

Arriba: cuatro vistas de Hamburgo antes de la segunda guerra mundial.
Centro: Plano del casco antiguo de la ciudad de Hamburgo, en su Estado Previo, mostrando el alcance de la destrucción (en color coral).
Abajo: tres imágenes de la destrucción en la ciudad.



cinco años, aunque sin éxito. En octubre de 1945, las autoridades inglesas que ocupaban la ciudad, hicieron que renunciara a su cargo, aunque logró mantener el rango de asesor, no sólo en Hamburgo, sino en otras ciudades como Lubeck y Hannover. Gutschow elaboró en ese período en el que estuvo a cargo del planeamiento de Hamburgo, un plan general, *Generalbebauungsplan*, en el que esbozaba algunas consideraciones de orden estratégico, como la identificación de metas prioritarias y la necesidad de responder con prontitud a los daños, anticipándose a las necesidades de la posguerra y convertir la industria de la construcción en la empleadora de miles de soldados que serían desmovilizados, de manera similar a lo que vimos en Amiens.

A partir de 1945, una vez que Gutschow había renunciado a su cargo, se generó una discusión intensa sobre el destino de la ciudad, e incluso, se definió la catástrofe como un desastre deseado y se generó una controversia disciplinar sobre el significado de la investigación histórica/arquitectónica.¹¹ En todo caso, como señalamos anteriormente, en el momento de la destrucción durante la segunda guerra mundial, la ciudad contaba con una trama vial “moderna”, y un stock inmobiliario capaz de ser reutilizado. Esta realidad marcó el rumbo de la nueva recomposición a partir de 1945.

En marzo de 1947, Friedrich Ostermeyer, sucesor de Gutschow, recibió el encargo de desarrollar un nuevo plan general de desarrollo para la totalidad de la ciudad. Con él colaboraron Hans Berlage y Gustav Oelsner. Este último, que había regresado recientemente del exilio en Turquía, llamado por el alcalde, Max Brauer, actuó como consultor del plan. Ostermeyer, Oelsner y Fritz Schumacher, habían elaborado, en los años 20, un plan de construcción masivo de viviendas para Hamburgo, después de la primera guerra mundial, razón por la cual conocían bien la ciudad¹². Ostermeyer y su equipo de proyectistas, reconocían, incluso, que el plan no profundizaba en grandes teorías, pero estaba, en cambio, lleno de práctica y experiencia profesional.

11 Véase a Krieger, Peter; *Wirtschaftswunderlicher Wiederaufbau-Wettbewerb*. Hamburgo, 1995, en <http://webdoc.sub.gwdg.de/ebook/d/1999/krieger/index.pdf>. Última visita el 24/04/2006.

12 Estos tres arquitectos tuvieron a su cargo el proyecto del viejo barrio *Altona* al este de la ciudad.

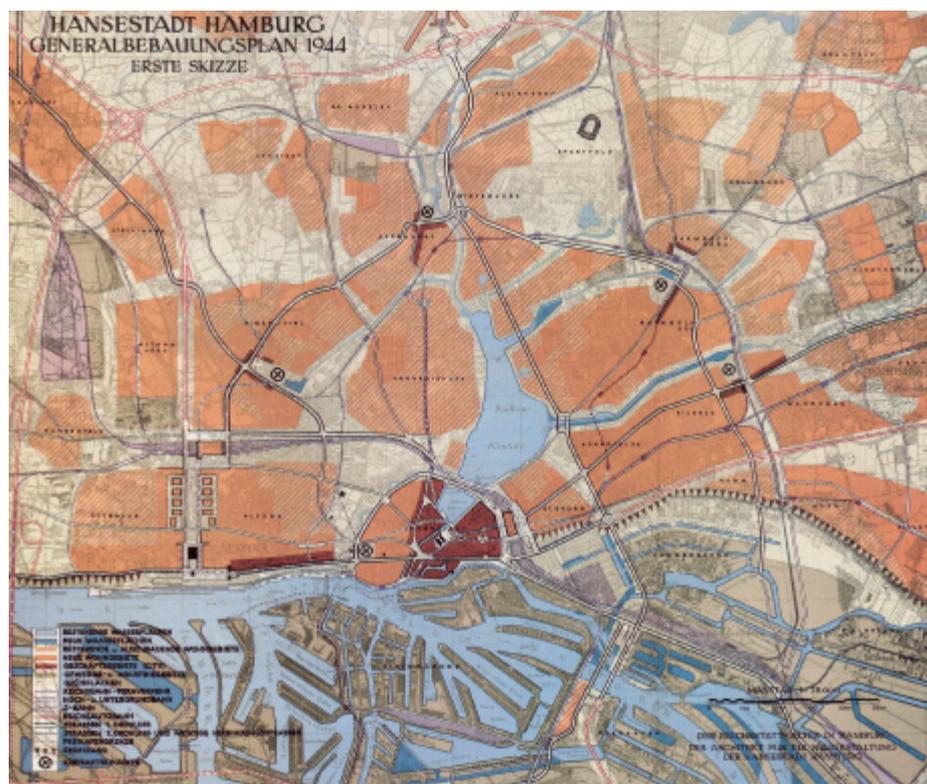
13 El *Generalbauungsplan* de 1941, era, básicamente, un plan de extensión de la ciudad.

Aunque los proyectos que defendía Gutschow, respondían a una opción política que fue desechada tan pronto fue derrotada Alemania, su *Generalbauungsplan* de 1941,¹³ expresaba muchas de las ideas básicas de la reconstrucción posterior de la ciudad, aunque tenía poco que ver con lo que quedó de Hamburgo luego de la destrucción.

Así, los nuevos proyectos para la ciudad a partir de 1947 se nutrían de aquel instrumento, proponiendo, entre otras cosas: la reducción de la densidad urbana; la construcción de viviendas rodeadas de áreas verdes y parques comunitarios, ubicadas en la periferia, a lo largo de una franja en dirección Este-Oeste, y la creación de otro centro urbano con lo que se pretendía dar un relevo a la vieja ciudad, todos propuestos con anterioridad por Gutschow.

Plan general de construcción de 1941 de Konstantine Gutschow. El plan pone énfasis en movilizar los usos residenciales (color salmón) fuera del casco antiguo y en la creación de un nuevo centro al Oeste de la ciudad (es el fuerte trazado vertical a la izquierda del plano). El casco central tendría predominio de usos comerciales (color marrón).

El autor proponía, igualmente, el desarrollo de autopistas perimetrales que unen las nuevas periferias residenciales. El trazado de una ruta Este-Oeste en el extremo sur del casco no pretendía ser una vía de interconexión entre los barrios periféricos, sino una mejora vial para uso interno de la ciudad.

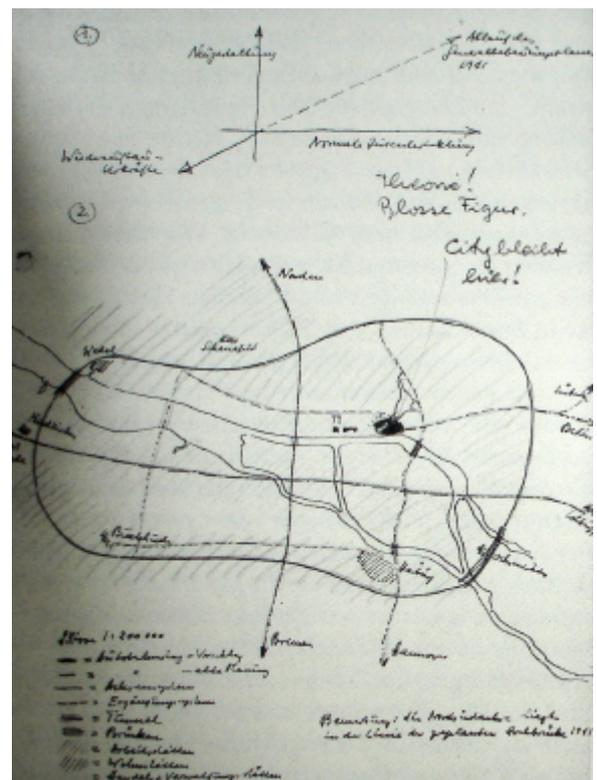


14 Véase Krieger, Peter; obra citada.

El eslogan con el que se presentó públicamente el *Generalbebauungsplan* del equipo Ostermeyer, ofrecía “vida y crecimiento sanos”. Basados en ese eslogan, el plan hacía mucho hincapié en el desarrollo de nuevos centros urbanos, con cierta autonomía propia, en un anillo periférico alrededor del casco antiguo, entre los que destaca el barrio conocido como Nueva *Altona*, diseñado por Ernst May en 1955. Sin embargo, el editor Rolf Spörhase se burlaba del anillo propuesto, haciéndolo ver como una alegoría del ciclo fatídico de la ciudad (*Schicksalhaften Ziklus*): El fuego de 1842; la epidemia de cólera de 1892 y los bombardeos de 1943.¹⁴ Más allá de las burlas, el anillo periférico propuesto por Ostermeyer buscaba inspiración en la franja perimetral Este-Oeste de Gutschow, y el barrio Nueva *Altona* se diseñó como una nueva centralidad para aliviar el casco histórico.

En igual medida, se encuentra relación entre el proyecto del equipo de Ostermeyer y el de Gutschow en otras propuestas que hicieron aquéllos, tales como: el desarrollo prioritario que recibiría el puerto y las áreas aledañas al Elba; la redistribución parcelaria, que sólo se autorizaría en situaciones de destrucción total, en cuyo caso la oportunidad sería aprovechada para el replanteo de nuevas calles; la variedad tipológica como mecanismo para favorecer la mezcla social; la segregación funcional y una tímida separación peatonal/vehicular.

Más allá de las propuestas señaladas anteriormente, el énfasis que puso el plan en los



Esquema realizado por el arquitecto Rudolf Hillebrecht en 1944, al servicio de Gutschow. En este documento, Hillebrecht, quien sería más tarde nombrado jefe de planificación de Hanover, plantea las que se consideran en ese año las principales cuestiones a las que debía dar respuesta la recomposición de la ciudad. El lema que encabeza el croquis pertenece a Gutschow y dice: “Teoría! Una simple figura. La ciudad permanece ahí!” (*City bleibt hier!*).



Representación esquemática de la reorganización vial del centro de la ciudad, según un plano de Karl Schneider de 1949. (El plano resume sus propuestas en ese sentido elaboradas entre 1945 y 1947). El autor sugiere el trazado de la avenida Este-Oeste sobre parte del canal *Zollkanal*, que es el que separa a la ciudad de los almacenes de *Hafenstadt*. Esta propuesta se nutre en lo que se refiere a la nueva avenida de las de Ollo Christophersen y de las Hubert Hoffman. Dibujo del autor.



Representación esquemática de la propuesta inscrita dentro del Plan General de Desarrollo (*Genelbebauungsplan*) elaborado por el equipo de Friedrich Ostermeyer y Hans Berlage. El trazado de la vía Este-Oeste se interna en la ciudad, aunque respetando las piezas históricas como la catedral. En ese sentido, el plano de estos arquitectos resalta en el dibujo algunas piezas que se proponían rescatar de entre las ruinas de la ciudad. El arquitecto Heinz Graaf había propuesto algo similar, pasando sobre la isla *Cremon*, en el concurso de 1948. Dibujo del autor.



Representación esquemática de la propuesta de Otto Sill y Strohmeyer en 1950, en la cual proponen un trazado de la avenida Este-Oeste definitivamente dentro de la ciudad, condenando, con su proyecto, a permanecer en ruinas a la Catedral. El proyecto incluye además una vía paralela, al lado del *Zollkanal*, repartiendo la circulación en sentidos opuestos entre ambas piezas. Igual que en la propuesta de Schneider, se propone la creación de una red más eficiente de calles en el interior del casco. Dibujo del autor.

nuevos desarrollos periféricos hizo desembocar las discusiones en la necesidad de una vía que aliviara el tráfico en sentido Este-Oeste. La nueva vía se propuso de manera que atravesara el casco de la ciudad interior (casco antiguo). Debemos recordar que el casco antiguo de la ciudad contaba con una estructura vial moderna, como consecuencia de la recomposición después del incendio de 1842. Por tanto, la discusión a partir de 1947, con una acentuada carga vialista, se desvió hacia esta nueva avenida y sus posibles trazados, y no tanto en sus consecuencias.

15 Lange, Ralf; obra citada.

Esta nueva avenida había sido sugerida por Oelsner en las discusiones sobre el *Generalbebauungsplan*. El trazado de la vía debería cruzar de alguna manera, desde la puerta *Dyke*, cerca de la estación de ferrocarriles al Oeste, hasta la puerta *Millern* en el barrio de *St Pauli* al Este, atravesando el casco de la ciudad a todo lo largo.

En el año 1948 se convocó un concurso para el diseño de la ciudad interior, inscrito en los lineamientos preliminares del mencionado plan general. Dicha convocatoria estuvo limitada a los arquitectos que habitaban el sector británico de ocupación, y que no estaban manchados por actividades políticas previas. De esta manera se aseguraba que no participaría K. Gutschow.

Aquel concurso sólo tuvo un impacto a nivel local, ya que en general las propuestas no estaban satisfactoriamente formuladas¹⁵. Todos los participantes fueron arquitectos de avanzada edad, salvo Fritz Trautwein, que había nacido en 1911 y contaba 37 años para la fecha. Se repartieron varios primeros y segundos premios, entre los que destacan el primero de Ollo Christophersen y el segundo para el equipo formado por el arquitecto Hubert Hoffmann y el paisajista Walter Rossow. De entre todas las propuestas del concurso, destacan tres grandes conceptos alrededor de los cuales se pueden agrupar, a saber:

16 Corredores aéreos de destrucción: “*Schneisen der Zerstörung*”. Término con el que se reconocían las áreas bombardeadas desde el aire. Los aviones siguen una trayectoria, y sobre ella dejan caer sus bombas, sembrando la desolación a lo largo de un corredor más o menos definido.

17 Reichow, Hans Bernhard; *Organische Stadtbaukunst*. Hubertus Nowak Buchversand, Leverkusen, 1948.

18 Lange, Ralf; obra citada.

El primero, agrupa a un grupo de proyectos que promovían el uso de la naturaleza para curar las cicatrices de la destrucción. Eran los partidarios de no volver a construir el centro, o al menos los corredores aéreos¹⁶, y en su lugar, proponían aprovechar la oportunidad para que la naturaleza invadiera la ciudad. Este concepto enraizaba con la doctrina de Hans Bernhard Reichow, renombrado arquitecto, defensor de la *Stadtlandschaft*, quien además había cooperado con Gutschow en la elaboración del mencionado plan general de la ciudad de 1941. En su libro “El arte de la construcción orgánica urbana” Reichow definía a la ciudad como un ente hostil hacia la vida, y sostenía que la ciudad ejemplificaba la falta de maestría de la mecanización, y por tanto, destruía la vida y la existencia armoniosa. Como conclusión de su tesis, defendía que sólo si se le daba un vuelco organicista a la gran ciudad, se le daría un respiro al ser humano, y al fin nos ocuparíamos de una verdadera arquitectura viva, “*lebendigen Stadtbaukunst*.”¹⁷ Este grupo de propuestas tenían una fuerte carga refundadora.

El segundo grupo de proyectos, en cambio, destacaba la recuperación de la ciudad perdida. El ejemplo más patente de esa ciudad perdida eran los canales, cubiertos hasta desbordar de escombros. El panorama de la destrucción, sumado a la desaparición de los canales con los que la población siempre se había sentido identificado, hacía que Hamburgo fuera irreconocible incluso para sus habitantes. Este grupo de participantes compartían el llamado del alto comisionado para la conservación de monumentos, Bernard Hopp, quien convocaba con urgencia a las autoridades y arquitectos, a rescatar los canales y las calles a fin de mantener algunos trazos de lo que había sido Hamburgo: “Una generación ha sido suficiente para destruir todas las tradiciones, pero ¿qué quedará de la ciudad si su memoria es borrada?”¹⁸ Como se ve, este grupo enlazaba con estrategias de tipo autorreferentes.



Los tres grandes conceptos que se opusieron desde un principio entre los arquitectos involucrados en recomponer Hamburgo, se muestran al lado:

El primero: “la naturaleza curará las heridas de la guerra”, se ejemplifica en la imagen superior, que muestra la proposición de Wilhelm Ohm. Propone una restructuración de la ciudad en franjas que siguen la dirección de los bombardeos, sobre las cuales edificaría bloques de vivienda entre jardines. Cada franja, de parques habitados, estaría separada de la siguiente por anchas avenidas.

El segundo concepto, “la recuperación de la ciudad perdida”, se ejemplifica con la imagen del centro. Si se compara el plano de la propuesta de Karl Schneider con el trazado previo, de la ciudad, se observará que hay muchas similitudes entre ambos. De hecho, la proposición de pasar la nueva avenida sobre el canal no es más que un gesto de respeto hacia la ciudad previa.

Por último el tercer concepto, que hace “énfasis sobre la vialidad”, se ejemplifica con un dibujo de Otto Meyer-Ottens que muestra la nueva avenida resplandeciente rodeada de edificaciones de nueva tipología.

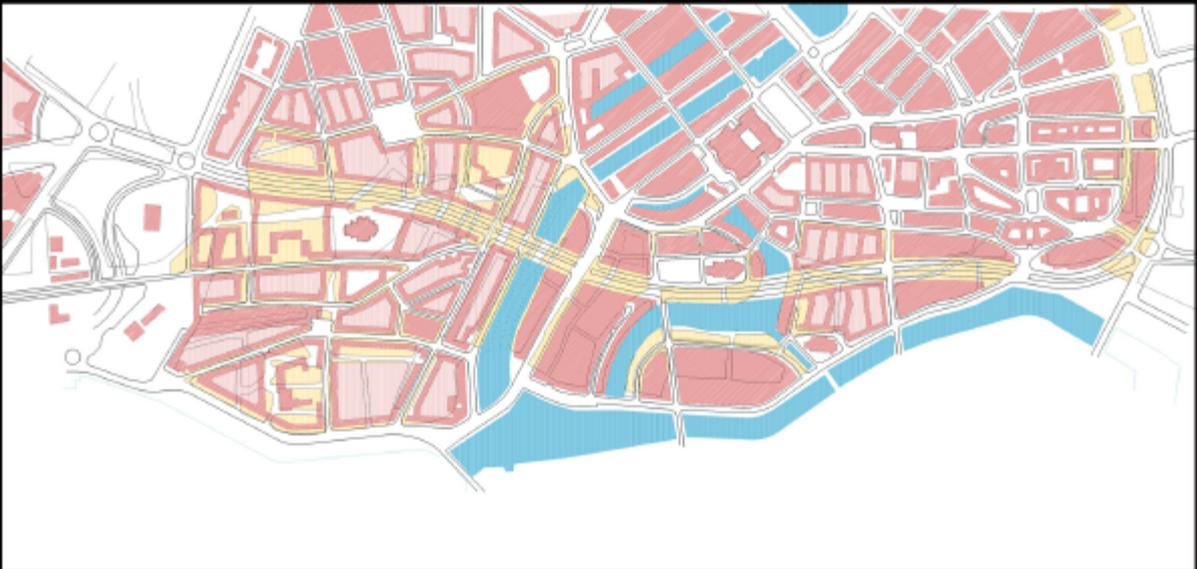
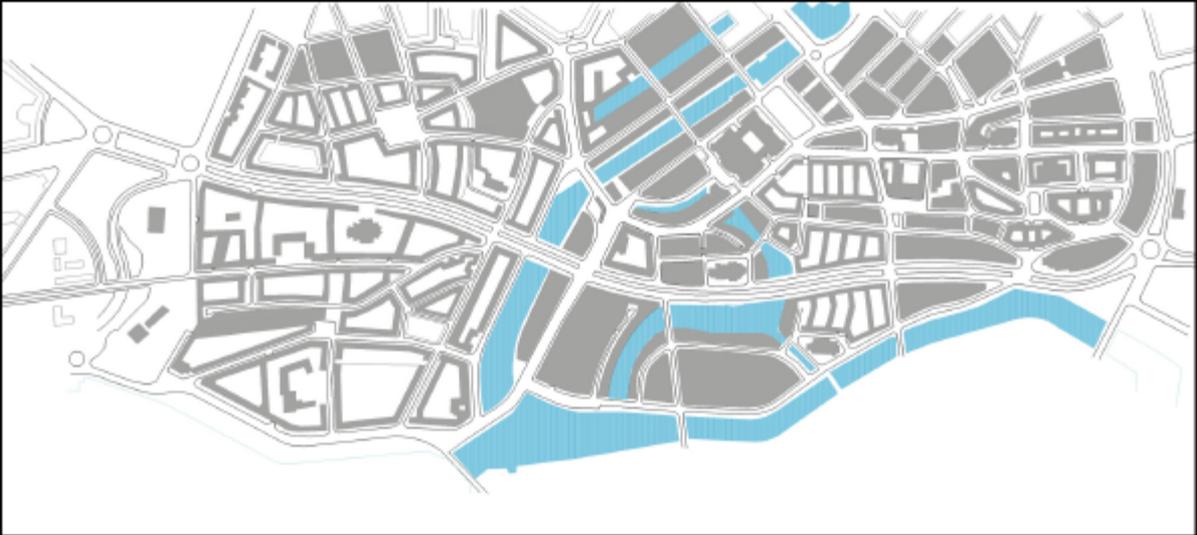
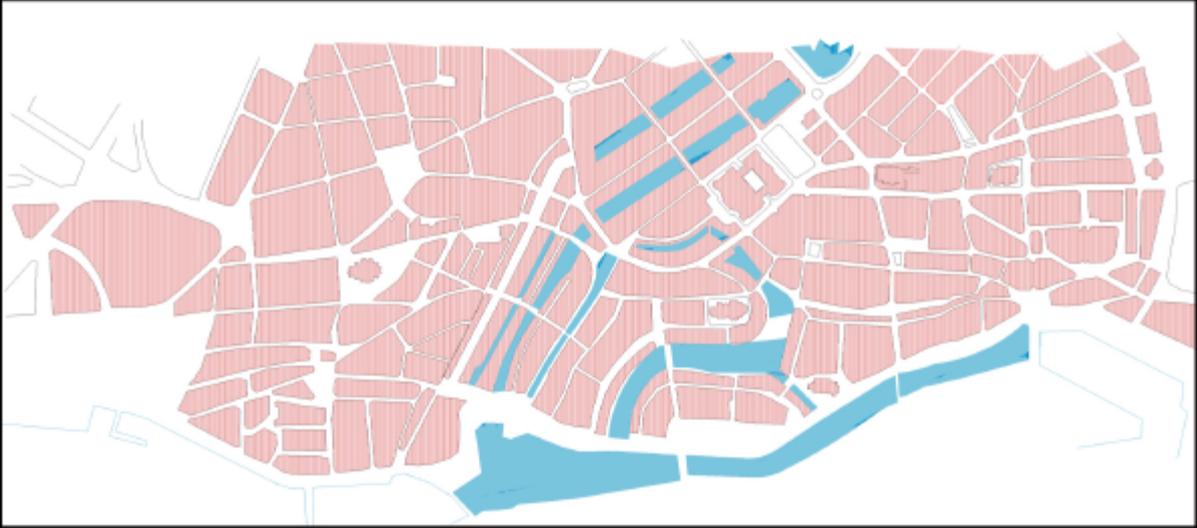


Imagen superior: Detalle del sector sur de la ciudad de Hamburgo en su Estado Previo.
Imagen central: Trazado definitivo de la avenida Este-Oeste sobre el mismo sector.
Imagen inferior: Sobreposición del trayado definitivo sobre el Estado Previo del sector.
Dibujos del autor.

Sin embargo, el tercero grupo, más pragmático que los anteriores al proponer hacer mejoras en las infraestructuras viales, fue el que más impacto tuvo a la hora de la recomposición del casco histórico de Hamburgo. Se barajaron alternativas como las que proponía el proyecto del arquitecto Ollo Christophersen, y el de Hubert Hoffman y Walter Rossow. Ambos equipos proponían una nueva vía en sentido Este-Oeste, a lo largo del puerto sobre el canal *Zollkanal* que separaba la ciudad interior de la ciudad de los depósitos, evitando así atravesar la ciudad con ella; o como los de Heinz Graaf y Schramm y Elingius, que proponían la vía atravesando la isla *Cremon* en el sector de *Altstadt*, y el mercado *Schaarmarkt* en el sector de *Neustadt*.

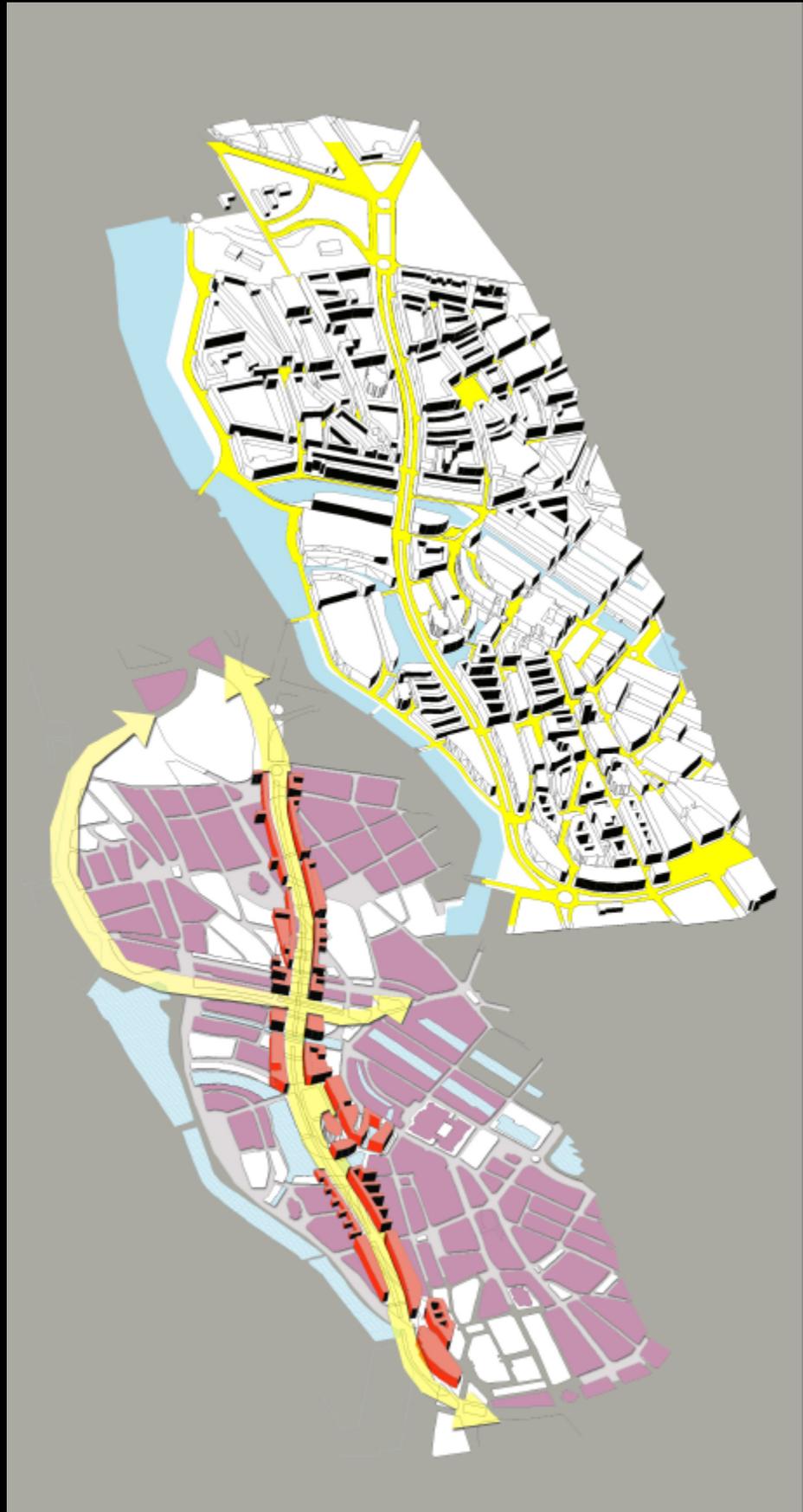
Gutschow, que como dijimos no fue invitado al concurso, sin embargo, tuvo la oportunidad de opinar a través de un artículo de prensa en el que criticaba la construcción de una vía por el centro de la ciudad. Para él, “un tráfico de grandes distancias, continuo, en el interior de la ciudad, sería un gran error que se reflejaría en el resto de la construcción de la ciudad”¹⁹. Consideraba en cambio necesario “reconducir el tránsito de larga distancia fuera de la ciudad” para lo que debería seguir el circuito de autopistas plantadas antaño, cuando el detentaba la dirección de urbanismo de Hamburgo. Sin embargo, las autoridades de la ciudad no querían una recomposición que dejara sin resolver sus problemas de tránsito motor, y mucho menos avalarían soluciones que favorecieran el crecimiento de suburbios planteados según el modelo norteamericano, con el consecuente abandono del centro urbano.²⁰

Finalmente prevaleció una vieja propuesta del ingeniero Otto Sill, elaborada en 1947, cuando era director de construcciones de la ciudad. La suya fue una propuesta fuera de concurso. En ella, Sill preveía variantes viales, redes de autopistas perimetrales y nuevos túneles y puentes²¹, en una solución que evidenciaba que entendía el urbanismo en términos de vialidad.

19 Idem.

20 Idem.

21 Otto Sill, fue director de la oficina de Ingeniería de la ciudad. Había trabajado entre 1942 y 1943 en la administración pública, y en 1945 le fue recomendado a Konstanty Gutschow como un hombre eficiente para la recomposición de la ciudad.



Sobreposición del trazado definitivo de la avenida Este-Oeste de Hamburgo, sobre un fragmento del plano del Estado Previo (imagen inferior). En rojo se observa el borde de las edificaciones que conforman el espacio de la avenida. En la imagen superior se puede observar un esquema de la volumetría actual del sector. Dibujos del autor.

El proyecto final de la vía Este-Oeste, significó una verdadera interferencia destructiva a su paso sobre la topografía histórica del casco de la ciudad. Entre otras piezas de innegable valor para la Memoria y la identidad hamburguesa, la vía pasó de largo sobre la Catedral, cuyas ruinas fueron demolidas, dejando sólo el recuerdo de una de sus torres, dentro de un parque de dudosa resolución paisajística, y rodeada de edificios que, contrario a lo que se hizo en Berlín con las ruinas de la torre de la iglesia del *Kaiser Willhelm*, obstaculizan su contemplación y la desvirtúan totalmente.

No obstante, este proyecto nunca tuvo el ánimo de refundar la ciudad. Al contrario, lo que se hizo fue aprovechar la oportunidad para dar una solución a un problema concreto, de una manera pragmática, desentendiéndose de los valores previos de la ciudad en el fragmento afectado. Esta operación, a su vez, brindó la oportunidad para llevar a cabo transformaciones profundas que afectaron la partición del suelo en el sector y que sirvió para establecer innovaciones tipológicas a lo largo de su recorrido.

En Hamburgo se reconocen otras operaciones sobre fragmentos, que son dignas de ser señaladas. La primera es el proyecto para la calle Cremon, en la pequeña isla del mismo nombre en *Altstadt*, entre los canales *Zollkanal* y *Nikolai-fleet*. Esta pequeña calle fue seleccionada para recibir los pocos edificios medievales de madera, sobrevivientes del incendio de 1842 y de los bombardeos de la guerra. Este grupo de edificios que aún hoy se pueden contemplar, fueron desmontados de sus ubicaciones originales, dispersos en distintos sitios de Hamburgo, y vueltos a construir con gran detalle a lo largo de una calle, que pretendió ser el distrito dedicado a la Memoria de la ciudad. Esta operación no fue un caso aislado en la historia de la recomposición de ciudades europeas en estos años de posguerra, sino que, al contrario fue una estrategia común, de corte autorrefe-



Imagen superior: Vista de la avenida Este-Oeste, en dirección al este. Se observa la ruina de la torre de la catedral, al margen norte de la avenida. Fotografía del autor.

Imagen inferior: Conjunto histórico en la isla Cremon en Hamburgo. Los edificios antiguos de madera, que habían sobrevivido a los bombardeos, fueron desmontados de sus ubicaciones originales y vueltos a construir con gran detalle, en esta estrecha isla, entre canales, a un lado de la avenida Este-Oeste. Fotografía del autor.



rente. En la ciudad de Amiens, por ejemplo, se desmontaron las fachadas de varios edificios sobrevivientes que se vieron afectados por el nuevo trazado vial propuesto por Dufau. Estas fachadas fueron reubicadas y reconstruidas estratégicamente en otras calles de la ciudad, donde complementaban la composición del conjunto.

Por último, y de nuevo en Hamburgo señalaremos otra de las propuestas del asesor del *Generalbebauungsplan*, Oelsner. Este promovió un instrumento para la regulación de las alturas y remates de los techos, a todo lo largo del borde del lago *Binnenalster*, con esta medida establecía un orden preciso sobre la envolvente casi cuadrada del lago, que sólo se abría hacia el Noreste, en dirección al lago mayor, el *Außenalster*, que a la vez abría la perspectiva hacia un sistema de parques hacia el Noroeste, propuestos con motivo de la feria de Horticultura de 1958.

Así pues, hemos visto en detalle dos operaciones distintas en formas y contenidos, enfocadas también de forma distinta por sus proyectistas, pero que comparten una manera similar de acercarse a la ciudad de forma práctica, con lo que se aseguró la ejecución de, al menos, las partes más vitales de sus proyectos. En Amiens como se ha visto, se intentó inicialmente elaborar un proyecto de gran alcance, con la intención de refundar la ciudad, pero su arquitecto se enfrentó con las presiones de grupos de ciudadanos cuyos intereses le obligaron a negociar y a buscar una aproximación práctica lograda por consenso. En Hamburgo, la ciudad estaba conforme con su situación previa, construida hacia menos de 100 años, y por tanto, los proyectos se enfocaron sobre fragmentos que esperarían resolverían situaciones específicas en una escala temporal y espacial acotada. Ambos casos conviven con la herencia recibida, mientras se liberan de aquello que las constreñía. Por tanto, se emanciparon.

Conclusión.

Hemos visto que las operaciones enmarcadas por estrategias emancipadoras, son una respuesta pragmática a la disyuntiva entre los extremos que representan copiar, con mayor o menor exactitud las referencias propias, o transformar sus estructuras con una profundidad refundadora.

Estas operaciones se sitúan en un espacio entre ambos extremos, aplicando instrumentos específicos, delimitados en tiempo, espacio y escala, donde conviven en mayor o menor medida el respeto a la Memoria de la ciudad y a la transformación de los elementos morfológicos. Es tan amplio el abanico de casos que pueden encajar en este apartado, y tan diversas sus motivaciones que hemos preferido ejemplificarlo con sólo dos ejemplos, muy distintos entre sí, dejando abierta la puerta para nuevas investigaciones ya sea sobre estas estrategias, o sobre casos particulares que enlacen con sus presupuestos.