

# LA CIUDAD ENTRE TRADICIÓN Y RUPTURA. ARQUITECTURA Y URBANISMO EN LOS INICIOS DEL SIGLO XX<sup>1</sup>

José Luque

*El artículo examina la aportación a la construcción de la disciplina urbanística por parte de tres arquitectos formados en el academicismo. Eugène Hénard, Tony Garnier y Otto Wagner. El examen, a través de sus obras, de la dialéctica producida entre tradición y ruptura muestra las virtualidades de sus propuestas, al mismo tiempo que desvela la continuidad de la arquitectura moderna respecto al academicismo Beaux Arts.*

Hubo un tiempo en que la Arquitectura Moderna tendió a verse, o mejor a presentarse, como una ruptura radical con la experiencia del pasado; el “historicismo de vuelo al futuro”<sup>2</sup> aparecía como incompatible con cualquier mirada a la historia. Es verdad que la crítica operativa<sup>3</sup> ha examinado el pasado, pero se trata de un examen selectivo: Kaufmann se remonta a Ledoux, Pevsner a Ruskin, Giedion a Brunelleschi, Argan a Borromini, pero, tal como declaran algunos de los títulos se trata de una búsqueda de antecedentes, un trabajo genealógico de indudable interés, pero que en su camino deja en la oscuridad abundante información: toda la que no acaba de encajar en el esquema previo.

Dentro de esta literatura la publicación de *Teoría y diseño en la primera era de la máquina*, supone un primer cambio de enfoque, existe todavía el deseo de identificar dentro del pasado las fuentes de los maestros, pero desde la introducción se sabe bien el terreno que se pisa<sup>4</sup>:

En un extremo, los futuristas proponían desembarazarse de toda atadura cultural y lanzarse hacia adelante equipados tan solo con una nueva sensibilidad; en el extremo opuesto, hombres como Perret y Garnier creían que lo nuevo (...) debe estar sometido a lo viejo, o por lo menos a las líneas generales de lo viejo. Entre el dinamismo futurista y esta cautela académica se desarrollaron la teoría y el diseño de la arquitectura correspondiente a la primera edad de la máquina.

Con esta convicción, la existencia de una tensión entre tradición y réplica, Banham desarrolla una sugerente investigación sobre la verdadera identidad de la arquitectura practicada por los Maestros; de este modo el pretendido funcionalismo del Moderno queda acotado por un inflexible formalismo.

Posiblemente sea el urbanismo uno de los campos en que una indagación de este tipo, consciente de esta tensión entre la experiencia consagrada y la novedad prefigurada, puede resultar más productiva. En primer lugar por la misma juventud de la disciplina urbanística que, con su pretensión de autonomía y globalidad, difunde sus primeras formulaciones a comienzo de siglo, contemporáneamente a los manifiestos iniciales de la Arquitectura Moderna; pero también por el carácter de buque insignia que el urbanismo adquiere de mano de los CIAM, como exponente privilegiado de la preocupación social que debía caracterizar a la nueva arquitectura.

En cualquier caso, un examen como el que nos sugiere Banham, si se desea llevar a cabo con todas sus posibilidades, aconseja partir de los comienzos, sin especial atención a los resultados; se trata de identificar las posibilidades que esa tensión entre fidelidad y rotura con el academicismo abría al urbanismo. Sólo identificadas las vías que trazaban sus propuestas, tanto las que alcanzaron su madurez en el Movimiento Moderno, como las que quedaron ocultas ante el camino elegido por los Maestros, estaremos en condiciones de aprovechar toda la virtualidad de aquel momento lleno de vitalidad y energía creativa.

El trabajo que a continuación presentamos, con la limitación que supone la propia elección de unos autores determinados, aspira a avanzar en este camino, alcanzar unos primeros resultados, aún cuando sean provisionales, que proporcionen una imagen más ajustada –más amplia, por más distante de sus inmediatos herederos del Moderno– de la aportación del academicismo a la conformación de la disciplina urbanística.

Dos de los autores examinados pertenecen plenamente por su formación al academicismo *Beaux Arts*: tanto Hénard como Garnier fueron alumnos de Guadet, y Garnier alumno aventaja-

1. El artículo se apoya en la investigación que se está realizando en el Departamento de Urbanismo sobre *pensamiento urbano y construcción de la ciudad*; a través de este proyecto se pretende identificar la aportación de diversos textos a la conformación de la disciplina urbanística. El estudio y la versión castellana correspondiente a los textos de Hénard y Garnier han sido desarrollados por Silvia Barbarin, a quien corresponde también la revisión bibliográfica general del artículo.

2. COLQUHOUN, Alan, (“Tres clases de historicismo”, en *Modernidad y tradición clásica*, Ed. Jucar, Madrid, 1991, p. 33) toma esta expresión del historiador alemán Friedrich Meinecke; identifica así el deseo de adelantarse al futuro propia del *Zeitgeist*, tal como es captado por los arquitectos del Movimiento Moderno.

3. TAFURI, Manfredo, (*Teorías e historia de la arquitectura*, Ed. Laia, Barcelona, 1972) ha caracterizado con precisión la finalidad operativa, de justificación de las opciones proyectuales, que incluyen estos análisis históricos. Para la identificación de las fuentes cfr.: KAUFMANN, Emil, *De Ledoux a Le Corbusier. Origen y desarrollo de la arquitectura autónoma*, Gustavo Gili, Barcelona, 1985 (ed. original 1933); PEVSNER, Nikolaus, *Pioneros del diseño moderno, de William Morris a Walter Gropius*, Ed. Infinito, Buenos Aires, 1971 (1936); GIEDION, Siegfried, *Espacio, Tiempo y Arquitectura*, Hoepli S.L., Barcelona, 1955 (1941); ARGAN, Carlo Giulio, *El concepto del espacio arquitectónico desde el barroco a nuestros días*, Nueva Visión, Buenos Aires, 1971.

4. BANHAM, Reyner, *Teoría y diseño en la primera era de la máquina*, Paidós, Barcelona, 1985, p. 15. Ed. original, *Theory and Design in the First Machine Age*, The Architectural Press, London, 1960.



Fig. 1. Eugène Hénard, París 1849- 1923.

do como muestra su *Gran Prix de Roma*, conseguido en 1899 y que le situó en la Academia Francesa de Roma entre 1899 y 1904; Wagner, sin perjuicio de su decidida búsqueda de una arquitectura moderna, se formó también en el academicismo: primero en la *Bauakademie* de Berlín, después en la Academia de bellas Artes de Viena, donde en 1885 ocupa la prestigiosa cátedra de arquitectura. Los tres afrontaron de modo directo –desde la arquitectura– el problema de la ciudad, los tres –desde perspectivas distintas– defienden la necesidad de una práctica precisa para la construcción de la ciudad; los tres sintieron esa tensión entre tradición académica y los nuevos retos que los cambios sociales y técnicos imponían a la ciudad.

Los tres, en fin, nos han legado unos textos precisos: los estudios de Hénard marcan las operaciones necesarias para la transformación de París, pero ante todo nos muestran cómo adecuar a los retos del futuro el complejo mecanismo de la ciudad existente<sup>5</sup>; Garnier diseña una ciudad industrial y ofrece así una dirección para el urbanismo del siglo XX<sup>6</sup>; Wagner muestra, con su propuesta para Viena, la capacidad de la arquitectura para afrontar la gran ciudad<sup>7</sup>. Los tres manifiestan una precisa voluntad de forma, un deseo de mejora que no alcanzó al completo su objetivo; en cualquier caso, esta circunstancia no disminuye su interés; es bien conocida la fuerza de las ideas urbanas en la conformación de la ciudad. Aunque durante un tiempo queden recluidas en los textos y en el pensamiento, finalmente acaban por aflorar a la superficie.

## EUGÈNE HÉNARD: LA CIUDAD COMO MECANISMO

Me propongo estudiar la influencia que el progreso de la ciencia y de la industria moderna pueden tener sobre la construcción y sobre los aspectos de la ciudad del futuro.

Estas palabras<sup>8</sup>, con las que iniciaba Eugène Hénard su intervención en la *Town Planning Conference*, organizada por el RIBA en Londres del 10 al 15 de octubre de 1910, resumen con precisión el objetivo de la investigación proyectual del arquitecto francés, afrontada al mismo inicio del siglo XX.

Desde su nacimiento en 1849, hasta su muerte en 1923, la vida de Hénard está íntimamente ligada a París<sup>9</sup>. La experiencia en la organización de L'Exposition Universale de 1889 y de L'Exposition du Siècle en 1900<sup>10</sup>, marca un hito en la carrera profesional de Hénard. Las numerosas construcciones levantadas para la ocasión así como las futuristas creaciones que se presentaban en las muestras, fueron el detonante de una euforia popular por las aplicaciones de las nuevas tecnologías y de una fe ciega en las posibilidades de la industrialización.

Frente a esta efervescencia generalizada, aparecen las teorías de Hénard más pragmáticas, más conscientes de los problemas que produciría esa nueva tecnología en el tejido urbano existente; ante esta situación procura reconciliar el mecanicismo a ultranza con una comprensión organicista de la ciudad. La tradición academicista de Hénard, herencia de Guadet adquirida en sus tiempos de estudiante en l'École des Beaux Arts, le llevan a comprender la ciudad como un todo desde sus partes, una entidad completa en sí aunque compuesta por la agrupación de diferentes componentes, que se enlazan para formar un mecanismo perfecto. Entre estos elementos aparecen también los espacios naturales como una pieza más de la ciudad. Probablemente fue esta convicción la que le llevó a entender la ciudad como un gigantesco organismo mecánico cuyo funcionamiento depende de la correcta disposición de los elementos y de una adecuada correlación entre unos y otros<sup>11</sup>.

Los *Études* de Hénard surgen con el deseo de presentar al público parisiense cuál podía llegar a ser la imagen de la nueva ciudad. Consecuente con esa finalidad, el Autor prepara y publica hasta ocho breves monografías, aparecidas como fascículos o capítulos de una serie entre diciembre de 1902 y mayo de 1909. Ofrecen soluciones proyectuales a los problemas de crecimiento y reestructuración urbana, que colaboran al correcto funcionamiento del mecanismo que es París y, en el fondo, perfilan sutilmente la ciudad ideal de Hénard.

Posteriormente Hénard desarrolla y completa algunos de los aspectos tratados en los *Études*, difundidos a través de publicaciones y conferencias. La actitud vanguardista que toma le lleva a convertirse en una de las figuras emblemáticas del movimiento internacional para el urbanismo. En cualquier caso esta imagen futurista no debe esconder la aportación más rigurosa, también más pragmática, contenida en los *Études* sobre París, en ellos es posible identificar

5. HÉNARD, Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris*, Librairie Centrale d'Architecture, París, 1902- 1909; existe una edición facsimilar prologada por Jean-Louis Cohen en HÉNARD, Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris et autres écrits sur l'urbanisme*, Editions L'Equerre, París, 1982; citamos por esta edición.

6. GARNIER, Tony, *Une Cité Industrielle. Etude pour la construction des villes*, París, Massin et Cie, 1917; ed. facsimilar de Ed. Philippe Sers, París, 1988; versión castellana utilizada en este artículo, *Una ciudad Industrial: Estudio para la construcción de ciudades*, en Carlo AYMONINO et al., *Origen y desarrollo de la ciudad Moderna*, Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 1978.

7. WAGNER, Otto, *Die Grossstadt. Eine Studie über diese*, Verlag Anton Schroll, Wien, 1911. Lamentablemente no existe versión castellana, las citas que recogemos en este artículo corresponden a la traducción italiana incluida en WAGNER, Otto, *Architettura moderna e altri scritti*. Zanichelli, Bologna, 1987, pp. 105-122, que cuenta con una introducción de Giuseppe Samonà; existe también una versión inglesa publicada en *Architectural Record* (n. 31, may 1912, pp. 485-500) e incluida en la antología preparada por John Reys y disponible en [www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/intro.htm](http://www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/intro.htm)

8. HÉNARD, Eugène, "Les villes de l'avenir", en *Town Planning Conference, London 10-15 October 1910. Transactions*, RIBA, London, 1911, pp. 345-367 (texto francés y versión inglesa); incluido en HÉNARD, Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris et autres écrits sur l'urbanisme*, cit., pp. 347-360.

9. La única monografía, de cierta extensión, sobre Hénard es de WOLF, Peter M., *Eugène Hénard and the beginning of urbanism in Paris 1900-1914*, Centre de Recherche d'Urbanisme, París, 1968; existen además varias antologías que incluyen un estudio sobre el Autor: así la edición de Cohen (ya citada en la nota 4) y la de CALABI, Donatella y FOLIN, Marin, *Alle origine dell'urbanistica, la costruzione della Metropoli*, Marsilio, Padova, 1972.

10. Una buena información sobre las repercusiones arquitectónicas de estas exposiciones puede obtenerse en CANOGAR, Daniel, *Ciudades Efímeras. Exposiciones Universales: Espectáculo y Tecnología*, Julio Ollero Editor, Madrid, 1992 y en AAVV, *Las Exposiciones Universales*, COAM-ETSAM, Madrid, 1986.

11. La manifestación más clara y sintética de este enfoque puede comprobarse en su ponencia, *Les Villes de L'Avenir, para la Town Planning Conference* de Londres en 1910, cfr. los textos de Hénard editados por Cohen, op. cit., pp. 345-359.

un modo de afrontar las cuestiones examinadas que, en las especificaciones de cada una, se mantiene constante: definición del problema, examen y análisis y, finalmente, síntesis resolutoria.

Dentro de este método Hénard se mueve con gran libertad: en ocasiones, parte de cuestiones puntuales para extraer principios generales; a veces esos problemas concretos son analizados como cuestiones generales y, como tales, reciben soluciones tipo; finalmente no faltan los análisis generales ejemplificados en alguna solución concreta para París.

#### Propuesta para problemas concretos

Iniciamos el examen con aquellos capítulos en los que no aparece ningún tipo original de resolución; sin embargo, su contenido resulta especialmente ilustrativo por el modo en que se delimita el problema, incidiendo con destreza en su resolución. Así sucede en el primer capítulo, *La Prolongación de la Rue Rennes y el Puente en X*, en el que se reconsidera la propuesta del Plan Haussmann para la zona de *L'Institut De France*. En el capítulo cuatro se analizan las posibilidades que ofrece *Les Champs de Mars* como centro cívico y expansión de París. Por último en el capítulo quinto, *Le Palais Royal y la Nueva Grande Croissée*, se plantea la necesidad de mejorar el acceso rodado hasta las inmediaciones del palacio, de tal manera que pueda así cumplir la función pública que se le asigne.

*La prolongación de la rue de Rennes y el puente en X*<sup>12</sup>. En la primera entrega de los *Études*, se ofrece una solución para unir ambas orillas del Sena a la altura de la *Rue du Louvre*. La propuesta de Hénard considera la prolongación en línea recta de la *Rue de Rennes* y, como forma más sencilla de conexión con la *Rue du Louvre*, propone un original puente en X, considerando oportuna esta forma para realizar una doble unión de las dos márgenes del río.

*Les Champs de Mars y la Galerie des Machines*<sup>13</sup>. El capítulo se centra en el problema de la explanada des *Champs de Mars* tras las Exposiciones Universales ya que el mantenimiento del parque se había reducido al mínimo y los *Champs de Mars* habían pasado a ser un lugar inhóspito en el centro de la ciudad, sobre el que la especulación inmobiliaria comenzaba a lanzar sus redes. Hénard defiende la necesidad de mantener ese foro como espacio público, e introduce en el debate dos elementos más: la necesidad de conservar la *Galerie des Machines*, que la administración planteaba retirar, y las posibilidades de los *Champs de Mars* para convertirse en aeropuerto de dirigibles.

Para Hénard la importancia de conservar este espacio sólo puede comprenderse mirando al futuro. Cuando la técnica avance lo suficiente y el dirigible sea utilizado de forma masiva, el nuevo transporte requerirá unas instalaciones muy determinadas; un lugar en el que aterrizar, un hangar para las reparaciones y sobre todo un punto de referencia claro y visible desde el aire. Sin lugar a dudas uno de los lugares más aptos para instalar estos puertos será le *Champs de Mars*, en el que por coincidencia toda la instalación está ya hecha. Puesto que su uso como aeropuerto sólo ocuparía el eje central, Hénard propone la creación de un gran espacio deportivo entorno a este. En el contiguo parque de la torre *Eiffel*, se construirían cafés-concierto y restaurantes y se realizarían espectáculos diversos que distraerían al paseante. En el puerto del Sena se desarrollarían los deportes náuticos.

*Le Palais Royal y la nueva Grande Croissée de Paris*<sup>14</sup>. Narra la historia del *Palais Royal* desde su fundación hasta nuestros días, comenzando con un análisis sobre la conservación de los monumentos en las grandes ciudades y su evolución funcional. Hénard plantea que el monumento no es mas que la envolvente material de un servicio público, de un organismo social indeterminado, variable en el tiempo, de tal manera que el edificio cambiará de función sin cambiar de aspecto.

El *Palais Royal* fue construido por el *Cardenal Richelieu* en 1630, albergando hasta comienzos del siglo XX, todas las formas de la vida parisina. Posteriormente, la construcción del entorno de *L'avenue des Champs Elysées*, produjo un menor interés comercial por la zona del *Palais Royal*. La causa ha de buscarse en la deficiencia de las comunicaciones, en la imposibilidad de acceder con un vehículo.

El Autor plantea la posibilidad de abrir una nueva avenida que cruce le *Palais Royal* transversalmente por su parte central. Esta nueva avenida este-oeste, junto con la ampliación de la calle *Richelieu*, que flanquea el *Palais Royal* por el oeste, conformarían la nueva *Grande Croissée* y vendrían a sustituir, con ventaja en cuanto a su capacidad estructural, a la formada por la *Rue Rivoli* (de este a oeste) y el *Boulevard Sébastopol* (de norte a sur). Además de este modo el centro histórico de la ciudad se haría más accesible y por lo tanto más comercial.



2



3

Fig. 2. *La Ville de L'Avenir*, presentada en la *Town Planning Conference* de Londres, destaca la importancia del tráfico aéreo en la configuración de la ciudad.

Fig. 3. *Palais Royal*. Perspectiva de las nuevas avenidas que configuran la *Grande Croissée*.

12. Fascículo n. 1, diciembre 1902.

13. Fascículo n. 4, enero de 1904.

14. Fascículo n. 5, junio de 1904.

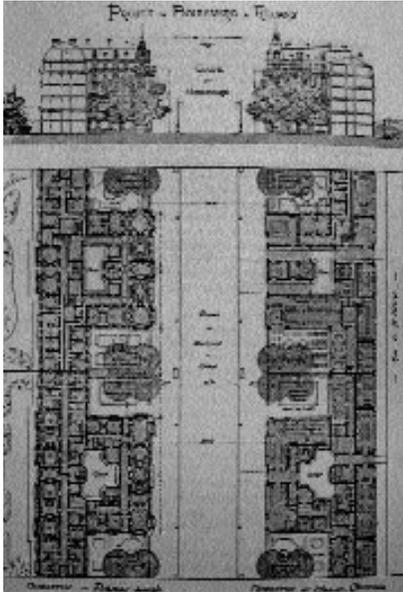


Fig. 4. El Boulevard à Redans, la nueva tipología de vía distingue entre la alineación propia de la calzada y la de la vivienda.

#### Análisis de los nuevos problemas

Tal como hemos avanzado, otro conjunto de capítulos se centran en el análisis de las soluciones urbanas desarrolladas en otras ciudades europeas; en esos casos Hénard trata de extraer unas conclusiones generalizables, a fin de aplicarlas a los problemas existentes en París. Tres son las cuestiones examinadas y a las que se propone una solución para París: la circulación rodada, las necesidades de espacio libre y el papel desempeñado por las plazas en la ciudad moderna.

*La circulación en las ciudades modernas. El automóvil y las vías radiales de París*<sup>15</sup>, estudia los ejemplos de nuevas vías en las grandes ciudades europeas y realiza un análisis comparativo de los esquemas teóricos de Londres, Moscú y Berlín. La solución planteada es similar en los tres casos, las vías principales convergen en un anillo cerrado al que Hénard llama Perímetro de Radiantes. Este cinturón recoge todas las circulaciones mediante vías radiales que sirven a su vez como colector de otras vías secundarias.

El autor aplica este sistema a París, trazando para ello un nuevo perímetro de calles radiales que engloba el centro de la ciudad y compone un circuito cerrado, respetando los monumentos preexistentes en el trayecto. Entre las calles principales que acometen al cinturón Hénard incluye las vías de la nueva *Grande Croisée*, propuestas en el capítulo 5 para mejorar el acceso al *Palais Royal*.

*Los grandes espacios libres*<sup>16</sup> afronta la carencia que París tiene de zonas verdes y espacio público así como su desequilibrada disposición si se la compara con otras poblaciones como Londres. Atribuye esta situación, en parte, a la “escasez de visión de la Administración respecto al tema” (p. 68), aunque expone también la circunstancia particular de que París haya sido una ciudad fortificada, en la que la presencia de la muralla fomentó el aumento en la densidad de población, e impidió la existencia de espacios libres de cierta dimensión. El resultado final de París fue “una ciudad con una inaceptable situación, tanto por la proporción de los parques como por su localización” (p. 72).

Aunque la crítica desarrollada por Hénard era lugar común en Francia<sup>17</sup>, el interés del capítulo se encuentra en el modo en que nuestro autor incide en el problema, con propuestas directas y efectivas: en el centro de la ciudad, mantener las zonas ajardinadas de las grandes mansiones, haciéndolas públicas; en aquellas áreas especialmente comprimidas, eliminar la edificación deteriorada en lugar de sustituirla; y por último plantear zonas verdes, en proporción suficiente en las nuevas expansiones urbanas.

*Las plazas públicas. La Place de L’Opéra*<sup>18</sup>. El autor analiza el caso particular de la *Place de L’Opéra*, un gran espacio vacío, de forma rectangular, que no responde ni a las necesidades circulatorias ni a las peatonales. En su análisis supera el examen meramente funcional, realizado en el capítulo 7, considerando ahora su dimensión urbana y cívica.

“Las plazas antiguas tienen, en general, un carácter monumental del que carecen las plazas modernas, cada vez más funcionales, pero, ¿pueden adquirir ese carácter monumental?” (p. 312). Hénard experimenta al respecto con la *Place de L’Opéra*. La plaza se encuentra en un enclave circulatorio crucial, siete grandes vías de París desembocan en esta plaza, pero su forma indefinida impide el correcto tránsito de los vehículos. La rectangularidad de la plaza impide la implantación de la solución tipo, circular, estudiada en el cap. 7.

El autor plantea una resolución similar, adoptando una forma oval, que permita el mismo funcionamiento adaptándose a la morfología de la plaza. En el centro del óvalo se colocaría una estación del metropolitano rodeada por un anillo verde que daría frescor al lugar. El espacio central se convertiría en un enclave desde el que se alcanzarían fabulosas vistas de las siete avenidas. Hénard, al sospechar que la perspectiva resultaría monótona por su excesiva linealidad, y maravillado por la imagen de la columna de Napoleón situada en la *Place Vendôme*, plantea la posibilidad de colocar otras dos grandes columnas en dos nuevas plazas, dimensionadas en función de la distancia al punto de vista, de modo que activen las visuales y las magnifiquen.

#### Soluciones tipo a los nuevos retos de la ciudad

Por último, dos de los capítulos afrontan la elaboración de soluciones genéricas –soluciones tipo– para otros tantos problemas, detectados por Hénard en París, pero presentes en cualquier ciudad moderna de cierta entidad. Por un lado la dualidad entre las características deseables en

15. Fascículo n. 6, marzo de 1905.

16. Fascículo n. 3 octubre de 1903.

17. Una interesante presentación del tema con referencia a los distintos autores, también a Hénard, se puede encontrar en CHOAY, Françoise, *L’Orizzonte del Posturbano*, Officina Edizioni, Roma, 1992, pp. 63-65.

18. Fascículo n. 8, mayo de 1909.

la calle urbana y en la vía circulatoria; por otro, la resolución de los cruces rodados, incluyendo su relación con el tránsito peatonal.

*Las alineaciones rotas. El bulevar del gran cinturón*<sup>19</sup>. La supresión de la antigua muralla de París ha dejado un gran cinturón vacío alrededor de la ciudad. Hénard define para la ordenación de esta zona una sugerente tipología de vía urbana, aplicable en cualquier ciudad.

La línea recta triunfa, y sin embargo la génesis de la ciudad europea reside en calles mal alineadas. Hénard defiende, si bien no de forma explícita, un discurso previamente expuesto y difundido por Camillo Sitte<sup>20</sup>. La linealidad es funcional, pero no es necesario llevarla hasta sus últimas consecuencias: “el reto reside en crear nuevos tipos en los que, sin sacrificar las condiciones del progreso científico, el agrado de los habitantes y la belleza del lugar también tengan su parte” (p. 30).

Propone como alternativa *La Rue à Redans*, en la que se establecerá una calzada central y a partir ella se definirán dos alineaciones en cada uno de los lados de la calzada. Los edificios sobresalientes se apoyarán en la primera alineación bordeando la calzada sin ningún tipo de arbolado que los enmascare, los edificios retranqueados, por contra, reservaran el espacio vacío entre ambas alineaciones para la plantación de árboles. Para las vías de tamaño medio plantea la posibilidad de que las viviendas se presenten de forma oblicua a la calle, dejando entre ellas intervalos triangulares. La alineación se convierte en una línea imaginaria que divide la acera en dos zonas diferentes, una comprendida entre los salientes y el borde de la calzada para la circulación peatonal más rápida, y la otra de estancia, más tranquila, configurada por los espacios triangulares.

Hénard aplica esta solución a la superficie que ocupaba la muralla de París, planteando para esta zona una gran franja verde en la que se inserte la nueva vía que ha diseñado. En este nuevo cinturón Hénard propone situar doce parques que configurarán diferentes espacios de aireación, “como si fuesen las flores de una gran corona verde”(p. 45), grandes jardines llenos de árboles –lugar de paseos, juegos, comida– que se irán distribuyendo paulatinamente, siendo atravesados o dejados de lado por el *boulevard à redans*.

*Los coches y los peatones. Los cruces libres y los cruces circulares*<sup>21</sup>. El capítulo analiza todos los tipos de cruce existentes para concluir en que es el cruce circular el que mejor resuelve los encuentros circulatorios. Distinguimos dos partes diferenciadas dentro del fascículo. La primera presenta un minucioso estudio sobre el tipo y número de vehículos que circulan por la ciudad y su evolución desde la aparición del automóvil hasta principios del siglo XX. A la luz de todo este análisis se concluye que el aumento del número de vehículos en circulación durante la última década fue espectacular prometiendo además aumentar de forma exponencial en el futuro. Una vez visto el crecimiento continuo del número de vehículos, analiza los puntos de encuentro entre las corrientes de circulación, es decir, los Grandes Cruces, deduciendo de este estudio los radios de giro necesarios y los posibles puntos de conflicto para cada caso (p. 276).

En la segunda parte trata de resolver de forma más eficaz el cruce de cuatro brazos, el tipo más usual. El autor plantea la posibilidad de crear un cruce a dos niveles en el que el cambio de dirección se produzca previamente al cruce mediante unas vías curvas laterales que se conectan previamente al descenso. El propio Hénard es autocrítico con la propuesta por tratarse de una resolución “complicada, aceptable solamente en unas condiciones topográficas muy particulares” (p. 276). Hénard busca entonces una fórmula más genérica mediante la eliminación de los puntos de colisión, situados en el círculo central. Plantea para ello la colocación de un obstáculo, un espacio inaccesible para los vehículos, que fuerce la circulación de los vehículos alrededor.

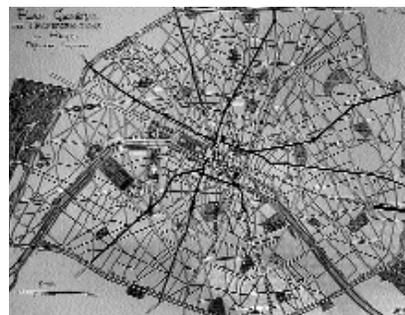
#### El mecanismo queda armado

Comprendiendo la ciudad como las partes de un todo, Hénard resuelve de manera laboriosa cada problema puntual, logrando, con el paso de los años, abarcar todo París. La dimensión de su tarea va creciendo exponencialmente de capítulo en capítulo, hasta alcanzar una magnitud que, ya en la quinta entrega, afecta a la ciudad de manera global. Todas las soluciones previstas encajan en un plan de conjunto y el orden de la exposición responde a una finalidad didáctica, expositiva.

Los *Études* no son el libro de recetas que Hénard nos da a entender, es una intervención en la que todo está meditado, incluidos los medios de financiación de las obras. Detrás de la aparente descontextualización de alguno de los fascículos, encontramos una obra estructurada, urdida, minuciosamente, en la que el Autor no pierde, en ningún momento, la visión del conjunto.



5



6

Fig. 5. *Le Carrefour*, una plaza circular. Resolución del problema circulatorio y tratamiento del espacio resultante.

Fig. 6. La Planta de París incluyendo las transformaciones propuestas por Hénard muestra la interdependencia de cada operación: el mecanismo queda armado.

19. Fascículo n. 2, marzo de 1903.

20. SITTE, Camillo, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Graeser, Viena, 1889. En 1902 apareció la edición francesa de Sitte, (traducción de Camille Martin, *L'art de bâtir les villes*, Eggiman, Genève y Laurens, París, 1902), aunque esta versión subraya la valoración de los trazados medievales y barrocos de las ciudades, también el texto original afrontaba, en el cap. IX, los inconvenientes estéticos de los sistemas modernos del trazado viario, a la vez que ponía en duda sus ventajas para el tráfico.

21. Fascículo n. 7, mayo de 1907.



Fig. 7. Tony Garnier, Lyon 1869- 1948.

## TONY GARNIER: LA CIUDAD COMO CREACIÓN

Este es el programa resumido del establecimiento de una ciudad, donde cada individuo toma conciencia de que el trabajo es la ley humana y de que hay el ideal suficiente en el culto de la belleza y de la bondad para hacer la vida espléndida.

Con estas palabras<sup>22</sup>, escritas al final de *Une Cité Industrielle*, resumía Garnier la finalidad que le había llevado a proyectar aquella ciudad, y a difundir sus conclusiones. Tony Garnier nace en Lyon en 1869. Su infancia transcurre en un barrio obrero en un momento en el que aquella ciudad es uno de los focos industriales más importantes de Francia. Ya en París entrará en contacto con los círculos socialistas más avanzados, llegando a formar parte activa de la *Société d'amis d'Emile Zola*. La influencia ideológica de este periodo será patente más tarde en su obra teórica y práctica.

En 1889 ingresa en *L'École de Beaux Arts de Paris*, donde asiste a las Clases de Teoría de Julien Guadet. La marca característica de su enseñanza era una aplicación del método muy directa y una preferencia desmedida por la tradición clásica que ahogaba la reflexión objetiva sobre los problemas generales del urbanismo; sin embargo, las nuevas generaciones sin rechazar esa tradición, se propusieron poner al día los contenidos y ampliar el método.

En 1899 Garnier gana *Le Grand Prix de Rome* con su proyecto *Siège Central pour une Banque d'Etat*; en consecuencia se traslada a la *Academia Francesa de Roma*, ubicada en *Villa Médici*. Las influencias de nuestro autor no sólo hay que buscarlas en los círculos *beauxartianos* y las agrupaciones sindicalistas de la etapa en París, el ambiente clásico en el que se movió durante su estancia en Italia también desempeñaría un importante papel, proporcionando la referencia al modo de asentamiento propios de la tradición helenística y romana que se percibe en su modernísima ciudad industrial. Pese a las apariencias, este paso atrás no es en absoluto gratuito, todo lo contrario, nace cargado de resentimientos sociales, es su gesto de rebeldía contra la continuidad histórica.

La doble influencia que subyace en los proyectos de Garnier es el resultado natural del momento y el lugar en que se desarrolla su formación como arquitecto. La continuidad con las tradiciones didácticas y los valores culturales del siglo XIX, se contraponen a las características innovadoras, expuestas de forma precisa, de la obra de Garnier. Una nueva ciudad en la que se exalta, tal como se inscribe en uno de los edificios públicos de la ciudad, "El trabajo como medio de redención social"<sup>23</sup>. El culto al trabajo está presente en toda la obra de Tony Garnier. Conseguir las mejores condiciones higiénicas para el obrero es el fin último de *Une Cité Industrielle* y de esta búsqueda nace la forma de los edificios industriales, de las viviendas y de los edificios públicos de esparcimiento. La reconocida influencia ideológica de Zola no se traduce en una transcripción directa de sus ideas, sino en su materialización conceptual<sup>24</sup>.

### Una nueva ciudad

El novedoso ideograma de *Une Cité Industrielle*, en el que el territorio se fragmenta en zonas funcionalmente diferenciadas, ponía en práctica las pautas ya descritas en el *Stadterweiterung* en de Reinhard Baumeister<sup>25</sup>. Lo que en la tratadística alemana aparece como modo de conciliar intereses, y extraer las mayores ventajas de la concentración urbana, en Garnier da lugar a una composición orgánica que cualifica el ambiente urbano y articula las diferentes partes de la ciudad en un todo coherente en el que cada una se distingue por un elemento colectivo distinto que le imprime carácter e individualidad.

La obra se estructura en una serie de apartados; el primero, de carácter introductorio, define las pautas para la determinación del emplazamiento los siguientes describen, con todo lujo de detalles, sus distintas zonas: Vivienda, Administración, Establecimientos Públicos, Escuelas, Establecimientos Sanitarios, Estación, Servicios Públicos, y por último el Complejo Industrial, para terminar con un breve apunte dedicado a la Construcción de la ciudad. Garnier sigue un esquema de desarrollo muy sencillo, definiendo cada parte de la ciudad hasta sus menores detalles. La ciudad es entendida desde la arquitectura, pero no sólo como arquitectura: la dimensión social fundamenta la propuesta. La ciudad es comprendida como una agrupación de elementos funcionalmente diferenciados alrededor de la industria, razón de ser y fuente de recursos para ella.

Las características consideradas en la elección del emplazamiento son definidas con precisión en el primer apartado del texto. Estas premisas son imprescindibles para la nueva ciudad; pro-

22. GARNIER, op. cit., p. 222

23. La cita utilizada por Garnier está tomada de ZOLA, Emile, *Travail*, París, 1901.

24. En todo caso es patente que una presentación de *Une Cité Industrielle* como la que aquí hacemos ha de centrarse en el texto y verse completada con el examen de sus ilustraciones; remitimos para ello a PAWLOWSKY, Krzysztof, *Tony Garnier, Pionnier de l'urbanisme de XXème siècle*, Les Creations du Pélican, Lyon, 1993, pp. 46-80.

25. BAUMEISTER, Reinhard, *Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*, Ernst und Korn, Berlin, 1876, una presentación del zoning tal como lo propone el autor puede verse en MANCUSO, Franco, *La experiencia del zoning*, Gustavo Gili, Barcelona, 1980, pp. 80-82.



8

ximidad de un cauce fluvial, disposición de materias primas, fuentes de energía y preexistencia de un pequeño núcleo urbano.

La Cité se compone de tres elementos básicos: la zona residencial, el Complejo industrial y las instalaciones Sanitarias. La separación de estas tres zonas viene causada por un doble motivo: las diferentes necesidades funcionales de cada elemento y el aislamiento de cada una de ellas, que les permitirá –según el autor– crecer libremente sin afectar al sistema en su conjunto.

La industria es el nuevo orden que generará las ciudades y su ubicación se convierte en una decisión fundamental que revertirá sobre todo el organigrama. Especifica por ello que la Fábrica principal habrá de edificarse en la planicie del paraje. En la meseta aparece la zona residencial, *Les Quartiers d'Habitation*, manteniendo una distancia con los otros dos elementos, que separa las funciones y aleja la vivienda tanto del proceso fabril como de la zona hospitalaria. La ciudad propiamente dicha crecerá sobre una terraza natural abierta al sur. En la parte más alta del asentamiento se agrupan los Centros Sanitarios.

#### Los barrios residenciales

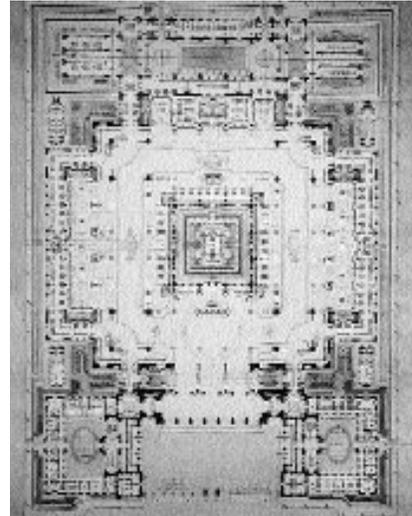
Para Garnier la creación de la ciudad no sólo busca la satisfacción de las exigencias materiales, también pretende la satisfacción de las necesidades morales, tan importantes como las otras, y así apunta (p. 217):

nos hemos visto en la necesidad de crear reglamentos concernientes a las disposiciones, la vialidad, la salubridad, etcétera, y a suponer realizados ciertos progresos de orden social, lo que convertiría en un hecho normal toda esta reglamentación que las leyes actuales no autorizan. (...) La sociedad tiene, de hoy en adelante, la libre ocupación del suelo, (...), quien debe ocuparse de la distribución del agua, pan, carne, leche, medicamentos, en razón de los múltiples sentidos que reclaman estos productos.

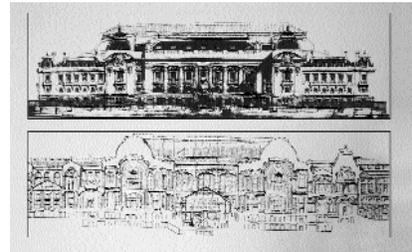
De este modo, casi incidental, el autor presenta la necesidad previa de un cambio jurídico y social importante: aún más exigente del que establecería veinte años después *La Carta de Atenas*<sup>26</sup>.

La parte de la Ciudad Industrial compuesta por barrios de residencia y establecimientos públicos constituye lo que Garnier llama *la ville*. Los *Quartiers d'Habitation* están constituidos por una serie de manzanas longitudinales, islotes dimensionados para lograr una óptima iluminación en las viviendas. La superficie construida será inferior a la mitad de la total; el resto funcionará como jardín público peatonal, cada barrio se convierte así en un inmenso parque. La altura de la edificación será menor que la distancia entre fachadas, para evitar la proyección de sombras excesivas y procurar la mayor iluminación posible durante el día.

La trama urbana, ortogonal, presenta una jerarquización de vías; las secundarias, en dirección



9



10

Fig. 8 y 9. *Siège Central pour une Banque d'État*. Con esta propuesta Garnier consigue el prestigioso *Prix de Rome* de 1899 trasladándose a Roma para proseguir sus estudios en *Villa Médici*.

Fig. 10. Planta General de la *Cité Industrielle*, versión realizada en Roma por Garnier entre 1901 y 1904. Sobre ella se ha superpuesto el esquema funcional: 1.- ciudad antigua, 2.- Estación central, 3.- Barrios residenciales, 4.- Centro de la ciudad, 5.- Escuelas Primarias, 6.- Agrupación de escuelas profesionales, 7.- Establecimientos sanitarios, 8.- Estación de la Ciudad, 9.- Zona Industrial, 10.- Estación de la Fábrica, 11.- Parque Público.

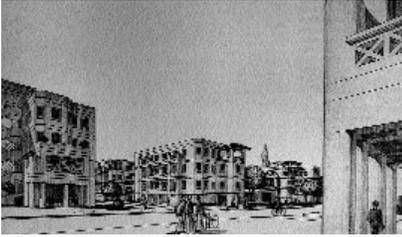
26. En realidad la *Carta de Atenas* se limitaba a reclamar que se reglamentase "la disposición de uso de todo el suelo útil" (nº 96).



11

Este-Oeste y las principales, en dirección Norte-Sur. El eje más importante de la Ciudad es la vía Norte-Sur que nace en la Estación del Ferrocarril y atraviesa el conjunto acompañado por una línea de tranvía. Garnier dedica un apartado entero a describir el barrio de la estación. La diferencia existente entre *Le Quartier de la Gare* y el resto de la zona residencial viene justificada por diversos factores. El autor le concede el papel de núcleo inicial para la creación de una gran aglomeración moderna y localiza en este barrio las viviendas colectivas y los elementos destinados al almacenamiento, venta y consumo de los productos transportados. Por otra parte, asegura la integración de la vieja ciudad con el nuevo barrio mediante una retícula de calles y una línea de tranvía.

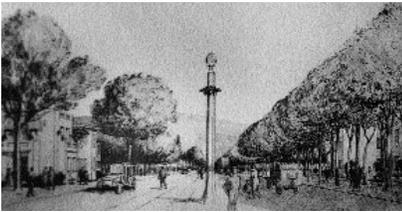
#### Los equipamientos y la zona industrial



12

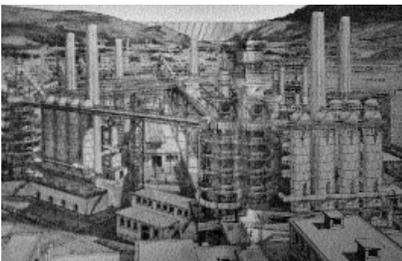
La *Cité Industrielle* oferta un extenso programa cultural, muestra de la importancia que Garnier concede a la formación y al enriquecimiento personal del obrero. El autor distingue dos conjuntos diferentes: los Establecimientos docentes y los Establecimientos Públicos. El texto diferencia dos etapas educativas, la primaria y la secundaria, desarrolladas en dos tipos de Escuelas. Las escuelas primarias se distribuyen por barrios, mientras que las escuelas secundarias están agrupadas en el extremo nordeste de la ciudad.

Los Establecimientos Públicos, por su parte, se clasifican en tres grupos: la Sala de Asambleas y Servicios Administrativos; las Colecciones; y los Establecimientos Deportivos y de Espectáculos. La Sala de Asambleas y Servicios Administrativos, se localiza en el sur. “Todas estas salas tienen el acceso desde un vasto pórtico que es un paseo cubierto, situado en el centro de la ciudad, y por el cual puede circular una gran multitud al abrigo de la intemperie” (p. 21). Los demás establecimientos públicos se localizan en el parque que bordea la calle principal. Los monumentos se colocarán alrededor de estos edificios en un jardín al aire libre, que se completará con un jardín botánico y un gran invernadero.



13

Otro sector de la ciudad de Garnier, en el extremo opuesto al de la Industria, está ocupado por los Establecimientos Sanitarios: el Hospital, el Centro de Helioterapia y el Hotel para los Inválidos del Trabajo. Como ya se había anunciado el conjunto se orienta al Sur, asentándose en terrazas sucesivas del terreno que se abren a la luz para beneficiarse de los efectos terapéuticos del sol.



14

Al sur del Barrio de la Estación, y separado por espacios verdes, se extiende el gran complejo industrial, ordenado a partir de la fábrica metalúrgica original mediante la agrupación de industrias similares. La zona industrial es atravesada por grandes avenidas con árboles que la subdividen, y aseguran la posibilidad de un crecimiento de cada módulo independiente del resto. Una estación de ferrocarril independiente facilita la llegada de materias primas y la salida de los productos elaborados.

#### Construcción: la arquitectura en la obra de Garnier

La importancia que concede Garnier a la Arquitectura en la definición de su *Cité*, es tal, que el último apartado de la obra es titulado genéricamente Construcción y dedicado exclusivamente a esta disciplina. Los materiales empleados en la futura ciudad también son novedosos. Las losas y cubiertas se ejecutarán en hormigón armado, además este material será utilizado en la edificación de las construcciones más emblemáticas. En este caso no se realizará ornamentación adicional ya que encarecería y dificultaría la construcción.

Uno de los principales estudiosos de la obra del Autor, valora así su diseño arquitectónico<sup>27</sup>:

La forma arquitectónica de varios edificios bastará para colocar a Tony Garnier entre los precursores de la arquitectura moderna. Inspirado por las construcciones industriales o los avances técnicos, sobre todo el hormigón armado, (...) generaliza su empleo y los adapta a edificios de todo tipo (...). Utiliza ampliamente los pilotis, las cubiertas aterrazadas, las ventanas continuas. Para él las razones funcionales prevalecen siempre.

Garnier logró materializar en Lyon alguno de los edificios teóricos proyectados para *Une Cité Industrielle*. Durante el mandato del alcalde socialista Edouard Herriot, tuvo la oportunidad de proyectar entre otros edificios les abattoirs de la Mouche (1906) y L'Hôpital de Grange-Blanche (1909). En cualquier caso, el estudio realizado por Garnier para un centro industrial en Lyon

Fig. 11. Los nuevos barrios residenciales, en los que se comprueba la baja densidad edificatoria y la amplitud de zonas verdes que defiende Garnier.

Fig. 12. El eje vertebral de la *Cité Industrielle* conecta *Le Quartier de la Gare*, con los *Quartier d'Habitation*.

Fig. 13. *Le Quartier de la Gare*, Garnier le concede el papel de núcleo inicial; por ello localiza en esta zona las viviendas colectivas, de mayor altura, y los establecimientos comerciales.

Fig. 14. La Zona industrial. Motor de la nueva ciudad: su localización se convierte en una determinación fundamental que afectará a toda la *Cité Industrielle*.

27. PAWLOWSKY, op. cit., pp. 63-64.

entre la Gillotière y Vénissieux (1919), fue la ocasión de desarrollar sobre la realidad su ciudad industrial, se preveían viviendas para 11.716 habitantes, 112 locales comerciales, hoteles, escuelas, etc., todo ello en relación con una extensa área industrial. La realización final se redujo al *Quartier des États-Unis* con sólo 1.902 viviendas. A pesar de la densificación producida por motivos económicos, el barrio recuerda al *Quartier de la Gare de la Cité Industrielle*<sup>28</sup>.

#### OTTO WAGNER: LA CIUDAD EXPANSIBLE

Lo más moderno de lo moderno en la arquitectura son, sin duda alguna, las grandes aglomeraciones urbanas existentes en la actualidad. Su dimensión, nunca alcanzada hasta el momento ha planteado un gran número de nuevos problemas, que están a la espera de ser resueltos por los arquitectos<sup>29</sup>.

Nacido en Penzing en 1841, su formación en la Bauakademie de Berlín y en la *Akademie der bildenden Künste* de la capital austríaca había proporcionado a Otto Wagner un buen dominio de la composición arquitectónica y un aprecio por las formas históricas. Su toma de postura por una renovación de la arquitectura no dejó de sorprender en el ambiente profesional<sup>30</sup>. En 1895, el mismo año que es invitado a ocupar la cátedra de arquitectura de la Academia de Bellas Artes de Viena, Otto Wagner presenta las líneas maestras que exige la *Modern Architektur*, en ese manifiesto, su más famoso e influyente ensayo, acude ya al referente que se convertiría en el leit motiv de sus tareas proyectuales: la respuesta desde la arquitectura al reto que ofrece la *Grossstadt*, la gran ciudad.

Casi contemporáneamente, y como respuesta al concurso convocado en 1892 para la preparación de un Plan Regulador de Viena, había tenido la oportunidad de plasmar de un modo gráfico su idea de *Grossstadt*. Su propuesta para el Plan de Viena obtuvo en 1893 el primer premio, *ex equo* con Joseph Stübben, sin duda el más prestigioso y experimentado urbanista de aquellos años. Algo debió influir ese premio en su contratación como asesor artístico del proyecto de metro realizado en Viena desde 1894 a 1901; este encargo supuso una oportunidad única de medir las posibilidades de esa moderna arquitectura que él proponía.

No sólo se encarga de los aspectos arquitectónicos de las obras subterráneas, los edificios de las estaciones, los principales puentes y equipamientos, sino que, por encima de todo ello, se propone dotar al extenso conjunto urbano de la capital austríaca de un carácter y una personalidad adecuada a los tiempos que corren. Al mismo tiempo ese trabajo supone una comprobación de sus tesis, al hacer oír la voz de la arquitectura<sup>31</sup> en los problemas urbanos, evitando reducir a cuestiones técnicas e ingenieriles lo que debía ser configuración del ámbito cívico, y por ende artístico.

Wagner afirmó siempre la unidad de las artes, más aún, llegó a escribir: “se me hace difícil hablar del arte en plural, pues sólo existe un arte”<sup>32</sup>; esta actitud estuvo siempre presente en su modo de afrontar el proyecto de un edificio, considerando simultáneamente su dimensión urbana y su incidencia en la ciudad; actitud especialmente operativa cuando se trataba de un edificio público, entendido en su diseño como parte esencial de la ciudad.

#### Ocasión y sentido de Die Grossstadt

En 1910 Otto Wagner se ve en condiciones de ofrecer de un modo directo su programa para la proyectación de la *Grossstadt*. La oportunidad se le presenta en el *International Congress of Municipal Arts* de Nueva York; tomando como ocasión su propuesta para el Plan Viena, nuestro arquitecto ofrece de modo sintético su visión de lo que debe ser un Plan Regulador de una gran ciudad<sup>33</sup>.

Podemos asegurar que nos encontramos con la propuesta más ambiciosa presentada por la arquitectura en aquellos años para la resolución del problema que supone la gran ciudad. La atención de la tratadística alemana, sin menosprecio de su operatividad y del rigor de su instrumentalización, es ante todo una mirada técnica y dirigida más a la ampliación de la ciudad que a su ordenación como una realidad única; los textos de Hénard que hemos presentado, se dirigen sin duda a la metrópolis, pero su actuación, tal como hemos visto, es fragmentaria, aunque su virtualidad se proyecte sobre la totalidad. La propuesta de Garnier, no busca resolver la gran ciudad, a lo más crearla. Faltan aún casi quince años para que Hilberseimer y Le Corbusier



15



16

Fig. 15. *Le Quartier des États-Unis*, estudio realizado para la ciudad de Lyon en 1919. Garnier plasma en su propuesta parte de las teorías que había desarrollado en la *Cité Industrielle*.

Fig. 16. La bolsa de Lyon. Proyecto realizado por Garnier en la ciudad francesa durante el mandato del alcalde socialista Edouard

28. Garnier publicó los trabajos realizados para Lyon entre 1905 y 1919 (*Les grands travaux de la ville de Lyon*, con un prefacio de Edouard Herriot, Ch. Massin Ed., Paris, 1919). Fuera de este proyecto resulta de interés revisar las propuestas preparadas por nuestro Autor en 1906 para el concurso convocado para la renovación del *Quartier de la Bourse en Marsella* (cfr. PAWLOWSKY, op. cit., pp. 81-84): la formación académica de Garnier se refleja aquí con especial claridad.

29. Corresponde a su conferencia inaugural con motivo de la toma de posesión en 1894 de la cátedra en la Academia de Bellas Artes de Viena; el texto fue ampliado y publicado al año siguiente: WAGNER, Otto, *Modern Architektur*, Verlag Anton Schroll, Wien, 1895. Este ensayo fue revisado y ampliado de nuevo en sucesivas ediciones (1899, 1902 y 1914), en la última recibió el título de *Die Baukunst unserer Zeit* (Verlag Anton Schroll, Wien); se dispone de una traducción castellana, en la que se identifican las distintas versiones: *La arquitectura de nuestro tiempo*, El Croquis Editorial, Madrid, 1993. Citamos por esta edición, en este caso cfr. p. 94

30. El texto de GERETSEGGGER, Heinz y PEINTNER, Max, *Otto Wagner (1841-1918)*, Pall Mall Press Ltd., London 1970, sigue proporcionando una base adecuada para el conocimiento del arquitecto. Una investigación especialmente atenta a aclarar el significado de Wagner en la Arquitectura de su época puede encontrarse en Robert TREVISOL, *Otto Wagner*, Laterza, Roma-Bari, 1990, cfr. también Carl E. SCHORSKE, *Viena Fin-de-Siècle: política y cultura*, Gustavo Gili, Barcelona, 1981, pp. 39-79.

31. Es ésta una demanda constante de Wagner, cfr. por ejemplo las citas transcritas más adelante correspondientes a *Die Grossstadt*, cit., pp. 109 y 115.

32. WAGNER, Otto, *La arquitectura de nuestro tiempo*, cit. p. 34: la frase fue añadida por el Autor en la ed. de 1904.

33. WAGNER, Otto, *Die Grossstadt*, cit.



Fig. 17. Otto Wagner, Penzic 1841- 1918.

presenten sus propuestas, repectivamente, para la *Grossstadt* y para la ciudad de tres millones de habitantes<sup>34</sup>.

Dos circunstancias, de orden bien diverso, pueden identificarse en la génesis de su propuesta, y explican de algún modo su amplitud. Por una parte, el momento que atraviesa en aquellos años el proceso conformador de la disciplina urbanística; por otra, la propia operación renovadora de la arquitectura emprendida por Wagner. En efecto, desde finales del siglo XIX, y especialmente a comienzos del siglo XX, confluyen en Europa y Estados Unidos diversas iniciativas tendentes a la formulación de una disciplina dirigida a la construcción de la ciudad<sup>35</sup>.

Como resultado de este intenso intercambio y discusión de experiencias se afianzan los instrumentos del urbanismo, y muy especialmente el plan regulador, superando la mera técnica del ensanche: se difunde y comienza a precisarse el instrumento del *zoning*, se toma conciencia de la necesidad de prever equipamientos y áreas libres, se inicia la conceptualización de los sistemas urbanos, etc. Pero al mismo tiempo, los arquitectos consiguen asumir un papel relevante, compitiendo con los ingenieros, y aún desplazándolos de unos cometidos que, de algún modo, les habían sido asignados por la sociedad<sup>36</sup>. Como podremos comprobar el escrito de Wagner se inscribe de modo patente en esta operación dirigida a conseguir, en el planeamiento de la ciudad, “dar la palabra al arte y a los artistas, interrumpir la influencia del ingeniero que destruye la belleza” (p. 115).

La toma de postura del autor no puede interpretarse como una defensa corporativista de la profesión; por el contrario, está vinculada a un nuevo entendimiento de la arquitectura. Con su *Modern Architektur* había ya planteado la necesidad de que la arquitectura extendiese su propia “influencia al campo ocupado actualmente por el ingeniero, para que también aquí se satisfagan las necesidades estéticas”<sup>37</sup>; se trataba en definitiva de transformar la técnica en cultura, y ponerla al servicio de la vivienda del hombre. Para Wagner esta operación tenía como campo de operaciones un lugar bien concreto, e irrenunciable, la *Grossstadt* convertida para él, como afirma Samonà<sup>38</sup>, en “el centro vital de la actividad arquitectónica y la base concreta de sus escritos”. No es extraño por ello que, cuando en el ensayo al que acabamos de referirnos examina la práctica del arte, la mayor parte de estas páginas estén dedicadas a la *Grossstadt*, presentada como principal tarea que ha de afrontar el nuevo arquitecto<sup>39</sup>.

Interesa, por tanto, antes de examinar el contenido del texto que estamos presentando, identificar el núcleo del pensamiento de nuestro autor. Ante todo, destaca su ascendencia semperiana bien presente en su lema “*artis sola domina necessitas*”<sup>40</sup>, la necesidad, única dueña del arte; en consecuencia “la primera condición para alcanzar una buena solución es la concordancia entre el arte y finalidad”<sup>41</sup>. La gran ciudad aparece así como el reto presente al arquitecto, no se trata de plegarse pasivamente a sus condicionantes, ni, mucho menos, huir de ella refugiándose en problemas más abarcables. Wagner siente la necesidad de participar activamente en la creación de esta nueva naturaleza artificial que es la *Grossstadt*.

Si esta convicción había guiado su propuesta para el Concurso de Viena, la conferencia en Washington se convirtió en la oportunidad de presentar de un modo programático su propuesta general para la *Grossstadt*, sistematizando las ideas que había ya avanzado en la última parte de su *Modern Architektur*. Reproduce así en su conferencia párrafos enteros de su ensayo de 1896 (especialmente en sus versiones de 1898 y 1902), al mismo tiempo que las reflexiones preparadas para su conferencia americana, dan lugar a diversos añadidos en la última edición (1914) de *Modern Architektur*.

A pesar de la brevedad del escrito<sup>42</sup>, es patente la densidad de su contenido y la insistente conceptualización teórica sobre la que se apoya el Autor. Tras un breve prólogo que explica el origen del texto y acota, en consecuencia, la generalidad y brevedad con la que será tratado el tema, el discurso de Wagner se estructura en tres capítulos de contenidos bien precisos. El primero, la imagen de la ciudad, afronta la solución arquitectónica de la gran ciudad, el segundo fija los objetivos del plan regulador, concluyendo en la tercera parte con un examen de los aspectos económicos.

#### La imagen urbana

Aunque el texto se apoya explícitamente en el plan del Autor para Viena, desde el comienzo se aclara que se desea tratar de modo genérico de la *Grossstadt*, pues es precisamente la gran ciu-

34. LE CORBUSIER, *Urbanisme*, Editions Crés, París, 1924; ed. castellana: *La ciudad del futuro*, Ed. Infinito, Buenos Aires, 1971; y HILBERSEIMER, Ludwig, *Grossstadt Architektur*, Verlag Julius Hoffmann, Stuttgart, 1927; ed. española: *La arquitectura de la gran ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona 1979.

35. Así en el ámbito francófono se celebran los *Congrès de l'Art Public* (I en Bruselas, 1898; II en París, 1900; III en Lieja, 1905; y IV de nuevo en Bruselas en 1910); en Estados Unidos, casi contemporáneamente, se celebra la *First National Conference on City Planning* (Washington, 1909) y el *International Congress of Municipal Arts* (Nueva York, 1910) a los que, en años sucesivos, seguirían otras Conferencias Nacionales.

36. Buena expresión de este cambio lo encontramos en la *Town Planning Conference*, a la que ya nos hemos referido, organizada por el RIBA en Londres en 1910, y al que acuden los principales urbanistas europeos y americanos.

37. WAGNER, Otto, *Modern Architektur*, versión castellana citada: *La arquitectura de nuestro tiempo*, p. 82.

38. SAMONÀ, Giuseppe, *Introduzione a Architettura moderna e altri scritti*, cit., p. 7.

39. Cfr. WAGNER, Otto, *La arquitectura de nuestro tiempo*, cit. El capítulo al que nos referimos abarca de la pág. 91 a la 128, de ellas 23 páginas, de la 93 a la 115 están dedicadas a la *Grossstadt*.

40. *Ibid.*, p. 77. Allí escribió: “Alguien tan entendido como Gottfried Semper ha dirigido por primera vez nuestra atención sobre la certeza de ese postulado (aunque, por desgracia, él mismo también se apartara luego de él)”. El aforismo a que se refiere fue utilizado por Wagner como lema en varios concursos, entre otros en su propuesta para el Plan de Viena.

41. *Ibid.* p. 94.

42. 18 páginas en la edición italiana que estamos utilizando: op. cit. pp. 105-122.

dad la que “ha puesto en primer plano el problema de la expansión futura y de la reglamentación de su estado actual” (p. 106). Su propuesta, afirma, se aparta tanto del radicalismo de la vanguardia como del conservacionismo de los historiadores. Apunta así al núcleo de su mensaje: “la solución del problema consiste ante todo en alcanzar el fin general, y en el intento de alcanzar tal fin todo lo que se hace debe estar consagrado al arte” (ibid.).

La situación de cambio producida por los avances de la técnica y de la ciencia debe ser expresada por el arte, que “ha de adaptar el ambiente urbano al hombre que en este preciso momento lo habita” (p. 107). No sirven de nada los lemas al uso –arte nacional, dimensión urbana de la ciudad–, es preciso que el arquitecto sepa “distinguir y juzgar lo que es bello y viejo y lo que es solo viejo; y no debe pensar ni en una precipitada destrucción de lo bello, ni en copiar lo que ya existe” (p. 107).

Las características de la ciudad del futuro vienen determinadas por el actual modo de vida; ante todo, la necesidad de casas sanas y económicas para todos conducirá a una uniformidad en las viviendas; también motivos económicos aconsejarán la edificación en altura. La atención a estas necesidades conducen al trazado de calles largas y uniformes, que el arte debe aprovechar transformando su uniformidad en monumentalidad: “cuando el arte interviene correctamente en estos casos no se trata jamás de una ciudad hecha en serie. Esto sucede sólo cuando se impide actuar al arte” (pp. 107-108). Ni la excesiva decoración, con la que parece querer evitar la uniformidad, ni la irregularidad de los trazados urbanos tiene sentido.

La llamada a la monumentalidad, las imágenes del distrito XXII de Viena que incluye en su ensayo, su propio trabajo proyectual, confirman su atención y aprecio por la composición arquitectónica. Sin embargo, al aclarar el camino que ha de seguirse para buscar el arte urbano, acude al carácter que la arquitectura ha de proporcionar a la ciudad. “Lo que más influye –afirma– sobre la imagen de una ciudad es su fisonomía, esta tiene el difícil cometido de provocar la primera impresión, que ha de ser lo más grata posible” (p. 108). Los elementos más valorados para los ciudadanos –la industria, el comercio, la moda, el confort, etc.– han de ser instrumentos utilizados por el arte para atraer hacia él la atención de la mayoría. Resulta claro que para nuestro Arquitecto la composición debía traducir el carácter, y esto precisamente a través de la respuesta artística a la finalidad deseada<sup>43</sup>.

El autor no se resiste a describir la imagen que tiene en mente (pp. 108-109):

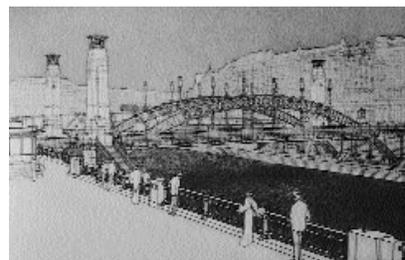
La cadena ininterrumpida de una calle radial flanqueada por bellos negocios (...), recorrida apresuradamente por la multitud, otras calles adaptadas al paseo común y que satisfacen a los paseantes por la oportunidad de comprobar las posibilidades de su bolsillo o curiosear sobre el lujo, un cierto número de restaurantes bellos y buenos que concilien la satisfacción física y la quietud, plazas en que se ofrecen sorprendentemente al espectador arquitecturas y monumentos de notable nivel artístico, y tantas otras cosas: son estos elementos, en primer lugar, los que dan a la ciudad una fisonomía acogedora.

No resulta posible leer estas líneas sin traer a la mente las imágenes y las aspiraciones de la *Sezession* que Wagner apoyó decididamente en el ambiente vienés; pero la insistencia en la atención de las necesidades, la búsqueda de la ordenación que responda a la finalidad de la ciudad, le conecta decididamente con una arquitectura posterior. Por ello afirma (p. 109):

Cuanto más responda una *Grossstadt* a su finalidad, cuanto mayor sea la comodidad que ofrece, cuanto más se concede la palabra al arte, tanto más hermosa será la ciudad. Su aspecto lindo, su cuidada limpieza, son componentes esenciales del arte urbanístico. La administración pública debe tener esto en cuenta.

Arremete enseguida con las falsas razones económicas, oímos así, con otro argumento y con otro lenguaje, también arquitectónico, lo que sería motivo continuo de la campaña desarrollada por el *Werkbund* y el racionalismo alemán. Existía entonces la idea de que había que excluir casi totalmente el arte del desarrollo de la ciudad, se aducen argumentos económicos, pero realmente lo que muestra este planteamiento, aclara Wagner, es la falta de sensibilidad artística, y responde a un desinterés de los ciudadanos acostumbrados a dejar los problemas artísticos a los Señores de la ciudad, sin asumir que esa responsabilidad recae sobre todos los ciudadanos del Municipio.

El costo económico de esa atención artística podrá reducirse en la medida en que se prevea, a través de la ordenación urbana, el crecimiento de la ciudad; son éstos los aspectos que van a tratarse con más detenimiento en los dos próximos capítulos, pero que el Autor considera necesari-



18



19

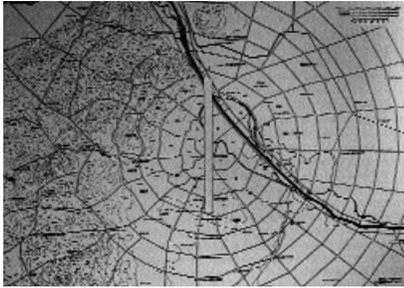
Fig. 18. *Ferdinand'sbrücke* 1905, el puente de estructura metálica conecta ambas orillas. El edificio situado en la otra margen es la proyectada *Stadtbahn*.

Fig. 19. *Artibus*, un diseño ideal de Wagner para el enclave de un nuevo museo.

43. Anteriormente había escrito: “La composición (...) ha de permitir reconocer con claridad los materiales que se van a emplear y la técnica que se va a adoptar (...); también ha de ceñirse a muchos otros aspectos. Los más importante entre estos son: [la clara caracterización de la finalidad del edificio]” (*La arquitectura de nuestro tiempo*, cit., p. 65: encerramos entre corchetes una expresión suprimida en la edición de 1914. Collin Rowe ha identificado como una de las características de la Arquitectura Moderna, el abandono de la búsqueda del carácter, pero al mismo tiempo señala como “en los problemas iniciados por el carácter (...) se encuentran los orígenes de algunas de las actitudes más significativas y distintivas del momento actual (“Carácter y composición”, en *Manierismo y arquitectura moderna y otros ensayos*, Gustavo Gili, Barcelona, 1978, pp. 81-82). Posiblemente aquí se encuentre una de las virtualidades de Wagner, que lo unen a la arquitectura de su tiempo de cambio, y a la de hoy.



20



21

Fig. 20. Vista aérea del District XXII de Viena, incluido en su propuesta de Plan General.

Fig. 21. Plan General de Viena, una ciudad en expansión; primer premio del concurso convocado en 1892.

rio avanzar aquí: si no se ordena el desarrollo urbano, el crecimiento de la ciudad vendrá forzado por la actual configuración del campo (senderos, ríos, la topografía), (p. 110),

no es lícito asumir tales elementos como fundamento de la conformación artística de una *Grossstadt*. Porque, ¿dónde iría a parar entonces la imagen de la ciudad que se espera y a la que se tiende?; ¿dónde serían localizados los edificios públicos, los espacios libres, las vistas; cómo se alcanzaría a asegurar unas comunicaciones de tráfico óptimas, trazados rectilíneos funcional y económicamente convenientes para la futura edificación urbana y, en fin, una expansión ordenada de la *Grossstadt*, cosas todas de las que no se puede prescindir?

El desarrollo de la ciudad necesita de unos criterios bien meditados; precisamente identificar estos principios es la finalidad que se ha propuesto el autor en este escrito. Señala, en consecuencia, lo que para él supone el núcleo vital de la *Grossstadt*, pues es precisamente a esa vida, a ese habitar, al que el arte ha de dar respuesta. Según Wagner, la mayor parte de los hombres prefieren la vida en una gran ciudad, antes que en una pequeña, por un conjunto de motivos: “las posibilidad de unas mayores ganancias, la posición social, la comodidad, el lujo, la baja mortalidad, el tener a disposición todas las ayudas espirituales y materiales, el pasatiempo en el sentido bueno y menos bueno, y en fin, el arte” (p. 110). Pero también el propio carácter anónimo de la vida metropolitana, en cuanto es considerado condición de una mayor libertad<sup>44</sup>.

#### El plan regulador

En el segundo capítulo se presentan los criterios que han de guiar el plan regulador. “El esqueleto de una *Grossstadt* está constituido por las líneas de tráfico existentes, los ríos, los lagos, las ensenadas, las condiciones del terreno, etc.” (p. 110). En consecuencia la ordenación de la ciudad exige de un sistema que distinguirá la parte vieja de la ciudad de la nueva.

Respecto a la parte antigua el Autor insiste en la necesidad de “conservar y valorar la estética existente, del modo que sea más favorable al conjunto urbano” (p. 111); será preciso atender a las diversas circunstancias del tráfico, higiene, propiedades privadas, estado de conservación de la edificación, condiciones sociales y económicas, etc. En consecuencia las decisiones deberán tomarse caso por caso, y, si se piensa modificar la estética existente, será necesario formular un ponderado juicio artístico.

Por el contrario, la parte nueva de la ciudad, (p. 111):

puede, e incluso debe, ser encuadrada en un sistema para evitar que los sucesos futuros pongan a la administración municipal delante del fatídico ‘demasiado tarde’. Tal sistema deberá comprender: una programación generosa del modo de habitar y de vivir de los futuros habitantes, la posibilidad de incluir estructuras hoy aún desconocidas, la previsión de válvulas de seguridad para la expansión de la *Grossstadt* y, no en último lugar, su perfeccionamiento estético.

Enunciados de modo sucinto los objetivos que ha de cubrir la sistematización de la nueva ciudad, el autor pasa a examinar con detenimiento algunos de esos aspectos, o el modo de obtenerlos. Ante todo se refiere a la necesidad de prever un crecimiento generoso de la *Grossstadt* que, posiblemente en el plazo de 30 ó 50 años duplicará su población. Precisamente esa dimensión de la ciudad, y su realización en el tiempo, aconseja dividirla en distritos, que facilitarán tanto su administración como su misma formalización urbanística. La distribución de los distritos debe tener en cuenta “el modo de habitar, los vientos dominantes, y distinguirá entre distritos comerciales e industriales; por otra parte no es admisible destinar unos distritos solamente a una clase o a un fin particular” (p. 112); además, los distintos tipos de espacios libres y los diversos equipamientos deberán distribuirse adecuadamente en todos los distritos.

En cuanto a la disposición de los distritos alrededor del centro de la *Grossstadt* hay que considerar las condiciones topográficas existentes y las vías de acceso a la ciudad. En cualquier caso Wagner presenta la gran ciudad como expansible indefinidamente, desde el punto de vista artístico; si hay razones que aconsejan poner un límite a ese crecimiento se tratará de motivos técnicos, pero la arquitectura propuesta para la gran ciudad, no exige ninguna limitación espacial: los distritos aparecen como un mecanismo de subdivisión de la totalidad que incluye simultáneamente la posibilidad de una adición ilimitada.

En consecuencia, Wagner pasa a definir esos distritos; primero se refiere a su población que sitúa entre los 100 y los 150.000 habitantes, correspondiéndoles una superficie de 500 a 1.000 Ha. El autor sugiere rodear el centro de la ciudad de calles zonales (*Zonenstrasse*) a modo de

44. Más adelante, señalando las ventajas de la vivienda colectiva insiste: “los habitantes de la *Grossstadt* que prefieren desaparecer en la multitud como número, son muchos más que los que querrían oír cada mañana ‘buenos días, ¿ha dormido bien?’, por parte de los chismosos en las casas familiares” (p. 118).

circunferencias concéntricas a una distancia de unos 2 ó 3 kilómetros; en las zonas así delimitadas quedaría incluidos los distritos.

Los distritos, que se irán construyendo “a intervalos predeterminados según un proyecto bien calculado, terminarán por formar un grupo de pequeñas ciudades dispuestas en torno al centro” (p. 113), en consecuencia cada distrito dispondrá de los correspondientes parques y espacios libres. La presencia del *Ring* vienes, mueve a Wagner a rechazar los parques anulares que rigidizan la ciudad y que deben evitarse, precisamente, por las dificultades que provocarían en el crecimiento de la ciudad. De nuevo aparece el deseo de captar y responder a las necesidades; su experiencia le muestra que intentar acotar la ciudad, rodeándola de un anillo verde, produce una tensión edificatoria en las vías radiales difícilmente vencible.

Wagner ilustra su idea de *Grossstadt* mediante la presentación de algunas imágenes del plan elaborado para Viena. Por una parte el plano de ordenación general en el que se delimitan los diversos distritos, definidos de un modo más regular en las áreas centrales y más plegados a la geografía y a los caminos existentes a medida en que se distancian del centro; las dos imágenes restantes corresponden respectivamente al plano y a una perspectiva del distrito XXII. En el plan se prevén unas manzanas de 23 m. de altura y unas calles del mismo ancho, (pp. 113-114):

La disposición general de cada uno de los distritos debe ser definida antes de que la administración municipal permita su edificación; las propuestas que seguirán y la reglamentación sistemática permitirán hacer frente a este objetivo de modo artísticamente completo y correcto, tanto desde el punto de vista del tráfico como de la higiene. Se obtendrá así una serie de cuadros urbanos inspirados en la belleza y que respondan perfectamente a su fin.

Una cuestión de especial importancia para el conjunto de la *Grossstadt* es “asegurar un tráfico veloz y hacer que se pueda desarrollar un constante tráfico tanto a través de las vías zonales, como en sentido pendular en las vías radiales, de modo que cualquier punto de la ciudad pueda alcanzarse cambiando una sola vez de medio de transporte” (pp. 114-115). Para conseguir este objetivo se deberán utilizar trenes elevados, tranvías y trenes subterráneos; no se trata, como sabemos, sólo de una imagen ideal, en realidad todo esto estaba en marcha en la ciudad de Viena, bajo la dirección artística del propio arquitecto, aunque no se llegase al extremo deseado.

Para concluir este capítulo el autor recuerda que sólo por medio de una planificación sistemática, tal como él propone, se puede evitar llegar demasiado tarde; e insiste en la necesidad de “dar la palabra al arte y a los artistas, interrumpir la influencia del ingeniero que destruye la belleza y refrenar el poder del vampiro de la ‘especulación’ que hoy hace casi ilusoria la autonomía de la ciudad” (p. 115).

#### Aspectos económicos

No cabe duda que la sujeción del arte a la necesidad exige considerar los medios económicos precisos para la planificación y el mejoramiento de la ciudad; sólo una atención a esos medios convertirá en realizable la fisonomía y el carácter deseados para la ciudad.

Examina el método utilizado en varias ciudades alemanas, donde se habían introducido unas tasas sobre la plusvalía de los terrenos, proporcionando a la administración municipal medios económicos suficientes para afrontar las obras de urbanización y la adquisición de los solares precisos para el equipamiento. La solución propuesta por Wagner es mucho más ambiciosa y, según expone, tiene más posibilidades; se trata de que la municipalidad “adquiera en varias zonas, los terrenos aún no edificados, o poco edificados, en torno a la ciudad” (p. 116). De este modo, cuando la *Grossstadt* exija su expansión, podrán venderse a los particulares, obteniendo así ingresos suficientes para hacer frente a la amortización e intereses del dinero invertido y alcanzar unos beneficios que puedan utilizarse en la mejora urbana.

Este proceso se irá repitiendo en la medida en que crece la ciudad, expropiando siempre terrenos de poco valor y vendiéndolos cuando su destino urbano aumente su precio. De este modo, además, es posible canalizar el desarrollo urbano, regulando los valores catastrales, el costo de las concesiones, etc.; además, podrá reservarse suficiente terreno para los servicios públicos y frenar la especulación. Al mismo tiempo, los beneficios obtenidos con esta venta “permitirán a la *Grossstadt* resolver el mejor modo los problemas de administración, tráfico higiene y arte” (p. 117), tanto en su ampliación como en la ciudad existente.



Fig. 22. Planta de la propuesta para el distrito XXII de Viena.

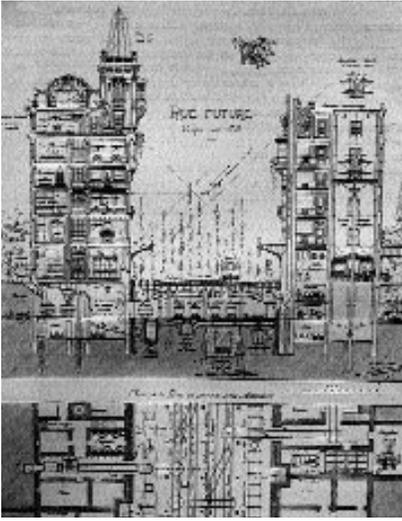


Fig. 23. *Rue Future* presentada por Hénard en 1910 con motivo de la *Town Planning Conference* de Londres.

El resto del capítulo es destinado a resumir las ventajas de la ciudad propuesta, rechazando como solución general la vivienda unifamiliar propia de la ciudad jardín, y criticando a aquellos que quieren poner en la tradición, lo pintoresco en la base del habitar moderno, pues –afirma– esto es “según nuestra mentalidad moderna, simplemente de mal gusto” (p. 118)<sup>45</sup>.

Para terminar Wagner insiste en la necesidad de prever el crecimiento y mejoramiento de la ciudad recordando, con el ejemplo de Viena, que los espacios verdaderamente conseguidos en los últimos sesenta años eran bien pocos (la *Burgplatz* de Semper, la *Schwarzenbergplatz* –no del todo perfecta–) y en ocasiones, como sucede con la Ringstrasse, deben su origen a un caso verdaderamente afortunado (p. 119):

Es por esto inadmisibles dejar la ampliación de la ciudad, como hasta ahora se ha hecho a la ciega casualidad y a la completa ausencia del arte, y presentar las aspiraciones como una cosa superflua o, en fin, consignar el desarrollo de la *Grossstadt* a la especulación edificatoria más abierta. El daño que se deriva de ellos para los ciudadanos y para la ciudad es enorme desde el punto de vista de la economía pública. Y se hace siempre mayor porque se hace siempre irreparable.

Los representantes de la *Grossstadt* deben recordar que podrán conseguir que su ciudad “sea el lugar de la alegría diaria de una población de millones de habitantes sólo si es también bella, cosa que, sin embargo, sólo se puede obtener a través del arte” (p. 119).

#### ENTRE CONTINUIDAD Y RUPTURA

Dentro de las profundas diferencias que encontramos en las respuestas dadas por nuestros autores al reto que presenta la nueva ciudad, es posible identificar en sus propuestas un mismo campo de acción. Los tres sienten la necesidad de afrontar la construcción de una nueva ciudad, y los tres cuentan para ello de un bagaje similar: Su formación academicista. En consecuencia, en todos ellos quedan identificados unos objetivos comunes, sin perjuicio de que en esos mismos objetivos existan divergencias notables. Nos interesa avanzar ahora esas coincidencias, de modo que pueda después destacar lo que distingue a cada uno.

Ante todo nuestros autores tratan de descubrir las características exigibles a esa nueva ciudad; a ese objetivo adaptan su oficio, su formación académica. La fuerza de sus propuestas se apoya precisamente en este diálogo entre lo dado –su formación, la ciudad que conocen y viven– y lo que se desean: la nueva ciudad.

Su arquitectura queda así sometida a una evidente tensión, que –en mayor o menor medida– modificará su propia naturaleza y los objetivos que hasta entonces había asumido como propios. Inevitablemente ha de producirse, por tanto, una transformación disciplinar que afecta personalmente –vitalmente– a cada uno de ellos; la operación a que se enfrentan les hace dirigir la mirada a la ingeniería; a ella, en el último medio siglo, se le ha confiado la resolución de los principales problemas urbanos, también porque habitualmente se han entendido como problemas provocados por la industria. Ese atractivo de la técnica encuentra su contrapeso en la sólida formación académica y compositiva recibida, en el aprecio a las formas del pasado; para los tres la composición es la herramienta que han aprendido y practicado, en ella buscarán la fundamentación de sus propuestas.

#### La composición como ajuste: Hénard

El atractivo que ejerce la técnica sobre Hénard es tan evidente que el arquitecto parisino no siente la necesidad de explicitarla. Es verdad que la imagen que de él nos ha dejado la historiografía se apoya más en su ponencia en la *Town Planning Conference*, con sus soluciones futuristas, que en sus *Études*; en cualquier caso, no se puede negar que las soluciones ingenieriles actúan ya como paradigma de las propuestas presentadas por Hénard para París.

Interesa, por otra parte, caracterizar adecuadamente el efecto en nuestro autor de esas referencias técnicas, pues no actúan tanto proporcionando nuevos y complejos medios, sino confirmando la necesidad de un análisis riguroso, que identifica los problemas y revisa los medios disponibles para su solución: la racionalidad instrumental aparece así en el núcleo de nuestro autor. No extraña, por ello, que su idea de la nueva ciudad se apoye muy de cerca en la ciudad existente; los objetivos que deben afrontarse son los de un funcionamiento correcto: por supues-

45. Aunque Wagner no se refiere a ningún autor o texto determinado, resulta patente su crítica a los planteamientos de HOWARD, Ebenezer, *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*, Swan Sonnenschein & Co., London, 1898 y SITTE op. cit.

to ese funcionamiento no se limita a lo que un ingeniero consideraría como tal –tráfico, higiene–, incluye también la vida cívica, la percepción estética. Sólo atendiendo conjuntamente a todas esas necesidades considerará Hénard que una plaza funciona; basta revisar la propuesta para la Plaza de la Opera: con la valoración del espacio central como lugar de encuentro y la presencia de tres columnas marcando otras tantas perspectivas.

Si queremos entender cómo se relaciona esta actitud operativa con su formación académica, resulta especialmente esclarecedor lo que había escrito Guadet –su maestro en la Academia– en *Eléments et théorie de l'Architecture*<sup>46</sup>:

Hay un arquitectura de las vías públicas. Pero no supondré la concepción a priori de un ciudad; esta concepción no existe, y si existiera, sin duda habría que lamentarlo; si no desde el punto de vista de la utilidad, sí como arte. Al menos en Europa las ciudades se han hecho mediante un trabajo de siglos, sin regla ni idea preconcebida, con esta preciosa colaboración del azar y del tiempo, que sólo puede crear lo pintoresco. Después, de golpe, las necesidades de circulación imponen un lento trabajo de rectificación, alineaciones, necesidad que sería pueril criticar, pero que con frecuencia provocan disgusto en el artista y a veces protestas.

Con estas prevenciones no puede extrañar la modestia con la que Hénard afronta la modernización de París; pero, al mismo tiempo queda realizada la fuerza con la que se acomete esta operación. Nuestro arquitecto se dispone a ajustar el mecanismo de la ciudad, esto supone introducir nuevos elementos, emplazarlos adecuadamente de modo que se alcance un adecuada unidad en el conjunto; éste era precisamente el objetivo de la composición: “nada hay con seguridad más atractivo que la composición –había escrito Guadet–, nada más seductor. Es el auténtico dominio del artista, sin límites ni fronteras, salvo lo imposible. ¿Qué es componer? Reunir, ensamblar, unir las partes del todo”<sup>47</sup>.

Resulta así, en lógica paradoja, que lo que algunos han querido entender como utopía tecnológica no es sino la consecuencia de llevar a su límite el entendimiento académico de la composición y del papel de la arquitectura en la transformación de la ciudad. Se compone la ciudad, como se ajusta el reloj descompuesto, pero al hacerlo se tiene bien presente la composición estética del conjunto, tal como quedará modificado por los elementos que se proponen introducir. De algún modo se trataba de un camino convencional, pero al mismo tiempo era una vía madura y experimentada la que, dando por supuestos los logros disciplinares, e identificando sus posibilidades y aperturas ponían de manifiesto los *Eléments et théorie de l'Architecture*.

No extraña por tanto, que por un tiempo, los trabajos de Hénard recibieran poca atención por la ortodoxia del Moderno, y cuando se acudió a ellos la atención se centró en su influencia formal en Le Corbusier (sus *redans*), o en su futurismo tecnológico<sup>48</sup>. En ambos casos, nos encontramos más ante la esforzada reconstrucción de una genealogía, que en la identificación y valoración de las propuestas de los *Études*.

No se pueden negar contaminaciones formales entre la vía del futuro de Hénard y las casa sobre pilotes de Le Corbusier, o entre la *rue à redans* y la *Maison Dom-ino*<sup>49</sup>, pero la génesis proyectual en uno y otro arquitecto es bien distinta. El arquitecto parisino defiende expresamente el valor de la calle de la ciudad existente, con su trazado complejo, es precisamente el deseo de mantener esos ángulos, y la necesidad de proporcionar vías rectilíneas al tráfico lo que da lugar a la construcción a *redans*. Nada de esto aparece en Le Corbusier que ya había condenado la *rue corridor*, y que arriba a ambos tipos de casas por motivos bien diversos, declaradamente higienistas –consecución de aire, sol y espacio libre– e, innegablemente, formales y compositivos.

Por otra parte, tras un examen del conjunto de la obra de Hénard, parece evidente que el juicio de Benevolo sobre sus propuestas, calificadas de “utopía tecnológica”<sup>50</sup> resulta al menos excesiva, aún cuando pudiéramos compartir la existencia de una componente utópica, habría que identificarla exclusivamente en su propuesta de una construcción integrada para la vía del futuro, tal como expuso en la *Town Conference de Londres*; en todo caso nada de sofisticación tecnológica aparece allí, y menos aún en sus transformaciones de París.

La composición al límite: Garnier

No encontramos en Garnier ninguna alusión directa a la ingeniería, ni se hace explícito ningún problema disciplinar; la cuestión se elude, pero no por ello deja de estar presente. No es casual que el asentamiento urbano propuesto sea una ciudad industrial: una ciudad generada junto a

46. GUADET, Julien, *Eléments et théorie de l'architecture*, Librairie de la Construction Moderne, 1902-1904, volumen IV, p. 49 (corresponde al capítulo “L'architecture et les voies publiques”).

47. GUADET, op. cit., vol. II, p. 4.

48. Giedion en su canónico *Space, Time and Architecture* (1941) no incluye ninguna referencia a Hénard, hay que esperar a un texto tan tardío como el de Benevolo (1960) para encontrar una referencia a nuestro Autor.

49. FRAMPTON, Kenneth, *Historia crítica de la arquitectura moderna*, Gustavo Gili, Barcelona, 1993, 153 y 154.

50. BENEVOLO, Leonardo, *Historia de la Arquitectura Moderna*, Gustavo Gili, 1974, p. 380.



Fig. 24. Reconstrucción de *Tusculum*. Planta de la propuesta presentada por Garnier en *L'École des Beaux Arts* como muestra de su labor desarrollada en Roma.

una instalación industrial; y creada para las personas que trabajan en esa industria. La tarea de la construcción de esa ciudad es asumida directamente por la arquitectura: ella, y no la ingeniería, es la que toma conciencia “de que el trabajo es la ley humana”<sup>51</sup>, y da respuesta a esa ley creando los ámbitos adecuados para responder al ideal “de la belleza y de la bondad”<sup>52</sup>.

Merecería la pena rastrear en el pensamiento de Zola —el indudable mentor ideológico de Garnier— los rastros de esa desconfianza hacia la ingeniería; en cualquier caso, lo que aquí nos interesa subrayar es la negación implícita a referencias extradisciplinares. No encontraremos como en Hénard un mecanismo que se deba ajustar; más bien nos enfrentamos a una realidad —la nueva ciudad— que es preciso crear *ex-novo*, como un modo de rechazar eficazmente los errores del pasado. La racionalidad instrumental ha dado paso aquí a la racionalidad creadora; si aquella aceptaba lo dado sin discusión, ésta lo rechaza de igual modo, sin descubrir el valor de lo existente<sup>53</sup>.

La puridad disciplinar con la que se afronta el reto de la nueva ciudad, impide una negación de la tradición académica; pero al mismo tiempo sitúa a Garnier en una posición difícil. No podemos considerar a la ligera la tensión que nuestro arquitecto sufrió durante su etapa en Villa Medicis; los duros juicios de sus profesores, no son la descalificación del alumno sin condiciones, tampoco se trata de una reprimenda que busca estímulo del poco aplicado. Esos juicios, más bien, muestran el desconcierto de los académicos ante un trabajo que se inscribe en la tradición disciplinar, pero que al mismo tiempo la pervierte, la utiliza para lo que —a juicio de aquellos profesores— no está previsto.

Un examen de la obra de Garnier pone de manifiesto que sus propuestas hunden sus raíces en las bases firmes de la composición académica, y sobre ese fundamento lleva la composición a su límite. Banham, en el ensayo ya citado, pone de manifiesto con especial claridad esta actitud. Guadet había escrito: “componer es hacer uso de lo que se sabe. La composición trabaja con materiales, tal como lo hace la construcción, y estos materiales son, precisamente, los Elementos de la Arquitectura”<sup>54</sup>. Esos elementos se reúnen, se ensamblan para unirlos en un todo<sup>55</sup>:

Estas partes [estos todos], a su vez, son los Elementos de Composición, y así como realizaréis vuestros edificios con muros, aberturas, bóvedas, techos (...), así también integraréis vuestra composición con habitaciones, vestíbulos, salidas y escaleras. Tales son los Elementos de Composición.

Garnier, llevará al límite este método compositivo; podríamos decir —aunque la terminología evidentemente no es de nuestro arquitecto—, que los edificios son utilizados ahora como Elementos Urbanos, y estos Elementos se componen, se unen para formar otros todos: las zonas que se componen entre sí, como los elementos de composición formaban los edificios<sup>56</sup>:

Residencia, industria, transporte, salud, cada uno de estos ámbitos —ha hecho notar Banham— ocupan superficies de tierra separada y compactas: toda la industria está ubicada en una unidad, todas las residencias en otra, con comunicaciones totalmente inadecuadas como la proyectada, por ejemplo, entre las dos zonas mencionadas: el único camino axial, que bordea la zona residencial produce el atascamiento de todo el tránsito.

En cualquier caso no parece necesario analizar con detalle los inconvenientes funcionales de la *Cité Industrielle*, podemos además pensar que una mayor experiencia podría resolver esos problemas; lo importante es identificar el modo en que se utiliza la composición, y prever el uso magistral que de ella se puede hacer para la proyección de la ciudad: en la lectura de la *Carta de Atenas*, y en el análisis de las ciudades hechas bajo su impulso, podemos reconocer entre líneas, a modo de una potente falsilla, los principios de la composición arquitectónica.

Tampoco parece pertinente insistir ahora en las carencias de estas ciudades, la literatura disponible al respecto es suficientemente abundante y conocida para dispensarnos de ello<sup>57</sup>; tampoco parece posible atribuir al formalismo implícito todos sus defectos, sin embargo, merece la pena identificar desde el interior de la lógica académica, el salto metodológico que Garnier provoca.

La finalidad de la composición, tal como expresa Guadet, supone manejar unos elementos conocidos “desde un doble punto de vista: adaptarlos a programas definidos y a necesidades materiales”<sup>58</sup>. La operación, cuando se mantiene dentro de la arquitectura permite un gran rigor: los elementos de arquitectura tienen un origen técnico —muros, bóvedas, aberturas—, se combinan en los elementos de composición que actúan como los elementos funcionales mínimos —habitaciones, vestíbulos, escaleras—; no hay ningún espacio que quede fuera de la composición, o

51. GARNIER, Tony, op. cit., p. 222

52. Ibid.

53. No podemos entrar aquí en un examen pormenorizado que identifique los evidentes límites de esta racionalidad; remitimos al lector interesado a un texto especialmente esclarecedor, aunque no se refiera directamente al urbanismo: HAYEK, Friedrich August von, “Los errores del constructivismo”, en *Nuevos estudios de filosofía, economía e historia de las ideas*, Ed. Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires, 1981, pp. 3-21.

54. GUADET, op. cit., vol. I, p. 7.

55. Ibid., vol. II, p. 4.

56. BANHAM, op. cit., p. 52.

57. Baste remitir, por ejemplo, a JACOBS, Jane *Vida y muerte en las grandes ciudades americanas*, Península, Madrid, 1967 y HUET, Bernard, “La città como spazio abitabile, Alternative alla Carta di Atene”, en *Lotus internazionale*, 1984, n. 41, pp. 6-16.

58. GUADET, op. cit., vol. I, p. 2.

mejor dicho sólo el espacio externo queda fuera de la composición, enmarcando y realzando la composición.

El problema de la composición urbana, tal como la emplea Garnier, y tal como la ha legado a los urbanistas de los CIAM, es la utilización –junto con los elementos ya compuestos, los edificios– de unos elementos nuevos –los espacios urbanos–, que en su composición resultan residuales. Como Guadet enseñaba la composición debe hacer uso de lo que se sabe (*ce qu'on sait*), por ello sus *Elements* se centran en el análisis y presentación de los elementos disponibles para la composición.

Cuando Garnier compone las viviendas en un gran parque, está manejando, sin ser totalmente consciente, un elemento de composición que no domina –el espacio libre–, que emplea no como algo dado, con sus condiciones y exigencias, sino como resultado de su composición. El denunciado carácter neutro o absoluto del espacio urbano en el Moderno<sup>59</sup>, es solo una consecuencia más de su rebeldía a la composición académica: rebeldía a la que el Moderno responde, considerándolo sólo un fondo, y olvidando su figura.

No se trata, desde luego, sólo de un problema formal. Los Elementos de Composición tienen un contenido funcional, son capaces de cubrir unas necesidades, unos usos que se conocen. Por el contrario, en el Movimiento Moderno, al espacio urbano sólo se le concede un papel subordinado a la arquitectura: resolverá las comunicaciones, las exigencias higiénicas, pero no existe una reflexión real sobre las actividades –no meras funciones– que puede recoger.

#### La composición como límite: Wagner

Si fijamos ahora nuestra atención en Wagner, aparece de modo claro su actitud ambivalente frente a la ingeniería. Las posibilidades y realizaciones de la técnica producen en Wagner una innegable atracción; reconoce sin prejuicio sus virtualidades, pero –precisamente por esto– denuncia con fuerza sus peligros: su insensibilidad estética. El arquitecto que él desea ha de tener los mismos conocimientos que el ingeniero, pero a ellos ha de añadir sensibilidad.

La teorización de Semper proporciona a nuestro autor la clave para absorber dentro de la arquitectura las demandas que la ingeniería viene satisfaciendo; el aforismo *artis sola domina necessitas*, declara, y aún ordena, esa capacidad. No es extraño, por tanto, que la ortodoxia del Moderno haya interpretado siempre a Wagner como un protorracionalista, un funcionalista avant la lettre, aunque el término función sea sustituido en nuestro autor por el de necesidad<sup>60</sup>.

De este modo, el lenguaje indudablemente clásico de su arquitectura no ha impedido su valoración por la crítica, si bien siempre se ha insistido en las limitaciones de su búsqueda de un lenguaje adecuado para la arquitectura moderna<sup>61</sup>. Posiblemente sea precisamente su lenguaje el principal motivo que, de algún modo, ha descalificado la urbanística de Wagner en las historias al uso. Giedion considera que “la visión arquitectónica y la energía que se manifiesta en tantas de las obras de Wagner parecen paralizadas en el momento en que se entra en el campo de la urbanística”, y aclara, “a finales del ochocientos parecía que la urbanística había agotado todas sus posibilidades”<sup>62</sup>. Más duro aún resulta el juicio de Benevolo cuando afirma “la esterilidad del método wagneriano en urbanística y el carácter acrítico y convencional de sus proyectos de ampliación de Viena”<sup>63</sup>.

No es posible negar que, en una primera lectura, *Die Grossstadt*, aparece como una propuesta ingenua en exceso, y estrechamente ligada a unas formas de las que parecía haberse extraído ya toda su capacidad urbana. Sin embargo, una consideración más detenida del texto exige tomar en consideración los datos del problema afrontado por Wagner, y el carácter pretendidamente paradigmático –didáctico– de su propuesta. Hay en los dibujos que ilustran el texto una claridad, un rigor formal, una confianza en las posibilidades de la arquitectura para dar forma a la ciudad, que sin duda eliminan –por motivos didácticos, no por ignorancia– la complejidad real a la que la forma urbana debe dar respuesta.

Wagner se plantea de modo directo y decisivo absorber dentro de la arquitectura la cuestión de la gran ciudad, dar respuesta, desde la arquitectura, a los problemas que una incipiente disciplina urbanística está intentando resolver con instrumentos ingenieriles. Podemos considerar que su objetivo coincide con el Garnier, su solución diverge radicalmente de la de éste, en cuanto no se contenta con partir de cero, ni en dar solución al asentamiento de un número limitado de habi-

59. Una de las primeras denuncias de la pérdida del espacio urbano, desde el punto de vista arquitectónico, corresponde a KRIER, Robert, *Stuttgart: Teoría y práctica de los espacios urbanos*, Gustavo Gili, Barcelona, 1976; JACOBS, op. cit. (original de 1961), ya se había referido a esa pérdida en sentido social.

60. Puede comprobarse la progresiva atención a Wagner y un amplio abanico de valoraciones revisando, entre otros, GIEDION, op. cit., pp.328-333; PEVSNER, Nikolaus, *Pioneros del Diseño Moderno. De William Morris a Walter Gropius*, Ed. Infinito, Buenos Aires, 1958, p. 221.; ZEVI, Bruno, *Historia de la Arquitectura Moderna*, Ed. Poseidon, Barcelona, 1980, pp. 71-73; BENEVOLO, op. cit., pp. 306-312.; FRAMPTON, Kenneth, *Historia crítica de la arquitectura moderna*, Gustavo Gili, 1993, pp. 79-80.

61. Una sugerente examen de esa peculiar búsqueda wagneriana de un nuevo lenguaje, puede verse en la introducción de Samoná a WAGNER, *Architettura moderna et altri scritti*, cit.

62. GIEDION, op. cit., p. 705.

63. BENEVOLO, *Historia de la Arquitectura Moderna*, Gustavo Gili, 1974, p.311



Fig. 25. La *Karlsplatz* de Wagner, una de sus actuaciones más emblemáticas diseñada en 1919.

tantes. Las necesidades que identifica, y que han de ser atendidas por el arte, son las que se derivan de la gran ciudad, de una población que crece a un ritmo acelerado. Se trata, en definitiva, de resolver desde la arquitectura la ciudad expansible, la ciudad en crecimiento.

Enfrentado a esta necesidad Wagner comprende las limitaciones que, para la disciplina arquitectónica, supone la composición; él es un maestro en este arte, pero siempre ha afirmado la necesidad de que la composición exprese el carácter que responde a las necesidades que satisface. La necesidad que ahora debe atender es la expansión de la ciudad, y aquí la composición se muestra sin recursos. La unidad de conjunto que debería conseguirse ensamblando, componiendo, elementos es una realidad abierta; el proceso de crecimiento de la ciudad no se ajusta al proceso compositivo.

La superación de este límite queda confiada por Wagner a un proceso de descomposición, que divide la ciudad propuesta en distritos, definiendo así una ley compositiva (en rigor deberíamos decir, descompositiva) que permite añadir nuevos distritos en la medida en que eso sea necesario<sup>64</sup>.

El distrito aparece como el elemento básico de proyectación: define un área que, además de atender hasta cierto nivel las necesidades de los ciudadanos, proporciona un campo para su formalización arquitectónica, mediante proyectos bien calculados, realizados a intervalos predefinidos, según exija el crecimiento de la población<sup>65</sup>.

La evolución de la práctica urbanista, la distancia existente entre el actual proyecto urbano y la ciudad wagneriana, puede oscurecer un dato irrefutable: Wagner plantea por primera vez, desde la arquitectura y atendiendo a su dimensión urbana, la construcción de la ciudad por partes. La concepción de la ciudad como un objeto único, abarcable por la voluntad creadora del arquitecto, queda deslegitimada, ante la comprobación de los límites que presenta la composición arquitectónica. Al mismo tiempo, se afronta la extensión de la arquitectura incluyendo en su objeto la construcción de la ciudad, pero renunciando a una mera dilatación de sus instrumentos conceptuales; la arquitectura urbana ha de explorar nuevos instrumentos, el distrito es sólo una base sobre la que desarrollar esa expansión de la arquitectura; con muy poca distancia —en el tiempo y en el espacio— Berlage mostraba las posibilidades de los tejidos: se comenzaba a superar así el urbanismo del punto y de la línea que había dirigido hasta entonces la primera urbanística<sup>66</sup>.

#### Hacia la construcción de la disciplina

Si superamos la fascinación ejercida por Garnier sobre ortodoxia del Moderno, será posible entender las posibilidades y límites de las distintas corrientes generadas a comienzos de siglo entre tradición y ruptura, también podremos entender una herencia más rica y compleja de lo que nos muestran las historias al uso. La necesidad y virtualidad de la actuación urbana en puntos estratégicos; la percepción por parte de los ciudadanos de la ciudad como un mecanismo complejo —de un artefacto no totalmente racional— están presentes en Hénard. La búsqueda de nuevas imágenes urbanas, la valoración de la claridad compositiva, y el entendimiento de la calidad urbana como conjunción de equipamiento y buena arquitectura, son requisitos irrenunciables tras la enseñanza de Garnier. La necesidad de responder adecuadamente a la vida metropolitana, atendiendo a nuevas actividades; la concepción de la ciudad por partes; las posibilidades del proyecto urbano, como respuesta a la tensión plan-proyecto, aparecen ya anunciadas en Wagner.

Pero, por encima, de estas consideraciones parciales queda patente una enseñanza, nunca agotada, la necesidad de unir disciplinadamente arquitectura y urbanismo, de identificar la dimensión urbana de la arquitectura y la dimensión arquitectónica del urbanismo. El reto, en definitiva, de responder a la construcción de la ciudad mediante una disciplina, que como la propia ciudad, ha de estar en continuo cambio y ajuste, pero sin perder su identidad.

64. De nuevo Banham, op. cit. p. 34 y 276-278, ha llamado la atención sobre este recurso de la Arquitectura Moderna a la descomposición, como una alternativa a la composición, instrumento convencional nunca abandonado por los Maestros.

65. WAGNER, *Die Grossstadt*, p. 113.

66. URBANI, Leonardo, *La città concreta*, Sallerio, Palermo, pp. 77-90 ha explorado con especial claridad esta evolución de la primera urbanística.