

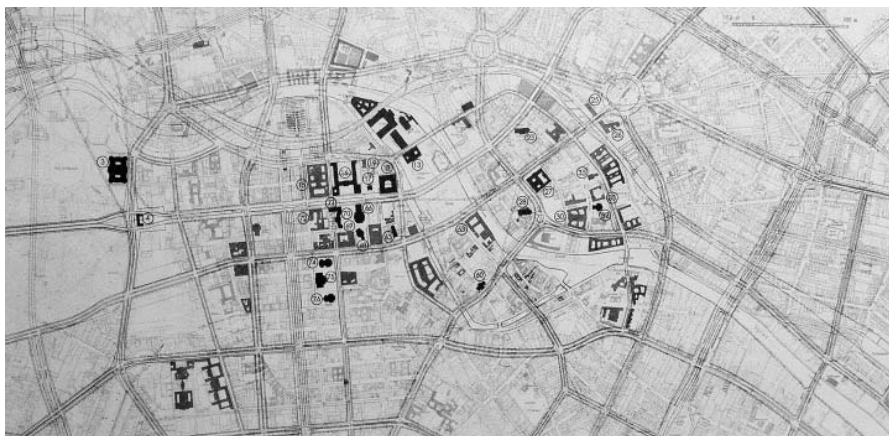
*“Pero en el suelo hay caos. (...) Debemos vivir nuestras vidas en diferentes niveles, dejando para el suelo sólo lo que va anclado (...) para lo demás, soluciones de espacio distendido están disponibles.”<sup>1</sup>*

Alison y Peter Smithson

En los años 50 la pregunta sobre cuál debía ser el modelo que debía asumir la ciudad moderna y su relación con la ciudad existente constituyó uno de los debates más intensos entre arquitectos y urbanistas de la época, que debían ofrecer nuevas respuestas y formas urbanas a las nuevas necesidades en el terreno de oportunidad generado a consecuencia del devastamiento de la guerra.

El concurso convocado en 1957 por el gobierno de Berlín Oeste se presentaba como una iniciativa que permitiría poner en práctica la visión del nuevo urbanismo en un terreno real, cargado de historia y preexistencias presuponiendo un marco de actuación que no consideraba divisiones territoriales entre Este y Oeste atendiendo al optimismo de la creación de una nueva capital unificada (Hauptstadt).

La actitud de urbanistas y expertos alemanes en la posguerra clamaba por la concepción de un nuevo paradigma para la ciudad del futuro que debía definir una esencia para la nueva metrópoli mediante las bases de la llamada “ciudad orgánica”: separación funcional de usos (teorizado por Ebenezer



1

2

Howard), creación de grandes espacios verdes entre edificaciones altas (recogido por el CIAM y abanderado por Le Corbusier), o la independencia de los trazados viarios rodado-peatonal (sugerido por Reinhard Baumeister en 1870) eran algunas de las premisas que encajaban en el imaginario de la nueva capital. Enfatizar ruptura e innovación para hablar de la ciudad del futuro y no de la del presente.

Este concepto implicaba una reformulación de las relaciones entre la vieja y la nueva ciudad, y pedía soluciones radicales que implicaban un alto grado de demolición del tejido existente, hecho avalado por la convicción entre críticos y arquitectos alemanes que la ciudad del XIX había sido incapaz de generar una estructura urbana con identidad propia.

Sin embargo, las bases del concurso pedían conservar una serie de edificios históricos (*historic fixes, stable reference points*) y atender a la conservación de determinadas áreas urbanas que habían quedado en pie después de la guerra, factor ignorado en muchos de los proyectos presentados.

La propuesta de Alison y Peter Smithon con Peter Sigmond (3r premio *ex aequo* con Fleischer-Kreidt, detrás de Spengelin-Eggeling-Pempelfort en primer lugar y Scharoun-Ebert *ex aequo* con Hartmann-Nickerl en segundo) se basaba en las directrices enunciadas por el Team 10 en los CIAM, donde proclamaban una manera de analizar la ciudad basada en la asociación humana más que en términos de organización funcional, contrarrestando la Carta de Atenas. Asimismo pretendían encontrar una forma urbana basada en la idea de la Cluster City y la experiencia de Golden Lane. En ellas se reclamaba un modelo que fuera capaz de permitir el desarrollo de la actividad social (que tanto les había fascinado en las calles de Bethnal Green), a través de una ciudad de baja densidad, polinuclear, ca-

paz de crecer e integrar grandes áreas de espacio verde. Además tenía que poder convertir la caótica y creciente presencia del coche en una estructura expresiva y ordenadora (influenciados por el *Mid-Town Plan for Philadelphia* de Kahn, 1953).

¿Cómo traducir el modelo teórico a un escenario real?

Aparte de la complejidad añadida por la carga histórica, política, económica y social del Berlín de posguerra, el soporte físico que tenía que acomodar la nueva propuesta estaba definido por límites topográficos, infraestructurales, patrimoniales y de tejido a considerar: el río Spree y la línea férrea S-Bahn (N), la Mehringplatz (S), el barrio histórico de Fischerbrücke Island (E), y el Tiegarten (O). En el interior había que considerar el trazado viario existente con la Friedrichstrasse (NS) y Unter den Linden (EO), los edificios históricos y el tejido residencial que quedaba en pie.

Dicho tejido consistía los *mietskasernen* de finales del XIX, edificios de 5 plantas agrupados en densas manzanas de precarias viviendas que por los años 50 eran considerados una forma urbana obsoleta, lo que parecía justificar intervenir sin considerarlos, sobreentendiéndose desaparecidos debido a la guerra (aunque en 1945 constaba que sólo el 11% estaba completamente derribado y el 8% parcialmente dañado). El concurso de Berlín Hauptstadt partía de este escenario validado por organizadores, arquitectos y críticos.

Dada la incógnita de cómo una nueva forma urbana que represente la ciudad del futuro debe relacionarse con la ciudad existente, los Smithson utilizarán la estructura multicapa del *mat-building* para acomodarla al marco de actuación a partir de las propiedades de la Cluster City.

Partiendo de un modelo basado en una nueva geometría, aparentemente abstracta y desligada del tejido preexistente, se establece un proceso de adecuación a los condicionantes que

Alison y Peter Smithson. Berlín Hauptstadt, 1957

1. Planta de la propuesta superpuesta al tejido existente
2. Plano de emplazamiento para el concurso con las preexistencias que se recomendaba respetar.

Leyenda:

Negro: edificios preservados anteriores a la guerra.  
Gris: demoliciones entre 1953-89.  
Línea gruesa: perímetro de actuación del concurso.

3. Berlín centro, área del concurso
4. Alison y Peter Smithson. Golden Lane, 1952
5. Alison y Peter Smithson. Cluster City, 1952



3

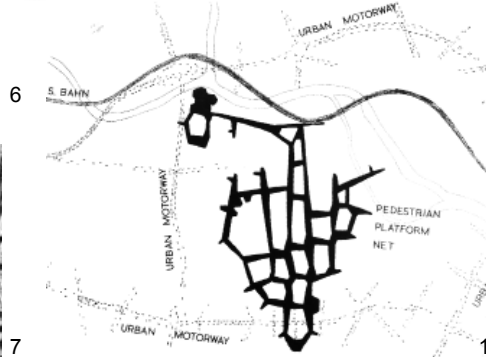
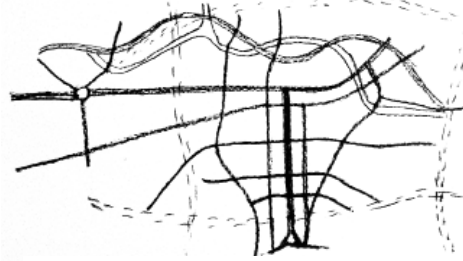
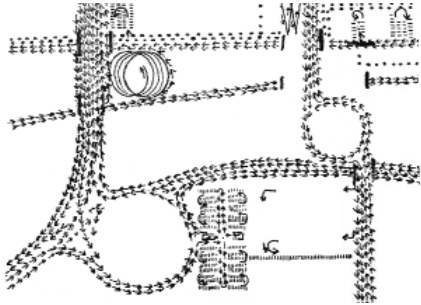


4



5

6. Louis Kahn, Plan para *Mid-Town Philadelphia*, 1953
7. Tejido residencial constituido por *mietskaserne* de finales de XIX en Berlín. Berlín Mehrinplatz. Fotografía aérea de Berlín Hauptstadt en 1940 desde Mehringplatz
9. "Leonardo da Vinci diseñó una ciudad donde los servicios y los peatones estaban separados: su ciudad bicapa. Debemos desarrollar la ciudad multicapa". Alison y Peter Smithson. *Ordinariness & Light*
10. Concurso Berlín Hauptstadt. Nivel suelo: trazado viario. Nivel plataforma: trazado peatonal



pretenderá conjugar dos estructuras formales completamente diferentes: la ciudad vieja y la nueva, para vincularse en términos de lugar y paisaje y no de forma urbana.

Esta estructura se asociará al territorio no construido (paisaje) generando un nuevo escenario urbano, a la vez artificial y natural, donde los instrumentos que tradicionalmente configuran la ciudad (calles, plazas, edificios) se reinterpretarán y adquirirán un nuevo sentido, supeditándose a una nueva forma urbana a modo de híbrido (a la vez edificio y ciudad) que propone un tipo de agrupación diferente a los modelos propuestos por el movimiento moderno.

¿Estamos ante un nuevo modelo de ciudad horizontal, compacta, radical y rupturista con la ciudad preexistente, o ante la interpretación de la ciudad moderna asimilada a un paisaje artificial que busca sumarse al entorno, con la vocación de preservarlo?

*"La nueva imagen para el área central debería haber sido un parque con grandes landcastles, distritos residenciales con clusters de servicios y actividades alrededor".<sup>2</sup>*

Alison y Peter Smithson

Entendiendo la importancia de la movilidad en la sociedad moderna, la estructura propuesta constituye en sí misma un sistema viario ordenado de gran escala que pretende contrarrestar la falta de comprensión e identidad de las grandes ciudades, donde el desproporcionado protagonismo de los vehículos ha provocado desorden.

Así, la base del proyecto se encuentra en la configuración de dos redes superpuestas separadas 10m de altura y de diferente geometría interconectadas en algunos puntos, constituyendo la base de la unidad simbólica y visual de la nueva ciudad. Para garantizar la mayor eficacia en movilidad se dota de independencia a los diferentes sistemas de transporte (fig.10): la red inferior, de trazado regular, resuelve el tráfico rodado y pesado

mientras que la plataforma superior, de trazado irregular, se destina al tráfico local y peatonal garantizando espacio libre al ciudadano, sin depender así de los sobrantes que le dejaría la ciudad tradicional cuya constante densificación le reserva cada vez menos superficie en beneficio del vehículo.

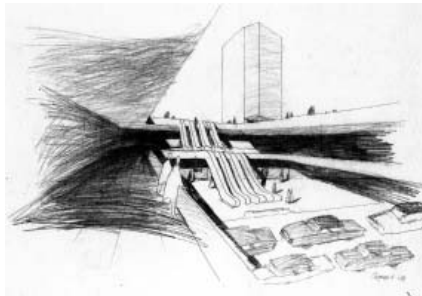
La doble red se extiende sobre el terreno y dotada de una cierta condición elástica se irá acomodando en base a lo que encuentra a nivel de suelo, tanto respecto a los límites físicos como al tejido preexistente. Por un lado se manifestará como un tejido conectivo con la creación de dos nodos intermodales en los extremos, a los que se añadirán puntos de conexión en diferentes huecos intersticiales, solucionados mediante escaleras mecánicas (basándose en la Central Station of the Città Nuova de Antonio Sant'Elia, 1913-14).

Se establece la creación de un paisaje de doble orden ligado al territorio: 11a

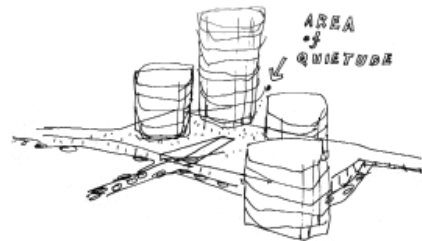
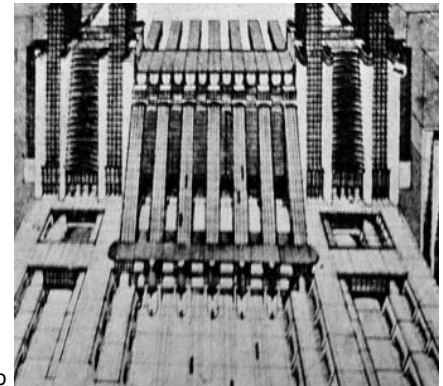
Por un lado la red inferior utilizará la retícula de calles preexistentes en Berlín, y arrastrará su jerarquía al nivel superior (articulando la Friedrichstrasse como eje principal NS de ocio y oficinas). A esta red se le conferirá un valor paisajístico, asimilándola a elementos topográficos de gran escala (ríos, montañas) que tradicionalmente han definido, ordenado y conferido identidad a una comunidad. Se sumará al paisaje existente, al cual se integra.

Por otro lado, la plataforma superior mantendrá inalterado el paisaje, que discurrirá libremente bajo ella. Este nivel será el área de esponjamiento y quietud (adoptando la terminología *Streets of Quietude* de Le Corbusier para el Plan Voisin, 1925) y potenciará el valor de la vida comunitaria en las calles elevadas, de las que el transeúnte se apropiará.

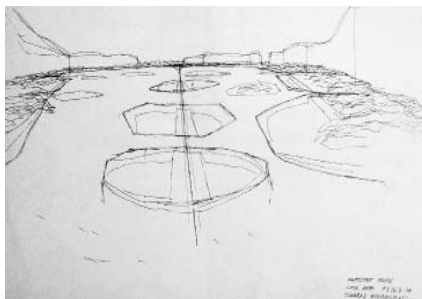
En el intento de conformar esta naturaleza artificial, la arquitectura adquiere un papel secundario, casi escondido. Calles y plazas dejan de ser un vacío alrededor de edificios para convertirse 13a



11b



12b

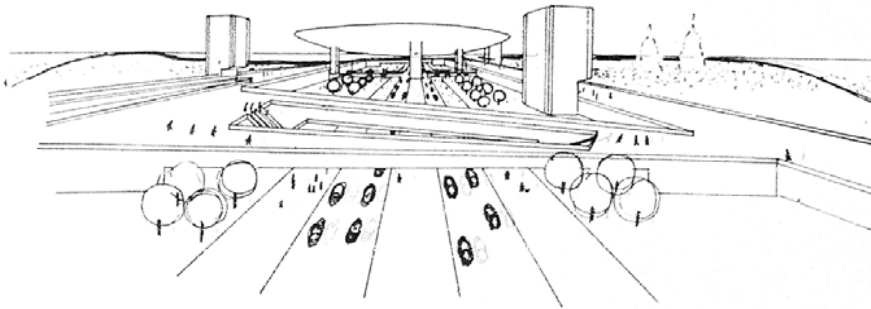


13b



11. Comparación entre la Central Station of the Città Nuova de Antonio Sant'Elia (1913-14) y las *piazzetas* de conexión entre los dos trazados, con los niveles intermedios de uso comercial
12. Comparación entre las *Areas of Quietude* y las *Streets of Quietude*
13. Comparación entre el espacio continuo y los vacíos de la plataforma peatonal con la ciudad subterránea de Honan

14. Dominio visual de coches y edificios en largas perspectivas desde la plataforma
15. Los edificios tienen diferentes formalizaciones adecuándose a los diferentes espacios públicos



en un espesor construido que absorbe la edificación dentro de sus límites, liberando grandes espacios vacíos a su alrededor y funcionando como zócalo de un segundo orden de edificios. En esta ciudad el espacio público genera la arquitectura y no al revés.

Este hecho otorga un papel completamente nuevo a los vacíos urbanos, que se entienden como un fin en sí mismos y no como espacios a la espera de ser llenados (similar al *The Economist Building*).

“(...) Es importante no intentar llenar cada agujero como si fuéramos promotores. (...) En Berlín, los agujeros en la ciudad deberían pensarse como espacios abiertos, conectivos, secretos: su calidad conectiva debe extenderse, ofrecerse a los ciudadanos como utilizable.”<sup>3</sup>

Alison y Peter Smithson

- 14 La ciudad elevada se entiende así como una *promenade*, una extrusión de calles peatonales, una prolongación en altura de la topografía existente a la que da continuidad. Más propia de un tranquilo contexto rural que de una agitada metrópolis, aquí el ciudadano puede desplazarse caminando a 5km/h de un lugar a otro en una *pleasure city* que le proporciona espacios de encuentro, comerciales, de ocio y trabajo teniendo una percepción de la ciudad como un espacio abierto, casi vacío, con dominio de visuales largas sobre el horizonte y sobre el espectáculo de la ciudad a 120km/h que discurre bajo él. (fig.14)

Si por un lado se intenta hacer desaparecer la arquitectura contenida en el perfil de la plataforma, por otro se le atribuye una función de hito para representar las diferentes áreas. Esta función se destina a los edificios que emergen sobre la plataforma, configurados mediante un lenguaje nuevo y específico tanto a nivel representativo como formal, apostando por geometrías irregulares y rehuyendo los ángulos rectos. Las largas

distancias entre edificios favorecerán el reconocimiento visual de las diferentes zonas, cada una con un tipo arquitectónico diferente aunque supeditado a la jerarquía de la plataforma, siempre reconocible (fig.15). En el intento de hacer prevalecer el dominio del elemento horizontal y su relación con el horizonte, resolverán los edificios de mayor envergadura mediante una sección piramidal que minimice su impacto (fig.16), similar al *Terraced Housing* (1955 ) y a Berlín Mehringplatz (1962) (fig.17).

El tratamiento de una arquitectura de perfil bajo en el centro se interrumpe bruscamente en la conformación del perímetro, al aparecer una línea de edificios de oficinas altos y sinuosos que si bien geométricamente se adecuan al trazado preexistente, constituyen un límite incuestionable que supone una ruptura radical con la ciudad existente, a la que dan la espalda. (fig.18)

Aquí se pone en crisis el ideal de un modelo con capacidad de expandirse indefinidamente evidenciando que la propuesta no quiere coserse al tejido consolidado ni crecer en todas direcciones. A pesar de creer que la ciudad moderna debe ofrecer pautas de crecimiento libre sin comprometer al conjunto, proveerán sistemas que favorezcan un crecimiento controlado para impedir un desarrollo extendido que absorba, colonice y contamine indiscriminadamente el territorio.

*“Es vital que tengamos límites de nuevo. Una vez los pueblos estaban rodeados de diques para defensa. Ahora el campo tiene que dedicar la atención a sus defensas contra la precaria parálisis de los suburbios (...) Debemos erigir nuestras barricadas y diques “*<sup>4</sup>

Alison y Peter Smithson (fig.20)

Así, la hipótesis de un posible desarrollo de la estructura para Berlín ofrece un único sentido de crecimiento en dirección al gran parque del Tiegarten (fig.19a). Auspiciados por la teoría que

el *mat-building* está concebido como una naturaleza artificial, la estrategia de integración del Tiegarten debe entenderse más allá del deseo de conectar el trazado nuevo en un solo punto.

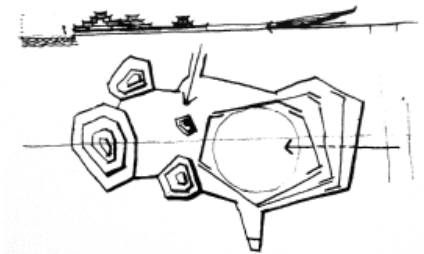
La voluntad de establecer una vinculación con la ciudad antigua existe, pero no se basa en la estrategia tradicional de cosido al tejido construido, sino que consiste en una continuidad con los elementos paisajísticos y de topografía urbana. Mediante la creación de una alfombra artificial que se suma a la topografía existente entienden la ciudad nueva como un espacio público en sí mismo, desahogado y abierto en el que la suma del parque con la red peatonal constituye un todo unitario, desde el Tiegarten al noroeste hasta la Mehringplatz al sur en una acción que no distingue entre ciudad y espacio verde. (fig.19b)

Esta intención se evidencia al detectar que allí donde se establece el contacto entre la red peatonal y el parque esta presenta un límite inconcluso y abierto, liberando el espacio para hacer penetrar el parque y acomodar las piezas históricas que se concentran (Puerta de Brandeburgo, Reichstag, etc). Potenciarán este nodo simbólico con la introducción de una nueva barrera de edificios institucionales entre el parque, el río y el tren, acabando de darle entidad con el llamado Magnetic Centre como rótula con la *pleasure city* y acomodando dentro de la retícula las viviendas existentes de la Fishbrücke Island. Aquí conectan con la propuesta de Scharoun, donde los edificios se dispersan en un paisaje dominante en el que se han hecho desaparecer las trazas de la calle. (fig.22)

La radicalidad de la propuesta yace precisamente en atribuir a la ciudad moderna una forma híbrida (simultáneamente edificio y lugar) con condiciones de paisaje artificial. Refuerza esta teoría la voluntad de crear un centro urbano “calmado, urbano e incluso un poco vacío”. Consideran esta opción sobre los centros densificados, definiendo estra-

Alison y Peter Smithson. Berlín Hauptstadt, 1957

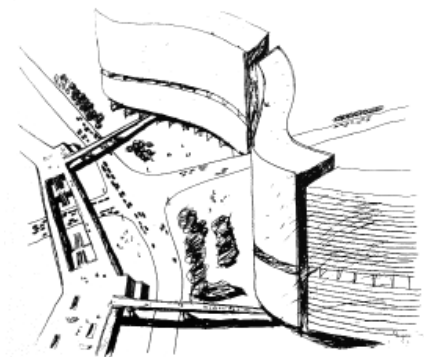
- 16. Arquitectura orgánica y sección escalonada en los edificios de gran envergadura
- 17. Los edificios desaparecen entre los árboles
- 18. Edificio de la “Muralla China” en el perímetro de la actuación



16



17



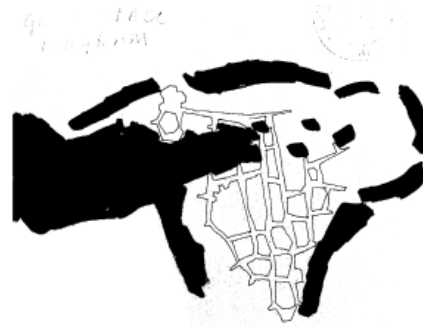
18



19. Hipótesis de crecimiento en la propuesta de Alison y Peter Smithson con el límite de la "muralla china" abierto hacia el Tiegarten en comparación con el diagrama de espacio público que expresa la integración entre el Tiegarten y la malla
20. Construcción de límites: comparativa entre la ciudad antigua de Turín y la Berlín Hauptstadt de Alison y Peter Smithson



19a



19b



20

21. "Downtown de Nueva York, donde las calles son medievales". Alison y Peter Smithson, Ordinariness & Light
22. "Habitat IN landscape vs habitat IS landscape". Alison y Peter Smithson, Urban Structuring
23. Propuesta de Scharoun-Ebert por Berlín Hauptstadt

tegas donde la percepción de un entorno verde y tranquilo predomine sobre la visión de un paisaje excesivamente edificado. Las referencias a los centros abiertos de Nancy, Jaipur y Karlsruhe avalan este discurso.

*"Visitando Berlin (...) después de Hauptstadt, se hacía obvio que disponía de lo que cualquier otra ciudad del mundo hubiera envidiado: un centro abierto".<sup>5</sup>*

Alison y Peter Smithson

En la creación de una ciudad en la que se enfatiza el valor del vacío, confían en que la bondad de esta estrategia permitirá ofrecer espacios disponibles para un desarrollo y crecimiento entendido no tanto en términos de planeamiento, sino en términos de adaptación a los patrones cambiantes de asociación humanos. Manifiestan una convicción que la ciudad del futuro debe ofrecer respuestas diferentes a las que consideran tentativas fallidas: las *New Towns*, el modelo racionalista y el americano, haciendo notar como muchos de sus principios se formulan como respuesta inversa a precedentes formativos de la ciudad tradicional: centro de baja densidad *versus* centro denso con edificación en altura; integración de espacios verdes *versus* ciudad expansiva; trazado viario especializado *versus* hegemonía del coche sobre el peatón; polarización de centros y crecimiento diversificado *versus* centro único y crecimiento radial, etc. (fig.21)

Evidentemente, el proyecto plantea interrogantes relacionados con la apuesta por la baja densidad obviando la dotación de vivienda en beneficio de usos comerciales (de horario limitado), con la definición de los límites, el uso de los espacios vacíos, la segregación en altura de los usos y la actividad en el nivel superior, la relación de los huecos con las preexistencias, el desarrollo

de una estructura limitada, la cohesión del tejido nuevo con el existente en el perímetro, las distancias para recorridos peatonales, la escala de la intervención con respecto a la escala humana, etc.

A pesar de ello, implica una reflexión sobre las posibilidades de entender la articulación del paisaje como una herramienta urbanística, y no sólo como un instrumento de creación y ordenación de zonas verdes (del *landscape* al *hardscape*)<sup>6</sup>, dejando abierta la pregun-

ta sobre si el urbanismo del paisaje puede ser un soporte ordenador en procesos de densificación urbanos, o incluso convertirse en un recurso potencial para alcanzar la de-densificación en nuestras ciudades. (fig.23)

*"Una sociedad abierta necesita una ciudad abierta"*<sup>7</sup>

Alison y Peter Smithson

Notas:

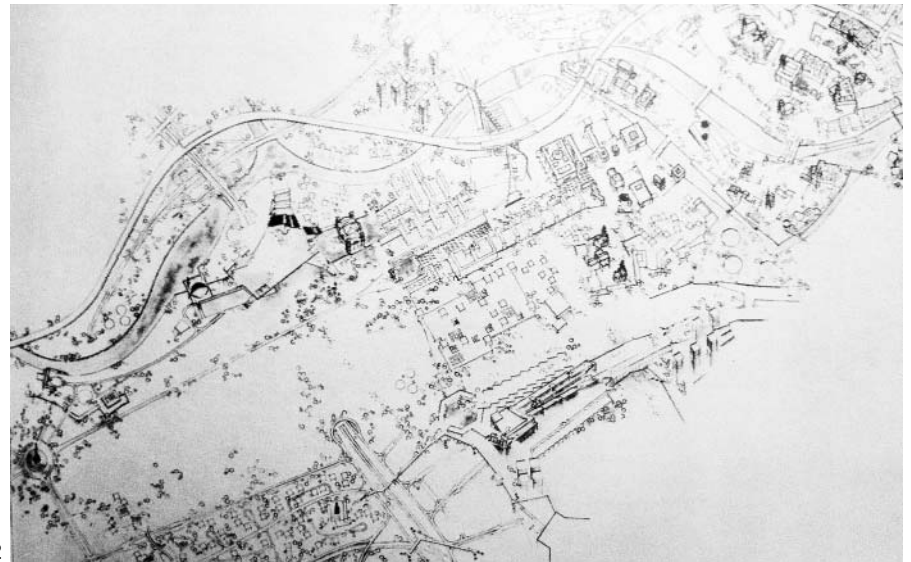
1, 4 y 7. Smithson, Alison y Peter. *Ordinariness and light: urban theories 1952-1960 and their application in a building project 1963-1970*. Ed. Faber and Faber, 1970

2, 3 y 5. Smithson, Alison y Peter. *The Charged Void: Urbanism*. Ed Monacelli, 2005

6. Crosby, Philip M. *Holey urbanisms: Team 10 as an antecedent to landscape urbanism or where is the urbanism of landscape urbanism?*



21



22



23