

recomposición del Havre como de utilidad pública con todos los efectos legales que conlleva esa declaración.

13 Jacques Tournant era el arquitecto consejero para la reestructuración del parcelario del Havre. Véase el portal oficial de la ciudad del Havre: <http://ex.ville-lehavre.fr/decouvrir/patrimoine/architecture/perret/cadre.htm>. Última visita el 15/03/2006.

14 Tournant, J.R; "L'exemple du Havre" en *Techniques et Architecture* N°1/2 ; 10ª serie, Enero, 1951.

15 Según la descripción que hizo J.E. Tournant, obra citada en la nota anterior.

16 Se establecieron 14 equipos de trabajo conformados por arquitectos parisinos.

La estructura previa del parcelario del Havre, estaba formada por parcelas individuales, con formas y dimensiones irregulares, sobre las que se elevaban edificios de muy diversos tamaños y alturas, construidos sin orden ni concierto, aprovechando la máxima superficie disponible; los pocos patios interiores se convertían en pozos profundos a los que nunca entraba la luz solar¹⁵.

Perret y su equipo, se enfrentaban al requisito de modernizar aquella estructura, alojando, en el nuevo conjunto recompuesto, el mismo número de habitantes que convivían en las condiciones antes descritas.

No obstante, mantener la repartición del suelo en parcelas, como se venía haciendo en la ciudad, se oponía a los conceptos progresistas del equipo Perret, e impedía repartir con igualdad las densidades de habitación admitidas, entre los barrios que anteriormente estaban superpoblados y aquellos que lo estaban insuficientemente. Por tanto, el espacio de la ciudad destruida, y su suelo se consideraron, implícitamente, en estado virgen, y se prohibió realizar cualquier trabajo u operación inmobiliaria sobre las tierras siniestradas hasta que todo el suelo estuvo redistribuido, según el novedoso sistema de copropiedad propuesto.

Ese sistema establecía la necesidad de elaborar un primer plan teórico general de masas, donde se establecían las nuevas relaciones formales y funcionales de la ciudad. De inmediato se crearían grupos técnicos de trabajo que se encargarían de desarrollar cada manzana¹⁶ y se comenzaría el diseño individual de cada edificio en nivel de anteproyecto, de manera de establecer un precio estimado de construcción.

Entre tanto se elaboraron los dossiers de daños de las propiedades. Una vez establecidos los daños, se cotejaron con las preferencias de los propietarios, quienes tuvieron la oportunidad de seleccionar una porción proporcional a sus derechos, en los nuevos inmuebles. Para ello se establecieron previamente los criterios de reubicación de usos. Finalmente, a través de la suma de copropietarios se estableció una medida para la conformación definitiva de las manzanas, y la elaboración de los proyectos ejecutivos de los edificios. En ese momento, la propiedad fue readjudicada, no en parcelas particulares, sino en partes equivalentes de suelo en copropiedad entre las manzanas resultantes.

Mientras casos paradigmáticos como los que se han visto anteriormente promovieron instrumentos especiales que permitieron establecer líneas de acción con respecto a los derechos de propiedad sobre el suelo, con lo que se aseguraron la posibilidad de contemplar la ciudad como una auténtica tabla rasa, sobre la cual implantar un arreglo parcelario totalmente novedoso, otros casos fueron más cautelosos con sus recursos, o cedieron a las presiones de las asociaciones de propietarios damnificados.

Este último es el caso de la ciudad de Amiens. El primer proyecto de Pierre Dufau, de 1941, contemplaba una gran composición urbana en la cual, una serie de nuevas plazas, bulevares arbolados y monumentos, modificaban totalmente la estructura previa de la ciudad. Así mismo, esta nueva ciudad exigía establecer una nueva partición del suelo acorde a los trazados y usos propuestos. Sin embargo, las intervenciones sobre el sistema parcelario y la propiedad que exigía el plan, así como el tema de las indemnizaciones por los daños de guerra, tocaron muchos intereses que impidieron su puesta en marcha. Las presiones obligaron a

replantear el proyecto, dando como resultado, un nuevo plano fechado en 1947, que no es más que un débil reflejo del proyecto original.

En otros casos, como Saint-Malo o en el proyecto de recomposición de los alrededores del *Ponte Vecchio*, en Florencia, se optó por mantener la integridad de la repartición parcelaria. En ambos casos, sólo se hizo uso de los recursos legales de expropiación cuando así se justificaba en puntos particulares del proyecto, evitándolos cuando el Estado Previo de la partición del suelo permitiera las actuaciones previstas.

En los tres casos anteriores, se hizo uso de la reagrupación parcelaria, sólo en algunas circunstancias, para dar cabida a nuevas tipologías, como en el caso de Amiens y en algunos puntos de Saint-Malo.

Independientemente del instrumento utilizado para modificar la repartición parcelaria, podemos concluir que todas las operaciones de recomposición que transforman la lógica parcelaria del fragmento proyectado, lo hacen sustituyendo la partición fraccionada del suelo del Estado Previo, por una novedosa distribución que apuesta por la reagrupación, con las consecuencias que ello trae en la lectura del conjunto urbano.

Los ejemplos estudiados corroboran adicionalmente la relación estrecha entre la repartición del parcelario y los otros elementos que conforman la morfología urbana. De ellos se colige que la transformación de la repartición parcelaria en la recomposición de una ciudad devastada es la acción de mayor alcance, dentro del proyecto, por su capacidad para alterar la memoria urbana colectiva, y sobre las que se sustentan muchas de las operaciones con mayor carga experimental.

Las transformaciones sobre la lógica de la urbanización y la infraestructura viaria.

Según las teorías urbanas más destacadas, los trazados tienen una posición fundamental en el crecimiento y morfología de las ciudades. Para algunos catedráticos, los trazados destacan como un monumento; en otras palabras, más allá de las persistencias de los edificios, lo que se constata es la permanencia de los trazados, lo cual denota una autonomía de la vialidad con respecto a lo construido.¹⁷

Sin embargo, en los proyectos de recomposición luego de la destrucción violenta de ciudades, su capacidad de “resistencia urbana” sufre una verdadera distorsión. En estos episodios, la revisión de las causas que antaño generaron los trazados y que justificaban su permanencia, se ponen en entredicho para justificar su transformación en los nuevos proyectos.

Durante las grandes operaciones de recomposición de las ciudades europeas luego de la segunda guerra mundial, los trazados fueron reinterpretados, en numerosos casos, como infraestructuras de vialidad, y como tales fueron recompuestos buscando ajustes que los adecuaran a las nuevas circunstancias y exigencias del tránsito automotor¹⁸.

Las expectativas creadas generaron respuestas variadas. En un extremo, se discutía sobre simples alineamientos para facilitar el tránsito automotor en los cascos antiguos de las ciudades¹⁹. Pero, en el otro extremo del espectro, la discusión giró alrededor del sistema vial que organizaría las nuevas ciudades. Se propusieron soluciones que se paseaban por los tradicionales sistemas basados en anillos concéntricos conectados por sistemas radiales, hasta por sistemas en red que funcionaban superpuestos

17 Véase a Panerai, Phillippe y Mangin, David; *Le temps de la ville*. Ecole de Architecture de Versailles. París 1988. Esta afirmación está cercana a la posición de Aldo Rossi en *La Arquitectura de la Ciudad*, obra citada y a la de la escuela de Barcelona, bajo la figura de Manuel de Solà-Morales y su libro *Las Formas del Crecimiento Urbano*, obra citada. Todos los anteriores están influenciados de una manera u otra por las teorías de Marcel Poète.

18 “El primer automóvil familiar, no era simplemente un automóvil; era una pequeña revolución...” todos podían ahora tener el privilegio de comprar un coche, y éste era un símbolo de progreso, de emancipación y de libertad.”. Véase “*A car for everyone*” en Wagenaar, Cor. Obra citada.

19 Similar a las operaciones que se hicieron en Saint-Malo y Florencia.



Berlín.
Plan de la Inspectoría General de Edificaciones.
1945.



Plan de Hans Scharoun.
Propuesta original en solitario.
1945.



Plan Colectivo de Scharoun
1946.



Plan Zehlenndorf.
1946.



Plan General de Reconstrucción.
1949

Esquemas de algunas de las más importantes propuestas para el Gran Berlín después de la segunda guerra mundial. Los sistemas se mueven en un espectro entre las soluciones radiales, hasta los sistemas de mallas más innovadoras.

a la estructura original, como los que se discutieron en el Gran Berlín, y similares al sistema propuesto para Londres por el grupo M.A.R.S, en 1938²⁰. En otros casos se elaboraron novedosos sistemas de diferenciación funcional, sobreponiendo capas diferenciadoras entre el tránsito peatonal y el rodado.²¹ Por último, y como hemos visto en los capítulos precedentes, en ese listado se deben incluir aquellas transformaciones del trazado que buscaban una significación ideológica superior, de nuevo cuño.²²

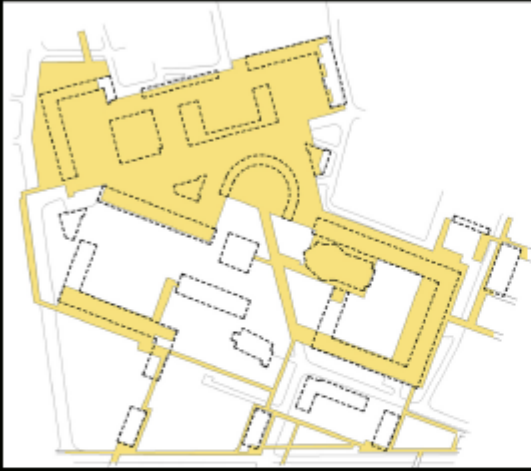
En Londres en la década de los 50, cuando el Plan M.A.R.S. ya era historia, y en particular en los proyectos para *Barbican* y *Paternoster*, se promovieron sistemas de segregación vertical que separaban la circulación peatonal del tráfico automotor. La intención a mediano plazo era implantar ese novedoso sistema en todo el sector de la *City*, y a la otra orilla del Támesis. Así, en la misma ciudad de Londres, en los proyectos del *South Bank* y del sector alrededor de la estación de *Waterloo* y la nueva torre *Shell*, se implantaron sistemas similares, mientras el mundo veía con admiración la implementación de ese sistema en la ciudad de Coventry.

En Rotterdam, a principio de los años 40, el plan firmado por Witteveen, no dejaba ninguna calle sobre su trazado original. No obstante, su destitución al frente del proyecto, abrió el camino para transformaciones más profundas. El *Basisplan* promovió una serie de propuestas revolucionarias en la búsqueda de la escala apropiada para la ciudad, destinando mayor área al tránsito automotor. De esta manera, los coches pasaron a tener la prioridad en la vía, mientras generaba una capa superpuesta destinada a espacios comerciales y parques, en el interior de las manzanas. Esta capa superpuesta estaba destinada exclusivamente a los peatones. El efecto que produjo en la ciudad, añadía valor a la distribución del nuevo

20 El plan MARS fue un intento para guiar el crecimiento de Londres, y en particular para resolver sus enormes problemas de tránsito. El plan ofrecía soluciones definitivas para ambos problemas, pero su implementación hubiera exigido la demolición total de Londres y sus alrededores. Un área con alrededor de 9.000.000 de habitantes. Esta población debía ser reubicadas en 16 ciudades subsidiarias alineadas en sentido norte-sur, a lo largo del Támesis, separadas entre ellas por amplios cinturones verdes y entrelazadas por una red vial de gran eficiencia.

21 Como vimos en los casos de Barbican, Rotterdam y el Havre.

22 Son los casos de la avenida *Stalinallee* en Berlín, la *Ernst-Thälmann-straße*, en Dresden, o la *Marszalkowska* en Varsovia.



Columna izquierda: El conjunto de *Barbican* en Londres.
 Imagen superior: esquema de las plataformas peatonales del conjunto Norte y Central.
 Foto central e inferior: Dos ángulos del interior del recinto de *Barbican Central*.

Columna Derecha: Un fragmento de Rotterdam, según la propuesta del *Basisplan*.
 Imagen superior: En amarillo se destaca el sistema peatonal propuesto.
 Fotografía central: Un parque público rodeado de viviendas (Conjunto *Woonhof*).
 Fotografía inferior: Calle peatonal perpendicular al edificio del parlamento.
 Dibujos y fotografías del autor.

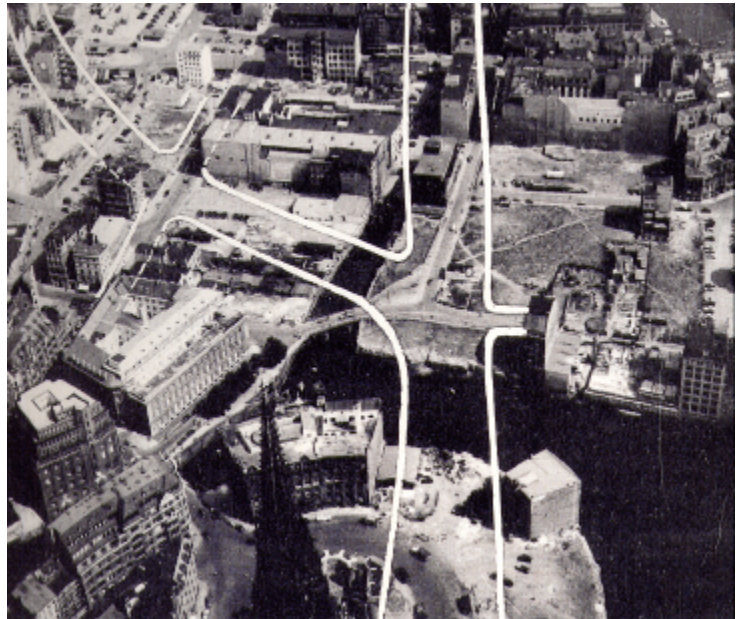
trazado vial y a otras medidas relativas a la densidad y a las innovaciones tipológicas.

Las transformaciones descritas anteriormente, en los casos de *Barbican*, en Londres y de Rotterdam, determinaron una apropiación del espacio de las manzanas, por parte de los ciudadanos, totalmente novedosa, y un cambio en la manera de percibir la ciudad en general.

Adicionalmente, se encuentran otras operaciones con una contundencia transformadora extraordinariamente fuerte, cuyas motivaciones fueron de orden funcional, y que estuvieron enmarcadas dentro de consideraciones que pusieron mayor peso a la vialidad.

Ése es el caso, por ejemplo, de la construcción en Hamburgo, de una avenida que la atravesó en sentido Este-Oeste. El proyecto de esa avenida fue una propuesta agresiva para con las estructuras previas de la ciudad, y por tanto muy criticado desde su concepción inicial. Sin embargo, finalmente privaron las consideraciones funcionales sobre la preservación de la Memoria.

La nueva avenida se proyectó pasando por el centro de la ciudad, cortando manzanas, plazas históricas y monumentos. Aquella decisión implicó un gran impacto para la fisonomía de la ciudad, ya que planteaba arrasar con piezas históricas importantes, entre otras con la Catedral.



Hamburgo.
Trazado de la avenida Este-Oeste, en dirección al Este, en una imagen de 1952. Este trazado impidió el rescate de la Catedral, de la que sólo se mantuvo la torre principal y un portal. La fotografía fue tomada desde la torre de la catedral.

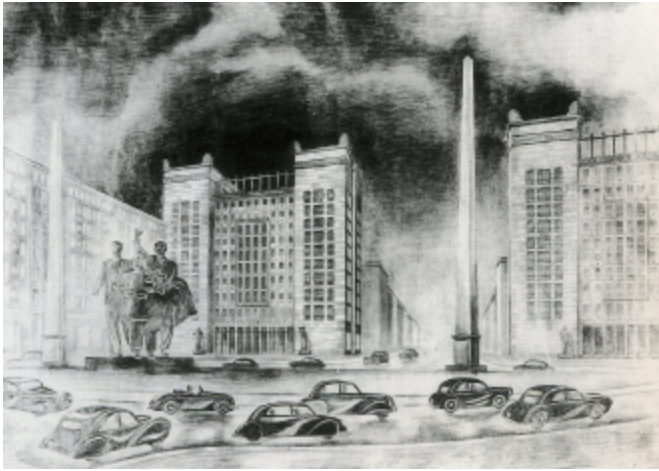
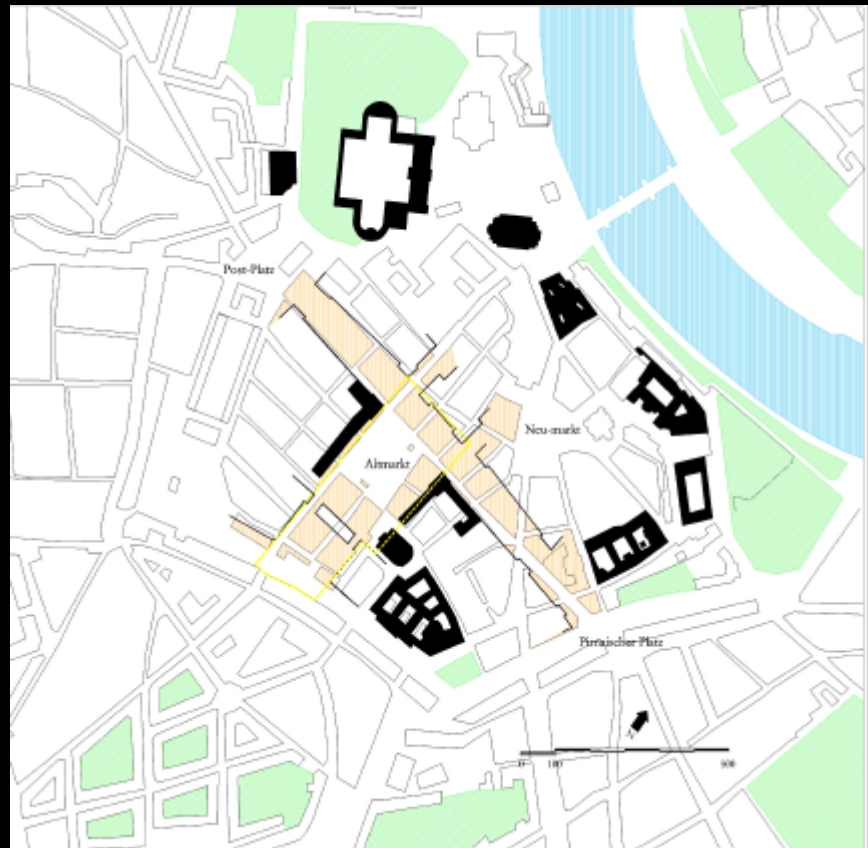


Imagen superior izquierda: Dibujo de H. Henselmann con el que logró adjudicarse el proyecto de recomposición de la avenida *Stalinallee*.

Imagen superior derecha: La avenida *Stalinallee* en la actualidad. Fotografía del autor.

Imagen Central: Nueva estructura en el sector de la *Stalinallee* sobrepuesto a un plano amplio de Berlín. Dibujo del autor.

Imagen inferior: Sobreposición de la avenida *Ernst-Thälmann*, y la nueva *Altmarkt* sobre la ciudad previa de Dresden. Se ha destacado en color crema las manzanas afectadas para abrir la nueva avenida. Dibujo del autor.



Sin embargo, se le restó importancia a las pérdidas patrimoniales en comparación con los beneficios que sus promotores consideraban que obtendría la ciudad al favorecer el tránsito de larga distancia a través de su casco central.²³ Aquella decisión fue el resultado final de la larga discusión que se había producido en la ciudad de Hamburgo desde 1945, en torno a su recomposición. En dichas discusiones, los aspectos relativos a la infraestructura vial fueron los que más impacto tuvieron sobre el casco histórico²⁴.

23 Lange, Ralf; *Wiederaufbau und Neuplanung 1943-1963*. Hans Köster Verlagsbuchhandlung KG; Königstein im Taunus, 1994.

24 Véase capítulo VI, página 267 y sucesivas.

En algunos casos, donde privaban las consideraciones ideológicas, fue un hecho recurrente la construcción forzosa de nuevas avenidas cargadas de significados y mensajes que debían ser transmitidos y que trascendían más allá de las funciones tradicionales de cualquier otra avenida urbana. Estas eran operaciones de gran peso que marcaban definitivamente el desarrollo futuro de la ciudad.

En general, los tres proyectos que nos han servido para ejemplificar estos casos, en Berlín, Varsovia y Dresden, se desarrollaron sobre trazados preexistentes que ofrecían su espacio para facilitar la operación, pero que eran sometidas a transformaciones importantes que la hacían irreconocibles.

Tanto en Berlín como en Varsovia, el trazado de las avenidas *Stalinallee* y *Marszalkowska*, se hizo de manera ejecutiva, sin permitir alternativas. Mientras tanto, en Dresden la operación para la avenida *Magistrale*, la *Ernst-Thälmann-straße*, sufrió retrasos desde el principio, y arrastró historias de indefiniciones y cambio de rumbo cuyos efectos se pueden percibir aún hoy en día. El trazado de la vieja ciudad barroca no dejaba ver con claridad el sitio apropiado para ejecutar una avenida que era más el designio del Partido que la necesidad de sus habitantes. En efecto, el casco

25 Junger, Paul; "Dresden: Suche nach der verlorenen Mitte", en von Beyne, Klaus; *Neue Städte aus ruinen*. Prestel Verlag. Munich, 1992.

histórico de Dresden era pequeño, y no había ninguna justificación, más allá de las consideraciones de carácter ideológico, para que fuera herido con un nuevo trazo profundo, de entre 60 y 80 mts de ancho. Fue por ello que los responsables de la recomposición tardaron en determinar el lugar donde se construiría y su trazado definitivo. De hecho, una de las principales críticas que ha recibido esta calle, es que se percibe excesivamente corta con relación a su ancho, y su forma indefinida al rematar sus extremos, haciéndolo sobre "vacíos casi ilimitados."²⁵ De hecho, la amplitud de los espacios que se forman entre la mencionada avenida, y la plaza *Altmarkt*, dan la sensación al visitante de encontrarse frente a un espacio inconcluso. Esta sensación se incrementa al percibir que el *Newmarkt* está siendo sometido actualmente a una recomposición que pareciera querer remediarla.

El impacto que producen operaciones de la naturaleza de las que hemos descrito, según las cuales se trazaron nuevas avenidas de varios cientos de metros, y cuyo ancho es tres o cuatro veces mayor que el trazado previo, afecta todos los demás elementos de la morfología de la ciudad en su área de influencia. Así mismo afecta el rol del sector y la forma como es percibido por los habitantes. Sin embargo, y sin necesidad de llegar tan lejos en relación con la profundidad de las transformaciones, las modificaciones menores del trazado son un denominador común de todas las operaciones revisadas.

La finalidad de las transformaciones de bajo impacto en el trazado, si se les compara con las anteriormente descritas, fue la de acometer correcciones viales, que ajustaran los viejos trazados a las exigencias del volumen del tránsito automotor que se esperaba circularía por sus calles. A modo de ejemplo se proponen los casos de ajustes viales en la zona ale-

daña al *Ponte Vecchio* en, Florencia, y de las calles de la ciudad intramuros de Saint-Malo. En ambos casos las transformaciones se limitaron, básicamente, a correcciones de alineamiento vial.

26 Véase la página 104 y sucesivas.

Hemos visto en el capítulo III como la espacialidad se copia, apuntalada por la capacidad que tienen los trazados para generar sistemas de espacios públicos enraizados en la Memoria de los ciudadanos²⁶. Estos espacios contribuyen a establecer la resistencia al cambio de algunos fragmentos. Sin embargo, en este capítulo se ha evidenciado que la transformación de la lógica que estructura los trazados viales viene de la mano de consideraciones funcionales, cargadas de la potencia modernizadora intrínseca a los proyectos urbanos. De tal manera, los responsables de las operaciones trataron a los trazados de manera pragmática, como dispositivos de conexión, y en muchos casos, simplemente como medidas para adecuarse al tránsito y el transporte.

De esta forma, la relación entre las fuerzas de la permanencia y las fuerzas del cambio se vieron alteradas por los refuerzos que parecían provenir del progreso que prometían las operaciones.

Las transformaciones sobre la lógica de la edificación.

Hemos visto cómo la emergencia desatada por la guerra, creó un espacio apropiado para introducir toda clase de innovaciones en las ciudades, como las que hemos mencionado con anterioridad con referencia a las lógicas de la partición del suelo y de la urbanización. A continuación analizaremos innovaciones en la edificación, que fueron capaces de transformar, incluso, la forma de habitar de los ciudadanos, en muy poco tiempo.

27 Véase Wagenar, Cor. obra citada. El autor señala que el número de ciudades destruidas durante la segunda guerra mundial alcanzó las 1710, mientras se borraron del mapa 70.000 pequeños poblados. Véase también a Baudouin, Rémi; "From tradition to modernity: the reconstruction in France" en *Rasegna*, Nº 54, Junio, 1993. El autor señala que en Francia fueron destruidas 1.833.000 viviendas durante la segunda guerra mundial. Véase también a McCarty, John; "The redevelopment of Rotterdam, since 1945", en *Planning Perspectives*, Nº 3, Vol 14, Julio 1999. El autor señala que en Rotterdam fueron destruidas 24.700 viviendas; 6.100 edificios comerciales; 62 escuelas; 13 hospitales y 24 iglesias. En Jäger, W; *The revival of Dresden*. WIT Press, Boston, 2000, el autor señala que en Dresden fueron destruidas 75.000 viviendas; otras 11.000 sufrieron daños severos y alrededor de 88.000 daños de menos cuantía. Véase también la nota 57 de la Introducción, y en la página 267 del capítulo VI, relativo a la destrucción en Hamburgo.

28 Gutschow, Niels; "The Marszalkowska in Warsaw" en AAVV Wagenaar, Cor; obra citada.

29 Véase a Maglio, Andrea; obra citada.

Debemos adelantar que las innovaciones en la edificación en este período estaban cargadas de posiciones ideológicas que intentaban sentar bases para una nueva sociedad, que por las circunstancias que rodearon el período de la segunda posguerra, combinaban una serie de factores que exigían, con urgencia, la construcción de nuevas viviendas.²⁷

También estaban imbuidas de un alto grado de experimentación, inducidas por los discursos del Movimiento Moderno, que se aprovechaba de la oportunidad para poner en práctica sus fórmulas a gran escala. Sin embargo, estaban, igualmente, ancladas en una práctica profesional que debía regirse por leyes y políticas propias de cada Estado.

No obstante, estas regulaciones actuaron también al servicio de la innovación. Así sucedió, por ejemplo, en las operaciones detrás de la Cortina de Hierro. El mandato socialista exigía levantar sobre las ruinas de las ciudades destruidas, los palacios del proletariado. Según la concepción estalinista, la arquitectura, y su espacio urbano, debían servir como realizaciones parciales de la sociedad del futuro, actuando como símbolos de valor histórico²⁸.

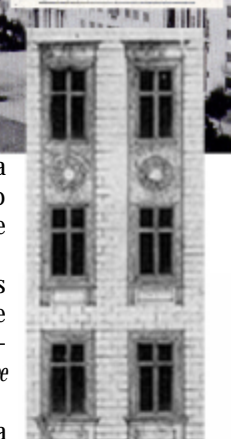
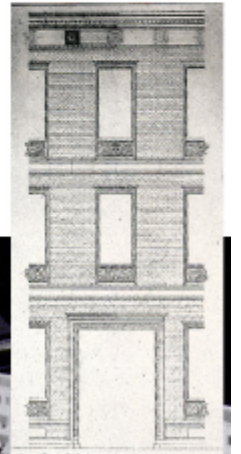
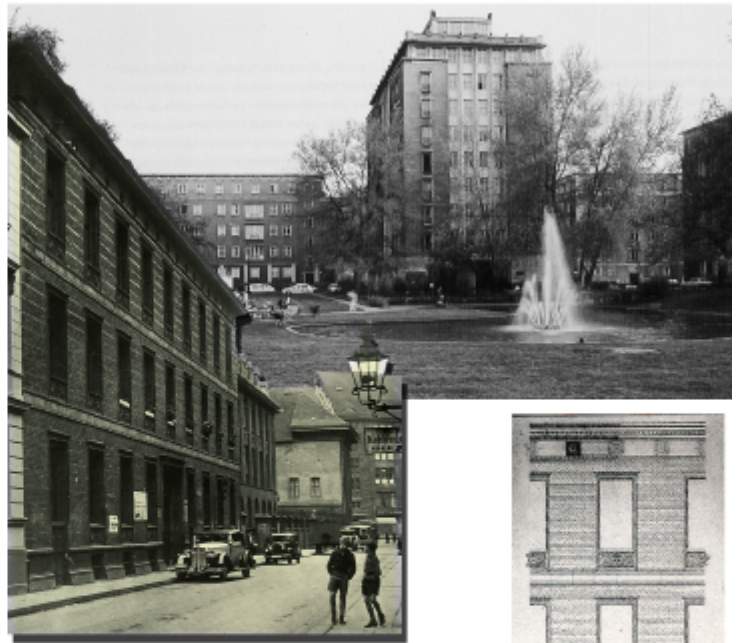
En este contexto, el décimo Principio del Urbanismo Socialista establecía que, el área residencial debía estar formada por distritos con cierto nivel de autonomía. Ésta se obtendría incorporándoles todos los servicios culturales necesarios, así como un centro de aprovisionamiento y servicios sociales de importancia distrital. A continuación establecía un segundo nivel, formado por un barrio residencial, conectado con otros barrios a través de jardines, que debía gozar de servicios de escuelas, asilos y negocios. Este segundo nivel residencial debía estar libre de tráfico urbano²⁹.

Adicionalmente, el principio décimo sexto, indicaba que si bien, debía existir una planificación urbana para la totalidad de las ciudades, de forma paralela, debían elaborarse proyectos para fragmentos específicos de la ciudad como plazas y calles principales, haciéndose hincapié en su respectiva área residencial. Según rezaba este principio, estos proyectos tendrían carácter prioritario.

Como prioritaria se consideró la construcción de la avenida *Stalinallee* de Berlín. En la elaboración de su proyecto se enfatizaron tres temas. El primero tenía que ver con la disposición de las edificaciones a lo largo de la nueva avenida. Estos debían estar dispuestos de manera que la acompañaran en una disposición tradicional de calle-corredor, independientemente de lo que sucediera detrás de ellos.

El segundo tema tenía relación con el lenguaje utilizado para los nuevos edificios. En aquel momento histórico, el socialismo ruso había creado grandes expectativas y muchas simpatías en el mundo entero. Por tanto, la nueva arquitectura estalinista debía ser reflejo del mundo socialista que se estaba construyendo. Por tanto, el estilo que se escogió para expresar la nueva sociedad socialista a través de los edificios de la *Stalinallee*, fue la primera expresión del principio décimo cuarto del urbanismo socialista. Recordemos que este principio enunciaba que la arquitectura debía ser “socialista en contenidos y nacional en sus formas”.

En ese sentido, el arquitecto Hermann Henselmann buscó, en la tradición arquitectónica de Alemania, las fuentes desde donde elaborar un estilo nacional que fuera apropiado para cumplir con los importantes objetivos que se le imponían. Henselmann reconoció en la arquitectura de Schinkel, particularmente en la casa *Feilnerhause*, la esencia de la ger-



Herman Henselmann buscó inspiración para el nuevo estilo Nacional de la Alemania socialista en tres fuentes. La primera fue la casa *Feilner* de Schinkel. ¿Hay algo más berlinés que Schinkel? Parece preguntar. Si, si lo hay, dice en un artículo escrito en 1952: tanto las torres como las puertas urbanas. El nuevo lenguaje, con el que sedujo a los políticos de su tiempo nace de la combinación de esos tres referentes.

Arriba, en el sentido de las agujas del reloj: 1. Cartel que pide ayuda para el Plan Nacional de Construcción de Ciudades Alemanas, usando como motivo, el retrato de un obrero que se asoma sobre la imagen del rascacielos *Weberwise* de Henselmann (resaltado en color). 2.- Fotografía de la *Feilnerhause* 3.- Fotografía reciente de *Weberwise*. 4.- Maqueta del conjunto del *Weberwise*. A la derecha se han insertado los detalles de fachadas de *Feilnerhause* (superior) y de un edificio de la *Stalinallee* (abajo).

Sin embargo, el verdadero modelo para las arquitecturas Nacionales de las repúblicas bajo la influencia de la Unión Soviética provenía, precisamente, de Moscú. Así como la avenida *Kreshchatik*, en Kiev, sirvió de modelo para las avenidas magistrales, la arquitectura moscovita, y en particular el rascacielos de la universidad de Moscú sirvieron de modelo en su área de influencia. Abajo, se muestra una foto del rascacielos moscovita (al centro). Moscú lo exportó como el "palacio que habla de la grandeza del proletariado". Varsovia recibió una copia, como un regalo de Stalin (izquierda. Foto del autor), y Berlín se contentó con un modelo a escala (derecha. Foto del autor).



manidad. Según argumentaba, Schinkel era el exponente más íntegro del estilo berlinés, y esta casa, según su criterio, era su obra más completa, y como tal, la imagen más berlinesa que se podía reproducir.

Con ese modelo en mente, Henselmann diseñó un prototipo de edificio, el rascacielos *Weberwise*, que serviría de modelo para el diseño de todos los edificios que conformarían la *Stalinallee*, dando los lineamientos para la creación del deseado “espíritu nacional” ¿Qué mejor modelo que Schinkel, para que la nueva ciudad “no se pareciera a Moscú, sino que se pareciera a Berlín?”³⁰

Adicionalmente, añadió al nuevo lenguaje dos elementos característicos de la arquitectura urbana alemana, a saber: las torres y las puertas urbanas. Las primeras están presentes en todo el paisaje de Alemania, sobresaliendo detrás de las colinas o entre las alamedas, a la distancia, una o varias torres de alguna iglesia, que parecen custodiar el camino. Por otra parte, el acceso a los pequeños pueblos alemanes se hacía, tradicionalmente, por las puertas de la ciudad, que custodiaban los recintos intramuros. Este concepto de puerta urbana se había traducido en Berlín, en los portales de los múltiples pasajes interiores en las manzanas, verdadera marca de fábrica de la vieja trama berlinesa.

Henselmann combinaría estos dos elementos en el nuevo lenguaje, para dar respuesta al tercer tema alrededor del que giraba la discusión de la *Stalinallee*. Éste era el reconocimiento de la nueva avenida dentro del conjunto de la ciudad. A estos fines, el contrapunto de los rascacielos propuestos, y su posición en ubicaciones estratégicas, formando puertas urbanas dentro del recorrido, se nutrió de ambos elementos.³¹

30 Entrevista a Herman Henselmann, realizada por Vittorio Lapugnani en *Domus* 704, 1989.

31 Unos años más tarde, el propio Henselmann proyectó en 1956 el barrio entre la avenida *Stalinallee* y la estación de ferrocarriles *Ostbahnhof*. Este barrio es el denominado *Wohnkomplex Friedrichshain*. Aquí el proyecto estuvo determinado por requerimientos técnicos y por la industrialización de la vivienda, en un sistema de líneas simples de edificios que ignoraban los lineamientos de la Academia de la Construcción, decantándose por la experimentación alrededor de amplios espacios comunes libres de comercio.



Imagen izquierda: Fotografía de la antigua avenida *Marszałkowska* de Varsovia, después de la destrucción de la segunda guerra mundial.

Imagen derecha: Fotografía del mismo sector después de la recomposición. Se observa la Plaza de la Republica.

Imagen derecha: Fotografía del extremo Sur de la avenida, en su remate en la Plaza *Zbawiciela*.



El Palacio de la Cultura y de las Ciencias Varsovia.
Fotografía del autor.

De su parte, la primera etapa de la avenida *Marszalkowska*, conocida como el proyecto MDM³², estaba estructurada por una serie de edificios de vivienda, que conformaban el perímetro de las manzanas sobre las que se levantaban, conformando calles corredor y una imagen reposada, que en cierto modo respetaba la situación previa de ese sector de la ciudad. El proyecto fue elaborado por Josef Sigalin en 1950, y la construcción se llevó a cabo entre ese año y 1953, y complementado más tarde por algunas piezas adicionales de mano de Eleonora Sekrecka, y el mismo Sigalin³³.

32 *Marszalkowska Dzielnica Mieszkaniowa* (Complejo Residencial *Marszalkowska*).

33 Lesniakowska, Marta; obra citada.

El estilo de los edificios del conjunto, como dijimos en el capítulo IV, era una reinterpretación del clasicismo típico de Varsovia de tiempos del Imperio, por lo que las fachadas incorporaban elementos de acuerdo al esquema tradicional de pedestal, cuerpo principal y remate o corona.

No obstante, esta arquitectura, nutrida de recuerdos del pasado inmediato de la ciudad y con un sentido coral innegable, era novedosa en contenidos, particularmente en la manera de implantarse en el solar, en su relación con la manzana, y en las tipologías de las viviendas, que actualizaban la respuesta arquitectónica a las necesidades de la población. Eran novedosas, además en el concepto estructural de las edificaciones, en el que utilizaban el hormigón e incorporaban el uso masivo de piezas de prefabricación que permitían una construcción veloz.

Sin embargo, en Varsovia, la transformación más trascendental en lo relativo a la edificación, se llevó a cabo alrededor de la construcción del rascacielos para el Palacio de la Cultura y de las Ciencias. La historia de este edificio comenzó el día 2 de Julio de 1951, cuando Joseph

34 Entre los arquitectos rusos que recibieron a la delegación polaca, estuvo presente Lwa Rudniewa, el principal proyectista de la Universidad de Moscú.

Sigalin, quien era la máxima autoridad de la reconstrucción en la capital polaca, se reunió confidencialmente con Hilary Minc, quien era, a su vez el Ministro de Industria polaco y jefe del comité de economía del gabinete ministerial y con Wiaczeslawa Molotov, mano derecha de Stalin, de visita oficial en Polonia.

En esa reunión, el ministro Minc le informó que Molotov, “inesperadamente”, les había ofrecido construir en Varsovia un rascacielos. Este edificio debía ser similar al que se había construido en Moscú hacía poco tiempo, y del que la Unión Soviética se sentía tan orgullosa. El nuevo edificio sería un regalo que Stalin ofrecía al pueblo polaco. Según sus interlocutores, sólo faltaba discutir los detalles y particularidades de tan importante proyecto.

Al poco tiempo recibió el encargo junto a Zygmunt Skibniewski de elaborar una propuesta para el mencionado rascacielos. Su equipo debía generar un concepto que simbolizara a Polonia a través de su arquitectura. Algo similar al encargo que cumplió Hensalman en Berlín, y que hemos descrito anteriormente.

De inmediato se organizó una delegación que viajó a Moscú para formar parte de unos talleres de trabajo. El embajador de Polonia en Moscú, actuó como miembro principal de la delegación polaca. Las sesiones de trabajo incluyeron no sólo reuniones con arquitectos y constructores³⁴, sino que, además, fueron recibidos por importantes autoridades, como el presidente plenipotenciario del gabinete de ministros de la Unión Soviética. Las reuniones que mantuvieron las delegaciones dejaron claras las características del regalo, que describimos a continuación.

En primer lugar, se determinó que la expresión arquitectónica del rascacielos estaría enmarcada en un estilo polaco socialista, expresado en la palabra “Nacional”.

En segundo lugar, que el nuevo edificio sería construido con materiales rusos. Sin embargo, se podrían usar materiales polacos, siempre que esto no fuera en detrimento de las otras obras de recomposición en la ciudad. Adicionalmente, el equipamiento, los obreros y la supervisión, también serían rusos.

Como tercera condición, la preparación del terreno correspondería a Polonia, así como el suministro de los servicios. Así mismo tendrían la responsabilidad de dotar de vivienda, durante las obras, a cerca de 3.000 a 5.000 obreros e ingenieros rusos. Esto supuso un fuerte apoyo a la industria de la construcción polaca.

Adicionalmente, se estableció que las obras debían comenzar a mitad del año 1952 a más tardar, y la construcción debía concluirse en no más de dos años y medio. Bajo ninguna circunstancia debería superar los 3 años.

Por último, los rusos dejaron claro que esperaban una respuesta inmediata del gobierno polaco sobre la ubicación definitiva de la torre, así como una invitación oficial, a los arquitectos soviéticos, para visitar Varsovia. Al poco tiempo se estableció la fecha para que una delegación rusa visitara Varsovia.

Cuando la noticia del regalo de Stalin se hizo pública, los arquitectos polacos que no estaban involucrados directamente con el pro-

35 Inicialmente el programa del rascacielos era un complejo universitario.

yecto, alertaron que las condiciones urbanas básicas de Varsovia eran totalmente distintas que las de Moscú. Por tanto, se preguntaban si sería posible la implantación de una pieza tan importante como la que regalaban los soviéticos sin alterar las condiciones de la capital polaca. Pero sobre todo, se preguntaban si una alteración de estas dimensiones en el paisaje urbano de Varsovia sería política e ideológicamente admisible. Los arquitectos polacos no creían que fuera posible. Las autoridades urbanísticas de la ciudad también lo dudaban. Sin embargo, en Moscú nadie parecía preocupado por esto.

En lo que si coincidían todos era en considerar la localización del rascacielos como una complicación de la mayor importancia. No había duda de que el rascacielos debía ser construido en un punto significativo de la ciudad. Ciertamente, debía ser el centro de Varsovia. No obstante, aún no se habían retirado totalmente los restos que había dejado la guerra, y la ciudad permanecía como una extensión de calles en ruinas, cortadas por los escombros. De allí que Varsovia no sólo no tuviera un centro definido, sino que, incluso, en aquel momento no se tenía claro donde debía estar el centro de la nueva ciudad. Inicialmente se estudiaron cinco ubicaciones posibles para el edificio. Las dos primeras ubicaban el centro de la ciudad, y por tanto el rascacielos, hacia el flanco oeste, sobre la actual avenida Juan Pablo II. Otra propuesta lo hacía en una ubicación próxima al margen derecho del Vístula, en el sector denominado Praga, en el extremo oriental. Las dos últimas propuestas recomendaban hacerlo sobre la línea de la antigua calle *Marszalkowska*.

Los elementos de más peso en el análisis de las cinco variantes descritas, eran la disponibilidad inmediata para comenzar la construcción; lo apropiado del sitio para el uso propuesto³⁵ y el impacto visual

de la torre en el paisaje urbano. Muy rápidamente se desecharon las dos primeras variantes y finalmente, la balanza se inclinó a favor de la calle *Marszalkowska*, ya que se estimó que la construcción sería cinco meses más corta sobre esta ubicación.

El 30 de septiembre de 1951 arribó a Varsovia la delegación rusa. Eran sólo 5 personas,³⁶ que de inmediato comenzaron los contactos con los arquitectos polacos, dirigidos por J. Singalin. En estas sesiones concretaron 3 temas: El programa, la altura del edificio y su carácter arquitectónico.

El complejo programa contemplaba una torre que albergaría la Academia de las Ciencias, junto a teatros, salones de exhibiciones y congresos, museos y salas de cine. Sería el edificio más alto de la ciudad, con una altura propuesta de 120 mtrs, que doblaba la altura del Hotel Varsovia, que había sido el edificio más alto de la ciudad de la preguerra, y que había sobrevivido a la destrucción.

En lo relativo al carácter arquitectónico, nadie discutió el estilo del edificio: éste sería Gótico Estalinista. La definición final de la imagen del rascacielos trajo consigo cambios en la altura: finalmente se proyectó una torre de 223 metros de alto. Con aquella altura, era la torre más alta de Europa en aquel momento, sin contar el rascacielos moscovita de la Universidad de Moscú.

Aquella torre se levantaría sobre una plaza de 700 por 500 metros, y su fachada principal, sobre la calle *Marszalkowska*, se alejaría de ésta 175 metros. El arquitecto Stanislaw Jankowski, quien fue uno de los planificadores de la ciudad, y colaborador de Sigalin en el proyecto de la

36 La delegación la conformaron el ministro plenipotenciario ruso para la construcción y los arquitectos Lew Rudniew, Aleksander Hriakow, Igor Rolyń y Aleksander Wielikanow. Estos cuatro arquitectos rusos figuran como los autores del proyecto del Palacio de la Cultura y las Ciencias de Varsovia.



Imagen superior: La fachada oriental frente al Palacio de la Cultura y las Ciencias de Varsovia. Imagen inferior: La avenida Marszałkowska en toda su extensión, desde la plaza del mencionado palacio hasta la plaza Zbawicielela. Fotografías del autor.

primera etapa de la calle *Marszalkowska*, se refería al rascacielos, como “un gigante sin precedentes”, que actuaría como una isla en la ciudad destruida³⁷.

37 Wagenaar, Cor; obra citada.

38 Véase la página 202 de este capítulo.

Sin embargo, las discusiones entre las dos delegaciones dejaron claro que el objetivo prioritario era, fieles al principio décimo sexto del urbanismo socialista³⁸, completar la recomposición de la calle *Marszalkowska* y su barrio residencial, del que hemos hablado anteriormente, para crear el marco urbano apropiado para recibir el regalo de Stalin.

La tercera y última etapa de la operación de la calle *Marszalkowska* quedó finalizada entre los años 1958 y 1968 con el proyecto de la Fachada Oriental, elaborado por los arquitectos Zbigniew Karpinski y Jan Klewin. Estos fueron los ganadores del concurso de ideas convocado para su diseño. Adicionalmente colaboró Marka Leykama, ganador del segundo lugar, y con quien tuvieron que compartir el encargo por decisión del Partido.

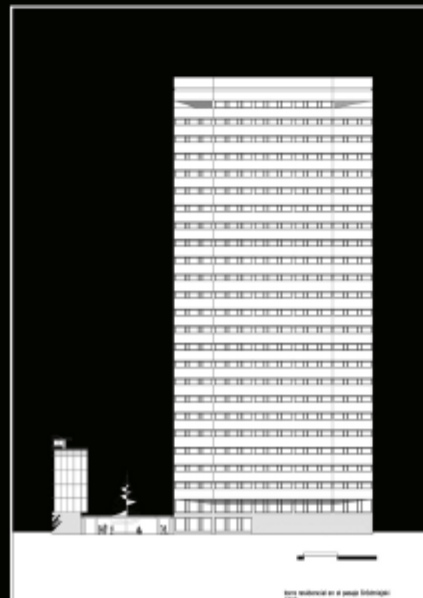
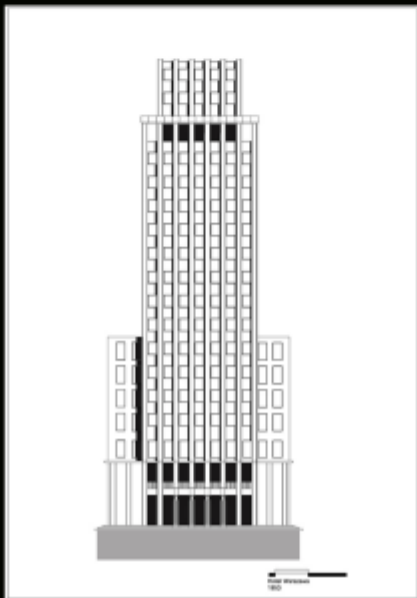
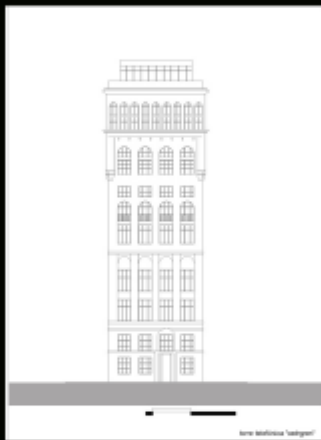
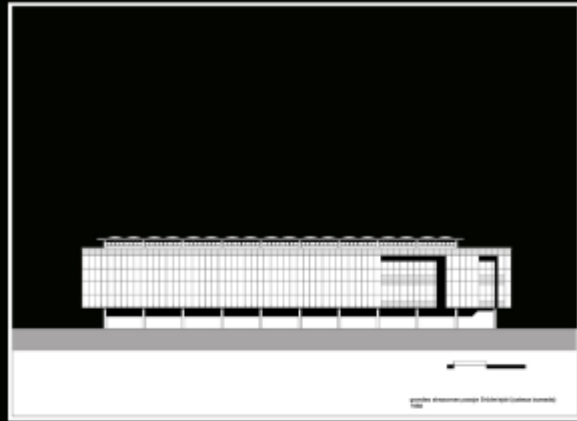
El sector se desarrolló como un conjunto comercial, de viviendas con hotel, inspirado en el proyecto de *Lijnbaan*, de Bakema y van den Broek, en Rotterdam, con una marcada influencia de inspiración Miesiana en los cuerpos bajos frontales.

El proyecto ganador, de Karpiski y Klewin intentaba mantener el trazado original que provenía del siglo XIX, mientras creaban un precinto peatonal, con una escala humana acogedora, que acompañara el programa de vivienda, hoteles y enormes tiendas por departamento que exigía el programa. Hasta cierto punto cumplieron ese objetivo. Sin embargo, el trazado, que en efecto perduró, fue tratado como una serie de

Variedad de tipologías en su Estado Previo.

Varsovia.

Variedad de tipologías surgidas en la recomposición.



Columna izquierda:

Imagen superior: Tres piezas tradicionales: 1.- Casa con elementos modernistas de Zakład Polozniczy (1925).

2.- Edificio de oficinas (1844). Fragmento de la fachada conocida como *Strona Zakrewskiego* en la Plaza de *Stare Miasto*.

Imagen central: Torre de la compañía de teléfonos.

Imagen inferior: El hotel Varsovia (1931).

Columna derecha:

Imagen superior: Edificio de grandes almacenes en el pasaje *Srodmiejski*, en la Fachada Oriental (1958).

Imagen central: Edificio residencial Bajka ("cuento de hadas").

Imagen inferior: Torre residencial en el pasaje *Srodmiejski*, en la Fachada Oriental, y sección del pasaje (1960).

calles de servicio transversales, sobre un desarrollo que puso todo su énfasis en el recorrido peatonal, longitudinal, a lo largo de una suerte de macro manzana, paralelo a la avenida *Marszalkowska*. Entre tanto, los edificios se implantaron sobre el conjunto en dos líneas, con comportamientos totalmente distintos.

La primera línea de edificios la componen dos piezas longitudinales de cuatro plantas cada una, paralelas a la vía, y acristaladas. El material utilizado, las líneas sencillas y el delicado color de los edificios contrastaban con las sólidas edificaciones vecinas, recubiertas en piedras, y con la verticalidad de la mole construida frente a ellas, el Palacio obsequiado por Stalin. La esquina con la avenida Jerozolimskie fue resuelta con un edificio singular de forma cilíndrica y baja altura, que abría la perspectiva hacia el conjunto, e invitaba a entrar por el paseo interior, mientras hacía un gesto a la esquina opuesta, donde se proyectó un hotel alto y esbelto.

La segunda línea de edificios, en un segundo plano, está compuesta de tres rascacielos destinados a viviendas de alrededor de 25 pisos cada uno, dispuestos de forma perpendicular a la calle *Marszalkowska*, y una serie de edificios de menor altura (10 pisos) paralelos a la calle, que se alternan en su disposición en planta con relación a las torres. El contraste de esta línea de edificios con respecto a la anterior se logra tanto, por la disposición de las piezas, sus alturas como por el uso expresivo del hormigón en sus fachadas.

El contrapunto que se establece entre los edificios de las dos líneas descritas, anima el paseo peatonal del que se ha hecho referencia anteriormente, que queda a su vez, cubierto por una pérgola que tamiza la luz solar, mientras unifica la percepción del espacio.