

Serie: Arquitectura y Urbanismo, n.º 52

JOSÉ MANUEL GARCÍA ROIG

TRES ARQUITECTOS ALEMANES

BRUNO TAUT HUGO HÄRING MARTIN WAGNER

GARCÍA ROIG, José Manuel

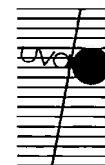
Tres arquitectos alemanes : Bruno Taut, Hugo Häring, Martin Wagner / José Manuel García Roig. – Valladolid : Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial, Universidad de Valladolid, [2004]

198 p. : il. ¿ 24 cm. – (Arquitectura y Urbanismo ; 52)

ISBN 84-8448-288-X

1.Arquitectura Moderna – Siglo XX – Alemania 2.Taut, Bruno (1880-1938) – Crítica e interpretación 3. Häring, Hugo (1882-1958) – Crítica e interpretación 4.Wagner, Martin (1885-1957) – Crítica e interpretación I.Universidad de Valladolid. Secretariado de Publicaciones e intercambio ed. II.Serie

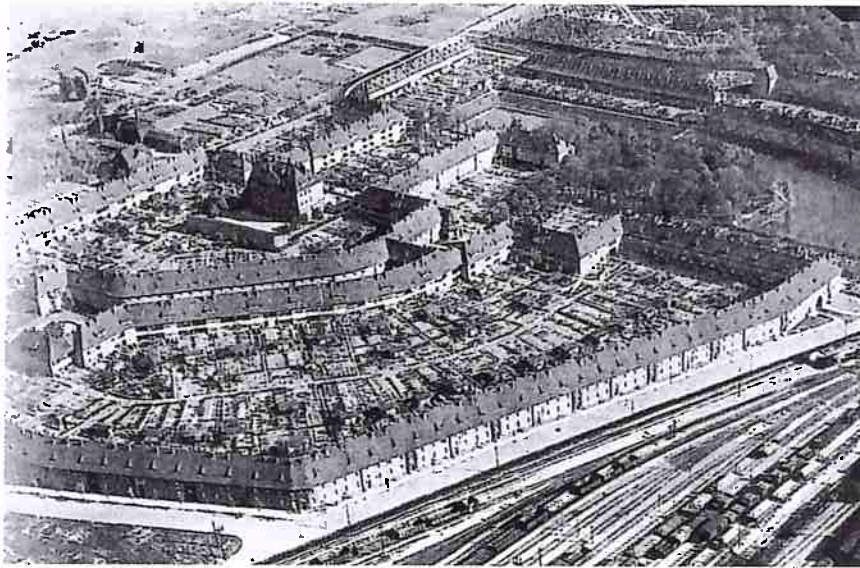
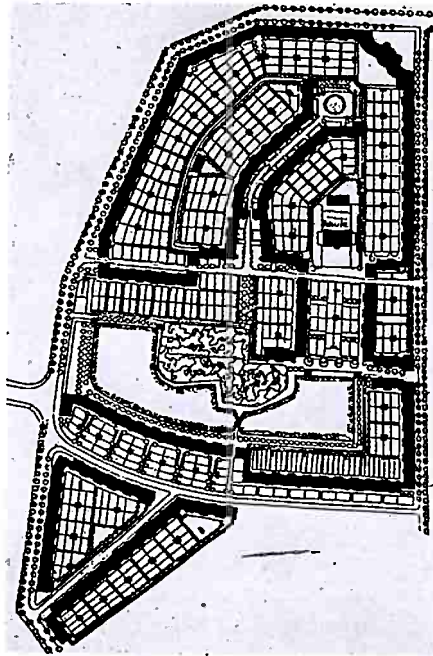
72(430) "19"



SECRETARIADO DE PUBLICACIONES
E INTERCAMBIO EDITORIAL
UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

179 A

189



MARTIN WAGNER Siedlung Lindenhof (Berlin-Schöneberg, 1919). Planimetría y vista aérea
Lindenhof es una Siedlung construida a partir de 1919, antes de la fundación de las empresas sindicales. Constituye un ejemplo de la labor llevada a cabo por las Bauhütte en sus primeros años de actividad, en un período caracterizado por las condiciones impuestas por la postguerra hasta el fin de la inflación.
Fuente: Ludovica Scarpa, Martin wagner e Berlino. Officina Edizioni. Roma 1983.

4.2. Städtebauliche probleme der Groszstadt *Problemas urbanísticos de la Metrópoli*

Fragmentos de un texto de Martin Wagner. Conferencia publicada como impresión extraordinaria perteneciente al ciclo Berlin, pronunciada el 18 de marzo de 1929 en Berlín.

Reproducido en: Martin Wagner 1885-1957. Wohnungsbau und Weltstadtplanung. Die Rationalisierung des Glücks.

Ausstellung der Akademie der Künste (catálogo de la exposición de la Academia de las Artes de Berlín). Berlín, 10 de noviembre de 1985/5 de enero de 1986.

I.

¿Qué saben los que escriben sobre urbanismo, los oradores y los que dicen bellas palabras acerca del urbanismo? Poco, incluso no lo suficiente, como para poder radiografiar el problema político-económico de miles de millones de "eso" que denominamos urbanismo. ¿De dónde llegan a este terreno esos ignorantes y aficionados que se manifiestan públicamente? Es, además, un terreno que posee un considerable significado para el Estado, como lo tiene, por ejemplo, la industria del carbón, sobre cuyos fundamentos existenciales y significación económico-política existe sin embargo entre los legos mayor claridad de ideas que sobre el urbanismo. Aclaro a esos aficionados e ignorantes, en primer lugar tanto a los especialistas como a los legos, que han observado el urbanismo exclusivamente como una ciencia "estética", que el urbanismo no constituye una "rama", sino un "árbol" de las ciencias, que el urbanismo no es un instrumento individual que puedan tocar por su cuenta el arquitecto, el ingeniero civil, el técnico en tráfico, el perito en bienes inmuebles, el abogado administrativo, el economista político, el estadístico y otros, sino que todos esos instrumentos sólo pueden producir un sonido adecuado denominado "Städtebau" ("urbanismo") si tocan una "partitura" y se coordinan bajo la batuta de un director. El urbanismo supone el toque concertado de los conocimientos técnicos, artísticos y económicos que afectan a la ciudad, bajo la batuta de un organizador y dirigente. Ya se trate del urbanismo de una "Weltstadt" ("metrópoli"), en que la dirección se torna múltiple y de muchos niveles, como la que se refiere a una rama y administración específica, esos conocimientos deben de nuevo concertarse, en efecto, bajo una dirección general.

Si hoy debo hablar sobre problemas urbanísticos que afectan a la metrópoli no debería hacerlo sin dejar de subrayar, una vez más, la dificultad de estos problemas. Y ello, planteando una cuestión que nos muestra al respecto mucho más que extensas palabras: la cuestión de que el urbanismo no es un campo para aficionados y demagogos, sino el campo de trabajo de un tipo de especialistas que requieren aún de una determinada educación y que tienen que ser conscientes de las complejas dificultades que comporta su tarea.

Cuán a menudo se me colocan sobre la mesa, no como Stadtbaurat de Berlín, propuestas sobre nuevas remodelaciones urbanísticas que llevan colocado en su frente el más absoluto desconocimiento político-económico por parte del autor. Por contra, cuido entonces de plantearles a estos reformadores la pregunta: "¿Cuánto cuesta Berlín? ¿Poseen el capital necesario para reconstruir Berlín?". Pero avancemos esta cuestión seriamente, como medida y fundamento de varias de nuestras observaciones. ¿Cuánto cuesta Berlín? Si queremos construir una casa, preguntamos también, en efecto, ¿cuánto cuesta, y en qué medida resulta rentable? Preguntamos pues, ahora, ¿cuánto cuesta Berlín, y en qué medida resulta rentable?, para después confesar que nunca hemos respondido a esa pregunta ni desde los presupuestos de la economía privada, ni desde los de la economía política, y que para su adecuada respuesta nos faltan todos los datos considerados como fundamentales; o que éstos, si los tenemos, resultan ser altamente incorrectos o fragmentarios. Debería pensarse que, en la época del alto capitalismo, en que los valores del marco y el "pfennig" y las rentas y los intereses son decisivos, la respuesta a esa cuestión resulta de lo más corriente. ¡Pero se hecha muy en falta! No conozco economista político alguno que haya investigado acerca de la rentabilidad de las metrópolis. Y si yo plantease a mi alcalde la necesidad de proveer fondos para un puesto de economista político de talento, que tuviese la tarea de investigar todos los problemas urbanísticos en el plano de su significado político-económico, probablemente mi alcalde me preguntaría si esa investigación es de gran valor. La ciudad no es una sociedad de acciones que tenga que repartir dividendos.

Sí, así más o menos, debería plantearse hoy, como concepto normal, una radiografía político-económica de los problemas urbanísticos. Nosotros, como especialistas, no debemos mantenernos apartados, hemos de trabajar en esa radiografía continuamente.

II.

¿Cuánto cuesta Berlín? Puedo responder a esta pregunta sólo con mis mayores reservas, porque no tengo a mi disposición datos estadísticos exactos. Las cifras que yo me he podido procurar muestran en todo caso que una valoración errónea de algunos millardos resulta insignificante para nuestra observación. Si se quiere configurar un nuevo rostro de Berlín, las viviendas, edificios comerciales y construcciones públicas tendrían, incluyendo solares y terrenos, un coste de al menos 25 millardos. A ello hay que añadir después aproximadamente 1,5 millardos para calles, canales, puentes, puertos, etc..., 1,5 millardos para instalaciones de gas, electricidad, agua y correos y 2,5 millardos para medios de transporte público, tanto municipales como del Estado. En conjunto, el valor de lo que se debe invertir en la metrópoli de Berlín sobrepasa con creces los 30 millardos de marcos. Es un capital que también infundirá algún respeto a los legos. Este respeto ante un capital tan importante debe ser todavía mayor, si oímos que las rentas del trabajo anua-

les de la población berlinesa incluyendo todas las sociedades pueden ascender a no más de 5 millardos de marcos, y las transacciones comerciales a no más de 12 millardos. ¿De qué fuentes debemos entonces crear el capital, para reconfigurar a partir de nuevos fundamentos el conjunto constructivo de Berlín, cuando ya hoy hacemos los mayores esfuerzos para procurarnos los 600 o 700 millones de marcos que anualmente gastamos para la construcción de los nuevos edificios de toda clase que surgen en Berlín? Estas cifras no se pueden detraer de las rentas del trabajo de la población berlinesa y deben obtenerse en préstamo de otras fuentes, también de préstamos extranjeros.

En todo caso, esos números no indican otra cosa que el urbanismo y la reforma del cuerpo de la ciudad es, en cuanto cuestión de capital, un problema situado por su importancia por delante de todos los demás. La reconstrucción de lo existente no es fácil de realizar a partir de bases financieras. Sólo la utilización de los 600 o 700 millones de marcos anuales, invertidos en la construcción de nuevos edificios (en la tarea principal de la construcción de viviendas), influye sugestivamente en el sentido de un urbanismo característico de los nuevos tiempos. Pero también las mejores voluntades y los poderes de más peso ponen obstáculos al empleo de esas sumas anuales destinadas a construcciones nuevas. Obstáculos de los que no pueden hacerse una idea cabal los legos y los críticos superficiales. Quiero prescindir por completo del hecho de que esas sumas dedicadas a la construcción de nueva planta se distribuyan entre algunos de los 1.000 constructores, de los que cualquiera tiene más que decir que el arquitecto que está a su servicio. Tampoco quiero indicar como algo particular el que esos constructores no sean igualmente libres en el uso de sus medios, porque tengan que contar con determinadas condiciones impuestas por una segunda o tercera mano. ¿Es también necesario mencionar que todo proyecto de construcción depende de un sinnúmero de negociados de construcción oficiales? Sin embargo, frente a estos condicionantes más personales se encuentran condicionantes objetivos de más envergadura, que ponen trabas enormes a la posibilidad de realizar un urbanismo homogéneo, de amplias miras y sólidos objetivos. Encontramos que una propiedad del suelo excesivamente parcelada hace casi imposible, por ejemplo, la intervención urbanística unitaria de un barrio completo. Con frecuencia, apenas encontramos constructores que apuesten por un proyecto de amplio alcance, porque los viejos y baratos edificios hacen, en cuanto a su rentabilidad, la mayor de las competencias a los edificios nuevos. Y así podríamos continuar.

III.

Teniendo en cuenta estas circunstancias, que son hechos objetivos como lo son las bellas o feas imágenes de la ciudad, ¿debe un urbanista responsable ocuparse seriamente con la idea de borrar lisa y llanamente la "City" de una metrópoli, como plantea Le Corbusier con el corazón de París?

Ustedes han podido ver de qué manera el arquitecto Le Corbusier, un arquitecto de lo más ingenioso, reconfigura la ciudad de París. Quiero suponer por una vez que su plan para una nueva metrópoli ha alcanzado la cima de la razón, la belleza y la funcionalidad. Quiero admitir que su enormemente diáfana Manhattan con una ideal red de tráfico, aparcamientos al aire libre y enterrados y edificios comerciales de 50 y 60 plantas, es el plan más ideal para una metrópoli que pueda imaginar un artista o urbanista. ¿Pero como llevarlo a efecto? Cuando leí su nuevo libro sobre urbanismo me dejé sugestionar por muchas de sus palabras y tesis magníficas, y después busqué y hallé el lugar de su libro donde debía apoyarse con marcos y pfennigs su nuevo plan para una metrópoli. Y en ese lugar sólo existía una huera disculpa. El famoso urbanista no había encontrado tiempo alguno de establecer un balance económico para su obra de reforma urbanística. La impresión de su libro le cogió por sorpresa. Ahora, yo apuesto 99 contra 1 a que, ni Le Corbusier ni cualquier otra tercera persona, encontrará la factura de lo que cuesta su plan de reforma. ¿Qué le falta para que sea irrealizable sobre premisas reales, es decir irrealizable sobre los presupuestos de la economía privada? La posibilidad de llevar a cabo el plan ya en su "primera etapa". Las siguientes palabras pueden sonar duramente y estar cargadas de desesperanza: será enormemente difícil transformar lo que una vez era virtud y hoy es pecado, transformar la herencia de nuestros padres, convertir la pequeña ciudad en metrópoli, y la metrópoli en ciudad mundial (Weltstadt) - a no ser que satisfagamos dos condiciones previas, que no son de naturaleza económica privada, ni de economía capitalista sino socialista: *la propiedad común del suelo y la amortización forzosa de todos los valores constructivos que descansan sobre ese suelo en el plazo de una generación, de un arco temporal digamos de 25 años*. Sin estas dos premisas, tanto el plan de Le Corbusier como toda obra de reforma de amplio alcance es irrealizable con nuestro urbanismo actual.

Soy suficientemente optimista como para pensar que esas dos suposiciones se cumplirán algún día. Su satisfacción está contenida inevitablemente en el desarrollo progresivo de la economía privada hacia cada vez complejos y unidades económicas mayores. Berlín está más cerca de esa satisfacción que cualquier otra ciudad mundial (Weltstadt). De los 30.000 millones de valores que ostenta Berlín como capital mundial, 10.000 millones, correspondientes a terrenos, edificios públicos, calles, obras públicas, parques, instalaciones urbanas y de tráfico y transporte, descansan ya hoy en las manos públicas de la ciudad, del Estado de Berlín o del Reich. Pero la enorme expansión de la propiedad en manos públicas no es en absoluto tanto una cuestión de doctrina política como del enorme ascenso del rendimiento económico y cultural de las fuerzas del trabajo de la capital mundial (Weltstadt) que es Berlín.

IV

Lo que hoy podemos realizar de un modo práctico en el terreno de una obra de reforma urbanística que afecte a la metrópoli, es un trabajo de dimensiones limitadas (*Kleinarbeit*), o como dice Le Corbusier: un trabajo de anatomía. Interven-

ciones de renovación del viejo cuerpo de la ciudad y la expansión o añadido de nuevos barrios como partes de la ciudad. Ambos campos de actuación, diferentes en sí mismos, proporcionan con seguridad al urbanismo práctico y activo un determinado terreno de juego capaz de mostrar ideales y conocimientos cargados de futuro. Pero no olvidemos que todas esas tareas están ligadas a inversiones de capital y que el capital posee la cualidad agradable o desagradable de volcar su amor más en el presente que en el futuro. En ello tampoco observo perjuicio alguno para el futuro del urbanismo. En el momento en que se apoya el capital invertido en mayores rendimientos y en amortizaciones más elevadas, en amortizaciones circunscritas a un período de 25 años, está expedita la vía para una renovación sostenida del cuerpo constructivo de la ciudad. El urbanismo mantiene con ello una dinámica tan positiva como no podríamos desear ni para nosotros. Así llega a ser más libre y resuelto. Y cada generación puede configurar el cuerpo constructivo de su ciudad como desea. El tempo espiritual de la vida, que reclama innovaciones casi frenéticas de la técnica y de los desarrollos económicos, exige una gran dinámica urbanística. En nuestra época podemos no necesitar ya valores eternos encarnados en piedra. Valores propios del tráfico, del emplazamiento, de la empresa, estarán sujetos a cambios muy rápidos. Esos cambios habrán de soportarse gracias a una gran dinámica de la factura urbanística.

Mucho más importante que proyectar planes urbanísticos ideales para el próximo siglo, que perseguir presos de un pánico histérico un fantasma ideal, cuya idealidad reina sólo desde las 12 horas hasta el mediodía, más importante decía, me parece la ampliación dinámica de nuestro sistema urbanístico, comenzando por sus bases jurídicas legales y llegando hasta su realización técnica y capitalística. Se puede, sobre esa dinámica del urbanismo que elimina lo duradero, que suprime la hojarasca que trepa por las paredes, prestar oídos a los lamentos de un Jeremías. Pero una sociedad, una economía, un desarrollo que no quieran automaniatarse por anticuados, se alegrarán, no se lamentarán de esa dinámica urbanística. Con esa dinámica progresista del urbanismo se resolverá también el problema estético, el problema de configurar otro rostro para el cuerpo constructivo de la ciudad; formas y concepciones cambiarán con las generaciones. Forma y contenido se superpondrán en íntimo contacto.

No se me dice que esa concepción sobre la dinámica del urbanismo se anticipa a toda prisa a los tiempos que corren. El que se dedica a la práctica urbanística puede citar docena de ejemplos de ello, de que el urbanismo actual hace saltar todos los días las cadenas que lo atan al pasado. Puede ser suficiente indicar que una ordenanza constructiva, que tenía vigencia 30 años antes, está ya hoy tras cinco años necesitada de reforma. Un plan de urbanización puede hoy seriamente agotarse sólo en la urbanización misma y no plantearse con previsión a 50 años vista. Entre otras cosas, calles que se planificaron hace diez años han llegado a ser hoy insuficientes para el tráfico. En pocas palabras: nos encontramos en una época de cambios de valores por lo que a nuestras concepciones urbanísticas se refiere, y la

necesidad de ese cambio de valores no ha llegado a ser en ciudad alguna tan acuciante e imperioso como en las metrópolis y en las grandes capitales del mundo (Weltstädte).

(...)

VI

Un (...) problema urbanístico significativo de Berlín son sus proyectos de apertura de calles taladrando la trama urbana existente, y el mismo ensanchamiento del viario, de modo que las calles en mayor o menor medida puedan soportar el cálculo previsto de las necesidades fuertemente crecientes del tráfico. A menudo se ha reprochado a la ciudad de Berlín que no haya procedido a la apertura de calles a gran escala como hizo Haussmann en París. Hay determinados proyectos urbanísticos, ahora, sobre los que no se puede hablar sin ponerlos en peligro, y que exigen a menudo una preparación previa de muchos años. En todo caso puede decirse que los aproximadamente 4 kilómetros de trazado de nuevas calles en el centro de Berlín serán en los próximos años una realidad y que, incluso, en parte ya lo son hoy. El trazado de la gran Frankfurterstrasse, la apertura de la Lindenstrasse hasta el Spittelmark, la de la Lindenstrasse hasta la Alte Jakobstrasse, la de la Grunerstrasse desde la Alexanderplatz hasta la Jägerstrasse, entre otras, están a las puertas de su realización.

Todos estos taladramientos de la trama urbana tienen el sentido de descongestionar las arterias del tráfico existente y hacer posible la absorción del creciente tráfico automovilístico. Este creciente tránsito de automóviles parece revolucionar totalmente también en Berlín el tráfico a nivel de las calles. Si tenemos presente que el número de coches ha subido desde el año 1925 desde alrededor de 38.000 vehículos a aproximadamente 82.000 en el año 1928, entonces esos números suponen un incremento adicional de la carga de tráfico que soportan anualmente nuestras vías principales de casi el 40%. Esta evolución debe progresar con el mismo "tempo" - y con el amplio crecimiento económico de Alemania y del permanente descenso de los precios de los coches (en septiembre de 1928 importaba el precio de un coche sólo el 63% del precio de 1913), sin duda progresará. Por lo tanto podemos calcular con exactitud casi matemática que apenas se resolverá el problema de tráfico en nuestras calles principales con la ampliación o apertura de las mismas. Y que debemos echar mano además de procedimientos auxiliares varios para acometer la solución del problema del tráfico. (...)

VII

En estrecha relación con la apertura de nuevas calles se encuentra la remodelación de las plazas berlinesas.

La ciudad de Berlín tiene ante sí la gran tarea de dar nueva forma a sus puntos de tráfico más álgidos y significativos. Plazas como la Alexanderplatz, la Potsdamerplatz, la Hallesche Tor, el nudo de la Auguste-Viktoria-Platz (con la iglesia

conmemorativa del Kaiser Guillermo), el Spittelmark, el Molkenmark, entre varios puntos más, ostentarán dentro de los próximos tres a diez años un rostro completamente nuevo. Esta nueva reordenación de las plazas esta motivada en primera línea por la nueva ordenación del tráfico y de la construcción de líneas de metropolitana. Probablemente valga la pena plantear algunas observaciones sobre la cuestión de la forma de las plazas de una capital mundial. Una plaza de una capital mundial no es lo mismo que una plaza de una pequeña ciudad. La forma de la plaza de una pequeña ciudad, de una plaza con mercado, puede seguir criterios puramente arquitectónicos y en todo caso no entrar en contradicción con las exigencias del tráfico (mercado) que allí se produce sólo ocasionalmente. La plaza de una capital mundial es una esclusa de tráfico casi permanentemente colmatada, el "clearing-punkt" de una red arterial formada por calles de tráfico de primer orden. Se puede entonces decir, que propiciar la fluidez del tráfico por medio de esos "clearing-punkt" posee un significado primario y esencial, y su configuración formal, la forma como finalidad, adquiere una significación secundaria.

Y en todo caso todo urbanista no podrá separar una de otra, y llegará a la conclusión de un estudio cercano del problema, que los fines de índole práctica y la forma, la planta y el alzado, el tratamiento de las superficies horizontales y verticales del espacio público se funden en una unidad orgánica. Las plazas de una capital mundial son organismos que poseen un aspecto formal característico. Europa, hasta hoy, aún no ha visto plazas de ciudades capitales orgánicamente configuradas; tampoco en París. Uno desea desarrollar un programa para la configuración de tales plazas, que pase por los siguientes puntos:

1. El especialista en tráfico debe calcular la capacidad de tráfico que puede albergar una plaza de una ciudad capital y plantear esa capacidad teniendo en cuenta un crecimiento del tráfico a 25 años vista. La capacidad para el tráfico de una plaza es siempre una función de la capacidad para el tráfico de las calles que desembocan en la plaza. Ambas poseen una influencia recíproca directa. El dimensionamiento de una plaza de una ciudad capital es en primer lugar una tarea del técnico en tráfico, que debe evaluarlo y calcularlo adecuadamente.
2. Además de señalar que la vida de una plaza de una ciudad capital es de duración limitada hay que significar también que los edificios que circundan la plaza no poseen valores económicos ni arquitectónicos permanentes. Ningún urbanista o técnico en tráfico podrá establecer una valoración de la evolución del tráfico más allá de un ciclo inmediato de 25 años. En el momento presente, hacer plazas de grandes dimensiones ante el temor de que el tráfico crezca significativamente, implica dilapidar parte del capital nacional. Por ello, habrán de calcularse en el futuro con al menos 25 años de amortización todos los gastos de las plazas de una ciudad capital, para poder más tarde darlas nueva forma en función de nuevas exigencias.

3. El tráfico debe dirigirse sobre la plaza con un grado máximo de aceleración, fluidez, clara visibilidad y orientación. La plaza de una ciudad capital exige por ello una diferenciación de las líneas de tráfico, entre el tráfico sobre rieles (tranvías), el tráfico rodado (coches) y el tráfico peatonal. La disposición ideal de una plaza con tráfico es la que lleva sobre la plaza esas tres diferentes categorías de tráfico a distintos niveles, sin que éstos se crucen (tráfico en torno a la plaza en niveles diferenciados).
4. Cada plaza con tráfico de una ciudad capital debe disponerse de modo que se dé una diferenciación nítida de la velocidad del tráfico. Es deseable esa diferenciación de la velocidad por medio de líneas de metro bajo tierra y de calzadas rápidas en superficie para el tráfico rodado, que modo que se conecten uno con otro los dos nudos de tráfico.
5. Con esas exigencias la obra de construcción de una plaza de una ciudad capital se convierte en una obra técnica cara y altamente cualificada, cuyos costes, totalmente o en parte, deben ser amortizados por los edificios que configuran la plaza. Al tráfico que fluye sobre la plaza debe contraponérsele un tráfico permanente, el sostenido por la fuerza de consumo de cantidades ingentes de personas que cruzan la plaza (tiendas, locales, almacenes, oficinas, etc.). Se llega así a una concentración de edificios que, en sus "alineaciones", han de ajustarse a las líneas que marcan el tránsito de los peatones, es decir de esa fuerza de consumo.
6. Esa condición refuerza una solución del tráfico inseparable de la configuración arquitectónica. Las formas más claras, que tanto durante el día como durante las horas nocturnas ejercen su característico efecto artístico, constituyen premisa básica de la plaza de una ciudad capital. Una luz que penetra en la plaza y la inunda durante el día y una luz que emana de ella por la noche crean un rostro totalmente nuevo de la plaza. Color, forma, luz (anuncios de publicidad, carteles luminosos) son los tres elementos constructivos principales para las nuevas plazas de una capital mundial.
7. No puede olvidarse que las plazas de ciudades capitales constituyen configuraciones espaciales, contrapuestas al tráfico vinculado a las arterias trazadas rectilíneamente. El habitante de una ciudad capital quiere sentir también como tales esas configuraciones espaciales. La construcción en altura de algunas calles de tráfico por encima de la tercera planta tiene igualmente por ello poco que ver con un "efecto de obstrucción" para esa calle y para su "hinterland", como el que causa por ejemplo para ese "hinterland", una estación o una esclusa urbana. Una plaza de una ciudad capital constituye un punto de estancia y al mismo tiempo una esclusa de tránsito de características muy específicas: punto de estancia para una fuerza de consumo, esclusa de tránsito para el tráfico que fluye.

Sobre la base de estas premisas para las plazas de una capital mundial, surgirán también en Berlín nuevas configuraciones formales, que diferirán en gran medida de las habituales.

(...)

X

Dije al principio, que el urbanismo supone el juego concertado de los conocimientos técnicos, artísticos, económicos y financieros bajo la batuta de un organizador y director. Pero esa proposición encierra al mismo tiempo también el problema político-administrativo-organizativo del urbanismo en sí, lo que es de una significación fundamental y decisiva para llevar a cabo las grandes tareas urbanísticas. Las buenas ideas, los bellos discursos, y, aún más, los mejores artículos de fondo en la prensa no son urbanismo. Urbanismo es lo construido en sí mismo. ¿Y todo lo que no consiste en eso, en hacer que una idea se convierta en piedra y hierro, en cristal y madera, en vida y materia? El lego desconoce el taller donde se gesta en la práctica el urbanismo. No sabe que su obra depende de los múltiples deseos fragmentados que imperan en los despachos, comisiones, administraciones, corporaciones, instancias democráticas, parlamentos y del más poderoso de todos los poderes, el capital. Ámbitos de trabajo inherentes al urbanismo, como los que se refieren a la construcción de Siedlungen y viviendas, superficies libres, aparcamientos, solares, entre otros, descansan en las manos de otros dirigentes y jefes de sección o negociado. La gestión de las ordenanzas de obras y edificaciones quitará al urbanista razones que no se dejarán reconocer ni con el mejor de todos los cristales de aumento. No es ninguna broma si digo que al consejero de urbanismo (Stadtbaurat) de Berlín los mayores y más significativos proyectos sólo se le presentan cuando ya están concluidos en su estructura u obra gruesa. Y del mismo modo no es ninguna broma menor afirmar que el autor de las nuevas leyes urbanísticas en el Ministerio Prusiano de Bienestar Social considera este inalterable estado de cosas, su condición organizativa, razonada y prudente. El mismo administrador del urbanismo prusiano considera asimismo necesario y da por descontado que las licencias de construcción e incluso alineaciones y detalles insignificantes deben someterse a la aprobación del señor Ministro a través de sus "departamentos de construcción subalternos". Mientras los reyes de Prusia hicieron urbanismo por sí mismos e invirtieron millones de dinero del Estado en la dirección de llevar a cabo un urbanismo representativo, pudo haber tenido sentido que todos los planes contasen con la autorización del rey. Pero hoy, en que el Estado se limita a proporcionar los medios para hacer urbanismo a la ciudad de Berlín (50 millones de marcos para la construcción de viviendas, más de 20 millones para la construcción de viario), se han convertido en un obstáculo los antiguos postulados urbanísticos de una ciudad capital, residencia de los reyes de Prusia.

El urbanismo berlinés aún no ha encontrado una forma empresarial dotada de una capacidad de dirección y de una administración adecuada. No la encontrará nunca mientras la capital del Reich se mida con los mismos baremos político-administrativos con que las autoridades superiores miden una ciudad de provincias. Los fundamentos político-administrativos del urbanismo berlinés están necesitados de nuevas bases organizativas que sigan puntos de vista propios de una capital mundial.

Pero tampoco quiero caer en el error de observar la forma de organización, que tan importante es para gobernar con amplitud de miras y sin contratiempos, como el único factor de creación de un urbanismo metropolitano. Se quedaría en muy poco o en nada, si no estuviera interpretado por una orquesta de personalidades, por una orquesta de artistas, economistas, ciudadanos de la metrópoli, agentes culturales que se bastan por sí mismos para poder elevar el urbanismo de una capital mundial por encima de provincianismos pequeño burgueses y ambiciones encontradas.

Pienso en primer lugar en los arquitectos y artistas. El urbanismo de una gran metrópoli necesita su propia orquesta de arquitectos y artistas. El director general del urbanismo berlinés necesita ser sólo el director y no el artista autosuficiente que se ocupa de todas las tareas urbanísticas. Siempre he considerado como mi tarea más noble el arrastrar junto a mí, como colaboradores activos para las grandes tareas constructivas de Berlín, a los artistas más eminentes e integrar sus aportaciones en el conjunto de una orquesta. Pero, ¿no se ha tendido a ver en esta reunión de una orquesta de artistas y técnicos una debilidad propia? Esa interpretación resulta comprensible. Berlín tuvo una dirección urbanística sólo bajo el dominio de los reyes prusianos, pero no bajo el dominio del liberalismo municipal del período de preguerra, que contempló como su tarea más importante la creación de un "islot del gusto" ("Geschmacksinsel") en la forma de algunas escuelas (¡y qué escuelas!) y dejó en el urbanismo restante que fuese simplemente urbanismo. Las tareas constructivas de una ciudad mundial han llegado a ser tan complejas y tienen tantas facetas como para que puedan resolverse y tomar forma en una sólo cabeza, en una sólo persona que sea además de director, hombre de empresa y artista. Incluso puede cambiar el director, pero la partitura de una ciudad mundial ha de seguir interpretándose. Necesitamos una suerte de tradición en el trabajo también en nuestra época efímera, y conservar esa tradición constituye la tarea de esa activa comunidad de artistas colaboradores.

Pero asimismo necesitamos una tercera cosa en este urbanismo metropolitano: una nueva generación de constructores que deje de lado los privilegios de la pequeña burguesía del período de anteguerra, que incluso deje estar la iglesia en el pueblo, pero no el pueblo junto a la iglesia. Necesitamos constructores con una voluntad de carácter metropolitano, que no se detengan en menudencias y puedan ver por encima de su dedo gordo del pie. Sin la colaboración activa, sin una voluntad del empresario de la construcción, (...) que entusiasme al ciudadano de Berlín y le lleve de realización en realización, que cree un orgullo ciudadano; aún más, un

orgullo ciudadano que se ufane de pertenecer a una ciudad de dimensión mundial, Berlín tendrá dificultades para empaparse y crecer dentro de la atmósfera propia de una ciudad capital.

Silenciamos a nuestros adversarios y pequeños burgueses con la disposición de ánimo del constructor; una disposición de ánimo que se ha generado en la comisión ciudadana y que (dejando aparte las contradicciones políticas) puede reunir a todas las fuerzas constructivas de nuestra metrópoli y nación bajo las siguientes palabras: Berlín debe llegar a ser una bella ciudad, una ciudad de la paz, un valor en cuanto ciudad del trabajo creativo, una ciudad de la inteligencia y del arte, debe convertirse en una ciudad mundial y en la capital de Alemania. Berlín ya ha comenzado a caminar y vivir por este sendero, y sobre esa senda Berlín llegará a ser grande, intelectualmente fuerte y espiritualmente poderosa.

Traducción del alemán de José Manuel García Roig