metodológica en materia de urbanismo de Perret estaba íntimamente ligada con la arquitectura y su dependencia con la construcción, en una relación racionalista que daba el mayor peso específico al lenguaje constructivo. Esto trajo desavenencias en el equipo desde muy temprano⁸. La situación se agravó al tratarse de un equipo que rendía culto a la personalidad que se había generado alrededor del maestro. “A mi entender –escribía André Hermant en febrero de 1945- antes que nada, debemos constituir un grupo de trabajo unido por una doctrina común, precisa y completa; luego, y en segundo lugar debemos tomar conciencia del problema del Havre.” Más adelante continuaba sosteniendo que “todo el problema urbanístico debe ser formulado absolutamente por Auguste Perret.”⁹ Entretanto, el Ministro Dautry, su gran amigo personal, lo impulsaba: “¡Hazlo! Finalmente mostraremos a los americanos qué cosa es una ciudad moderna.”¹⁰

Estrictamente, Perret no seguía los dictámenes del Movimiento Moderno; ni se acogía a los mandatos de la Carta de Atenas, ni mucho menos comulgaba con las posiciones de su discípulo Le Corbusier. Sin embargo, los argumentos basados en la coherencia y en el sentido común que esgrimieron sus ayudantes ante Dautry, están enmarcados dentro del más estricto racionalismo que, en su caso, confía absolutamente todo a la arquitectura, dando preponderancia a un lenguaje constructivo homogéneo hasta la monotonía¹¹, logrando la más extensa expresión de “clasicismo estructural”¹² sobre toda la extensión de una ciudad de nueva planta.

reposaba la toma de decisiones en lo concerniente al viejo casco de la ciudad. El proyecto de Colboc tampoco llega a ejecutarse. Para mayores detalles ver Gargiani, Roberto; *Auguste Perret 1874-1954 le opere*. Electa Mondadori, Milan, 2003.

8 Pierre Vago, quien fue uno de los fundadores del “Atelier de Reconstrucción Auguste Perret” se separa pronto del grupo por un incidente relacionado con la pobreza de propuestas propiamente urbanas. Vago cuenta que Perret abrió sus planos que había hecho para la competición para la Porte Maillot y les dijo: “Esto es lo que vamos a hacer”. Vago se quejó de que pretendía hacer lo mismo que en Paris, pero en 1945 (*on va faire ça? en 1945?*) a lo que el resto del grupo “obedientemente” dijo que sí, que estaba bien. Abram Joseph; “Auguste Perret and le Havre” en *Lotus International* N° 64 y “Aux origines de l’Atelier du Havre” en Dieudonné, Patrick (ed) *Obra citada*. Pierre Vago fue el primer editor de la revista francesa *Architecture d’aujourd’hui*.

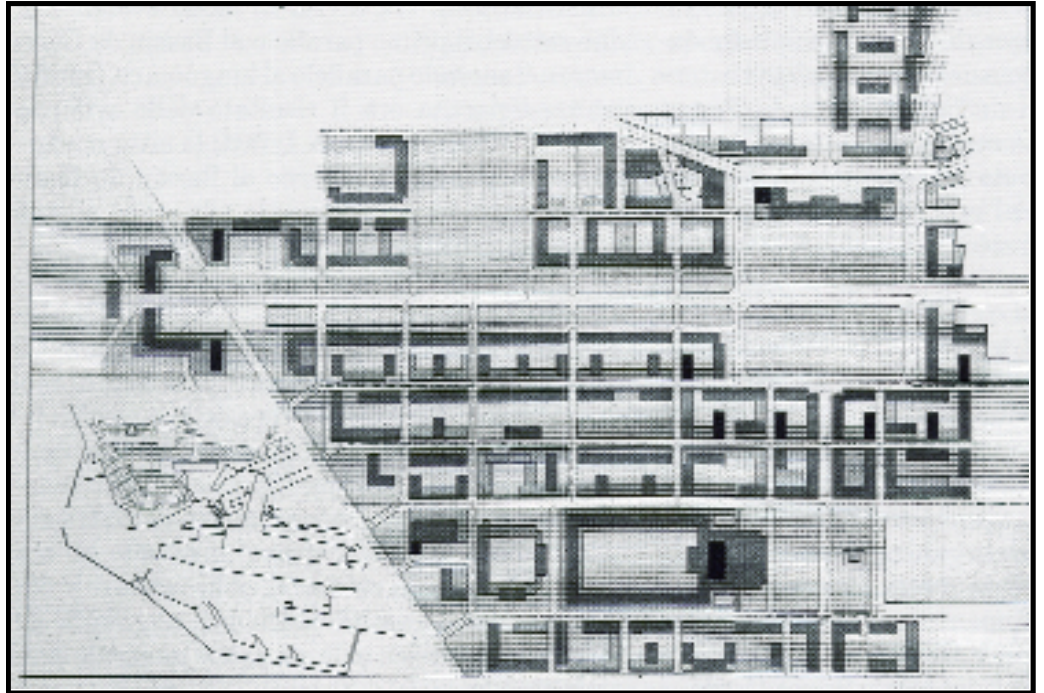
9 Gargiani, Roberto. *Obra citada*. Esta opinión de André Hermant difería con uno de los postulados de la “*Charte de l’urbaniste*”, publicada en 1945 por el Ministerio de la Reconstrucción francés. Ésta era muy clara en lo que se refería a la necesidad de luchar contra el espíritu individualista. Según la *Charte*, era necesario, más bien una disciplina colectiva para enfrentar las nuevas exigencias del urbanismo de la reconstrucción. Para la *Charte de l’urbaniste*, véase Kopp, Anatole; “Les architectes et la reconstruction”, en *Les cahiers de la recherche architecturale*, No 8, Abril 1981. Este artículo aclara también el sistema de jerarquías estructurado en

Francia a través del Ministerio de la Reconstrucción, para llevar adelante, las operaciones de recomposición de ciudades devastadas.

10 Gargiani, Roberto. Obra citada.

11 Algunos autores como Jean-Bernard Cremnitzer creen que es injusto el uso de este adjetivo para definir la nueva ciudad del Havre. Véase a Cremnitzer, Jean-Bernard; "Le Havre, odyssee de l'espace" en AAVV *Villes reconstruites du dessin au destin*, Vol II. Dieudonné, Patrick. L'Harmattan. Conde-sur-Noireau, 1994. Sin embargo, nos hemos permitido hacer uso del adjetivo para definir lo que sentimos al recorrer críticamente la ciudad.

12 La doctrina del clasicismo estructural de Perret hunde sus raíces en Violet le Duc y JB Alberti.

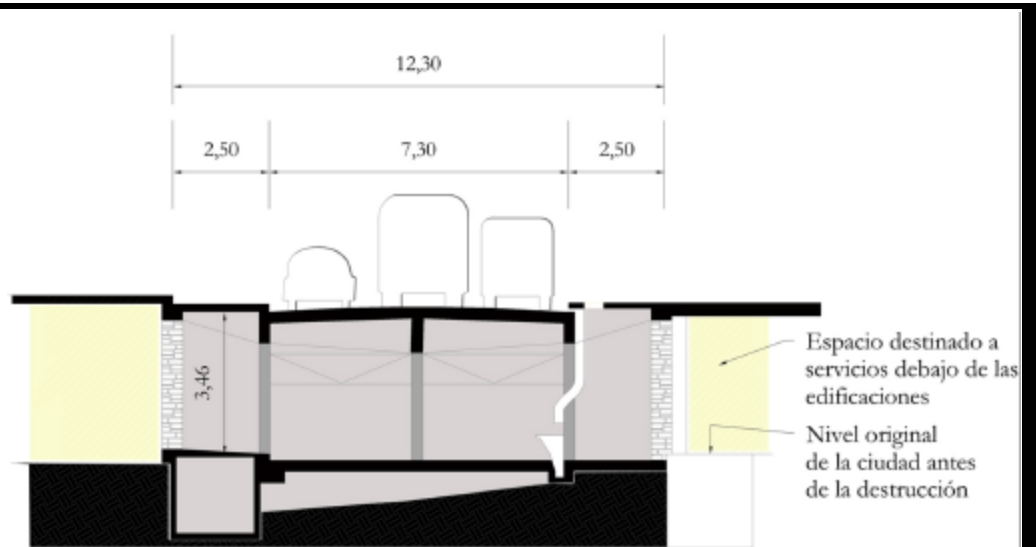


Planta del proyecto del Havre, dibujada sobre el módulo de 6,24 mtrs utilizado como base para estructurar la nueva ciudad del Havre.

Esquema de la "Coquille du Beton" que proponía el equipo de Perret para el Havre.

Con este mecanismo pretendían elevar el nivel original de la ciudad, para albergar todos los servicios propios de la nueva ciudad.

Dibujo del autor.



El discurso arquitectónico de Auguste Perret, recogido profusamente en publicaciones especializadas, diarios y revistas, contemplaba a la ciudad como el receptáculo para la arquitectura. Por tanto, sobre lo urbano prevalecía la relación eficaz entre la arquitectura y la construcción. De esta manera, Perret hizo que el aspecto constructivo se convirtiera indirectamente en el referente privilegiado del universo expresivo de la ciudad, a la vez que en su programa organizativo. Así pues, la uniformidad era preferible al desorden; y como no era posible rehacer el pasado destruido, entonces la arquitectura debía ser la expresión del tiempo presente. Así, su doctrina del clasicismo estructural se convirtió en la herramienta que más peso tuvo en el momento de conformar la nueva ciudad del Havre.

Esta doctrina no se aplicó solamente a los elementos estructurales de la arquitectura, sino sobre la totalidad de los elementos, incluso el urbanismo. Por lo tanto, el conjunto de la ciudad queda regido por esta doctrina ordenadora: estructuras, entramados, ventanas, cornisas, y balcones de los edificios, y también calles, aceras, parques y plazas.

Perret y su atelier aplicaron esta doctrina a la escala urbana, a través de un proyecto estricto que determinaba rigurosamente la morfología general de la nueva ciudad y todas sus particularidades. Así, desde la disposición del conjunto de manzanas, de edificios y del espacio público, hasta el tratamiento de las fachadas, todo estaba determinado a partir de un módulo de 6,24 metros, en una malla uniformemente extendida sobre toda la ciudad, con el predominio del ángulo recto¹³, y deducida de una investigación sobre la optimización y la industrialización de la construcción, que les llevó a la normalización total de los elementos. El diseño de la nueva ciudad del Havre tiene, pues, una carga extrema de experimentación que crea una distancia enorme con respecto de la ciudad a la que reemplazó.

La operación del Havre, es rígida hasta el milímetro; planificada como un todo, donde prevalece un retrato final que debe ser logra-

13 El consejo de Arquitectura del Ministerio de Reconstrucción publicó un opúsculo titulado "Principes directeurs de la reconstruction" 1946. El aporte de Perret a esta pequeña obra fue el principio del ángulo recto: "El ángulo recto es la regla natural del plano, que satisface tanto al espíritu como a la economía."

14 Véase a Gargiani, Roberto. Obra cit. El diseño de Perret, rigurosamente ortogonal se extendía sobre una plataforma de concreto elevada y continua, que el arquitecto comparaba con una concha marina (*Coquille*), con lo que evitaría "abrir ni un sólo hueco para los servicios de la nueva ciudad". La idea se inspiraba en la lectura de una obra de François Coiget, publicada en 1861: "*Construcciones civiles y militares. Empleo del concreto armado*". En ese libro, Coiget proponía esta estructura tanto en el Havre como en Marsella. La idea fue mal vista en el Ministerio de Reconstrucción y por Felix Brunau (que aún era el responsable del plan general de la ciudad), por ser excesivamente costoso. Sin embargo, tuvo buena acogida por parte de la Asociación de Higienistas y Técnicos Municipales de la ciudad, e incluso por Le Corbusier. Al final, el equipo del Atelier de Reconstrucción desistió de la propuesta.

do en un tiempo previsto. Es también una operación concebida por una personalidad que se sentía con la autoridad necesaria; y que, desde su pedestal, no siente el menor reparo de imponerla a la población.

Sin embargo, durante el proceso, y a pesar de aspirar a una ciudad totalmente nueva, Perret y su equipo desistieron de algunas propuestas utópicas como la "*coquille en beton*"¹⁴ con la que pretendían elevar el nivel de las calles de la ciudad para crear un sótano continuo destinado a los servicios comunes. Así mismo, accedieron a "respetar" la secuencia espacial de calles y plazas de la ciudad destruida para "salvaguardar" la identidad del Havre, adaptando la malla ortogonal propuesta sobre el trazado antiguo de la ciudad. Para ello se basan en consideraciones históricas (¡si!..Históricas) reivindicando una especie de continuidad con el plano de expansión de la ciudad datado en 1838.

Rotterdam.

La ciudad de Rotterdam sufrió igualmente una destrucción brutal por parte de la aviación alemana al iniciarse las hostilidades de la segunda guerra mundial. Las imágenes de esta ciudad y del Havre son comparables. Así, ambos puertos, de importancia capital para sus respectivos países, quedaron reducidos a escombros y cenizas esparcidos sobre unas superficies relativamente planas, sobre las que sólo se reconocían unas pocas estructuras de variado valor, que milagrosamente se habían salvado. La experiencia en ambas ciudades deja claro que la morfología propia del lugar, aquélla sobre la que se fundan las líneas que dan su forma original a la ciudad y sobre la que evoluciona ésta, es un elemento que establece ciertos lazos mínimos con el Estado Previo de la ciudad destruida.

La labor de los bulldozers en ambas ciudades, demoliendo lo que aún quedaba en pie, retirando los escombros, y utilizándolos para nivelar topografías, drenar canales y modificar el entorno físico, hace

recordar la frase de Paul Virilio que hemos citado en el capítulo I: “la destrucción- en Tabla Rasa – no es suficiente para perturbar la atención” [...]. Según el autor, “sólo la reconstrucción puede hacer perder el norte, arruinando las construcciones de la Memoria.”¹⁵ El brío de los arquitectos, en su afán de innovar, con el ánimo de aprovechar la oportunidad que brinda la destrucción hasta donde los medios lo permitan. ¡Este es el verdadero espíritu de las operaciones con estrategias refundadoras!¹⁶

El espíritu refundador, que fue común en tantas operaciones urbanas en la segunda posguerra, en general era ajeno a las expectativas de los habitantes de las ciudades afectadas, quienes con mucha frecuencia regresaban a sus hogares dañados o en ruinas, a instalarse como bien pudieran, y a hacer lo necesario para restablecer la vida en el lugar, en una obstinada búsqueda de restablecer su pasado.¹⁷ Por tanto, ocurre una suerte de enfrentamiento entre las expectativas de una población, una sociedad, que ya ha sufrido un duro golpe, y unos proyectistas que buscan la limpieza física de la ciudad, liberándola de antiguallas, propiciando un nuevo orden urbano, y estableciendo nuevas relaciones cargadas ideológicamente.

El proyecto propuesto por Le Corbusier para Saint-Diè, es un ejemplo clásico de ese enfrentamiento. Mientras Le Corbusier no pudo convencer a la ciudad de Saint-Diè, Rotterdam era objeto de un plan de reconstrucción de una magnitud sin precedentes,¹⁸ de tal fidelidad a los principios modernos, que se ha convertido en referente obligado del urbanismo contemporáneo europeo.¹⁹

A los cuatro días del bombardeo sobre Rotterdam, el 18 de mayo de 1940, el Ayuntamiento de la ciudad dio la orden de hacer un plan provisional de reconstrucción (*Wederopbouwplan*), que estuvo listo en diciembre de 1941. Este fue el primer impulso para una visión novedosa de la ciudad, pero para muchos no era suficiente.

15 Véase el capítulo I, página 65.

16 "Esa manzana esta destruida?"- le pregunta el arquitecto al alcalde. "¿No?...¡Que lástima!" Conversación imaginada por Alfred Fabre-Luce en el Journal de France, abril 1942, citado por Saddy, Pierre en "Les bombardements et la reconstruction" publicado en *Les cahiers de la recherche architecturale*, No 8, Abril, 1981.

17 En Venezuela, el deslave que arrasó el Litoral Central del país obligó a las autoridades a desalojar la población de una decena de ciudades en medio aún de la crisis. Esos pobladores que fueron reubicados en otras poblaciones (de manera cuestionable), no ha dudado en regresar a sus casas, en un flujo continuo que, en este caso no hace más que agravar la situación, dada la lentitud de las operaciones de recomposición del sector. Esta misma actitud se lee en la obra de Nossack, Hans Erich; *The End, Hamburg 1943*. The University of Chicago Press. Londres, 2004.

18 Mientras en el Havre, los continuos bombardeos durante la guerra afectaron 115 Ha del centro de la ciudad, en Rotterdam bastó un único bombardeo de 40 minutos para destruir 260 Ha.

19 Sobre el encaje del proyecto de Rotterdam en los principios modernos, véase la nota 25 de este capítulo. Adicionalmente, véase a Durth, Werner; *Träume in Trummern*. Durth explica cómo el proyecto de recomposición de van Traa, se convirtió en referente obligado en Alemania y la ciudad de Rotterdam en lugar de peregrinación de arquitectos de ese país en los años 50 y 60.

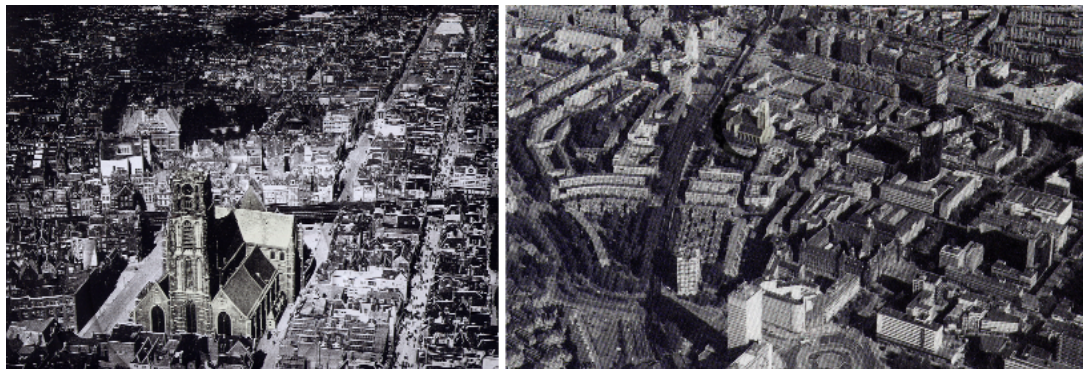


Róterdam. Izquierda: los canales en su Estado Previo.
 Centro: Estado Previo de calle Coolsingel.
 Derecha: La parte norte de la ciudad después del bombardeo de 1940.

Estado Previo del casco histórico de Rotterdam, antes de los bombardeos aéreos de 1940. Dibujo del autor.

Planta del Proyecto elaborado por W. Witteveen, fechado en 1941. Proponía innovaciones que adaptaban la nueva ciudad a los requerimientos modernos, siendo, sin embargo, respetuoso con algunos elementos de la ciudad antes de su destrucción y que él consideraba esenciales, como la forma triangular característica del casco. No obstante, las fuerzas refundadoras de la ciudad, no lo consideraron suficientemente comprometido con la nueva visión de Rotterdam, al verlo anclado en el urbanismo del pasado (encarnado por su autor). Dicho proyecto fue rechazado definitivamente en 1946. Dibujo del autor.

El proyecto de Cornelius van Traa, es un cambio definitivo sobre la concepción de la ciudad de Rotterdam. El plan promueve poner el énfasis en la edificación de altura, pues esto permite maximizar el área libre, que se trata, también, de manera novedosa. Adicionalmente abre una ventana al río, al final de Coolsingel; creando una nueva relación con aquel de donde proviene la riqueza de la ciudad. Las innovaciones incluyen nuevas tipologías edificatorias y espaciales. Dibujo del autor.



A la izquierda, el Estado Previo de Rotterdam. La morfología de la ciudad tradicional presenta una trama compleja con un grano muy denso que concede pocas libertades al espacio público abierto. A la derecha se ve el mismo sector de la ciudad (se identifica en ambas la iglesia de San Lorenzo). La nueva estructura que privilegia la construcción en altura logra un sistema de espacios públicos sin precedentes en la ciudad.

149

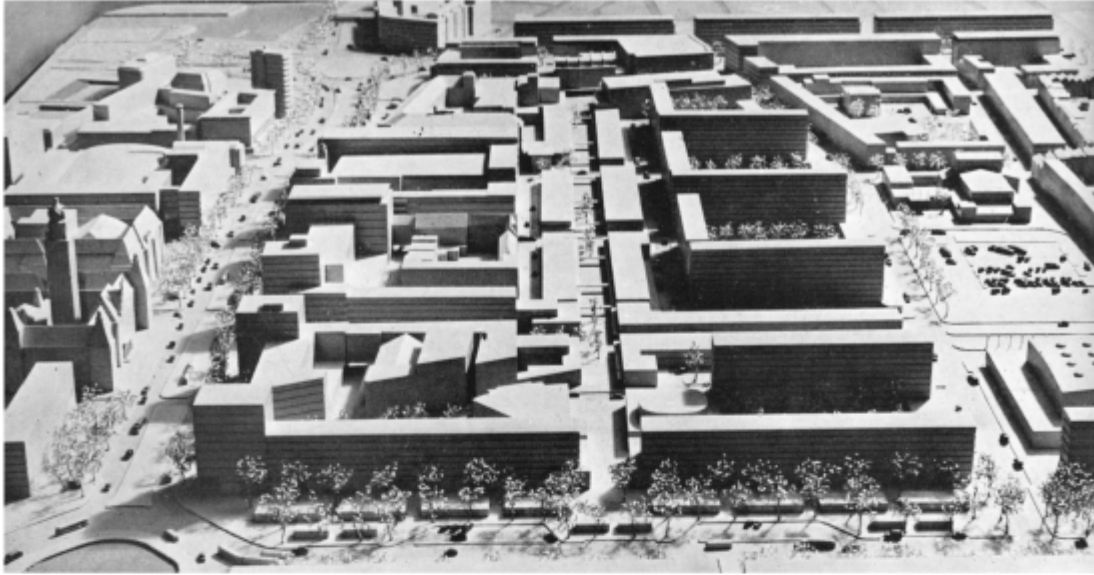
Antes de la segunda guerra mundial, Rotterdam era una ciudad portuaria de gran importancia para la economía holandesa. Así mismo había experimentado una bonanza importante con las mejoras en el puerto realizadas en los primeros años del siglo XX. Adicionalmente, tenía un crecimiento significativo de la población, que se reflejaba en la construcción de nuevos barrios residenciales en las periferias. Sin embargo, en el casco central reinaba la anarquía urbanística, que propiciaba todos los inconvenientes y muy pocas bondades para sus habitantes.

La destrucción de la ciudad en los primeros días de la guerra complicó más la situación, a pesar de las buenas intenciones que se desprendían del plan provisional antes citado. Las prioridades que imponía la guerra; la escasez de materiales de construcción; las medidas de prevención de inundaciones y la reedificación de diques y muelles no permitieron que la ciudad avanzara en las labores de recomposición hasta finalizada la guerra. En el periodo de guerra se avanzó sólo en la limpieza de la ciudad, en la remoción de los escombros y en las medidas más urgentes. Esta espera facilitó el marco para que las discusiones dentro del gremio de arquitectos y urbanistas, entre aquellos partidarios de la modernización a ultranza y los que defendían la Memoria de la ciudad, encaminaran las expectativas de los ciudadanos en un sentido distinto al que preveía el plan provicional.

El autor del plan provicional, el Director de la Oficina de Planeamiento de la ciudad, Willem Gerrit Witteveen (quien detentaba el cargo desde 1924), se había visto en la necesidad de regresar a las mesas de proyecto durante la guerra²⁰, desde donde defendió una postura que intentaba respetar la muy golpeada Memoria de la ciudad. Witteveen explicaba sus metas, en septiembre de 1940, con la metáfora del combatiente que regresa de batalla a su Rotterdam natal, encontrándola distinta después de su destrucción, pero a la vez la encuentra familiar, porque la recomposición habría mantenido la esencia de la ciudad, y ésta le hablaría al alma.²¹

20 Witteveen realizó el proyecto durante las noches, primero en una casa particular, la de un armador de apellido Goudriaan, y luego en el ático de la Biblioteca Municipal, con el ánimo de desprenderse de la supervisión e influencias de las autoridades alemanas, previendo que si éstas lo descubrieran se perdería el esfuerzo.

21 Durth, Werner. Obra cit.



El proyecto para un distrito comercial, el *Lijbaan*, en el casco de Rotterdam; arriba, maqueta del proyecto de van der Broek y Bakema. A la izquierda, en el centro, ubicación prevista por el Basisplan para el distrito comercial. Van Traa previó un proyecto flexible y abierto que se adaptara al impredecible rumbo del tiempo. En el centro, a la derecha, *Lijbaan* en su Estado Actual. Fotografía del autor.



Final de *Coolingsel* sobre el río, según lo proyectado en el *Basisplan*: “una ventana sobre el río”.