

Scharoun, conferencia con ocasión de la exposición “Berlin plant - Erster Bericht” [Berlín planifica - Primer Informe], leída el 5 de Septiembre de 1946

Hans Scharoun

Arquitecto y urbanista
<http://www.adk.de/>

Hans Scharoun y el *Kollektivplan* de 1946: Reconstrucción de Berlín como *Stadtlandschaft*

José Ignacio Aguirre Rodríguez

Universidad de Granada
jiaguero@gmail.com

Resumen. Hans Scharoun (Bremen, 1893 - Berlín, 1972) es una figura esencial de la arquitectura y el urbanismo del siglo XX, y su trabajo como urbanista es hoy en día objeto de nuevos estudios que tratan de reconstruir la genealogía de algunas de las ideas más originales y menos conocidas del siglo XX alemán (especialmente los conceptos “*Stadtlandschaft*” y “*Urbanismo orgánico*”). En su trabajo como director del Departamento de Construcción y Vivienda del Magistrat de Berlín entre 1945 y 1946, Scharoun dirige la exposición “*Berlin Plant- Erster Bericht*” (“Berlín planifica- Primer informe”, inaugurada el 22 de agosto de 1946) que presenta el proyecto que fue luego conocido como *Kollektivplan* o Plan Colectivo para la reconstrucción de Berlín, cuya conferencia de presentación se recoge en este artículo. Dicha conferencia no había sido hasta ahora traducida al castellano y constituye un documento singular. La exposición “Berlin Plant” se abre al público en un momento histórico excepcional, inmediatamente antes de que la tensión entre las potencias ocupantes comprometiera cualquier otro intento posterior de abordar el planeamiento conjunto de Berlín. Además, el *Kollektivplan* es un trabajo único porque trata de plantear un *Neues Berlin*, una oportunidad para superar el trauma de la guerra a través de una refundación de la propia idea de ciudad. En la presentación de la exposición, Scharoun resume explícitamente la cualidad del nuevo Berlín en el concepto *Stadtlandschaft*. Este término (que en castellano puede significar tanto “Paisaje Urbano” como “Ciudad-Paisaje”) describía el ideal de una nueva dialéctica entre lo urbano y lo rural, lo natural y lo artificial, lo nuevo y lo que hubo sobrevivido a la catástrofe, que implicaba una atención expresa a las características del territorio y a la idiosincrasia de su paisaje, para formar una nueva entidad de escala geográfica. El concepto *Stadtlandschaft* está, por tanto, relacionado con otras llamadas a la superación de la *Großstadt*, pero presenta características únicas tanto en su contenido como en su devenir histórico. Su interés radica en que permitiría reconstruir las conexiones entre el urbanismo moderno alemán y las corrientes filosóficas de matriz naturalista que los conecta, hacia atrás en el tiempo, con Goethe y el nacimiento de la ilustración germana, y hacia delante, con la sensibilidad contemporánea hacia el paisaje, la identidad de lo no construido y la forma del espacio vacío.

Hans Scharoun (Bremen, 1893 - Berlín, 1972) es una figura esencial de la arquitectura y el urbanismo del siglo XX. Forma parte de los principales grupos vanguardistas de la Alemania de entreguerras, como la *Gläserne Kette*, de Bruno Taut, o *Der Ring*, junto a Mies van der Rohe, y colabora en los principales hitos que jalonan este período, por ejemplo, la exposición de la *Weissenhofsiedlung* de Stuttgart (1927) y la *Siemensstadt* de Berlín (1929-1931). Su relevancia internacional se confirma con la casa Schminke en Löbau (1933) y, sobre todo, con sus grandes edificios públicos de después de la Segunda Guerra Mundial, entre ellos, el Auditorio para la Filarmónica de Berlín (1963). La obra de Scharoun es de gran importancia para la generación de arquitectos que, en las décadas de los años sesenta y setenta del pasado siglo, quisieron ver en su sensibilidad expresionista y exuberancia topográfica un contrapunto al rigor maquinista de las tesis CIAM.

Además, su trabajo como urbanista es hoy en día objeto de nuevos estudios que tratan de releer la riqueza conceptual de aquella generación que, habiendo alcanzado la mayoría de edad en la Alemania de entreguerras, fue a continuación sacudida por los posteriores

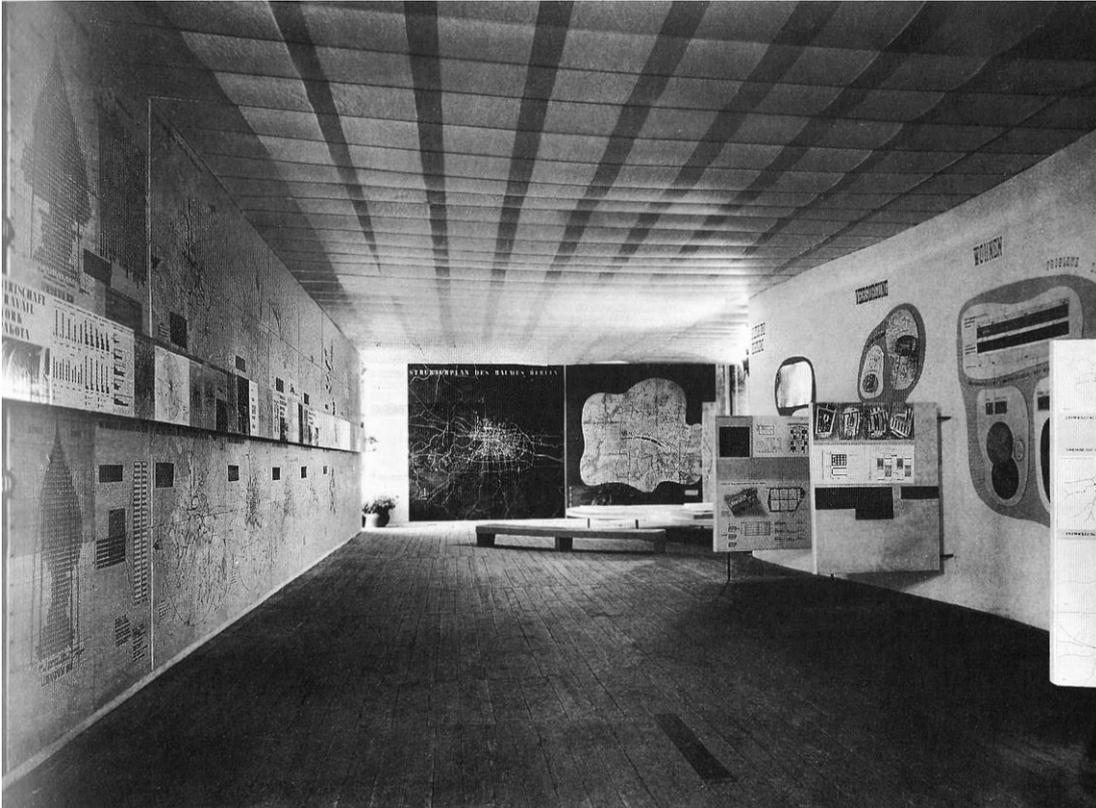
cataclismos históricos del siglo XX. Ampliando el foco desde las grandes figuras del "Estilo Internacional" hasta otros profesionales alemanes de la época, dichos estudios (entre ellos los de Elke Sohn, Panos Mantziaras, Jeffry Diefendorf, Francesca Rogier o Gerrit Confurius) pretenden reconstruir la genealogía de algunas de las ideas más originales y menos conocidas del siglo XX alemán (especialmente los conceptos de "*Stadtlandschaft*" y "*Urbanismo orgánico*"), y su potencial para explicar nuevos matices de la cultura urbana alemana y europea. Estas investigaciones tratan sobre todo de reconstruir las conexiones entre el urbanismo moderno alemán y las corrientes filosóficas de matriz naturalista que los conectaría, hacia atrás en el tiempo, con Goethe y el nacimiento de la ilustración germana y, hacia delante, con la sensibilidad contemporánea hacia el paisaje, la identidad de lo no construido y la *forma* del espacio vacío.

Para restituir la importancia de este urbanismo *organicista* alemán es necesario releerlo en sus cualidades técnicas y humanísticas, lo cual implica desembrollar la complejísima maraña de intereses políticos a través de los cuales se desarrolló el trabajo de una generación entera de arquitectos germanos. La historiografía actual sobre este período se enfrenta a la dificultad de reconstruir la validez de planteamientos urbanísticos que fueron en su tiempo sucesivamente potenciados, silenciados, reprimidos o contaminados por las ideologías de la socialdemocracia de la República de Weimar, el ascenso del nazismo y el Reich de Hitler, el asedio y la guerra, el caos y devastación tras la capitulación y, finalmente, el despliegue, en el Berlín de la Guerra Fría, del frente de una batalla entre la política cultural del bloque comunista y la propaganda capitalista.



Hans Scharoun, retratado en 1946 en su oficina del Maisterbaurat, con el póster de la exposición "Berlin plant. Erster Bericht" a la espalda. (Fuente: Scharoun, 1974. Fotografía de Fritz Eschen, Berlín).¹

¹ Salvo en los casos indicados, todas las imágenes han sido cedidas amablemente por la Akademie der Künste, propietaria de los derechos de las mismas.



La Sala Blanca del dañado Palacio Real de Berlín, acondicionada con telas y paneles de madera para albergar la exposición "Berlin plant. Erster Bericht" en 1946. El Berliner Schloss fue demolido pocos años después. Fuente: Scharoun, 1974.

Estas investigaciones contemporáneas valoran singularmente la coherencia del trabajo de Hans Scharoun a través de todos esos períodos y su entronque, por medio de los conceptos de "Stadtlandschaft" y "Urbanismo orgánico", con algunas de las principales raigambres culturales alemanas. De entre todas sus obras, la historiografía actual trata de devolver la centralidad al trabajo que realizó entre 1945 y 1946 como director del *Abteilung Bau- und Wohnungswesen* (Departamento de Construcción y Vivienda) del *Magistrat* de Berlín, concentrado en la reconstrucción de la capital alemana tras la capitulación. Es en este período en el que Scharoun dirige la exposición "Berlin Plant- Erster Bericht" ("Berlin planifica- Primer informe"), inaugurada en el Berliner Schloß el 22 de agosto de 1946, y que presenta el proyecto que fue luego conocido como *Kollektivplan* o Plan Colectivo para la reconstrucción de Berlín, cuya conferencia de presentación se recoge en el texto que se incluye a continuación.

El *Kollektivplan* de 1946 es un trabajo único por varias razones. No es el primero en ocuparse de la reconstrucción de la ciudad, pero sí el que más explícitamente trata de plantear un *Neues Berlin*, una oportunidad para superar el trauma de la guerra a través de una refundación de la propia idea de ciudad. En su elaboración toman parte arquitectos que habían vivido en Alemania el nazismo y la guerra, en algunos casos (como en el del propio Scharoun) como exiliados interiores, por sus lazos con los pioneros de vanguardias que habían puesto en pie la idea del arte y la arquitectura como instrumentos para la

emancipación humana. Por otra parte, esta exposición se abre al público en un momento histórico excepcional, justo después de la capitulación, pero inmediatamente antes de que la tensión entre las potencias ocupantes comprometiera cualquier otro intento posterior de abordar el planeamiento conjunto de Berlín.

En la presentación de la exposición, Scharoun resume explícitamente la cualidad del nuevo Berlín en el concepto de *Stadtlandschaft*. Este término (que en castellano puede significar tanto "Paisaje Urbano" como "Ciudad-Paisaje") describía el ideal de una nueva dialéctica entre lo urbano y lo rural, lo natural y lo artificial, lo nuevo y lo que hubo sobrevivido a la catástrofe, que implicaba una atención expresa a las características del territorio y a la idiosincrasia de su paisaje y que, a partir de los años treinta, había sido ilustrado por varios arquitectos alemanes (entre ellos, Hans Bernhard Reichow, el propio Scharoun, Walter Schwagenscheidt y Rudolf Schwarz) como un entorno urbano de baja densidad, con construcciones ordenadas en agrupaciones discontinuas mezclándose con la naturaleza e integrando núcleos históricos, nuevas zonas residenciales, industria y agricultura en una nueva entidad de escala geográfica.

El concepto había nacido a caballo entre los siglos XIX y XX como un difuso producto intelectual (abarcando desde la filosofía a las ciencias económicas) del período de adaptación de la ciudad alemana a la economía industrial. Está, por tanto, relacionado con otras llamadas a la superación de la *Großstadt* (como el *Garden City Movement* de Howard o los líricos dibujos de Bruno Taut ilustrando su *Disolución de las Ciudades*), pero presenta características únicas tanto en su contenido como en su devenir histórico.

A través de diagramas de sofisticación científica, el equipo de Scharoun explica en la exposición "*Berlin plant. Erster Bericht*" cómo la estructura radial heredada de la ciudad medieval provocaba en el Berlín del siglo XX problemas de movilidad, encarecimiento del suelo y congestión, y que su proyecto consistía en una readaptación de esta red radial a las condiciones productivas de la modernidad, sacando partido de la extensión de la destrucción bélica (el proyecto del Colectivo Berlínés contenía la primera documentación rigurosa elaborada sobre el estado de conservación de la edificación).

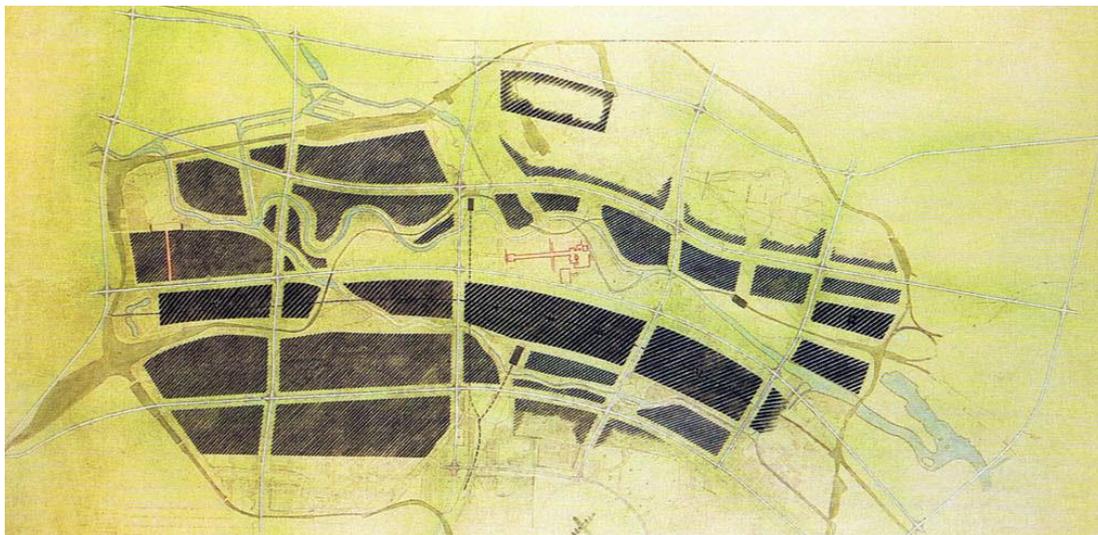
El *Kollektivplan* concebía por lo tanto una ciudad verde, transformando Berlín en un asentamiento agro-industrial al reducir la densidad media de población a la mitad y al doblar el número de trabajadores de la agricultura en el área metropolitana. Enfatizaba la topografía existente de la ciudad, que se extiende de este a oeste por el valle glacial del Spree entre Spandau y Köpenick para proponer una metrópolis de escala regional en forma de bandas paralelas al río, distribuyendo paralelamente de norte a sur agrupaciones orgánicas de áreas residenciales entre amplios espacios verdes donde se alternan distintas tipologías de vivienda, industrias de varios tamaños y edificios públicos, y a la que se le superponía una red mallada rectangular (que sustituía a la estructura concéntrica de Berlín) de autopistas que corrían entre campos y parques, con intersecciones "sin cruces" en forma de trébol.

Para estabilizar la migración de obreros desde el centro hacia la periferia, se creaban condiciones similares en todas las áreas de residencia y producción, por ejemplo, en cuanto a la densidad, oscilando todas entre los 200 y 250 habitantes por hectárea. El desarrollo casi homogéneo de toda el área urbana controlaría el precio del suelo y compensaría la

migración centrífuga. Una gran proporción de los habitantes de la ciudad interior podría vivir cerca de sus puestos de trabajo.

La ciudad se estructuraría en un haz de seis *Bandstädte*, o *Ciudades en Banda* paralelas, que se aproximan al trazado del río en la dirección este-oeste. Tanto los edificios administrativos como las instituciones culturales permanecerían en la banda que ocupa el viejo centro de la ciudad: los monumentos y los edificios representativos del centro histórico aparecen vinculados entre sí por un extenso espacio público interior que funciona como un continuo este-oeste englobando edificios públicos y parques, el centro histórico y el cauce del Spree, usando el río como eje visual. Una segunda *Bandstadt* financiera, productiva y de negocios discurre inmediatamente al sur de la anterior, mientras que otras cuatro bandas paralelas organizan el resto de la ciudad compuesta por una heterogeneidad de manzanas semidestruidas, susceptibles de ser absorbidas por una nueva lógica estructural y espacial de autopistas que conectan paisajes verdes y distritos urbanos.

Estas cuatro *Bandstädte* que escoltan, al norte y al sur, a las dos cintas centrales, dividen su longitud en unidades que en sí mismas son del tamaño de una pequeña ciudad (alrededor de 150 000 habitantes), estructurándose por medio de vías rápidas (distanciadas aproximadamente 4 Km en la dirección este-oeste y 2,5 Km en la dirección norte-sur) y conteniendo una combinación de usos: residencia, instalaciones comunitarias y granjas. Cada banda estaría rodeada por un continuo verde que conecta con el área rural y con el parque urbanizado de la banda central. Además, se abre espacio en la periferia para conectar dicho parque con los bosques colindantes, vinculando la ciudad como un ecosistema a su paisaje. Se reutiliza la mayor parte de la estructura ferroviaria existente, con lo que la malla ortogonal de las autopistas-paisaje y las bandas de vecindarios están unidas por una estructura complementaria de transporte público.



La ciudad como una entidad geográfica en seis bandas paralelas al valle fluvial, con una malla de autopistas estructurando la masa urbana. La banda central, que contiene la ciudad histórica (con la avenida Unter den Linden marcada en rojo) aparece como un espacio vacío, pero el plan preveía que las más importantes estructuras cívicas y sociales se conservasen, así como parte de las actividades y negocios existentes. (Fuente: Gerrit Confrurius, 2000).

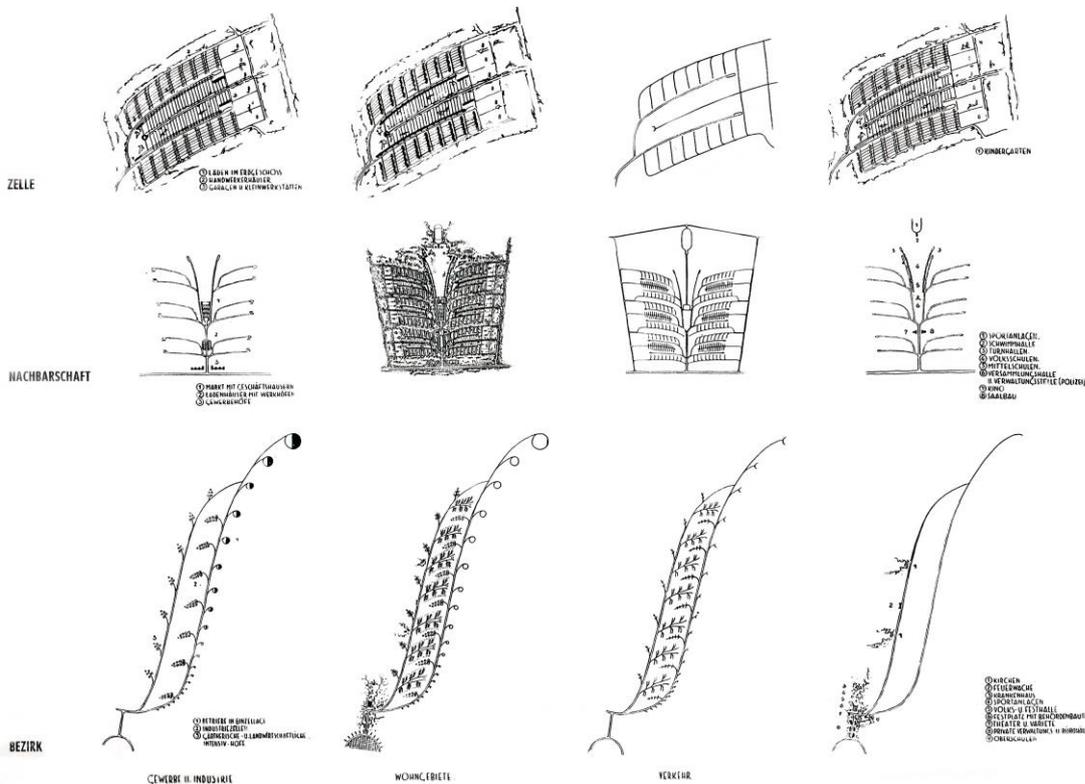
Cada sector de las cuatro bandas periféricas contendría idealmente dos o tres vecindarios de hasta 50 000 habitantes que, a su vez, se componen de una suma de 6 a 10 "células" residenciales. Estas unidades residenciales albergan de 4000 a 5000 habitantes, con amplios espacios verdes, distintas tipologías de vivienda e instalaciones colectivas. Un modelo típico se basaría en una estructura en espina de pez con vías en fondo de saco, de manera que los extremos terminales de las calles contactan con franjas de parque que separan las células entre sí.

Sin embargo, este dibujo teórico de una nueva ciudad sobre Berlín no implica necesariamente una tabula rasa con lo existente. La Ciudad-Paisaje es algo más que un modelo urbanístico formal para Scharoun: es un principio general de superposición de lógicas funcionales y visuales, de recorridos y de estratos históricos, materiales y espaciales. Una aspiración a alcanzar un orden no geométrico (que él denomina "principio espiritual de orden", a partir de la que desarrolló un pathos artístico que caracteriza también a su obra arquitectónica. El *Kollektivplan* no trata simplemente de reemplazar la impronta de ciudad existente por una geometría nueva (como harían, por ejemplo, los modelos de ciudad de Le Corbusier). Un aspecto poco estudiado del proyecto y del género de la *Ciudad-Paisaje* es que se trata menos de un modelo formal que de una lógica ontológica de relaciones internas. No impone una forma a la ciudad, sino que presupone que ésta se compone de distintos estratos y de elementos de distinta naturaleza superpuestos dinámicamente, que solo circunstancialmente se presentan continuos como un tejido. Propone una configuración urbana abstracta, unos principios estructurales. Sin duda, Scharoun confía en que la armonía se puede recuperar después de que las bombas hayan destruido esa aparente continuidad y liberado las energías urbanas.

La conferencia de presentación de la exposición "*Berlin Plant*", cuya transcripción traducida se presenta a continuación, contiene algunas claves que permiten entender la coherencia entre su planteamiento de un nuevo equilibrio y orden material, y su entendimiento flexible, integrador y hasta cierto punto descargado de prejuicios formales con los que aborda el proyecto urbano:

"La demolición, los bombardeos y la batalla han efectuado en Berlín un tullimiento. Han desgarrado el tejido urbano destruyendo la imagen de la ciudad y aflojando las relaciones entre sus partes. Lo que ha quedado nos brinda, sin embargo, la posibilidad de crear a partir de ello un *Paisaje Urbano o Ciudad-Paisaje (Stadtlandschaft)*. El *Stadtlandschaft* es, para el urbanista, un principio figurativo que permite dominar y dar orden a la metrópolis y que hace posible articular la masa urbana inabarcable, sin escala, y componerla igual que sucede en la naturaleza cuando bosques, praderas, montañas y lagos forman un paisaje que reconocemos como bello. De esa forma, el conjunto, la masa, se corresponde con el sentido y el valor de cada uno de sus elementos, y se crea un orden vivo que se compone de la naturaleza combinada con edificios altos, bajos, estrechos o anchos. La *Ciudad-Paisaje* no se muestra como una única forma o silueta, como muestran sus siluetas las pequeñas ciudades medievales, sino que cada parte se combina en la *Ciudad-Paisaje* conjugando con las demás su propia forma ideal, su propio perfil, en consonancia con su carácter, factores técnicos, rasgos económicos y sociales".

Como en un juego de espejos, el plan fue observado desde varios puntos de vista simétricos. La extraordinaria tensión política que se respiraría en el mundo del planeamiento alemán de los años cincuenta y sesenta forzó una interpretación ideológica de su contenido, mientras que detalles técnicos significativos fueron pasados por alto. Así, este proyecto fue sucesivamente encuadrado en los distintos esquemas urbanísticos, con o contra los cuales se empezaba a identificar cada bando. Por otro lado, todas las analogías con el modelo del urbanismo CIAM serían rechazadas en bloque por parte de una nueva generación de arquitectos en los años sesenta y setenta: interpretado como otra utopía (especialmente impertinente y cínica) del cliché moderno, el *Kollektivplan* fue descalificado como un caso flagrante de desprecio por la ciudad existente, de ejercicio de tabula rasa que ignoraba casi completamente las estructuras existentes en la ciudad.

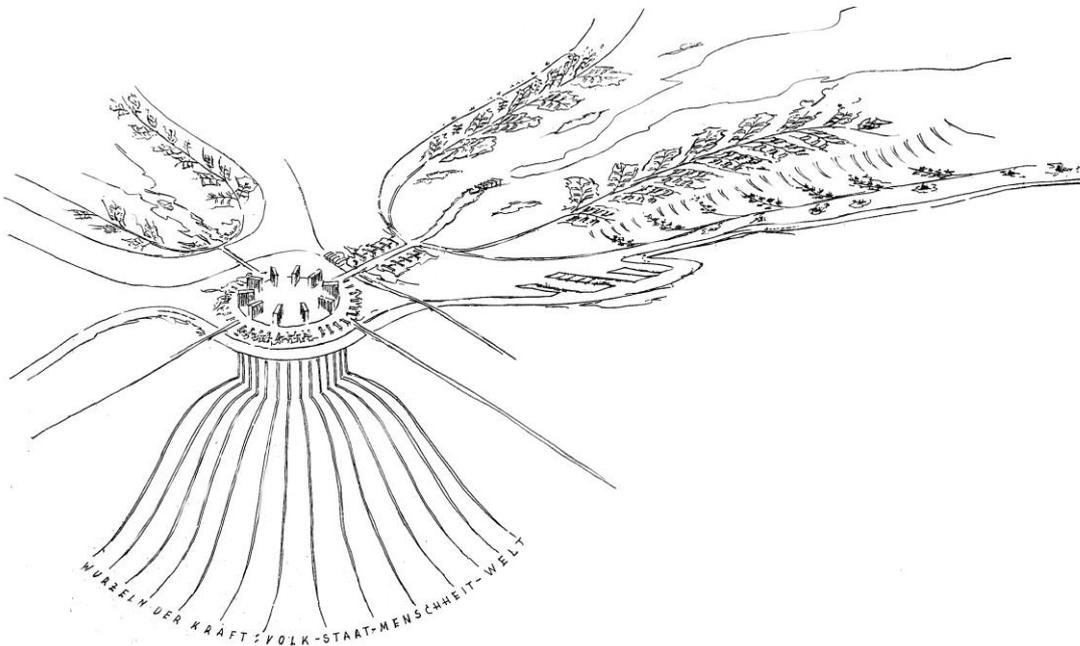


Imágenes del arquitecto alemán Hans Bernhard Reichow (1899-1974): el tráfico de una Ciudad-Paisaje o Stadtlandschaft debe ser articulado integralmente a partir de los principios de fluidez orgánica, intersección sin cruce, división de modos de transporte y jerarquía arborescente de los asentamientos. Sobre estas líneas, de izquierda a derecha: transporte de mercancías y asentamientos industriales, asentamientos residenciales, vías de tráfico e instalaciones de uso público. Este principio de movilidad "fluida" y adaptada al automóvil es la base a su vez de una posible jerarquización orgánica del hábitat humano, como primera condición para la superación de la metrópolis. En las imágenes, de arriba abajo, las diferentes escalas del Stadtlandschaft: la célula o unidad residencial, el vecindario y el distrito o estructura regional. (Fuente: Reichow, 1958)²

² Las imágenes de las páginas 113 y 114 han sido cedidas amablemente por Daniela Westphal-Reichow, propietaria de los derechos de las mismas.

Desde estas líneas se propone una lectura distinta: explicar el proyecto no tanto como el fracaso de un supuesto canon CIAM, sino más bien como un ejemplo paradigmático de la tradición alemana del *Stadtlandschaft*, una corriente de planeamiento que, estando sofisticadamente articulada en sus escalas y radicalmente integrada en el racionalismo centroeuropeo, tuvo relativamente poca repercusión internacional a partir de la Guerra Fría, probablemente porque contenía llamadas a la identidad eterna alemana y otras connotaciones altamente volátiles por su parentesco nacionalista.

En lugar de una sustitución de la forma geométrica y material de la ciudad, los arquitectos del ideal *Stadtlandschaft* defendían la superposición sobre ésta de un nuevo orden ontológico e inmaterial que redistribuyera las jerarquías espaciales de la metrópolis moderna en el territorio circundante para recuperar un necesario sentido de identidad, comunidad y pertenencia. Esto afecta, por ejemplo, al tráfico y a la organización de las actividades que, en vez de ser planteados en términos de eficacia, higiene y velocidad, tratan de devolver a la ciudad histórica su primacía simbólica y cultural reintegrándola en el nuevo universo económico.



Esquema del Stadtlandschaft del arquitecto alemán Hans Bernhard Reichow (1899-1974) como distribución orgánica de unidades de asentamiento a lo largo de líneas de transporte separadas por usos y adaptadas al paisaje que orbitan alrededor de la ciudad antigua. (Fuente: Reichow, 1948).

En una muestra del concepto elástico del urbanismo que anima el *Kollektivplan*, Scharoun plantea la ciudad de Praga como ejemplo de armonía donde el paisaje ancestral y el núcleo comunal histórico se suman a la vida moderna en una configuración hecha de superposiciones, transiciones y contrastes. El *Stadtlandschaft*, por tanto, es una unión de opuestos: Praga en Berlín, lo natural en lo artificial, lo gótico en lo barroco, la villa en la metrópolis...

Por lo tanto, en lugar de verlo exclusivamente como un ejercicio de tabula rasa que hubiese sucumbido a la euforia de la posibilidad de crear una ciudad ex-novo, se podría interpretar este *Kollektivplan* del *Stadtlandschaft* también como un lírico y fundamentado ejercicio de catarsis por medio de la espiritualidad: su nueva ciudad era irrealizable, pero al apoyarse en un urbanismo paisajístico de genética abierta y flexible, encarnaba la escapatoria al sentimiento de humillación y culpa, al tiempo que devolvía una identidad inocente a la ciudad y un nuevo punto de partida para el imaginario colectivo. En lugar de la euforia moderna por lo nuevo, se trata de una sublimación de la melancolía: Berlín es una ruina, pero a la vez la ruina es un paisaje abierto, y por tanto es habitable.

El *Kollektivplan* se hizo público trece meses después de la capitulación, en un momento de horror y vacío, en el silencio desesperado que siguió a la devastación. En realidad, aún no se sabía qué quedaba en pie y dónde empezaba o acababa Alemania, ni cuál sería su capital, o quién era culpable y quién inocente, ni cómo aplicar un castigo. Sin embargo, en solo tres años (con la fundación en 1949 de la RDA), el mundo habría tomado ya la forma de una férrea dialéctica oriente-occidente de la que ya nada, ni siquiera el diseño (sobre todo el diseño), podría volver a zafarse.

Conferencia con ocasión de la exposición "Berlin plant - Erster Bericht" (Berlín planifica - Primer Informe), pronunciada en el Palacio Real de Berlín el 5 de Septiembre de 1946 ³

Hans Scharoun

El principal de los objetos de estas palabras es exponer los resultados de este "Primer Informe", recogidos en la exposición "*Berlin Plant*", y que han sido el objeto del compromiso del *Colectivo de Planeamiento* para crear un punto de partida desde el que comenzar las tareas de reconstrucción.

Organicismo: identificación entre las partes y el todo

La figura de la ciudad, su cuerpo evolucionado durante siglos, se rindió ante la energía y el caos que, fuera de todo control, desencadenaron las nuevas conquistas tecnológicas. Sin embargo, con el cambio de siglo se despertó también la consciencia de una nueva fuerza creativa y se intentó intuitivamente encontrar nuevas bases desde las que volver a levantar una posible disciplina urbanística. Nosotros hemos vivido esos movimientos, hemos aprendido de ellos y ahora colaboramos con sus esfuerzos: hoy en Berlín queremos mostrar los resultados de estos esfuerzos como una serie de propuestas sencillas y claras, que tratan de establecer una previa mediación sobre la que construir el proyecto de la nueva ciudad. Sin la consciencia previa de que el proyecto de reconstrucción de Berlín ha de abordarse globalmente y por etapas, cualquier trabajo sería un abuso de la buena voluntad de gobiernos y ciudadanía. Insistir en esta idea es el primero de los objetivos de esta conferencia.

El segundo concepto a destacar es nuestra decisión de explicar el significado de las ideas básicas del proyecto empleando paralelismos históricos y ejemplos de experiencias comunes, dado que los esquemas e instrumentos urbanísticos contenidos en la exposición no representan construcciones finalizadas ni objetos acabados. Y sin embargo, sí que quieren constituir, tomadas en conjunto, el punto de partida para un proyecto de ciudad que se base en *un nuevo equilibrio entre las necesidades colectivas y el espacio del individuo*.

Las comunidades nacen, crecen y mueren, igual que los individuos: tanto la ciudad en su conjunto como cada una de sus partes tienen la obligación de ser capaces de adaptarse a

³ Traducción de la transcripción recogida en Hans Scharoun, *Bauten, Entwürfe, Texte*, Berlín, Akademie der Künste, 1977, páginas 156 y ss. Traducción: José Ignacio Aguirre Rodríguez. Las cursivas y los títulos de los apartados de la conferencia son aportaciones del traductor para una mejor comprensión del contenido.

este ciclo vital. Las estructuras y elementos urbanos son parte de un todo superior, en el interior del cual deben cobrar vida, como ocurre en una obra de arte. No son materia inerte y descarnada, sometida solamente a la lógica racional de su propio funcionamiento sino que, para usar palabras de Goethe: "el ideal que habita en la obra completa debe animar también cada uno de sus elementos, de tal forma que el espíritu reconozca en cada uno de ellos su sentido final". Nuestro "*Primer Informe*" señala, por tanto, los elementos urbanísticos que formarían las bases para una nueva ciudad y su orden conjunto de inter-relaciones.

Stadtlandschaft como principio de armonización de opuestos

La rápida evolución de la producción industrial en el último siglo llevó a un igualmente rápido desarrollo de las ciudades en forma de *Siedlungen*, "urbanizaciones" o asentamientos residenciales, planificados cada uno de ellos de manera independiente en función de su rendimiento económico. Berlín se nos antoja la mayor de estas *Siedlungen*, tan vasta que se escapa a la vista y se pierde en el paisaje.

Sin embargo, la demolición, los bombardeos y la batalla han efectuado en Berlín un tullimiento. Han desgarrado el tejido urbano, destruyendo la imagen de la ciudad y aflojando las relaciones entre sus partes. Lo que ha quedado nos brinda la posibilidad de crear a partir de ello un *Paisaje Urbano o Ciudad-Paisaje (Stadtlandschaft)*. El *Stadtlandschaft* es, para el urbanista, un principio figurativo que permite dominar y dar orden a la metrópolis, y que hace posible articular la masa urbana inabarcable, sin escala, y componerla igual que sucede en la naturaleza cuando bosques, praderas, montañas y lagos forman un paisaje que reconocemos como bello. De esa forma, el conjunto, la masa, se corresponde con el sentido y el valor de cada uno de sus elementos, y se crea un orden vivo que se compone de la naturaleza combinada con edificios altos, bajos, estrechos o anchos. La *Ciudad-Paisaje* no se muestra como una única forma o silueta, como muestran sus siluetas las pequeñas ciudades medievales, sino que cada parte se combina en la *Ciudad-Paisaje* conjugando con las demás su propia forma ideal, su propio perfil, en consonancia con su carácter, factores técnicos, rasgos económicos y sociales.

En Europa tenemos un ejemplo de una *Ciudad-Paisaje*: Praga. Este *Stadtlandschaft* existe gracias a excepcionales factores topográficos combinados con la cualidad temperamental de la arquitectura barroca, que le otorga su aspecto característico. Praga es una interpenetración profunda de hechos naturales con hechos artificiales, que caracteriza tanto a los barrios muy compactos como a los menos densamente construidos. Un juego de compactación y desintegración que se muestra como fenómeno visual especialmente en el diseño de sus torres, que en su diversidad y expresividad destacan por encima del resto de los tejados. Las calles, en sus subidas y bajadas, ensanchamientos y estrechamientos, repiten y enfatizan la sucesión rítmica de las montañas y valles cercanos. Comprimen ese juego de percepciones y experiencias pictóricas y lo ofrecen al entendimiento humano. La claridad prístina en el diseño de los jardines contrasta con la rotunda masa construida del castillo. Motivos arquitectónicos y escultóricos juegan con la ondulación del paisaje, en

constante movimiento. Grupos de árboles destacan en el interior de "salones" de jardines más abiertos, pendientes, terrazas, escaleras, jarrones decorativos, la forma de las cúpulas de las iglesias... enriquecen recíprocamente sus cualidades. Y ese juego armónico entre hechos naturales y artificiales se prolonga en el generoso interior, que parece pagano, de las iglesias, así como en los salones llenos de objetos sacros de los palacios. Nadie que hubiera visto este *Stadtlandschaft*, que de modo excepcional ha sido creado a partir de un impulso artístico, ha podido evitar caer en la emoción y el ensimismamiento. Aquí todavía sigue viviendo la Edad Media, que evoca asociaciones místicas; aquí, puede el Barroco y su fuerza pagana apoderarse de las cosas terrenales. La intensidad de la experiencia espacial es tan fuerte en Praga que sirve para ilustrar otros ejemplos en el resto del mundo.

La concepción de la *Ciudad-Paisaje* es tan importante como idea globalizadora, que soluciones caprichosas del Gótico tardío encuentran encaje con otras del Barroco, o con elementos decorativos del Renacimiento italiano. Así se expresa una inteligencia urbana válida universalmente, que ordena y que permite dar carácter, pero sin constreñir y sin amenazar artificialmente la evolución y las aspiraciones de cada individuo. Una ley que parte todavía de *lo orgánico* (y no de la organización), como postulado y principio estructurante. Así, Praga se muestra ejemplar para la cultura urbana occidental *como expresión del devenir y del cambio*.

Con el ejemplo de Praga pretendía enseñarles lo que significa *Stadtlandschaft*. Pero para nosotros, para Berlín, de momento solo existe la materia prima de una Ciudad-Paisaje. Aquí se necesitan aún otras condiciones, ante todo un orden en el sentido económico: la macroeconomía, la economía urbana y la economía común tienen que disponer de instrumentos eficaces y desterrar la precariedad.

La vida moderna y la necesaria adaptabilidad de las estructuras urbanas

Ocurría que la ciudad, en su estructura, en su vida interna y externa, estaba ya sobrecargada y tensionada hasta más allá de su límite. Para apoyar esta afirmación se puede mencionar un síntoma que ni a ustedes ni a nadie se le escapa, una característica de la metrópoli que cambió nuestra forma de relacionarnos con la ciudad y que se puede interpretar tanto de manera positiva o negativa: *la prisa*, los largos desplazamientos, el estrés al que nos sometemos incondicionalmente. Seguramente todos ustedes habrán fantaseado alguna vez con vivir en una ciudad más pequeña para escapar de este ritmo de la vida moderna, pues *la prisa* era lo que caracterizaba Berlín con respecto a las demás ciudades del mundo.

El problema no es la velocidad en sí misma, ya este rasgo de la vida contemporánea también está en el trasfondo de muchos elementos valiosos de la cultura actual: la velocidad ha sido la base de un puñado de propuestas ejemplares (por ejemplo, la *Columbushaus* de Mendelsohn), y también de otras menos afortunadas (como la tosca arquitectura de tantas nuevas urbanizaciones y edificios de viviendas). Lo central es, sin embargo, el hecho de que

se haya convertido en un principio que lo domina todo y que se ha vuelto en contra de la naturaleza humana: de eso nos percatamos y ante eso hay que tomar posición.

La prisa nos desconcertó, no solo material o socialmente, sino también psicológicamente, y una consecuencia de ello es que terminamos por entender el mundo objetivo como algo inclemente, como una realidad despiadada que nos convierte en productos. La *prisa* ha llegado a ser algo tan central en nuestra vida que otros factores fundamentales acabaron por no encontrar cabida: la experiencia que todos nosotros acabamos de atravesar es una consecuencia de lo que esa alienación significó para las ciudades y la cultura.

Esta introducción pretende insistir en que, con respecto al proyecto para una nueva ciudad, reconocemos como nuestra responsabilidad la satisfacción de las necesidades psicológicas y espirituales, en al menos igual medida que la resolución de cuestiones técnicas: *los principios de configuración de la ciudad deben derivar de la cultura de sus habitantes y de la conciencia de que dicha cultura vive en constante cambio*. Si el proyecto de la nueva ciudad no se basa en un principio de adaptación espiritual continua con respecto a sus habitantes, entonces genera formas que *acuña*n al ciudadano y se ponen en su contra.

Un principio espiritual de orden

Sin dar espacio a esa libertad y necesidad de adaptación en el orden de lo espiritual, no puede desarrollarse tampoco un *principio de orden* para la nueva ciudad. La ciudad medieval, por ejemplo, poseía un principio de orden que se basaba en la convención secular de los gremios, y que en esencia cuidaba de la igualdad entre los habitantes. En una forma de rechazo a lo que hoy llamaríamos capitalismo, al individuo solo le era permitido poseer una pequeña cantidad de materias primas, y podía contratar solo a un determinado número de trabajadores. La venta, que solo se consentía en el mercado, tenía que ceñirse a bases fijadas y al control de competencia. El comercio por intermediarios estaba prohibido, y la venta al por mayor tenía que respetar ciertos límites. De este principio surgió el perfil de una organización urbana *basada en la vivienda*: casas donde vivían la familia, los criados, los aprendices y los trabajadores, además de lugares para el taller, oficina y almacén, y con un pequeño huerto detrás (las ciudades antiguas contaban con muchas zonas verdes, a pesar de que su perímetro tendía a limitarse al estar situadas en medio de paisajes de terrenos fértiles).

Sin embargo, hoy vemos, repartidas por toda la ciudad, tareas que en la Edad Media se habrían resumido dentro de la casa: allí tenía lugar la oficina, el almacén y la fábrica. Además, hoy las viviendas han sido distribuidas y diferenciadas en función de las rentas: aquí la casa individual con jardín, allá la casa en hilera austera, el apartamento de alquiler o la barraca para obreros. Aunque hace cien años la renta ya era un factor que caracterizaba fundamentalmente las cualidades de la vivienda, la mezcla de clases sociales era algo implícito a lo urbano; sin embargo, hoy, la renta determina la clase, y la clase determina el barrio.

En 1858, James Hobrecht creó un plan para Berlín que debía ser válido durante 100 años y que estaba diseñado para 4 millones de habitantes (casi universalmente alojados en "*mietkaserne*" o densas manzanas de alquiler). En 1861, Berlín contaba ya con 48 habitantes por parcela (pronto serían 77, mientras que Londres tenía 7,7 de media). En esa época se consideraba que parte de la responsabilidad de las malas condiciones del hábitat era también del conformismo de sus habitantes, a los que Treitschke llamaba despectivamente "desesperados inmigrantes". En cualquier caso, Hobrecht creía que la cuestión social también se podía solucionar mediante la universalización de las *mietkaserne*: según él, para conservar la paz social, los trabajadores debían mezclarse con la clase alta, de modo que la *buena familia* de la casa orientada a la calle podría siempre ofrecer un plato de sopa al vecino desfavorecido del patio de manzana.

Además, Hobrecht y Virchow habían impulsado enérgicamente la extensión de la urbanización y el alcantarillado, incluso a los barrios más remotos. No obstante (en lo que podemos considerar un caso extremo del carácter alemán), el problema se observó desde un punto de vista exclusivamente técnico e implicó la construcción de más y más manzanas de *mietkaserne* para compensar el gasto, sin observar ningún tipo de compensación pública o de política colectiva. De esa forma, toda cultura de política pública de vivienda que pudiese haber existido en Berlín se perdió por el camino.

Esto es solo un ejemplo de que ya entonces, como hoy, era el hombre esclavo de *lo Material* y proyectaba hacia el futuro y el progreso de la Técnica cualquier mejora en su existencia. Ya se había dejado de pensar la ciudad en un plano espiritual (como se hacía en la Edad Media). Nosotros afirmamos que es precisamente este planeamiento espiritual (consecuencia de un *principio de orden* espiritual, de armonización entre el colectivo y el individuo) lo que debe estar en el centro de la tarea de los urbanistas hoy en día.

Mientras que en la Edad Media aún pervivía (adaptada a través de las generaciones) la conciencia de este tipo de fundamento de orden espiritual para lo urbano, las épocas posteriores se desplazaron hacia planteamientos más abstractos, racionales y analíticos que, sin embargo, no reconocen la relación entre las cuestiones prácticas y su existencia dentro de un Cosmos unificado. Se estableció una visión que fragmenta y aísla los problemas para poder abordarlos individualmente, negando su dependencia con respecto a una unidad de orden superior. También ocurrió de este modo en la era posterior a la de la *Razón*, que llamaremos era *Materialista*, donde se concluye este alejamiento del pensamiento con respecto a cualquier principio de orden espiritual. Las acciones del ciudadano ya no volverán a estar ligadas a las leyes de la naturaleza o a su sublimación en forma de deidad, sino que pretenden desde entonces guiarse meramente por la *Experiencia*. El desarrollo de la legislación como algo cosificado y abstracto deriva igualmente de este proceso. En un rechazo de lo que habría sido el orden natural, las normas dejan de ser efectivas para *organizar* y sirven meramente para *prevenir*.

En este sentido, defendemos el proyecto aquí expuesto en tanto a que remite a la planta de una ciudad colonial griega, que estaba sometida al principio de la *Ratio*, base a su vez de la ciudad medieval, sometida a principios religiosos. Esto viene a corregir la estructura radial

de la metrópolis que nos encontramos y que, como se demuestra en una sección transversal de Berlín, había alimentado una sobrevaloración del centro y sus actividades por medio de una legislación *zonal*, mientras descapitalizaba y desvalorizaba a los habitantes de los distritos periféricos. Ese mismo defecto del planeamiento zonal se muestra también en las curvas comparadas de la carga del tráfico y de la densidad de población: he aquí las causas que produjeron una ciudad anquilosada que se atrofiaba en una *hostilidad estructural* hacia la vida.



El llamado "Plan Estructural" del Kollektivplan de 1946, que incorporaba los distintos estudios sectoriales (tráfico, vivienda, servicios públicos, logística, etc). (Fuente: Scharoun, 1974).

Nos remitiremos también a otro ejemplo que vive todo berlinés cotidianamente: la dificultad para reconocer el sentido y el valor espacial de una calle. La configuración de la sección de una calle y la valoración de su espacio es imposible cuando las ordenanzas permiten, para cada parcela, un tercio de la fachada como cuerpo abierto por cada tercio de la fachada

como cuerpo cerrado. Seguramente que esas condiciones tienen su origen en largas reflexiones y consideraciones higiénicas y económicas, pero el resultado solo puede ser horrible. Por el contrario, hoy nos esforzamos en construir una reorientación fundamental de las ordenanzas edificatorias. El proyecto aquí presentado pretende servir de ilustración en este sentido.

Construcción económica y construcción vital

El trabajo de diseño en la reconstrucción de la ciudad parte predominantemente de dos planteamientos: la construcción *económica* ("*Wirtschaftsbau*") y la construcción *vital* ("*Lebensbau*"). Juntas, estas dos nociones forman el urbanismo como *la construcción de la ciudad* ("*Stadtbau*"), cuya adecuada concepción conducirá a un funcionamiento óptimo de Berlín. La complementariedad de estas dos estrategias, *Lebensbau* y *Wirtschaftsbau*, trata de construir el orden psicológico o espiritual en el que basar la planificación de nuestro hábitat.

Para entender esta dualidad, imaginen ustedes una vez más el ejemplo de la ciudad medieval: individuos lado a lado de individuos, fachada con fachada, frontón con frontón. La formación de comunidades humanas tiene su origen en la colaboración, la confianza mutua y el trabajo comunitario, y a esta "construcción humana" es a lo que responde la construcción de calles y plazas. Calles y plazas son, por lo tanto, transiciones entre entes individuales, puntos de articulación, lugares de mediación. (Dicho sea entre paréntesis, la acentuación de las transiciones y las articulaciones es una característica del arte alemán, sobre todo de la música alemana). Finalmente, traten de imaginar cómo esa agregación de individualidades es, al mismo tiempo, una única unidad, un solo ser (por ejemplo, en tanto que creyentes de una religión). Esto se haría visible cuando grupos de personas se unen para celebrar ritos religiosos y se comportan como un único individuo: de esta forma, el espacio como articulación de la multiplicidad (es decir, *la calle*) desemboca y es coronado en *el espejo de lo unitario*, es decir, el interior de las iglesias.

Y frente a este ejemplo de la ciudad medieval, tomemos el ejemplo de la ciudad que nosotros hemos vivido, es decir, la ciudad de la era de la *Razón* y del *Materialismo*. Del conflicto entre fuerzas autónomas, dicha ciudad pretende también extraer cierto tipo de armonía y sin embargo, en lugar de entender el espacio urbano en su complejidad, por una cuestión de *racionalidad*, "calle" y "plaza" adoptan términos diferenciados y se desconectan entre sí.

Berlín sirve de ejemplo una vez más: la Avenida Unter den Linden es un espacio en la Edad Media, pero también una calle en el sentido del Barroco, y esa cualidad heterogénea y cambiante es su característica principal. No obstante, en épocas posteriores esto se transforma en una radical diferenciación entre las formas geométricas de las plazas (Leipzigerplatz y Franz-Mehring-Platz, por ejemplo) con respecto a las calles adyacentes. Las plazas adquieren la función de espacio de recepción noble, que ha sido desplazado a los alrededores de la Puerta de Brandemburgo.

El papel político de la metrópolis

La magnitud de las tareas de investigación, diseño y síntesis que implica el nuevo plan solo se puede afrontar por partes y en etapas, y ya no pueden ser hoy en día el trabajo de una sola persona, pues el carácter de una ciudad es determinado por muchos y muy variados factores. Inicialmente, el Colectivo de planeamiento ha tratado de crear las bases generales para un debate.

Este círculo colegiado, sin jerarquía interna, está compuesto por Ebert, Friedrich, Herzenstein, Lingner, Scharoun, Seitz, Selmanagic y Weinberger. La exhibición en la Sala Blanca muestra un primer informe de los problemas para la reconstrucción de Berlín, usando un lenguaje deliberadamente racional: ahora hay que crear una serie de normas fundamentales, partir de aspectos generales. El momento en el que se configurará lo particular y se solucionarán las tareas de la construcción de Berlín no ha llegado aún. Primero hay que establecer una visión global.

En cierta medida, es por una cuestión de interés y consenso que estas propuestas sobre los aspectos más estructurales deban hacerse públicas en este primer momento. En qué medida y hasta qué punto podrán implementarse, depende en último extremo de las tareas que las potencias ocupantes nos otorguen y de la estructura administrativa del conjunto del país.

También tendremos que ser conscientes de que Berlín (como todas las metrópolis) tiene que ejercer funciones políticas. Martin Mächler, que lleva ocupándose de la cuestión de Berlín como ciudad de orden mundial desde hace cuarenta años, ha indicado varias veces el valor del papel político y cultural arraigado en las metrópolis, que las acompaña en sus mutaciones a través de los siglos: las cuestiones urbanas de las capitales siempre han sido un problemático reflejo de su destino político.

También en Berlín, la realidad geopolítica juega un papel de gran importancia y caracteriza en último término sus condiciones espaciales. En su estudio, Mächler explica la ciudad de Berlín mediante dos ejes de coordenadas de flujos económicos, en un principio con la Nilolaikirche en su intersección. Esta intersección fue desplazándose históricamente cada vez más hacia el oeste, y se convierte en un signo de importancia mundial en el siglo XIX en forma del cruce entre Friedrichstrasse y Unter den Linden. Repitiendo esta tarea de rastreo más tarde, en 1927, Mächler localiza otro desplazamiento del cruce aún más hacia el oeste: hasta la Columna de la Victoria y en conexión con la estación de List. El mismo Mächler identifica esta intersección como el símbolo de la pujanza económica de Berlín, y señala la importancia de List que, adelantándose a su tiempo, configuró el sistema ferroviario en función de esa primacía económica. (Más tarde, Hitler se sirvió también del cruce de ejes como símbolo, corrompiendo su sentido y degradándolo a mero escenario de su megalomanía).

El presente proyecto del Colectivo reconoce la potencia de la idea de Machler y trata de prolongar su vigencia, convirtiéndolo en un concepto más general y de mayor alcance al generalizarlo en forma de malla ortogonal.

Las capitales que efectivamente se convierten en metrópolis de orden mundial, lo hacen antes por la potencia de su economía y su situación en el tráfico de mercancías a escala geográfica, que por albergar estructuras representativas de gobierno y administración. Más adelante se convierten también en focos de emisión del arte y la cultura, y tienen capacidad para determinar el desarrollo económico de todo un país, reflejándose su estilo de vida en todo el resto del territorio. La metrópolis marca la opinión pública de su provincia por medio del control de los medios de comunicación, las dependencias políticas y el control del flujo de las energías tecnológicas y financieras.

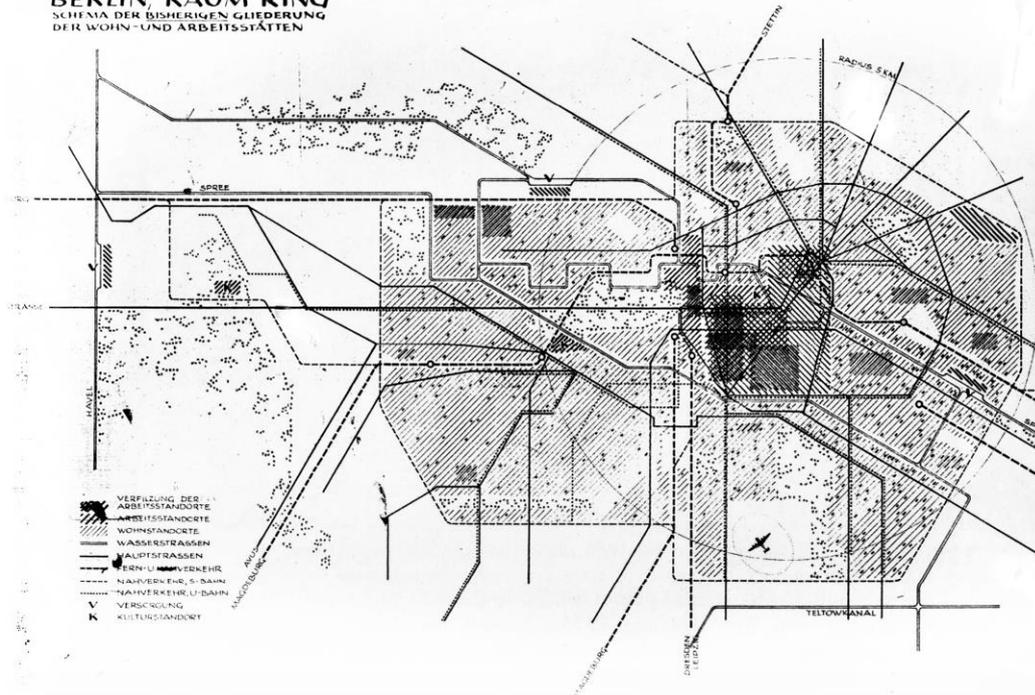
¿Cómo nace y cómo evoluciona la cultura metropolitana?

Las ciudades orientales de la antigüedad, de dimensiones comparables a las del Berlín de hoy en día, eran más bien un trozo amurallado de su *hinterland*, con palacios, viviendas, templos, jardines y campos de arar. En Grecia y en Roma, las grandes ciudades ya habían madurado y funcionaban como estructuras de control del territorio, que no solo protegían a sus ciudadanos, sino que también servían como herramientas de influencia militar, convirtiéndose pronto en ciudades de mercadeo, creciendo con el poder y los impuestos del Estado. Más adelante, además de centros políticos y militares, las ciudades medievales llegaron a convertirse en potencias económicas con la capacidad de pautar la estructura de intercambios de bienes en todo su territorio. Esto llevó a la construcción de un orden social que solo existía en las ciudades ("el trabajo es la virtud del ciudadano"), pero también a revertir al ciudadano las ventajas de ese orden ("el aire urbano libera").

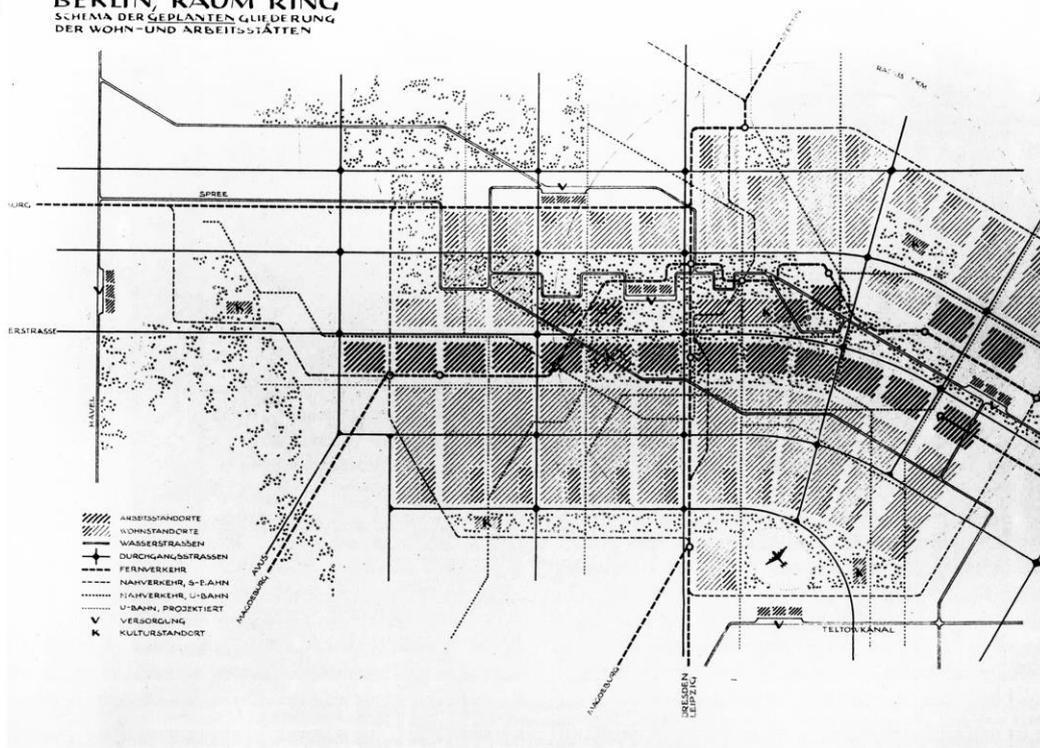
La ciudad principesca, que siguió a la medieval, también se correspondía en su forma con el orden social: la urbe fue convertida en el espejo del poder del príncipe sobre los ciudadanos. La geometría en planta de estas ciudades y su efecto de tabula rasa no es solo un juego formal, sino un medio de control y una clara representación del dominio sobre la ciudad (como ejemplo de este fenómeno, se suele nombrar la ciudad de Karlsruhe).

La ciudad moderna agudiza su funcionamiento como máquina económica y ello desplaza su función básica de hábitat. Las grandes ciudades se han convertido, como hemos dicho, simultáneamente en grandes centros económicos y en centrales energéticas de sus estados. (Aun así, es interesante constatar que las ciudades sigan conservando un carácter propio diferenciado que depende del desarrollo de comercios autóctonos. Así, Berlín contaba en 1930 con un 50% de población autóctona, mientras que otras ciudades solo llegaban a un 30%). El hecho de que Berlín se convirtiera en el mayor centro industrial de Alemania está evidentemente conectado con su condición de capital imperial aunque, paralelamente, la ciudad se aprovecha de su ubicación estratégica en un territorio de gran accesibilidad y conectado con el sistema de electricidad de los ríos Elba y Oder, siendo a su vez cercano al Mar Báltico y al Mar del Norte.

2 BERLIN, RAUM RING
SCHEMA DER BISHERIGEN GLEDERUNG
DER WOHN- UND ARBEITSSTÄTTEN



3 BERLIN, RAUM RING
SCHEMA DER GEPLANTEN GLEDERUNG
DER WOHN- UND ARBEITSSTÄTTEN



Arriba, ilustración del Kollektivplan de la estructura de la ciudad hacia 1939, expresando la distribución de áreas de trabajo y vivienda, y la congestión y falta de adaptabilidad de la red radio-concéntrica para adaptarse a los flujos de la ciudad contemporánea. Abajo, propuesta del Kollektivplan de la estructura del nuevo Berlín como un Stadtlandschaft de ciudades lineales conectadas por grandes autopistas y un eje central de actividades paralelo al centro histórico, que alberga las instituciones colectivas y un parque continuo. (Fuente: Confurius, 2000).

Sistema de tráfico del *Kollektivplan*

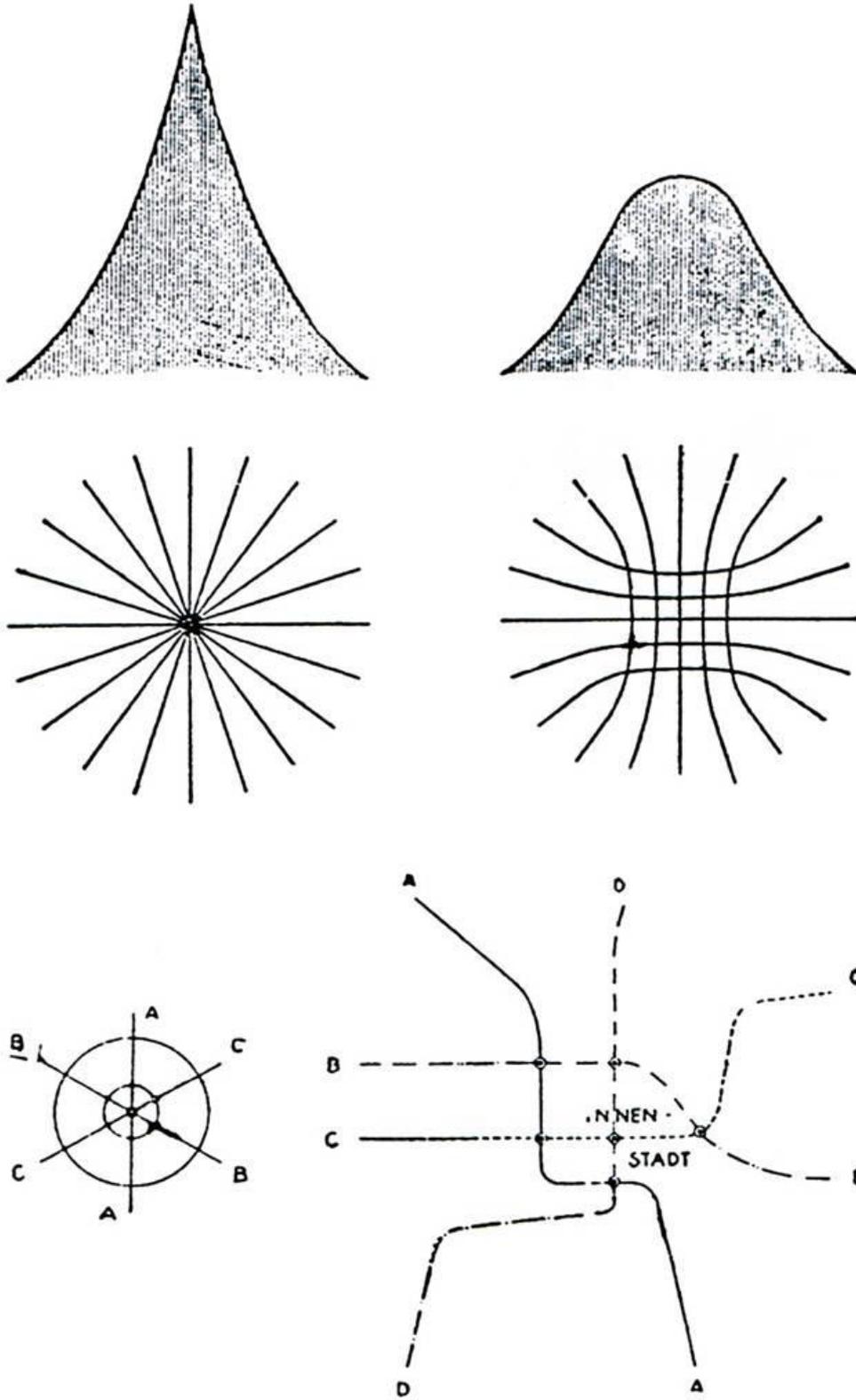
Al mismo tiempo que presentamos este "*Primer Informe*", preparamos para el *Magistrat* de Berlín un concurso abierto, cuyo resultado se presentará al público en un segundo informe. Cuando entonces se aclare la situación administrativa de Berlín, será posible delimitar el objeto y la medida de las tareas de ordenación. En estos trabajos también participarán distintos institutos de investigación, y se usarán para instruir a los alumnos de las escuelas técnicas berlinesas.

El centro de atención de esta exposición lo constituye la representación gráfica de los hechos naturales y constructivos que determinan la ciudad. Los elementos más importantes son la economía, el tráfico, la vivienda, el abastecimiento y la cultura. En primer lugar describiré parcialmente la estrategia sobre movilidad.

A un usuario atento de nuestras calles le llamarán la atención las siguientes contradicciones: primero, que cuando se deja la eficiente red de autopistas para entrar en la periferia de la ciudad, se ve uno perdido y bloqueado en una maraña de callejuelas provincianas; además, el sistema radial y anular de calles utilizado hasta ahora está obsoleto, ya que se corresponde con una sociedad en cuyo centro estaban la iglesia y el mercado (mientras que la más equilibrada importancia entre áreas de actividad y áreas de vivienda de la gran ciudad moderna implica una mayor continuidad y homogeneidad del centro con respecto a la periferia); por último, en las afueras, la mayoría de las calles tienen la misma anchura. Este es un esquematismo que no favorece la vida urbana y no se deriva de una buena lógica de ordenación.

La estructura de la nueva ciudad necesita de un nuevo sistema viario, cuya capacidad se corresponderá con su caudal, medido en dimensiones temporales y espaciales. Dar un paseo, montar en bicicleta, tráfico lento, tráfico rápido, han dado forma a estas nuevas calles. Modernas investigaciones señalan que una carretera en París con cinco carriles, pero con cruces, tiene menos capacidad que una con dos carriles sin cruces en Nueva York. Siguiendo esta lógica, en el proyecto presentado en la exposición se muestra la imagen actual de las autopistas alrededor de Berlín y cómo éstas se estructurarían más convenientemente de forma tangencial al centro: ya no formarán una autopista de circunvalación, que llevaría consigo una forma centrípeta, sino una malla rectangular que estructurará todo el territorio. Al aplicar esta parrilla desaparece la jerarquía centrípeta y, por lo tanto, la razón para nuestras actuales calles radiales.

Como casi todas las ciudades europeas, Berlín creció en planta mediante añadidos de anillos y cinturones. Esto ha sido históricamente contraproducente para el desarrollo de una adecuada política del suelo y de ordenación del tráfico. Los intentos posteriores de añadir calles radiales (como complemento de la construcción de anillos), y zonas verdes cuneiformes (como complemento a esas calles radiales), no resolvieron los fallos estructurales del sistema y, hasta hoy en día, este tipo de crecimiento se ha seguido dando apoyado en las carreteras que llevan a los pueblos.



Diagramas del Kollektivplan mostrando la mejor adecuación de la red rectangular con respecto a la original estructura radioconcéntrica. (Fuente: Johann Friedrich Geist y Klaus Kürvers, 1989.)

Como consecuencia de la limitación intrínseca del propio sistema radial-anular, el centro urbano, que era el destino diario de la mayoría, sufriría un encarecimiento progresivo: a causa de esta *falta de coordinación entre la economía y el espacio*, el crecimiento de la ciudad de Berlín sería incoherente, explosivo y desordenado. En lugar de ello, en este trabajo proponemos una estructura en bandas paralelas que permitirá un desarrollo orgánico del conjunto, contrariamente a las disfunciones que generaba el anterior modelo.

Ni la condición de "espacio" de la calle medieval ni la geometría de los ejes barrocos se ajustan a los ideales estéticos y urbanos de nuestros días. Necesitamos, como se ha dicho, un tejido orgánico que se adapte a la relación contemporánea entre vivienda y actividad. Igual que un autobús fluye por una autopista sin necesidad de calcular su trayectoria matemáticamente, se necesitan redes sencillas, en las que el transporte rodado se pueda realizar intuitivamente y de manera continua a través de toda la ciudad. Más allá, en las unidades vecinales, sí se empezará a construir un sistema rectangular de calles donde el asentamiento de las casas se apoyará siempre en la adecuada orientación solar para construir una ciudad saludable.

Las autovías no se extenderán por el suelo, sino que se elevarán sobre zonas verdes, estructurando y pautando rítmicamente las unidades de industria y trabajo, que ofrecerán a la vista sus perfiles y siluetas en lugar de amontonarse entre la masa construida y el caos del tráfico. Además, todo el sistema viario se adaptará a los valles de los Barmin y Teltow, Spree y Havel, y se integrará orgánicamente y de forma vívida entre los elementos paisajísticos, que hoy en día yacen sepultados y prácticamente irreconocibles.

¿Y el coste de esta operación? El sistema de calles radiales y anulares necesitaría gran cantidad de aportes y ajustes si quisiéramos volver a basarnos en él. Sería erróneo intentar reparar las vías sin más, y con esto solucionar cuestiones circunstanciales individualmente y sin visión de conjunto. Sin embargo, solo por el hecho de ser menos peligroso, nuestro sistema propuesto de vías de tráfico separado por usos ya posibilitaría un ahorro significativo. En 1927 hubo 32 000 accidentes, con 15 000 muertos y heridos, que cargan a la administración una suma de 1,2 millardos de marcos, mientras que el valor total de las vías terraplenadas de carreteras, incluyendo puentes, etc., tendrían un valor (según Wagner) de 500 millones de marcos.

La vieja estructura de avenidas radiales y anulares está en contradicción con la orientación y dirección de las grandes vías fluviales que marcan el paisaje de Berlín. Nosotros creemos que el carácter orgánico del valle glaciar y sus ríos debe marcar este nuevo sistema viario, resolviendo la adaptación de la ciudad a su paisaje, favoreciendo los flujos económicos y facilitando, además, la ventilación natural de la masa urbana. Es necesaria una ampliación parcial del cauce del Spree, cambios en el trazado de algunos puentes y trabajos de ampliación para facilitar la navegación. Se pretende facilitar la entrada de botes de 100 T a los puertos este y oeste, enlazando a los nudos del tráfico el sistema de canales.

La línea ferroviaria norte-sur, desde Stettin, vía Küstrin hacia Sajonia y Silesia, convierte Berlín en el punto de paso de un meridiano oriental que recorre Alemania de norte a sur. Esto no solo tiene valor simbólico, sino también importantes consecuencias técnicas que apoyan la propuesta de una conexión ferroviaria Norte-Sur. Si el cruce debe situarse junto a la Lehrter o junto a la estación de la Friedrichstrasse, es una cuestión que se resolverá con

el tiempo, pero la idea de una conexión norte-sur elevada sobre puentes complementaría la estructura este-oeste planteada sobre el valle y usaría el tráfico ferroviario interurbano para apoyar el peso del cruce de la Friedrichstrasse, reforzando su importancia como referencia en el paisaje urbano.

El tráfico ferroviario de cercanías debe sufrir varios cambios, en el sentido de coordinar el sistema de S-Bahn con el de autovías para tráfico rodado. La red existente muestra sobre todo vías de norte a sur y de este a oeste, pero también en algunos casos líneas que se doblan y cambian de dirección: este esquema se podría adaptar fácilmente a un doble sistema más limpio norte-sur y este-oeste, que necesitaría menos refuerzos para servir las zonas que hasta ahora cuentan con peor accesibilidad (Moabit, Weissensee, Steglitz, etc).

La idea de tratar el tejido de la ciudad como un *Paisaje Urbano (Stadtlandschaft)* plantearía nuevas condiciones, pero daría pie también a nuevas posibilidades. No necesitaríamos ya torturar y condenar el tráfico a atravesar un caos de edificios, sino que el nuevo juego paisajístico entre zonas verdes y asentamientos permitiría una nueva integración y conexión de los elementos viarios, generando una percepción renovada de la ciudad (especialmente para el observador en movimiento).

Usos y urbanización en el Kollektivplan

Los años de crisis de 1928/29 muestran claramente cómo el inadecuado sistema de transporte ha supuesto un impedimento para la adaptación de la ciudad a su nuevo contexto económico; el objeto de este plan es, ni más ni menos, llevar a cabo esa adaptación, empezando por el estratégico sector productivo, del cual vive la ciudad de Berlín como si de un taller gigantesco se tratara.

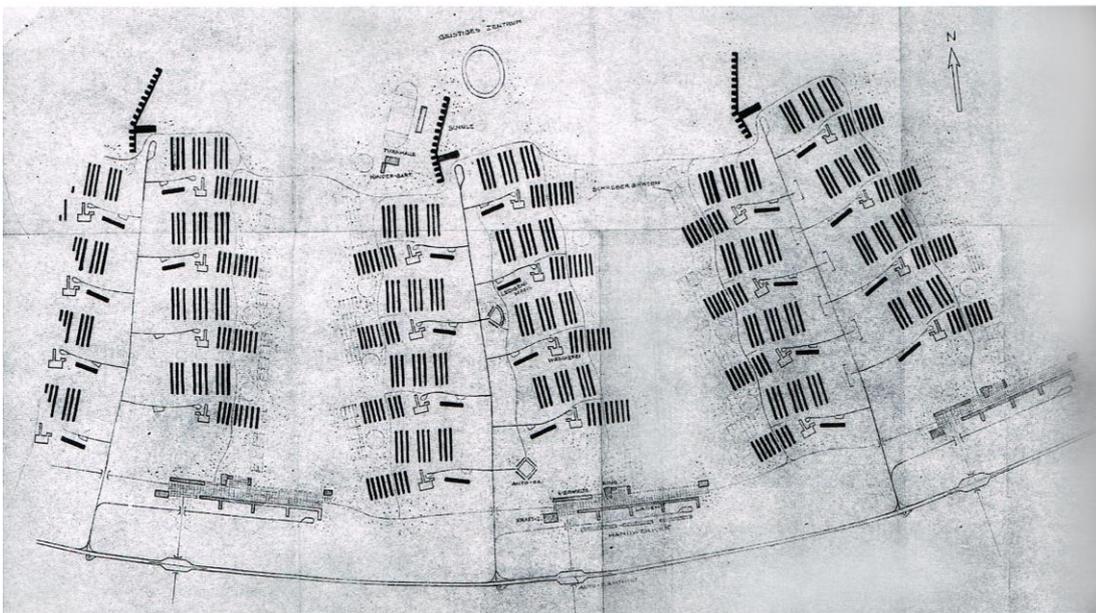
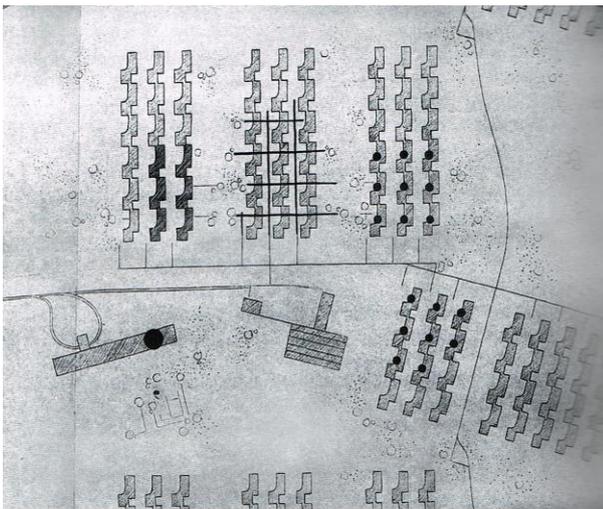
Este esquema pretende exponer una reconstrucción orgánica y natural de la ciudad, basada en una reciprocidad más racional entre formas urbanas y requerimientos y flujos económicos, y fundamentada en el re-conocimiento de los hechos geográficos en los que la ciudad se asienta, así como en la tradición y en el potencial que encierra la desaparición de gran parte de la masa construida.

El estudio a la escala regional ha arrojado como resultado una propuesta de distribución de las principales zonas de actividad industrial a lo largo de los ejes que marcan los cauces fluviales. Es cierto que eso implicaría la movilización de una cierta cantidad de recursos, pero la organización global de usos y afectaciones debe ser reordenada. Lo mismo ocurre con las zonas de actividad en el interior de la ciudad: la mayoría se podrá conservar, pero deben adaptarse a una nueva lógica de coordinación, concentración y restitución de la continuidad entre lugares de trabajo y de vivienda. Creemos que este criterio es compatible con una política de reserva de zonas de actividad en los espacios que ofrezcan mayor accesibilidad a bienes y personas.

Además, en la ciudad antigua quedarían administraciones corporativas, bancos, comercio exterior, industria textil, talleres, etc. Al oeste se encontrarían oficinas de la administración pública, empresas de seguros, administraciones de organizaciones privadas y centrales de

correos, por ejemplo. Más al norte, entre Alexanderplatz y el Spree, se ubicaría la administración local. Al oeste, entre el ferrocarril y el Spree, aparecería la nueva ciudad universitaria.

La avenida Unter den Linden y la Museeninsel seguirían siendo el centro cultural de Berlín. Por lo tanto, la disposición existente se conservaría en lo esencial, pero pasando a funcionar con sujeción a un nuevo sistema que prima los desplazamientos en paralelo a la dirección del valle del Spree, donde la mayor parte de las actividades se distribuyen a lo largo de una banda central extendida entre el Landwehrkanal y el río. Esas vías fluviales formarían una suerte de frontera natural o transición entre la ciudad del trabajo y la ciudad del habitar.

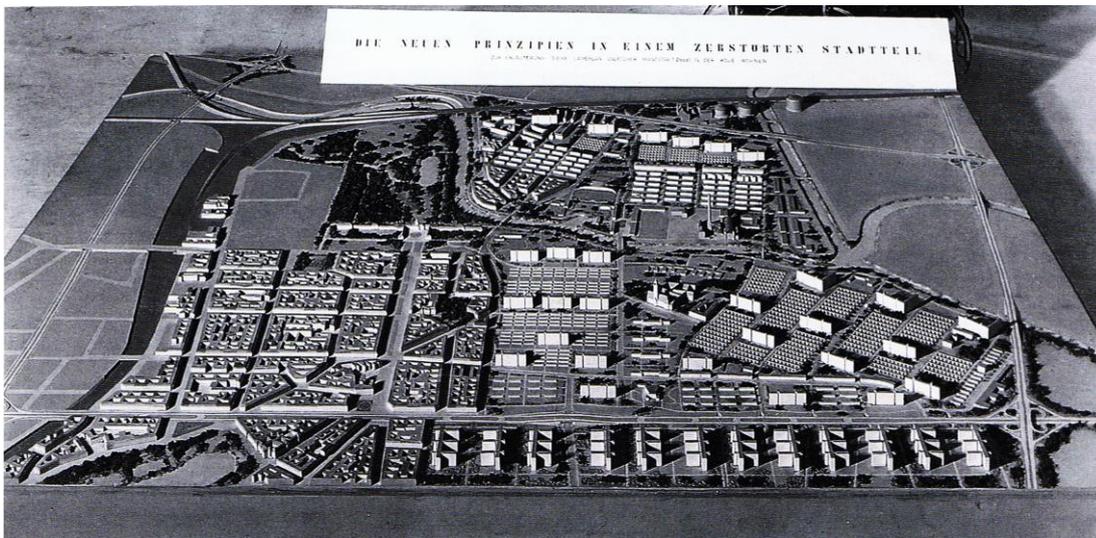


Unidades residenciales del Kollektivplan, engarzadas a una línea de transporte junto con instalaciones industriales y usos públicos. (Fuente: Geist y Kürvers, 1989).

Una cuestión central es el tráfico pendular de ida y vuelta al trabajo, que tratamos de eliminar en la medida de lo posible. Esto significaría que un número muy alto de personas debería habitar cerca de sus lugares de trabajo, para minimizar el número de trabajadores que se desplazan entre el centro y la periferia. (Esta reestructuración, sin embargo, no puede ni debe ser forzada. La economía debe seguir siendo competitiva; el trabajador tiene que poder elegir su lugar de trabajo).

Hay que conseguir que la congestión del centro no fuerce la huida de los trabajadores a la periferia. Una concepción de la vivienda como base y estímulo de toda la trama urbana podría apoyarse en una homogeneización de la densidad, alrededor de los 200 o 250 habitantes por hectárea. Esta condición de ausencia de congestión permitiría mayor igualdad en la distribución de cualidad y calidad urbana, y una mayor maniobrabilidad frente a otros requerimientos como suelos inadecuados o zonas húmedas, necesidad de espacios verdes, etc.

Como indican los planos, la solución es la reubicación de las zonas de actividad (industria, economía, administración) atravesando la ciudad hasta el centro en forma de banda que sigue la dirección del valle. Estas zonas de actividad se acompañan por otras bandas paralelas que incorporan su proporción correspondiente de viviendas. Entre ellas se conservarían los cauces fluviales a modo de transición, con amplias zonas verdes albergando otros tipos de usos públicos.



Maqueta del equipo de Hans Scharoun para el distrito de Charlottenburg como ejemplo de proyecto de reconstrucción de un barrio destruido. (Fuente: Scharoun, 1974).

Los asentamientos residenciales estarían divididos en unidades o células básicas de 4 a 5000 personas, que se corresponderían más o menos con el núcleo de la urbanización de Siemensstadt y cuyas medidas están pensadas en función de lo que la mirada y la experiencia de los niños pueden reconocer como su mundo propio. Reflejan la continuidad

de la vida, la *Lebensbau*, cobijando a la persona desde la cuna hasta la vejez y permitiendo una identificación del individuo y su entorno. Para ello se combinan viviendas unifamiliares con bloques para parejas sin hijos, solteros o ancianos. En estos conjuntos, en continuidad con un marco verde, aparecería un centro cultural y social público: el objeto de la colectividad, que refleja la necesaria implicación de todos los esfuerzos espirituales para la reconstrucción económica de Alemania. Escuelas y hospitales se construyen orgánica y equitativamente en correspondencia con las viviendas.

Ordenanzas y legislación de suelo en el *Kollektivplan*

Las ordenanzas de suelo y la normativa de construcción tienen que incorporarse como instrumento en pro de este esfuerzo. Como Londres, Berlín era una ciudad abierta que, sin embargo, (por efecto de la especulación del suelo) llegó a congestionarse y a hacinar a su población en densidades excesivas, lo que ha impedido un desarrollo natural y saludable de la ciudad en su contexto. Con esto, Berlín sufrió un efecto parecido al de París y Viena, donde la existencia de amurallamientos defensivos provocó una sobredensificación del centro, que redundó en cada vez mayores precios del terreno. Como consecuencia, en lugar de construirse un orden natural, el paisaje necesitó legislarse por medio de una *policía* edificatoria que regulase las tensiones económicas.

Es una vieja letanía el que las instituciones, que fueron creadas por y para los seres humanos, acaben convirtiéndose en fuerzas opresivas, supremas, inmutables e ineludibles. Es lo que ha ocurrido también en Berlín, por lo que planteamos un cambio de valores en función de una visión colectiva de la vida y del *destino*: es justo y necesario crear nuevas estructuras sociales que multipliquen la capacidad vital de las personas para enfrentarse en justicia a *intereses opresivos* (por ejemplo, para cancelar la injusta preponderancia del llamado *derecho creado*).

La cuestión está en si este conflicto se puede abordar globalmente, o solo mediante intervenciones parciales: ya desde el concurso para el Groß-Berlín en 1909, ha existido un esfuerzo por equilibrar la relación entre el tipo de interés del crédito hipotecario y las tasas de rendimiento del suelo en los alquileres, y así tratar de aliviar abusos y tensiones sociales. Sin embargo, el concurso de 1909 todavía hablaba de la exigencia de la promoción privada del suelo como un hecho indiscutible. Por eso, las mejoras que se proponían eran marginales, en el sentido literal (también en el de aplicarse en la periferia urbana).

Las ordenanzas edificatorias, con su división zonal de distritos periféricos, causaron resultados que hoy rechazamos. La administración perdió el foco sobre el núcleo del problema, lo cual resultó en un aumento injustificado del precio del suelo y en un capitalismo apoyado en las expectativas de plusvalías, que acabaron tomando carta de naturaleza como ley. Al dar prioridad al rendimiento económico, el resto del sistema (incluida la estructura de movilidad y tráfico) tuvo que ser readaptado a posteriori, recayendo los costes de este desajuste en toda la colectividad.

Aunque es cierto que distintos gobiernos locales han tratado de atajar parcialmente este problema, el fundamento del sistema no ha podido ser cuestionado. En cambio, hoy en día, dado que la tarea de reconstrucción implica la reconfiguración de distritos urbanos completos, nuevas e ideales soluciones globales podrían ser implementadas con relativa facilidad.

Priorización de objetivos en la reconstrucción de Berlín

Mostramos en la exposición el resultado de nuestras investigaciones sobre el estado de la masa edilicia, que nos indica también la posibilidad de llevar a cabo ciertas transformaciones. Aunque la investigación sobre el estado de estas estructuras se ha limitado por ahora a un área relativamente pequeña, nos ofrece material que nos servirá más tarde para una rápida elaboración y proyección de estos estudios a distritos completos de la ciudad.

Todo nuestro esfuerzo debe emplearse en averiguar cómo reutilizar los edificios que se hayan mantenido, en los que podrá vivir durante mucho tiempo la población berlinesa. Pero por ejemplo, no podemos resignarnos a dar carta de naturaleza (y es una situación bastante normal) a que, de 48 pisos, solo 8 reciban algo de luz solar, y que solo la mitad disponga de ventilación cruzada. Debemos facilitar viviendas que puedan albergar a la vida en su conjunto y, por lo tanto, de momento nos parece más importante habilitar suficiente superficie que incorporar tal o cual mejora técnica.

Establecer este tipo de prioridades es una de las tareas más importantes en la construcción de una gran ciudad, y corresponde al trabajo conjunto de sociólogos y políticos, técnicos y arquitectos. Es una cuestión vital que no se puede volver a perder en los vericuetos de la burocracia: necesitamos, aparte del conocimiento técnico, todas las energías políticas, espirituales y físicas disponibles. ¡Solo faltaba que el plan se frustrase solo porque no dispongamos todavía de sacos de cemento con los que construirlo! Lo prioritario debe ser el rigor en la definición de las imprescindibles reformas en derecho inmobiliario y leyes de edificación.

La exposición toca también levemente otras cuestiones como, por ejemplo, la definición de una estructura ideal poblacional y ocupacional de Berlín, o cuestiones arquitectónicas, de tipificación y estandarización. Cuestiones también respecto de la conservación de edificaciones históricas, que debemos recuperar no solo por su calidad estética, sino también en el sentido de recuperar la presencia viva de la historia en el día a día de la ciudad.

Conclusión: armonía en la multiplicidad

Cómo abordar la definición de un *principio espiritual de orden* y su inclusión en la ciudad actual: ésta debe ser nuestra tarea durante las siguientes décadas. Sabemos que el ser humano necesita la presencia del *otro* para completarse y enriquecerse, y que esta complementariedad en la multiplicidad es el fundamento sobre el que se construye la sociedad humana.

En ese sentido entendemos también la ciudad como tarea: para servir de base a una armonización desde el interior de esa multiplicidad. Dentro de la sociedad urbana, cada persona debe disponer de la posibilidad de desarrollarse libremente, siendo ésta la condición para que el individuo pueda también dedicar una elevada parte de sí mismo a construir la comunidad (este concepto está en la esencia misma del *Werkbund* alemán, que hoy se vuelve a levantar).

Para poder construirse en función de su naturaleza orgánica, la ciudad establece una serie de condiciones, que hoy somos ya capaces de entender. La primera de esas condiciones se refiere a la energía de sus habitantes: la importancia de conservar, renovar y asegurar la energía de las familias y la comunidad.

En su eterno devenir, debemos defender esa energía de ser sacrificada al servicio de *lo Material*. Debemos también evitar que sea usurpada por otros *Intereses*, tales como el nacionalsocialismo (cuestión que el reciente proceso de Nürnberg ha vuelto a evocar).

Debemos proteger esa energía y engranarla con el *Geist*, ponerla al servicio del *Espíritu*, del Pensamiento, del *Logos* que crece orgánicamente en el centro de la vida.

Bibliografía básica sobre Hans Scharoun

- Bitomsky, Harmut, dir. (2009). *Arquitectura Imaginaria*, DVD. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos.
- Blundell Jones, Peter (1978). *Hans Scharoun: A monograph*. Londres: Gordon Fraser Gallery.
- Marcianò, Ada Francesca (1992). *Hans Sharoun 1893-1972*. Roma: Officina Edizioni.
- Scharoun, Hans (1974). *Bauten, entwürfe, texte*. Berlín: Akademie der Künste.

Bibliografía básica sobre el Kollektivplan y el urbanismo alemán de postguerra

- Aguirre Rodríguez, José Ignacio (e.p.). *La ciudad de perfiles salvajes. El ideal Stadtlandschaft en el urbanismo alemán del siglo XX*. Málaga: 16/d editores.
- Confurius, Gerrit (2000). Attempts to a national new beginning. En Thorsten Scheer (ed.), *City of architecture, architecture of the city* (pp. 215-227). Berlín: Josef Paul Kleihues y Paul Kahlfeldt.
- Diefendorf, Jeffrey M. (1997). The new city: German urban planning and the zero hour. En Geoffrey J. Giles (ed.), *Stunde null. The end and the beginning fifty years ago* (pp. 89-104). Washington D.C.: German Historical Institute.
- Durth, Werner, y Gutschow, Niels (1988). *Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau Zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940-1950*. Braunschweig, Wiesbaden: Vieweg.
- Geist, Johann Friedrich, y Kürvers, Klaus (1989). *Das Berliner Mietshaus 1945-1989*. München: Prestel.
- Kleihues, Josef Paul, dir. (2000). *City of architecture, architecture of the city*. Berlín: Nicolai Verlag.
- Mantziaras, Panos (2002). Rudolf Schwarz and the concept of city landscape. En *Actas del Congreso Intenacional "Arquitectura, ciudad e ideología antiurbana"* (pp. 15-36). Pamplona: T6 Ediciones.
- Rogier, Francesca (2000). The monumentality of rhetoric: The will to rebuild in postwar Berlin. En Sarah Williams Goldhagen y Réjean Legault (eds.), *Anxious modernisms: Experimentation in*

postwar architectural culture (pp. 168-189). Montreal: Canadian Centre for Architecture; Cambridge, MASS: MIT Press.

Reichow, Hans Bernhard (1948). *Organische Stadtbaukunst: Von der Grossstadt zur Stadtlandschaft*. Braunschweig: Georg Westermann Verlag.

Schwarz, Rudolph (2006). *Von der Bebauung der Erde*. Salzburg-München: Verlag Anton Pustet. (Orig., 1949).

Sohn, Elke (2003). Hans Bernhard Reichow and the concept of stadtlanschaft in German planning. *Planning Perspectives*, 18(2), 119-146.

Sohn, Elke (2007). Organicist concepts of city landscape in German planning after the Second World War. *Landscape Research*, 32(4), 499-523.

Sonne, Wolfgang (2006). Berlin, capital under changing political systems. En David L. A. Gordon (ed.), *Planning 20th century capital cities* (pp. 196-212). Londres: Routledge.

Trebbi, Giorgio (1978). *La ricostruzione di una città: Berlino 1945-75*. Milán: G. Mazzotta.

Formato de citación

Scharoun, Hans (2015). Scharoun, conferencia con ocasión de la exposición "Berlin plant - Erster Bericht" [Berlín planifica - Primer Informe], leída el 5 de Septiembre de 1946. (Trad. José Ignacio Aguirre Rodríguez). *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 5(1), 107-135. <http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/aguirre>



Los textos publicados en esta revista están sujetos –si no se indica lo contrario– a una licencia de [Atribución CC 4.0 Internacional](#). Usted debe reconocer el crédito de la obra de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede compartir y adaptar la obra para cualquier propósito, incluso comercialmente. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace. No hay restricciones adicionales. Usted no puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros hacer cualquier uso permitido por la licencia.

