

Trabajo Fin de Grado

Stuttgart, la búsqueda de identidad entre las ruinas

Autor

Irene Rebullida Trullenque

Directores

Javier Monclús Fraga
Carmen Díez Medina

Escuela de Ingeniería y Arquitectura / Universidad de Zaragoza
Trabajo elaborado en Stuttgart y presentado en la EINA
2015

Quiero agradecer la dedicación y el seguimiento del presente estudio a los directores del trabajo de la Universidad de Zaragoza, Javier Monclús Fraga y Carmen Díez Medina, especialmente a Carmen, por el constante apoyo que me ha brindado a lo largo de toda esta magnífica experiencia.

Me gustaría hacer extensiva mi gratitud a Dietlinde Schmitt-Vollmer, docente de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Stuttgart, tanto por sus recomendaciones literarias como por haber compartido su punto de vista y la experiencia de su familia en la época de la posguerra.

Resumen

Las ciudades alemanas fueron duramente arrasadas durante la Segunda Guerra Mundial. El intento de recuperación de una intangible identidad perdida se sumó a la imperiosa necesidad física de renovación y revitalización. En este trabajo estudia la transformación experimentada por la ciudad de Stuttgart tras su destrucción durante la Segunda Guerra Mundial, analizando una serie de intervenciones que han determinado el carácter de la ciudad. Se profundiza especialmente en el debate social sobre el modo de abordar la reconstrucción: recuperando el estilo tradicional o bien renovando la imagen de la ciudad a partir del legado del Movimiento Moderno. En este sentido se incide especialmente en el protagonismo adquirido por las reflexiones sobre el sistema viario y la actividad comercial.

Índice

Objeto y método de estudio	1
Estado de la cuestión	2
1. Stuttgart en el contexto internacional: el CIAM y las vanguardias europeas	5
2. Stuttgart antes de la Segunda Guerra Mundial	11
- Tendencias nacionalsocialistas y regreso al <i>Heimatstil</i>	12
3. El impacto de la Segunda Guerra Mundial	17
4. Stuttgart en la primera posguerra	21
- Europa. Distintos planteamientos sobre la cuestión de la identidad. ¿Reconstrucción o renovación?	21
- Stuttgart, 1945-1946. Nuevas aspiraciones. Concursos	23
- Plan para la Estructuración del Tráfico: la priorización del tráfico rodado	26
- El centro de la ciudad, ejemplos paradigmáticos	30
5. Stuttgart tras la primera posguerra (1950 – 1975)	
Consideraciones finales	35
Anexos	38
Bibliografía	41

Objeto y método de estudio

La ciudad de la posguerra es un tema de gran interés que se puede abordar desde muy diferentes perspectivas: la económica, la social, la política o desde las cuestiones culturales. Después de una guerra las ciudades se ven afectadas en todos estos aspectos: la destrucción de la industria impide que haya nuevos bienes que se puedan producir, la pérdida de vidas humanas genera un trauma en la sociedad y, en cuanto a la cultura, la ciudad se ve sometida al nuevo orden y a la pérdida física del patrimonio artístico y arquitectónico, que implica la desaparición de aquello que representaba e identificaba a sus habitantes.

Estas circunstancias han conducido recurrentemente a las ciudades a una situación de crisis y desesperanza. Una vez valorados los daños, la ciudad necesita un proyecto que le permita salir adelante. Para el Movimiento Moderno, la ciudad de la posguerra representa una oportunidad, ya que se pueden corregir los errores del pasado adaptándola a las exigencias del presente. La ciudad moderna considera obsoletos muchos elementos del pasado y, en contraposición, se proyecta como una *máquina industrial* donde se reúnan las cuatro escalas del hombre —el habitar, el trabajo, la recreación del cuerpo y espíritu y la circulación— y éstas se cumplan en condiciones de higiene. Estas ideas se expusieron en la Carta de Atenas, publicada en el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) celebrado en Atenas en 1933.

Este trabajo aborda la transformación de la ciudad de Stuttgart desde el punto de vista arquitectónico y urbano tras el mayor conflicto bélico del siglo XX, la Segunda Guerra Mundial, así como la búsqueda de la identidad perdida en la guerra. Para ello se estudian diferentes propuestas de renovación, incidiendo especialmente en el protagonismo adquirido por las reflexiones sobre el sistema viario y la actividad comercial. Por lo tanto, la metodología que se ha aplicado se basa en partir de una visión urbanística de la ciudad y llegar a casos particulares edificados que ejemplifiquen el conflicto entre el dialogo de “lo existente” y “lo nuevo”.

Pero el trabajo no puede prescindir de un análisis del clima político, los valores culturales o la situación económica y social de la época, aspectos que forman parte del patrimonio de la ciudad y conforman su identidad. Es la historia la que permite comprender cómo se forja la identidad de un pueblo y por qué ciudades como Stuttgart han llegado a ser como hoy las conocemos.

Por último, como no se pretende que este trabajo sea únicamente una descripción de la evolución histórica de Stuttgart, se desarrollará un análisis del resultado obtenido incidiendo especialmente en el aspecto de la identidad y observando hacia donde se dirige la arquitectura de dicha ciudad en las décadas de los años setenta y ochenta.

Estado de la cuestión

Para la elaboración de este trabajo se ha utilizado literatura específica del Archivo de Stuttgart (*Stadtarchiv Stuttgart*) y de la biblioteca de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Stuttgart. Sobre la reconstrucción de ciudades devastadas por la Segunda Guerra Mundial en general y sobre la ciudad de Stuttgart en particular existe abundante documentación en alemán que no está traducida al español. Se trata de tesis publicadas en su mayoría en el último tercio del siglo XX que abarcan la transformación de las ciudades desde el punto de vista urbanístico e inciden en el tema de la vivienda (tradición de las *siedlungen* y cambios en los modelos de habitar).

Entre las obras de cabecera destaca la publicación *Neue Städte aus Ruinen, deutscher Städtebau der Nachkriegszeit* ("Ciudades nuevas de las ruinas, urbanismo alemán de la posguerra"), elaborada por varios autores. En ella se presentan en primer lugar los modelos de reconstrucción de Alemania en términos generales, poniendo de manifiesto las diferencias entre la Alemania occidental y la Alemania oriental. En el resto de la obra se analizan una serie de ciudades específicas entre las que no figura Stuttgart, por ello considero que desarrollar este tema en el Trabajo de Fin de Grado orientado hacia el aspecto de la identidad puede ser una buena aportación.

También cabe destacar la publicación de *El Espacio Urbano (Stadtraum)*, de Rob Krier (1938), un destacado arquitecto, urbanista y teórico. Esta obra es interesante por la yuxtaposición de ejemplos presentados por el autor de lo que fue, lo que es y lo que podría haber sido la ciudad de Stuttgart, presentando propuestas de renovación para una serie de espacios relevantes. La publicación de esta obra en 1975 le permite al autor analizar con perspectiva tanto las virtudes como los errores de muchos proyectos de la posguerra ofreciendo interesantes alternativas, desde las más conservadoras hasta las más innovadoras.

1. Stuttgart en el contexto internacional: el CIAM y las vanguardias europeas.

El punto de partida de este trabajo lo podríamos situar precisamente en la celebración de la Exposición Internacional de Vivienda Moderna que tuvo lugar en Stuttgart en 1927, promovida por la *Deutscher Werkbund* y dirigida por Mies van der Rohe. Para esta exposición se proyectó la colonia de viviendas Weißenhof (*Weißenhofsiedlung*), con el propósito de demostrar que una nueva forma de habitar en condiciones de salud e higiene y con una construcción eficiente y de bajo coste era posible [1,2]. La escasa oferta de vivienda se había convertido en el problema social más urgente tras la Primera Guerra Mundial (1914-1918). Solo en Stuttgart había una demanda de alrededor de 5000 viviendas para familias de ingresos medios-bajos. La guerra y la inflación habían frenado de manera considerable la actividad privada en la construcción y fue solo tras la estabilización de la moneda, cuando ganaron fuerza las asociaciones de construcción a gran escala.

Esta exposición de viviendas proyectadas por dieciséis destacados arquitectos procedentes de cinco países diferentes tuvo una gran repercusión en el contexto arquitectónico internacional y en diversos medios de comunicación como la revista *Die Form*, editada por primera vez en 1922, o *Das neue Frankfurt*, fundada por el arquitecto Ernst May en 1926.

Pero no todos los arquitectos compartían este interés por la arquitectura moderna. En Stuttgart existían diversas posturas: por un lado estaban los defensores de promover la vanguardia internacional y por otro, como Paul Bonatz¹, los tradicionalistas.

Apenas un año después de la inauguración de la colonia en Weißenhof se celebró el primer Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) en La Sarraz, Suiza. Éste fue el primero de una serie de congresos que perdurarían hasta la disolución del grupo en 1959, dando lugar al nacimiento del Team X, conocido como *segunda modernidad*. La declaración del CIAM de 1928 hacía hincapié en la racionalización y estandarización de los componentes constructivos, rechazando la artesanía y afirmando que la arquitectura estaba constantemente supeditada a otros campos como la política o la economía.



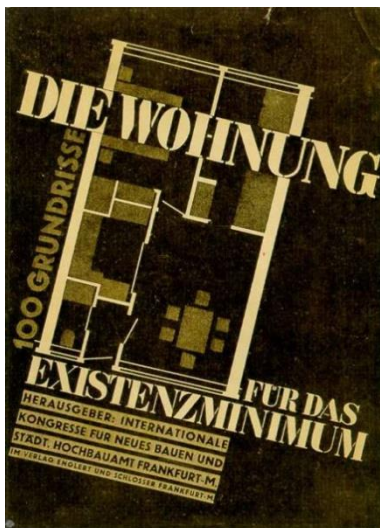
[1] Póster diseñado por Willi Baumeister para la exposición La Vivienda en Stuttgart. Toda una declaración de intenciones que muestra el rechazo al estilo de la Ilustración y la idea progresista de la Werkbund.



[2] Vista de la Weißenhofsiedlung. Fotografía de los años treinta.

¹ Paul Bonatz (1877 - 1956), miembro de la Escuela de Stuttgart y profesor durante parte de la Segunda Guerra Mundial, no era en absoluto un entusiasta del nacionalsocialismo, pero sí se acercó de cierta manera al partido. Su objetivo era poder seguir trabajando en su país (muchos otros arquitectos como Mies van der Rohe o Walter Gropius emigraron a EEUU) y así le fue concedido un puesto de responsabilidad en el diseño y construcción de una serie de vías para el Reich. Su traslado a Turquía en 1942 pudo protegerlo de problemas posteriores.

LUPFER, Gilbert. *Architektur der fünfziger Jahre in Stuttgart*. Stuttgart. Silberburg-Verlag, 1997.



[3] Portada de la publicación *Die Wohnung für das Existenzminimum*. Frankfurt, 1930.



[4] Representación de la arquitectura de “sangre y tierra”. Fotografía de los años treinta.



[5] Araberdorf, postal de 1940.



[6] Representación del Tercer Reich (a la izquierda), obra de Speer, frente al pabellón de la URSS (a la derecha), de Iofán.

La primera etapa de los CIAM, desde 1928 hasta 1933, incluyó los congresos celebrados en Frankfurt y en Bruselas y fue en muchos aspectos la más doctrinaria. Con una fuerte presencia de los arquitectos de habla germana y de convicciones mayoritariamente socialistas (activos en Alemania, Suiza, Holanda y Europa oriental e influenciados radicalmente por la Bauhaus) estos congresos se dedicaron primero en Frankfurt al tema de la vivienda mínima —*Die Wohnung für das Existenzminimum* [1]— y después en Bruselas a los métodos constructivos racionales —*Rationelle Bebauungsweisen*—. La conferencia sobre el concepto de Existenzminimum fue seguida por otras de Walter Gropius (“Las bases sociológicas de la vivienda mínima, 1930”), en las que se argumentaba que la entrada de la mujer en el mercado laboral exigía “hogares centralizados, en los que cada individuo tuviera acceso a una unidad de vivienda mínima dentro de una comunidad donde funcionaran guardería, comedores y equipamientos recreativos”². Esta temática refleja la situación crítica de la vivienda y la necesidad de encontrar soluciones que aportaran innovaciones técnicas y conceptuales y se adaptaran a los nuevos tiempos.

En la segunda etapa de los CIAM, de 1933 a 1947, destacó la figura de Le Corbusier, que reorientó conscientemente el énfasis hacia el urbanismo. De estos congresos salieron los principios funcionalistas de la Carta de Atenas: zonificación funcional de los planes urbanísticos con cinturones verdes y vivienda social descrita como “bloques altos y separados, allí donde exista la necesidad de alojar una gran densidad de población”. No fue hasta la tercera y última fase de los CIAM, cuando los congresos empezaron a preocuparse por un “entorno físico que satisficiera las necesidades emocionales y materiales de las personas” en detrimento de la esterilidad abstracta de la ciudad funcional, así como por el corazón de la ciudad. A partir de entonces, y especialmente con el IX CIAM, comenzaron a cuestionarse las cuatro categorías funcionalistas de la Carta de Atenas ya mencionadas, abogando por la “pertenencia” como una necesidad emocional básica, así como en la cuestión de la identidad.

Esta corriente racional de movimiento moderno iniciada en los años 20 en Alemania sufrió un eclipse inmediato tras la toma de poder del partido nacionalsocialista y especialmente tras la caída de la República de Weimar en 1935. En Alemania, al igual que en otros países europeos con regímenes totalitarios como España³ o Italia⁴, comenzaba una

² FRAMPTON, Kenneth. *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona. Editorial GG, 2007. MUMFORD, Eric. *The CIAM discourse on urbanism, 1928-60*. MIT Press, 2002.

³ En España tuvo lugar una situación análoga a la de Alemania, ya que la corriente de Movimiento Moderno protagonizada por los arquitectos del GATEPAC —en su mayoría republicanos— finalizó con la victoria de bando franquista. Apenas finalizada la Guerra Civil (1939), las tareas de reconstrucción del país quedaron en manos del régimen fascista y se inició la búsqueda de un lenguaje que identificara los ideales de su caudillo. Este lenguaje tomó dos caminos: uno externo, influenciado claramente por el estilo de sus aliados europeos (Alemania e Italia) y otro interno, recuperando aquel “pasado glorioso”

nueva etapa en la que el lenguaje arquitectónico sería utilizado por el poder a modo de escaparate del fascismo. La arquitectura moderna era rechazada por cosmopolita y degenerada.⁵ Esto desembocó en un repentino cambio del modelo de vivienda patrocinado por el Estado — de las formas cúbicas con cubierta plana y planta libre de la República de Weimar a las de cubierta a dos aguas del Tercer Reich [4] — apoyado con entusiasmo por arquitectos como Paul Schulze-Naumburg. Éste adoptaba una postura muy crítica con esos nómadas de las metrópolis que habían perdido toda noción de la patria. Schulze-Naumburg alababa la casa alemana de cubierta a dos aguas con sus raíces profundas en la tierra, contrastándola con la arquitectura de cubierta plana de un pueblo desarraigado, una visión que inspiró la campaña de desprestigio contra la *Weißenhof*, que llegó a utilizarse como propaganda representándola como un poblado árabe [5]. Aunque el *Heimatsstil* de “sangre y tierra” fuera apropiado para la vivienda colectiva, difícilmente podía representar las grandes obras del Tercer Reich, y para este propósito el partido aprovechó la herencia clásica de Friedrich Gilly, Carl Gotthard Landhaus (arquitecto de la puerta de Brandenburgo) o Karl Friedrich Schinkel, el más destacado arquitecto del neoclasicismo en Alemania. Ludwig Troost y Albert Speer (los

de la España Imperial. Este “pasado glorioso” era una constante fuente de inspiración de los arquitectos ligados al régimen. La arquitectura de los Austrias (como el Palacio El Escorial o el Alcázar de Toledo) era un modelo a seguir en lo que se refería a obras públicas. En cambio, en el ámbito doméstico, la arquitectura rural fue, al igual que en Italia y Alemania, un referente de la identidad nacional (y de forma encubierta, una solución para construir de forma más barata).

Arquitectura y poder: el modelo franquista. Entrevista realizada a Ramón Vicente Díaz del Campo. Sitio al margen. <http://www.almargen.com.ar/?p=818>

⁴ En Italia, al igual que en Alemania, también surgió un conflicto entre modernidad y tradición. Conscientes de que el Futurismo de la segunda década del siglo XX no podría representar la ideología nacionalista, el poder fascista optó en 1931 por el empleo de la retórica clásica. El gobierno italiano de Mussolini retiró el apoyo al Movimiento Italiano para la Arquitectura Racional (MIAR), en favor del clasicista Marcello Piacentini, quien propuso un *stile littorio* ecléctico como gusto oficial del partido. Este estilo, formulado por primera vez en la Torre Revolucionaria en Brescia, se consolidó en el Palacio de Justicia de Piacentini en Milán, de 1932.

Ya en la posguerra, la cultura italiana trató de reestablecer la relación con lo popular y de buscar la identidad rural. Surgen las tendencias neorrealistas, que se materializan en la revalorización de la ciudad existente y de la arquitectura popular. El barrio Tiburtino a las afueras de Roma (años cincuenta) es la primera obra que pertenece a estas tendencias. Bajo una política republicana, el barrio Tiburtino recompone el entramado de los centros urbanos tradicionales mediante una planimetría que recrea el tejido intrincado de los centros medievales, incorporando a la arquitectura otros elementos tradicionales como balcones, miradores o cubiertas a dos aguas.

FRAMPTON, Kenneth. *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona. Editorial GG, 2007.

⁵ Con la publicación en 1929 del libro de Richard Walter Darré *Das Bauerntum als Lebensquell der nordischen Rassen*, por vez primera se reivindicaba la cultura de “sangre y tierra”, abogando por una vuelta al campo. Aunque la visión de Darré nunca fue del todo aceptada por el nacional socialismo, siguió siendo el fundamento que respaldaba el *Heimatsstil*, ese estilo patrio o vernáculo de las viviendas construidas bajo los auspicios del partido a partir de 1933.

FRAMPTON, Kenneth. *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona. Editorial GG, 2007. Págs. 217-220.

sucesivos arquitectos de Hitler desde 1933 hasta 1940) establecieron una versión del neoclasicismo como estilo representativo del estado. La eliminación consciente de la delicadeza de las proporciones de Schinkel evolucionó hasta la preferencia de Speer por las columnas rectangulares lisas o estriadas, como queda patente en el pabellón del Tercer Reich para la Exposición Universal de París de 1937 [6]. De él destacan su carácter monumental y su propósito propagandístico. Lo que se deduce es que la identidad es indudablemente una construcción ideológica, fabricada intencionadamente desde el poder y utilizada con fines políticos. En Alemania los nazis rechazaron el legado del Movimiento Moderno e hicieron suyos la identidad y el carácter tradicional del pueblo alemán, provocando que después esa arquitectura quedara inevitablemente relacionada con su ideología fascista.

2. Stuttgart antes de la Segunda Guerra Mundial

El conocimiento de la historia de esta ciudad tiene una gran importancia, especialmente para el tema de este trabajo. Stuttgart es una ciudad con un gran pasado industrial⁶ que ha influenciado de manera clara su desarrollo y será determinante en el transcurso de la guerra.

En la ciudad de Stuttgart de los años veinte gobernaba un partido social-demócrata dirigido por el primer alcalde Karl Lautenschlager y el responsable de obras Daniel Sigloch, que se dieron a conocer en el resto del mundo gracias a la exposición de vivienda moderna en Weißenhof. En la Escuela de Arquitectura aparecieron figuras como Richard Döcker, Paul Bonatz o Hugo Häring, discípulos de Theodor Fischer (arquitecto alemán y miembro co-fundador de la *Deutscher Werkbund*). En esa misma década se construyeron otras colonias en torno a la ciudad (Wallmersiedlung de Richard Döcker o Wagenburgsiedlung) así como nuevas obras en el centro urbano.⁷ En un periodo de tiempo relativamente corto la imagen de la ciudad experimentó un gran cambio, perceptible en el intenso contraste entre “lo antiguo” y “lo nuevo”.



[7] Tagblatt Turm, de Ernst Otto Oswald (1927-28).



[8] Estación Central, de Paul Bonatz (1914-18).

⁶ Con la construcción del ferrocarril en 1845 comenzó en Stuttgart la era industrial. El estado federal de Württemberg, que carecía de recursos naturales, se dedicó a la importación de carbón, hierro y otras materias primas y a la exportación de productos elaborados. Con el apoyo del Rey Wilhelm I y posteriormente promovidas por la población, nacieron una serie de industrias que serían determinantes en el transcurso de la historia de la ciudad. Gustav Siegle, Gottlieb Daimler (inventor junto a Maybach del motor de combustión interna) o Robert Bosch fueron personas que llevaron el nombre de la ciudad por todo el mundo. Ésta comenzó a crecer de manera vertiginosa hacia el sur y hacia el oeste, creando nuevas viviendas y de miles de puestos de trabajo. Stuttgart se convirtió en una ciudad esencialmente industrial, donde escaseaban las zonas verdes o los espacios públicos. El nuevo trazado urbano se organizó en forma de retícula con manzanas de cinco alturas, en cuyos patios interiores —inicialmente proyectados como jardines y huertos— acabaron construyéndose talleres o pequeñas viviendas anexas. MARKELIN, Antero. MÜLLER; Rainer. *Stadtbaugeschichte Stuttgart*. Stuttgart, Karl Krämer Verlag, 1991.

⁷ Entre las obras del centro urbano destacan las siguientes:

La Torre Tagblatt (1927-28) construida por el arquitecto Ernst Otto Osswald y situada en Eberhardstrasse. Se trata de la primera torre de Alemania construida de hormigón visto. Con sus 18 plantas y 61 metros de altura se convirtió en el edificio más alto de la ciudad junto con el ayuntamiento. Su carácter moderno contrastaba mucho con los edificios colindantes del Jugendstil. [7]

La Estación Central (1914-1928) de Paul Bonatz. Desde el concurso hasta la finalización de la obra pasaron 18 años. Se trata de una obra de hormigón armado revestido de piedra que se aproxima al lenguaje neoclásico. Esta obra supuso un gran avance para la mejora del tráfico en la ciudad. [8]

BRUNOLD, Andreas. STERRA, Bernhard. *Stuttgart, von der Residenz zur modernen Großstadt*. Tübingen. Silberburg-Verlag, 1994.



[9] Póster diseñado para presentar la Exposición sobre la Madera Alemana.



[10] Vista de Kochenhofsiedlung, 1933.



[11] Detalle del interior de una vivienda.

Todas estas obras fueron entendidas como una aportación al proyecto de *Das neue Stuttgart* o “La nueva Stuttgart”⁸, una denominación que, como defendían también otras ciudades social-demócratas (como Frankfurt⁹), respondía al interés de consolidar el auge del cambio social, en el que la arquitectura se convirtiera en la expresión tangible de sus ideales.

Tendencias nacionalsocialistas y regreso al *Heimatstil*.

La polarización de la arquitectura

La crisis económica, la inflación, la proletarianización y la escasez de vivienda tras la Primera Guerra Mundial fueron el caldo de cultivo de la creciente inestabilidad política y social. Tras la toma de poder de Adolf Hitler en enero de 1933, Lautenschlager y Sigloch fueron cesados de sus cargos, ascendiendo en su lugar a Karl Strölin, quien influenció de manera clara el urbanismo de los primeros años treinta.

Durante la etapa final de la República de Weimar se produjo una polarización en el ámbito de la arquitectura análoga a la radicalización del escenario político. Movidos por motivos tanto estéticos como ideológicos, éstos iniciaron una lucha dentro de la propia Escuela de Arquitectura que generaba un gran conflicto entre los defensores de la vanguardia internacional y los tradicionalistas. En Stuttgart los ejemplos que más claramente ilustran esta polarización son las dos colonias de viviendas construidas con muy pocos años de diferencia: La *Weissenhofsiedlung* (ya mencionada en apartados anteriores) y la *Kochenhofsiedlung*¹⁰. [9-11]

⁸ DURTH, Werner. GUTSCHOW, Niels. *Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im westen Deutschlands, 1945-50*. Wiesbaden. Friedr. Vieweg & Sohn, 1988.

⁹ La revista *Das Neue Frankfurt* fue fundada en 1926 por el arquitecto de la ciudad de Frankfurt am Main y miembro del CIAM Ernst May (1886 – 1970). El urbanismo y la vivienda fueron los temas principales. May, muy influenciado por el movimiento de las *Garden Cities* de principios del siglo XX, proyectó para Frankfurt un cinturón verde que separara la ciudad de las nuevas *siedlungen* con capacidad para unas 12000 viviendas. Otro de los conceptos, ya estudiado en la Bauhaus por Gropius y Breuer, era el fomento de las nuevas tecnologías tanto en equipos domésticos como en la construcción.

¹⁰ La *Kochenhofsiedlung* (1928 y 1933) construida por los arquitectos críticos de la *Weissenhofsiedlung* (Schmitthenner y Bonatz entre otros). También se celebró una exposición, en este caso sobre el tema *Deutsches Holz für Hausbau und Wohnung*, “Madera alemana para la vivienda”, ensalzando las virtudes de este material y de las técnicas de construcción tradicionales como las cubiertas a dos aguas. La *Kochenhofsiedlung* disponía de 25 edificios de los cuales 16 eran viviendas unifamiliares orientadas hacia la calle y con un jardín trasero, 4 eran viviendas dobles y el último era un bloque para 6 viviendas. Para aportar cierta individualidad a sus habitantes se pintaron las fachadas de colores distintos, no llamativos y siempre teniendo en cuenta el conjunto. Esta imagen exterior, nada espectacular, contrastaba significativamente con la sorprendente planta, más funcional y parecida a la de las viviendas de Weißenhof (con una gran estancia familiar abierta y multifuncional, también a modo de comedor, que conducía a otras estancias menores y dormitorios). El mobiliario, a pesar de estar construido de madera, también era bastante sencillo en la forma. La reacción no fue la

Urbanismo y propaganda

En los años treinta se diseñaron numerosos planes de urbanismo para dar solución al rápido crecimiento de la ciudad y a la creciente motorización (especialmente desde la construcción de la nueva Estación Central).

En el verano de 1936 los arquitectos Paul Bonatz, Peter Grund y Konstanty Gutschow presentaron una propuesta de renovación de la ciudad con algunas variantes que incidía en los siguientes aspectos: en primer lugar una reestructuración de la red viaria para comunicar mejor el centro de la ciudad. Por otra parte debía aclararse la localización de los múltiples edificios representativos que acogieran las grandes obras para la ciudad (ayuntamiento), el país (los ministerios) y el partido (Gobierno y sindicatos obreros). El resultado fue el desarrollo de un sistema de anillos en torno al casco histórico cuyo punto de partida era la ruptura de Holzstrasse.

En 1940 se redefinieron los objetivos: la reestructuración del tráfico seguía siendo un tema esencial, pero a ello añadieron un posible desplazamiento de la estación central, así como la creación de un *Gauforum*¹¹ o “Foro de las Provincias”, un edificio monumental para acoger la sede del partido nazi. Para su localización se tuvo en cuenta la topografía, muy irregular, utilizándola para servir de zócalo a la arquitectura [12]. Este caso es un ejemplo más en el que la arquitectura se utiliza por el poder como propaganda. Así es como los lugares más destacados geográficamente se reservaron para acoger los edificios más representativos del partido. De esta manera sobre el monte Weißenhof se emplazó la Comandancia General del Ejército, y sobre el monte del Karlshöhe la emisora del Reich. El resto de obras representativas, pero no de explícita relevancia para el partido, se situaron en lugares claramente secundarios, como por ejemplo el Ministerio de Industria entre Friedrichstrasse y Lautenschlagerstrasse.

Todos los proyectos anteriormente mencionados no llegaron a ejecutarse, a excepción de la Comandancia General del Ejército. Otro ejemplo de esta arquitectura construido en 1939 fue el Pabellón de Exposiciones del Reich, en los jardines del monte Killesberg y muy

esperada. Esta colonia no recibió ni el anhelado reconocimiento oficial de los gobernantes ni la aceptación del pueblo.

A diferencia de Bonatz, Paul Schmitthenner (1884 - 1972) sí se afilió desde el principio al Partido Nazi, desde el que esperaba poder luchar por la eliminación del Neues Bauen. Fue también un miembro activo en el *Kampfbund für Deutsche Kultur* (“Unión por la lucha de la cultura alemana”) de Paul Schulze-Naumburg. A pesar de ello, su “patriótica” arquitectura de viviendas no satisfizo las expectativas. Participó en numerosos concursos pero no recibió ningún encargo. Sus proyectos de principios de los años cuarenta como la Universidad de Linz o los ayuntamientos en Praga y Ludwigshafen contenían una extraña mezcla de elementos clásicos, históricos y regionales.

BRUNOLD, Andreas. STERRA, Bernhard. *Stuttgart, von der Residenz zur modernen Großstadt*. Tübingen. Silberburg-Verlag, 1994.

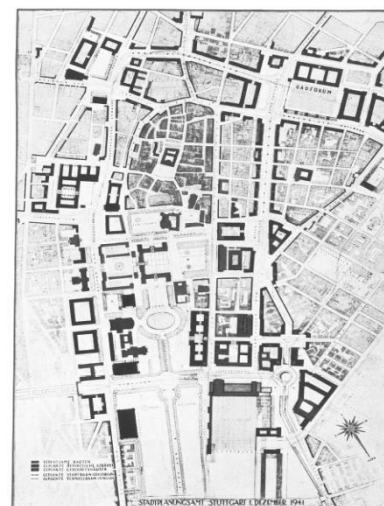
¹¹ BRUNOLD, Andreas. STERRA, Bernhard. *Stuttgart, von der Residenz zur modernen Großstadt*. Tübingen. Silberburg-Verlag, 1994.



[12] Fotomontajes del Gauforum sobre Uhlandshöhe (imagen superior) y sobre Rosenstein (imagen inferior).



[13] Entrada e interior del Pabellón.



[14] Proyecto de Stroebel, 1941. Edificios representativos señalados en negro.

cerca de Weißenhof [13]. Se trataba de un complejo monumental en el que la arquitectura se adaptaba a la topografía a través de una serie de jardines escalonados que dotaban al lugar de un hermetismo propio de un espacio de culto. La escenificación y el carácter propagandístico son importantes. Para alcanzar el pabellón debían atravesarse unas entradas monumentales. Éste, diseñado por Graubner, uno de los alumnos de Bonatz y situado en la parte más alta, culminaba la obra. En el pabellón se podía distinguir la simbología nazi (águila imperial, elevación de la entrada principal, contraste entre superficies de fachada abiertas y cerradas), todo ello fusionado con algunos elementos formales del Heimatstil (detalles en los huecos de ventana, saliente de la cubierta inclinada sobre la fachada) así como con las exigencias funcionales que requiere este tipo de nave: planta libre.

El ayuntamiento trabajó sobre estos planes de reforma bajo la dirección de Stroebe hasta diciembre de 1941, cuando la actividad cesó repentinamente. Los planes de ejecución se paralizaron a la vista del conflicto bélico que estaba por llegar. El nuevo proyecto urbano de 1941 [14] imponía como elemento central un amplio eje de cuarenta metros de ancho a lo largo de Lautenschlager Str. y Rote Str. entre el Gauforum y la estación central. El anillo que rodeaba el centro pasaba por Hauptstätter Str. y Neckar Str. Al oeste del casco antiguo el anillo abría una brecha entre Wilhemsplatz y Neckarstr. En la Esslinger Str. debía ser colocado el ayuntamiento, una propuesta que también aparecía en el proyecto de Gutschow de 1936. Este plano no se representa orientado hacia el norte, sino que el eje se entiende como “la columna vertebral del proyecto” y tiene prioridad. Por ello el formato de la lámina se adapta de la forma más adecuada al proyecto.

3. El impacto de la Segunda Guerra Mundial

Durante el transcurso de la Segunda Guerra Mundial, las ciudades industriales como Stuttgart se convirtieron en el objetivo principal de los aliados por ser una fuente de producción de armamento y material bélico. El centro de la ciudad fue bombardeado por primera vez por la fuerza aérea británica (Royal Air Force) el 8 de octubre de 1943. A partir de entonces se sucedieron una serie de ataques que alcanzaron su punto álgido en julio de 1944, destruyendo el centro de la ciudad e infraestructuras de agua, gas y electricidad. Al final de la contienda la mayor parte de la ciudad estaba arrasada y muchos edificios históricos habían desaparecido: 40000 edificios quedaron en ruinas, de los cuales 32000 eran viviendas. En comparación con otras ciudades alemanas, el grado de destrucción de Stuttgart es medio, en torno a 10 m³ de ruinas por habitante.¹²

Ciudad	Vol. de ruinas en millones de m ³	Habitantes en millones (17.05.1939)	Grado de destrucción m ³ / Hab
Dresden	25.0	0.630	39.7
Nürnberg	12.0	0.423	28.4
Kassel	6.0	0.216	27.7
Frankfurt am Main	12.0	0.553	21.6
Münster	3.0	0.141	21.2
Hildesheim	1.5	0.072	20.8
Köln	13.0	0.772	16.8
Duisburg	7.0	0.435	16.1
Berlin	70.0	5.438	16.0
Braunschweig	3.0	0.196	15.3
Essen	10.0	0.667	15.0
Hannover	7.0	0.471	14.9
Düsseldorf	8.0	0.541	14.9
Ulm	1.0	0.074	13.5
Augsburg	2.5	0.185	13.5
Bremen	4.5	0.354	12.7
Bielefeld	1.5	0.129	11.6
Stuttgart	5.0	0.458	10.9
München	8.0	0.829	9.6
Kiel	2.3	0.273	8.4
Leipzig	5.0	0.707	7.1
Wilhelmshaven	0.6	0.113	5.3

Según el grado de destrucción se pueden clasificar los municipios en varios grupos:

- Destrucción alta: 16 m³/hab
- Destrucción media: 10 m³/hab
- Destrucción baja: 5 m³/hab
- Destrucción muy baja: 1 m³/hab

Una de las tareas prioritarias al finalizar la guerra fue la recuperación de las infraestructuras de ferrocarril para facilitar la retirada de escombros. Este trabajo se prolongó durante cinco años hasta 1953, y el lugar

¹² RABELER, Gerhard. *Wiederaufbau und Expansion westdeutscher Städte 1945-1960 in Spannungsfeld von Reformideen und Wirklichkeit*. München. Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz. 1990.



[15] Königsplatz, 1946.



[16] Schlossplatz, 1946.



[17] Birkenkopf, 2015.

elegido para depositar las ruinas fue Birkenkopf [17], un monte que creció desde los 470 hasta los actuales 511 metros de altura, y es actualmente el punto más alto de la ciudad, levantado de forma improvisada con 1.5 millones de metros cúbicos de escombros.

Hoy en día en la cima existe un memorial donde pueden distinguirse todavía restos de fachadas y elementos estructurales. Éste es el recuerdo material de la guerra y de sus víctimas y de algún modo es también un recuerdo de esa intangible identidad perdida tras la guerra.

VER ANEXO 1

4. Stuttgart en la primera posguerra

Cuando Alemania perdió la guerra fue ocupada militarmente por los ejércitos aliados —Francia, Gran Bretaña, EEUU y la URSS—, dividiendo el territorio en cuatro zonas independientes [18]. La creciente tensión entre los Estados Unidos y la Unión Soviética que dio lugar a la Guerra Fría, desembocó en la creación en 1949 de la República Federal Alemana (RFA) al oeste y la República Democrática Alemana (RDA) al este. A partir de entonces cada Estado siguió su propio modelo económico y a lo largo de los años empezaron a hacerse cada vez más patentes las diferencias de crecimiento entre ambas zonas, básicamente por el impulso del Plan Marshall en la Alemania Occidental.

Europa. Distintos planteamientos sobre la cuestión de la identidad. ¿Reconstrucción o renovación?

*Die Baugesinnung, die an der TH herrscht, ist repräsentativ für das ganze Land. [...] Sie ist heute restlos und eindeutig schmitthennerisch-bonatzisch, wie die gesamte württembergische Architektenschaft. Die kommende Generation hat also in Stuttgart nicht einmal die Möglichkeit, sich mit dem Problem des neuen Bauens auseinanderzusetzen. Ist das nicht eine peinliche und beklemmende Situation, die keine Hoffnung lässt, dass sich in Deutschland ein wirklich antifaschistischer Geist der Erneuerung entwickelt?*¹³

“El modo de pensar dominante en la Escuela Técnica es representativo para todo el país. Éste es inequívocamente schmitthenneriano y bonatziano, como toda la arquitectura de Württemberg. La generación venidera en Stuttgart de nuevo vuelve a no tener la oportunidad de ahondar en los problemas del Neues Bauen. ¿No es ésta una situación penosa y opresiva que no da lugar a la esperanza de que se desarrolle en Alemania un verdadero espíritu de renovación antifascista?”

Esta fue la pregunta que dirigió Hugo Häring a principios de 1946 al ministro de cultura del estado Theodor Heuss cuando fue requerida su opinión. De esta declaración se pueden deducir dos cuestiones: en primer lugar el sentimiento de rechazo de este representante de la arquitectura orgánica de la de sus colegas, y en segundo lugar su intención de dejar atrás el pasado y superar esa arquitectura de carácter más conservador en la región a favor de otra que manifestara el espíritu de renovación antifascista.

En Europa fueron muchas las ciudades que sufrieron las devastadoras consecuencias de la II Guerra Mundial, aunque la reconstrucción se abordó de modos diferentes. En ambas partes de Alemania se hicieron



[18] Ocupación de Alemania en la posguerra (julio de 1947).

¹³ LUPFER, Gilbert. *Architektur der fünfziger Jahre in Stuttgart*. Stuttgart. Silberburg-Verlag, 1997. Pág. 23.



[19] Varsovia, fachada de Plaza del Mercado. Fachadas en 1939 (superior) y 1956 (inferior).



[20] Casco histórico de Varsovia. Plantas de 1939 (superior) y 1956 (inferior).

la pregunta: ¿Reconstrucción o renovación? En el oeste los expertos respondieron muy pronto, en el este tardaron más. En occidente, la opinión mayoritaria percibía el paisaje de las ruinas como el fantasma del pasado, que debía ser apartado para dejar espacio a las ciudades del futuro, y una reconstrucción verídica sería como revivir este pasado. En 1951, la construcción del bloque *Constructa*¹⁴ en Hannover se celebró como el inicio de un nuevo tiempo y no solo creó escuela, si no que influenció claramente la arquitectura de los próximos treinta años. El objetivo era crear una nueva imagen de la ciudad en la que se integraran sutilmente algunos fragmentos históricos; de ninguna manera se practicó una reconstrucción como la del modelo polaco, donde tras la guerra se llevó a cabo una recuperación fidedigna de las fachadas de las calles [19], pero no una verdadera obra de arquitectos o restauradores.¹⁵

Entre los modelos de reconstrucción polaco y alemán existe una diferencia principal, causada esencialmente por la posición opuesta de los dos bandos durante la guerra. Cuando Polonia fue invadida por el ejército alemán en 1939 comenzó una operación de aniquilación sistemática de su patrimonio cultural: catedrales, palacios o edificios donde había vivido gente ilustre desaparecieron despojando a las ciudades de su identidad y su memoria. Los nazis iniciaron planes de reconfiguración (aplicación del Plan Pabst en Varsovia) que sometían a las ciudades a un nuevo orden tanto urbano como social y económico. El ejemplo de la ciudad de Varsovia es interesante y muy representativo: antes de la Guerra, el casco antiguo de Varsovia era el centro de vida social y acogía gran cantidad de talleres y pequeños comercios. Se trataba de un núcleo de un tamaño aproximado de 320 × 252 metros (unas 8 ha) a orillas del río Wista. Después de la guerra, el 85% del casco histórico había quedado arrasado y la mayor parte de monumentos, incluido el Palacio Real, habían sido bombardeados. Su reconstrucción se llevó a cabo como reivindicación de la propia identidad y de la herencia cultural del carácter europeo así como protesta contra los daños causados en la guerra. La intención era “conservar el urbanismo original para que las futuras generaciones puedan visualizar las proporciones y la atmósfera tradicionales”. Entre otros requisitos figuraban también los principios de salud e higiene; la densidad de las manzanas se había incrementado mucho en los años anteriores a la guerra. Aunque en la reconstrucción sí se conservó la línea de fachadas, la parcelación y el trazado urbano, se procedió a vaciar el núcleo de las manzanas dando lugar a pequeños patios y zonas ajardinadas que mejoraran la calidad de las viviendas [20]. Los edificios

¹⁴ RABELER, Gerhard. *Wiederaufbau und Expansion westdeutscher Städte 1945-1960 in Spannungsfeld von Reformideen und Wirklichkeit*. München. Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz. 1990. Pág. 78.

¹⁵ BEYME, Klaus von. DURTH, Werner. GUTSCHOW, Niels. NERDINGER, Winfried. TOPFSTEDT, Thomas. *Neue Städte aus Ruinen, deutscher Städtebau der Nachkriegszeit*. München. Prestel Verlag, 1992.

orientados hacia la Plaza del Mercado se destinaron a usos públicos y administrativos con pequeños comercios en las plantas bajas.¹⁶

Si los modelos de reconstrucción polacos fueron radicalmente distintos a los alemanes, fue como muestra de rechazo a este orden impuesto durante la guerra y como reivindicación de la propia identidad. En cambio en Alemania sucedió lo contrario: muchos entendían el *Heimatstil* o estilo patrio o vernáculo, así como ese clasicismo espartano propio de las grandes obras del nacionalsocialismo como la expresión física de los ideales del partido, unos ideales que causaban cada vez más rechazo entre la población.

Para Alemania el año 1945 no fue ninguna “hora cero”. Ya en la guerra habían comenzado a gestarse nuevos planes de urbanismo como los mencionados anteriormente de la ciudad de Stuttgart, aunque finalmente pocos de ellos llegaron a ver la luz. Alemania parecía poseer buenas oportunidades de reconstrucción porque, como también Holanda, había participado activamente en las propuestas vanguardistas desde la primera posguerra y su urbanismo moderno durante la República de Weimar (que luego fue rechazado por el nazismo). La abierta oposición al estilo de la Ilustración y la protección del *Neues Bauen* por el partido social demócrata en los tiempos de Weimar abrió las puertas al urbanismo moderno como en ningún otro sitio. La intervención estatal en el sector de la vivienda social o la tradición de las *Siedlungen* modernas ofrecían una buena alternativa a la reconstrucción tras 1945.

Stuttgart, 1945-1946. Nuevas aspiraciones. Concursos.

Al finalizar la guerra, el 22 de abril de 1945 la ciudad fue ocupada sin resistencia por el ejército francés, que eligió al nuevo primer alcalde Arnulf Klett. En julio del mismo año la ciudad fue cedida al ejército americano. La Escuela de Arquitectura de Stuttgart reabrió sus puertas en 1946. De los anteriores docentes solo permanecieron tres que no estaban políticamente comprometidos. En el escenario reaparecieron figuras como Richard Döcker, quien desde el primer momento había defendido los principios de la arquitectura moderna. En sus manos estaba encontrar respuestas a cómo debía ser la arquitectura de los años cincuenta.

Además del debate sobre reconstrucción o renovación otro tema importante fue la determinación de una *función* para la ciudad: ¿A qué aspiraba Stuttgart? Las opciones eran múltiples: desde ciudad financiera como Frankfurt o ciudad del arte como Múnich hasta ciudad de la universidad como Heidelberg. ¿O tal vez ciudad termal como ya se había propuesto en los años treinta? La importancia de esta decisión era trascendental, ya que la función definiría con toda seguridad el futuro carácter de la ciudad y determinaría su identidad. Precisamente

¹⁶ RABELER, Gerhard. *Wiederaufbau und Expansion westdeutscher Städte 1945-1960 in Spannungsfeld von Reformideen und Wirklichkeit*. München. Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz. 1990. Pág. 189.

esto está estrechamente relacionado con el concepto de identidad que poco después desarrollaría el Team X: este grupo entiende el concepto de identidad no como la permanencia del pasado sino como construcción de la ciudad nueva.

El arquitecto Eugen Mertz manifestó lo que él consideraba desde hace años la “idea definitiva” para la ciudad: hacer de Stuttgart el centro de la vida termal y de curas, adaptando para ello muchos edificios históricos a un nuevo uso. El Palacio Nuevo sería reconstruido como un hotel para tratamientos curativos, los *Kunstgebäude* o Edificios de las Artes se transformarían en galerías también dedicadas a este tipo de servicios y la Academia Militar (situada tras el Palacio Nuevo) en unas termas. Desde su punto de vista las termas serían un atractivo para la sociedad y la ciudad podría erigirse de forma indiscutible como líder económico y comercial del suroeste de Alemania.¹⁷

Pero a la vista de la escasez de materiales la solución final fue muy distinta. Al contrario de lo que proponía Mertz, se optó por convertir la ciudad el centro político, económico y cultural del suroeste de Alemania. En 1952 se fusionaron los Estados de Württemberg y Baden y Stuttgart fue proclamada capital del Estado de Baden-Württemberg. Por este motivo era esencial corregir la mala accesibilidad a la ciudad y la red viaria interna, muy deficiente. Como había proclamado Le Corbusier “la ciudad que dispone de velocidad dispone de éxito”, así que la destrucción de la ciudad ofrecía la oportunidad de modernización, solventando los errores, adaptándola a las nuevas necesidades. Para ello nació en el verano de 1945 el grupo de trabajo *Stadtplanung und Verkehr*, “Urbanismo y Tráfico” en la Escuela de Arquitectura bajo la dirección del urbanista Carl Pirath y con la participación de Wilhelm Tiedjes. Así mismo, la oficina de urbanismo de la ciudad se movilizó convocando el primer concurso de ideas para la configuración del casco antiguo, cuya superficie era de unos 500 x 350 metros. Esta área, delimitada por *Königstrasse*, *Eberhardstrasse* y *Dorotheenstrasse* —que seguían el trazado de lo antigua muralla del siglo XIV— conservaba antes de la guerra su densa estructura medieval de callejones y parcelas irregulares. Después de la guerra quedó prácticamente devastado (se calcula que su destrucción fue de un 90%). En el enunciado de la convocatoria Hermann Stroebe requería “una ciudad de negocios con comercios y oficinas, con un diseño viario económico y con el carácter adecuado de la capital suaba”.¹⁸ Detrás de estos requisitos tan generales se encontraban otros requerimientos naturales de la convocatoria, como por ejemplo la delimitación del casco antiguo dentro de un segundo anillo conforme a las reflexiones de los planes de reforma de los años 1936 y 1941. De este “carácter

¹⁷ MARKELIN, Antero. MÜLLER; Rainer. *Stadtbaugeschichte Stuttgart*. Stuttgart, Karl Krämer Verlag, 1991.

¹⁸ DURTH, Werner. GUTSCHOW, Niels. *Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im westen Deutschlands, 1945-50*. Wiesbaden. Friedr. Vieweg & Sohn, 1988.

adecuado de la capital suaba” se deducen las preferencias de este defensor de la arquitectura tradicional.

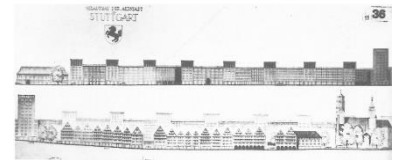
En abril de 1946 se presentaron 112 propuestas, de las cuales un insatisfecho jurado acabó eligiendo tres premios finalistas y ningún ganador. Los tres finalistas fueron los proyectos de Werner Gabriel, Karl y Elisabeth Gonser y Friedrich Heyer. En lugar de definir un carácter suabo para el casco antiguo como exigía la convocatoria, casi todos los proyectos presentados proponían una separación en dos zonas del área del casco. La propuesta de Gonser [21] reivindicaba edificios de cuatro alturas para el núcleo con fachadas idílicas de tradicionales entramados de madera, mientras que la periferia sería tratada como un muro “moderno” con edificios de nueve plantas que protegieran el núcleo. En cambio Werner Gabriel [22] proponía rebasar generosamente los límites del casco histórico para proyectar nuevos bloques en el perímetro, entre ellos el nuevo ayuntamiento, que dejaría de ocupar su antiguo emplazamiento para trasladarse al campo visual de la avenida principal (Hauptstätter Strasse), con una fachada recubierta por una estructura de panal que representara la esencia de la administración central. Con este argumento proyectó Gabriel un largo volumen de siete alturas irrumpiendo en la calle principal.

Casi todas las propuestas presentadas en la convocatoria mantenían las vías de comunicación tal y como existían entonces, sin resolver el gran problema del tráfico. Aunque ninguno de los proyectos realizados llegó a ejecutarse, el concurso sí permitió reflexionar sobre los daños y valorar numerosas opciones. Finalmente dos de los ganadores del segundo premio pasaron a formar parte de la dirección de la oficina de urbanismo (Karl Gonser desde 1948 hasta 1953 y Friedrich Heyer desde 1953 hasta 1978).

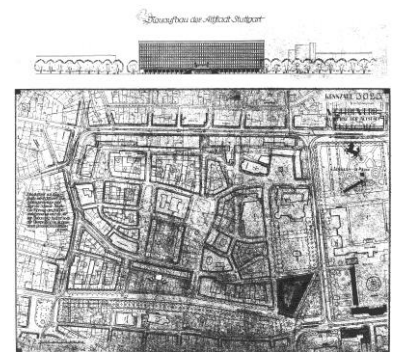
Hubo algunos arquitectos como Paul Schmitthenner o Walther Hoss que no participaron en el concurso. Schmitthenner, se pronunció indignado sobre las condiciones previas de la convocatoria, tildando de ingenuos a aquellos que pensaran que podría recuperarse el antiguo esplendor de antes de la guerra. Hoss mostraba su preocupación por la defensa de la propiedad privada en detrimento de los espacios públicos necesarios para toda la población.

Lo que demuestra la convocatoria de este concurso y su resultado es que la amarga discusión entre partidarios de la arquitectura moderna y defensores de la arquitectura tradicional que dominó el inicio de los años treinta y que encontró un trágico desenlace en 1933, perduró incluso después de la Guerra. El cambio de mentalidad y la apuesta por una nueva identidad arquitectónica no fueron inmediatos.

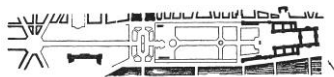
Tan solo un mes después de la convocatoria del concurso, en mayo la ciudad tomó finalmente la iniciativa de crear un “Consejo para la Reconstrucción de la Ciudad de Stuttgart” (*Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart*, ZAS), nombrando director general de obras a Richard



[21] Propuesta de Karl y Elisabeth Gonser. “Muro moderno” (superior) y núcleo tradicional (inferior).



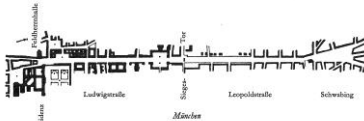
[22] Propuesta de Werner Gabriel. Alzado y planta del nuevo ayuntamiento.



Paris: Louvre mit Champs-Élysées



Berlin: Unter den Linden



München

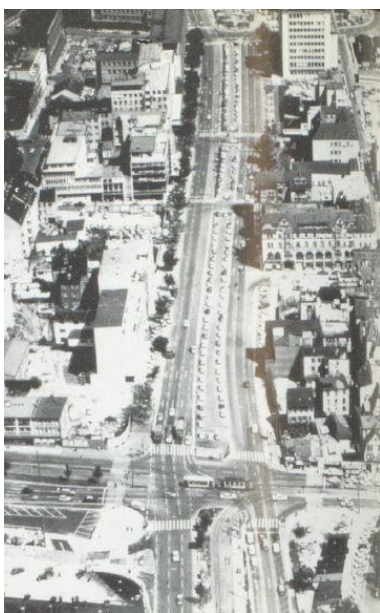


Stuttgart

[23] Ilustración comparativa.
Berlín, París, Múnich, Stuttgart



[24] La Rote Strasse en los años veinte.



[25] La Rote Strasse en 1963.

Döcker¹⁹. En noviembre se acordaron unos estatutos para definir las competencias y las tareas del consejo. La convocatoria de otro concurso en diciembre de 1946 no motivó en modo alguno a sus miembros, algunos de los cuales incluso proponían hacer de las ruinas un atractivo turístico: “Dejemos las ruinas como están, algún día serán históricas” o “No podemos pensar en los edificios históricos sino en la afluencia de turistas que vendrán en masa atraídos por las ruinas trayendo divisas extranjeras”. Esto representa solo una muestra más del amplio debate generado tras la guerra y la diversidad de posturas.

Cuando en 1946 la Escuela reabrió sus puertas y Döcker fue requerido en la Universidad, Walther Hoss fue nombrado su sustituto y el consejo entró en una fase decisiva: con el Plan para la Estructuración del Tráfico de junio de 1947, el Plan General de Obras de mayo de 1948 y el Plan Parcial para el casco antiguo de 1949 se construyó un proyecto que daba cabida a todas las preguntas que requería el nuevo ordenamiento.

Plan para la Estructuración del Tráfico: La priorización del tráfico rodado.

Uno de las áreas que más cambio experimentó fue el entorno de la ciudad antigua, y especialmente la antigua *Rote Strasse* (conocida como *Theodor-Heuss-Strasse* desde 1963). Ésta era una de las vías pertenecientes al antiguo trazado urbano ortogonal al noroeste del centro. En los planes de urbanismo de 1936 y 1941 anteriores a la guerra, ya se proponía transformar esta calle en una amplia avenida que facilitara la descongestión del tráfico, proyectando un eje que conectara dos puntos estratégicos como son la *Rotebühlplatz* y la Estación Central. El consejo del ZAS recuperó estas reflexiones para el Plan de Estructuración del Tráfico de 1947, que serviría como base del Plan General de Obras de 1948.

La solución definitiva varía respecto a la propuesta de Stroebel de 1941: la avenida no se llegó a prolongar hacia la Estación Central, sino que se proyectó como continuación de *Friedrich- y Heilbronner Strasse*, formando un quiebro y desviando el tráfico hacia el norte. El ensanche de *Rote Strasse* (48 metros) [25] tuvo una gran repercusión no solo por la demolición de varias manzanas, sino porque el antiguo barrio quedó

¹⁹ Richard Döcker (1894-1968), arquitecto por la Universidad Técnica de Stuttgart llegó a ser una figura muy reconocida tanto en su ciudad como a nivel internacional. Comenzó trabajando como asistente de Paul Bonatz en la Universidad para después doctorarse con un trabajo sobre tipologías de pequeña vivienda. En 1926 se unió al grupo de arquitectos de vanguardia *Der Ring*, de la Alemania de entreguerras. Posteriormente en 1927 fue director de obra de la *Weissenhof* y en 1928 pasó a formar parte de la *Deutscher Werkbund*, participando en ese mismo año en el primer Congreso Internacional de Arquitectura Moderna en La Sarraz. A partir de 1956 dirigió el consejo creado para la reconstrucción de la ciudad de Stuttgart. Entre 1947 y 1960 fue profesor del área de Urbanismo y Reconstrucción de la Universidad de Stuttgart así como miembro de la Academia de las Artes Berlinese. En 1958 fue nombrado Profesor Honorario.

LUPFER, Gilbert. *Architektur der fünfziger Jahre in Stuttgart*. Stuttgart. Silberburg-Verlag, 1997.

totalmente dividido en dos partes. El proyecto generó numerosas críticas, pero también hubo quienes defendieron la actuación, como Bonatz.

No menos importantes fueron otras intervenciones como la de las avenidas *Neckar-* y *Hauptstätter Strasse* —al sur del casco antiguo y paralelas a esta última— o las vías perpendiculares que rodean el casco histórico cerrando el círculo: *Paulinenstrasse* y *Schillerstrasse*. Además de estos ensanches, la novedad fue la apertura de una vía nueva: *Planie*, que comunicaba *Charlottenplatz* con *Rote Strasse*, acelerando así la salida del tráfico rodado de la ciudad. Para su construcción fue necesario demoler el *Kronprinzenpalais* o “Palacio del príncipe heredero”, muy dañado tras los bombardeos.

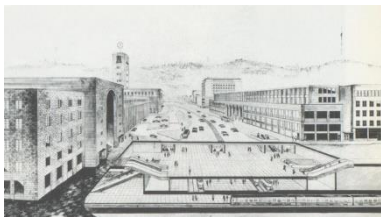
VER ANEXO 2

Fue precisamente Paul Bonatz quien, en febrero de 1951, escribió una carta²⁰ al alcalde Arnulf Klett para mostrar su opinión sobre la repercusión de estos proyectos. Las reflexiones son interesantes porque Bonatz cuestiona muchas de las decisiones tomadas por Walter Hoss y otros miembros del ZAS, partidarios del urbanismo moderno y de la creciente motorización de la ciudad. El primer lugar, el arquitecto muestra su desacuerdo por la ausencia de alternativas para solventar los problemas del tráfico rodado, y opina que el proyecto del ZAS carece de los suficientes nodos de circulación que garanticen la fluidez. En segundo lugar expone su preocupación por la falta de consideración a los espacios peatonales, necesarios para toda la población, y lamenta que se priorice exclusivamente el tráfico rodado en detrimento del peatonal. Pero sin duda uno de los puntos que más preocupa a Bonatz es la demolición del *Kronprinzenpalais* para abrir la avenida de *Planie*, por el vacío que se genera en la ciudad y especialmente por la pérdida del valor histórico del edificio. Según Bonatz, “son los antiguos valores culturales los que dotan de carácter, de belleza y de rango a la ciudad, y no las fachadas cambiantes de edificios de oficinas que pueden encontrarse en cualquier parte”. Critica el desinterés de los planificadores del tráfico por el derecho de los peatones, la belleza del espacio urbano o el respeto hacia el patrimonio cultural.

Los proyectos para la reestructuración del tráfico marcaron sin duda el inicio de la gran modernización que experimentó el centro de Stuttgart. La esencia de las antiguas vías y callejones con pequeños talleres y comercios desapareció, proyectándose en su lugar avenidas que respondieran a las necesidades viarias así como modernos bloques de negocios y oficinas, que nada tenían que ver con el carácter tradicional y el *Heimatstil*.

Para completar el Plan de la Estructuración del Tráfico se solicitó la participación de Carl Pirath en diciembre de 1947 para trabajar sobre la

²⁰ BRUNOLD, Andreas. STERRA, Bernhard. *Stuttgart, von der Residenz zur modernen Großstadt*. Tübingen. Silberburg-Verlag, 1994. Carta en págs. 103-105.



[26] Sección de la plaza oeste de la Estación Central.



[27] Fotografía de las obras. Durante la construcción se montó una pasarela provisional parecida a la que propone Krier.



[28] Schulstrasse. Fotografías anteriores a la guerra.



[29] Schulstrasse, fotografía de 1946.

reconstrucción de la Estación Central. La Estación Central debía reunir tanto las infraestructuras para el tráfico rodado como para las líneas de metro y el tren de cercanías que aseguraran una movilidad colectiva eficaz. Para ello se llevó a cabo una segregación del tráfico (principio desarrollado posteriormente por el Team X), dando de nuevo una clara prioridad al tráfico rodado sobre el espacio peatonal.

Esta compleja infraestructura se construyó en la plaza oeste de la Estación en cuatro niveles: el área de la plaza se reservó en exclusiva al tráfico rodado. Desde la plaza se accede al nivel -1, donde se abrió un pasaje comercial subterráneo (actualmente denominado Arnulf-Klett-Passage) de 190 metros de largo y 55 metros de ancho para el intercambio peatonal con los accesos necesarios a los mencionados trenes. Para evitar el carácter de sótano se prestó especial atención al espacio interior, aumentando la altura de la planta, fomentando la fluidez visual y seleccionando formas y colores armónicos. Bajo el pasaje peatonal, el nivel -2 se destinó a las líneas del *Strassenbahn*, con cuatro andenes, y en el nivel -3, con una profundidad de 30 metros y en dirección perpendicular al anterior, los andenes de 210 metros de largo para los trenes de cercanías.²¹ [26,27]

Todas estas obras contribuyeron sin duda a la modernización de Stuttgart, pero si hay un proyecto de la posguerra que merece una mención especial es indudablemente la Schulstrasse, la primera zona peatonal del centro de la ciudad. Un proyecto con el que Stuttgart parece estar decidida a construir una nueva identidad mirando hacia el futuro.

La Schulstrasse es la vía que comunica la actual Plaza del Mercado frente al ayuntamiento con Königstrasse mediante una fuerte pendiente. Se trata de una de las vías más antiguas de la ciudad y representaba el centro social y comercial, de hecho en el siglo XII el ensanchamiento debajo de Königstrasse albergó la primera plaza del mercado. La Schulstrasse conservó el carácter medieval hasta su destrucción casi total en 1944. [28,29]

Ya desde el concurso de 1945 para la reconstrucción del casco histórico, la Schulstrasse se convirtió en uno de los lugares que más interés suscitó entre los participantes. La prioridad era reconvertir la calle en una zona peatonal, aunque después los aspectos formales y tipológicos dieron lugar a propuestas muy diferentes. El proyecto final surgió en

²¹ Como señala Rob Krier, este planteamiento puede ser útil o funcional en algunos aspectos, pero en ningún caso puede considerarse una solución definitiva y satisfactoria. El espacio subterráneo jamás puede sustituir al espacio urbano al aire libre, por lo tanto él propone otra solución: crear un nuevo nivel que cruce la vía (en la cara oeste de la estación) a la altura del vestíbulo, situado en el nivel +1. Krier defiende su propuesta porque, aunque pudiera estorbar o falsificar la arquitectura circundante a la plaza, es tan valioso reservar una zona para el hombre que una modificación de las preexistencias históricas está perfectamente justificada.

KRIER, Rob. *El espacio urbano. Proyectos en Stuttgart*. Prólogo de Colin Rowe. Barcelona. Editorial GG, 1981.

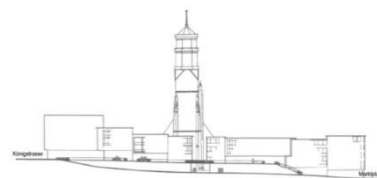
1949 de las propuestas del director de planificación Karl Gonser y del director del ZAS Walter Hoss. Las obras comenzaron en 1950.

Este proyecto conserva en cierta medida algunos aspectos tradicionales de la calle, como las pequeñas parcelas, la fuerte pendiente y la escasa anchura. La zona comercial de la planta baja (destinada a acoger una mayor densidad de peatones) no presenta una fachada continua sino que se encuentra quebrada, manteniendo así el carácter de la calle. Sin embargo en cuanto al lenguaje de las fachadas queda poco de aquella imagen tradicional. Sobre este primer nivel de comercios se encuentra una segunda galería elevada con dos terrazas a ambos lados conectadas mediante puentes (destinadas a acoger cafés). Este segundo nivel es accesible tanto directamente desde Königstrasse como desde la Plaza del Mercado mediante unas escaleras. [30,31]

En cuanto a las fachadas se abandonó el sistema escalonado de las plantas (en la vivienda tradicional cada piso sobresale sobre el inferior) y los tradicionales entramados de madera defendidos en los años treinta por la ideología nacionalsocialista. Éstos fueron sustituidos por fachadas planas de hormigón visto de diferentes colores con mosaicos incrustados. Los huecos de ventana son en su mayoría horizontales a lo largo de la fachada formando distintas bandas y los detalles históricos aquí brillan por su ausencia.

La Schulstrasse no puede compararse con la Plaza del Mercado, pero ambas sí que comparten el mismo principio: “diversidad en la unidad”: los edificios presentan saltos, quiebras y pequeñas diferencias en la composición de las fachadas, la utilización del color y otros detalles [32]. Este proyecto recibió muy buenas críticas y elogios por la nueva atmósfera creada a partir de los dos niveles. Pronto se convirtió en un lugar atractivo y alegre y en 1959 fue condecorado con el galardón Paul Bonatz por tratarse de una solución urbanística que resolvía con maestría el salto topográfico así como por la restricción del tráfico rodado y por la dualidad de usos (gastronómico y comercial) en los dos niveles.²²

Este proyecto es un gran ejemplo de arquitectura de la posguerra, ya que con él queda demostrado que sí es posible crear un espacio de gran calidad urbana mediante el urbanismo moderno. Ya en 1951, con la celebración del VIII CIAM, los arquitectos habían comenzado a preocuparse por el corazón de la ciudad. La Schulstrasse supuso un gran avance para el desarrollo del centro e introdujo lo que en los años 50 sería un punto esencial en los planes de urbanismo y de planificación del tráfico: la segregación del tráfico peatonal y del tráfico rodado y la creación de diferentes niveles. Otro gran proyecto de características similares y perteneciente a la misma década es el de Lijnbaan, en el centro de Rotterdam, de Van der Broek y Bakema, miembros del Team X. Se trata de un recinto comercial formado en este caso por dos vías



[30] Schulstrasse, sección longitudinal.



[31] Schulstrasse, vista desde Königstrasse.



[32] La nueva arquitectura en la Plaza del Mercado.



[33] Lijnbaan, en Rotterdam, de Van der Broek y Bakema.

²² LUPFER, Gilbert. *Architektur der fünfziger Jahre in Stuttgart*. Stuttgart. Silberburg-Verlag, 1997.

peatonales: la Lijnbaan, de 18 metros de ancho en dirección NS, y el Korte Lijnbaan, de 12 metros de ancho y perpendicular a la anterior. De nuevo la segregación del tráfico es un factor fundamental, pero en este caso dando prioridad a los peatones. La Lijnbaan combina los negocios a los lados con viviendas de distintas alturas por fuera del centro comercial (lamentablemente las viviendas no quedan integradas en el proyecto). Este espacio de negocios es de doble altura y el nivel superior crea una cubierta que permite transitar el paseo con cualquier clima. [33]

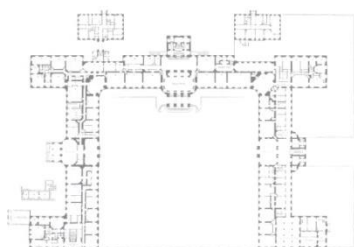
Este proyecto, como el de Schulstrasse, trata de recuperar la calle como lugar de encuentro social, donde los individuos se pongan en contacto entre sí y con el mundo exterior. Esto forma parte del principio de asociación formulado a finales de los años 50 por el Team X, que desmonta muchas de las teorías funcionalistas.

El centro de la ciudad, ejemplos paradigmáticos.

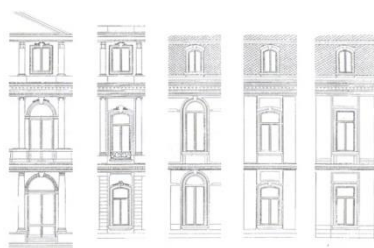
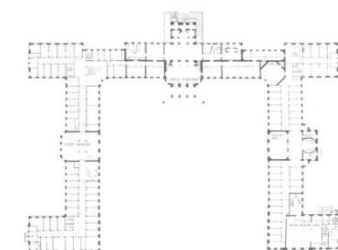
Con el progresivo auge de la economía la reconstrucción del centro se llevó a cabo en un periodo de tiempo relativamente corto. Apenas quince años después de la guerra la ciudad se había transformado. En función de las necesidades establecidas en el Plan General de Obras el centro se reservó para zonas de comercio, administración y cultura (zonificación de la ciudad, herencia del CIAM). El lenguaje arquitectónico, orientado en los años treinta y principios de los cuarenta a conservar el carácter tradicional, se transformó en uno más moderno, incluso para muchas obras del casco histórico. La restauración de edificios históricos tal y como eran antes de ser destruidos se llevó a cabo solo en algunos casos. Ante la imposibilidad de estudiar todas las obras me limitaré a hacer un breve análisis de los ejemplos que resulten más representativos.

El Nuevo Palacio (*Neue Schloss*), el ayuntamiento y los almacenes comerciales Schocken son obras que ejemplifican las diversas formas de abordar la reconstrucción: recuperando fielmente la imagen de la obra, buscando la coexistencia entre “lo antiguo” y “lo nuevo”, o bien renovando totalmente la obra.

El Nuevo Palacio fue y sigue siendo a día de hoy una de las obras más emblemáticas de la ciudad. Después de la guerra este edificio quedó severamente dañado por los bombardeos. Su valor y significado históricos —hasta 1807 había sido la residencia de los Reyes de Württemberg— generaron un debate que se prolongó durante algunos años. Los partidarios de la renovación argumentaban que este símbolo de monarquía y represión no podía albergar instituciones democráticas. En cambio otros abogaban por recuperar su antigua imagen, ya que ésta formaba parte de la identidad de la ciudad y dotaba de carácter a la Plaza del Palacio. Finalmente, y después de algunos concursos, se optó



[34] Nuevo Palacio. Plantas de 1905 y 1995.



[35] Nuevo Palacio, detalles de fachada.

por segundo: la reconstrucción de la piel del edificio en estilo neobarroco para albergar los ministerios de finanzas y educación.²³

En cambio, la reconstrucción del ayuntamiento se abordó de manera diferente. El primer ayuntamiento se construyó en 1905 cuando se unificaron administrativamente los municipios de Stuttgart y Bad-Cannstatt, combinando algunos elementos tradicionales con otros neogóticos. Tras los bombardeos y los posteriores incendios fue parcialmente destruido, quedando más dañada la parte orientada hacia la Plaza del Mercado. Al igual que en el Nuevo Palacio, para la reconstrucción del ayuntamiento también hubo disparidad de opiniones: en este caso los miembros del ZAS (convencidos de que la arquitectura del antiguo ayuntamiento carecía de importancia histórica) coincidieron en la necesidad de renovar la imagen del ayuntamiento, pero el *Hochbauamt* o Departamento de Construcción era partidario de conservar la arquitectura. Para resolver este conflicto se convocó un concurso en 1950, cuyos ganadores fueron Paul Schmohl y Paul Stohrer, y el nuevo ayuntamiento se construyó entre 1953 y 1956.

²⁴

Este proyecto es interesante por la coexistencia de “lo antiguo” y “lo nuevo” en un mismo edificio, por esa reconciliación entre tradición y modernidad. Se trata de una rehabilitación de la parte opuesta a la Plaza del Mercado —menos dañada— que conserva la planta, la altura, las cubiertas inclinadas y el carácter en la fachada, y por otra parte una renovación del lado orientado hacia la Plaza del Mercado. Aquí lo que quedaba del antiguo edificio fue demolido y sustituido por un esqueleto de hormigón perdiendo todo el carácter medieval. La planta, renovada, se compone de tres cuerpos cúbicos en los que domina la torre como elemento vertical (desplazada de su posición central). Estos cuerpos rompen la simetría del conjunto, tanto en altura como en fachada, donde forman un quiebro que señala el acceso principal. El resultado fue una fachada principal totalmente novedosa que transformó la imagen de la plaza. [36,37]

Opuesta fue la forma de abordar la reconstrucción de la obra que sustituyó a los almacenes Schocken. Ésta es algo posterior (1959-60) y se puede enmarcar en el final del *Neues Bauen*.

Erich Mendelsohn había construido en 1927-28 el centro comercial Schocken distanciándose de lo que hasta entonces eran las galerías comerciales –palacios renacentistas– y dándoles un nuevo lenguaje racional combinado con otros elementos más dinámicos y expresivos [38]. Junto a la torre Tagblatt, el centro comercial Schocken se convirtió en el ejemplo más significativo del *Neues Bauen* del centro de la ciudad.

²³ FLECK, Walter-Gerd. TALBOT, Franz Josef. *Neues Schloß Stuttgart (1744-1964)*. Stuttgart. Veröffentlichungen der Deutschen Burgenvereinigung, Reihe A: Forschungen, Band 5. 1965.

²⁴ LUPFER, Gilbert. *Architektur der fünfziger Jahre in Stuttgart*. Stuttgart. Silberburg-Verlag, 1997.



[36] Ayuntamiento. Fotografías de 1915, 1946 y 1957.



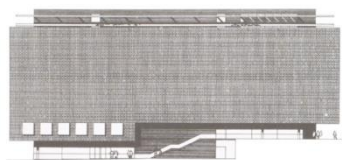
[37] Ayuntamiento 1957, primera planta.



[38] Almacenes Schocken, fotografía de 1928.



[39] Kaufhaus Merkur, vista desde Torstrasse.



[40] Kaufhaus Merkur, alzado de Hirschstrasse.

La novedosa esquina redondeada con la caja de escaleras acristalada y las marcadas líneas horizontales ofrecían una sensación de gran dinamismo. Después de la guerra el edificio quedó parcialmente destruido y aunque sus formas seguían resultando fascinantes ya no cumplía con algunas de las demandas del nuevo propietario por no disponer de escaleras mecánicas, climatización o suficiente superficie de almacenaje. La discusión por la conservación de los Almacenes Schocken, que se alargó con los años, representa solo una pequeña parte de las dificultades a las que debieron enfrentarse arquitectos y restauradores y donde además intervinieron conflictos de intereses y los prejuicios de muchos hacia la arquitectura moderna.

Egon Eiermann²⁵ fue contratado por el propietario para reconstruir los almacenes Schocken, tal vez por tratarse de un exponente de la segunda generación del *Neues Bauen* y de una obra de otro de la primera generación. En la primera propuesta (1952) Eiermann propuso una ampliación y un aumento de altura añadiendo más plantas, pero esta ampliación chocaba con los planes de urbanismo del ayuntamiento. En una segunda propuesta (1957) se prestó atención a los planes de urbanismo integrando todavía partes de la obra de Mendelsohn. Ya en un tercer proyecto (1959) se propuso la demolición total y construcción de un nuevo centro comercial. Mediante estos cambios, Eiermann fue satisfaciendo paso a paso las necesidades del propietario y de los urbanistas. Pero esta última propuesta de demolición generó muchas críticas de estudiantes de la Escuela de Arquitectura, así como de J. J. P. Oud y Walter Gropius, quien envió un telegrama desde Estados Unidos afirmando que los almacenes de Mendelsohn eran una valiosa obra de arquitectura alemana y que debían ser conservados.

El proyecto de Eiermann no tiene la complejidad de otros proyectos. El arquitecto proyectó un gran y masivo cubo delimitado por las cuatro vías existentes (*Eberhardstrasse*, *Steinstrasse*, *Breite Strasse* y *Hirschstrasse*). A excepción de unos pocos huecos de ventana, la fachada se revistió en su totalidad por elementos blancos cerámicos de 60x60 cm (los *Hortenkacheln*) que con el tiempo se convirtieron en la imagen corporativa de los almacenes Horten extendiéndose también por otras ciudades²⁶. Fue precisamente el revestimiento de la fachada lo que generó gran parte de las críticas. Por otra parte, el nuevo proyecto de centro comercial no guardaba relación ni con su entorno ni con la

²⁵ Egon Eiermann (1904-1970) fue uno de los arquitectos alemanes más prominentes de la segunda mitad del S XX. Estudió en la Universidad Técnica de Berlín. Entre sus obras más destacadas se encuentran la iglesia memorial Kaiser Wilhelm en Berlín, el edificio Olivetti en Frankfurt y la sede IBM en Stuttgart-Vaihingen.

LUPFER, Gilbert. *Architektur der fünfziger Jahre in Stuttgart*. Stuttgart. Silberburg-Verlag, 1997.

²⁶ De hecho Eiermann no fue el precursor de “la caja de huevos”, término con el que se conocía popularmente este sistema de fachada, sino que simplemente lo desarrolló. En Duisburg ya existía un centro comercial de 1958 con elementos similares. La utilización de este tipo de elementos ornamentales responde a una tendencia que empezó a ganar fuerza en Estados Unidos en los años sesenta. LUPFER, Gilbert. *Architektur der fünfziger Jahre in Stuttgart*. Stuttgart. Silberburg-Verlag, 1997.

escala de los edificios colindantes. La diferencia de alturas fácilmente reconocible en los almacenes Schocken para adaptarse a las diferentes escalas de *Eberhardstrasse* y *Breite Strasse* se perdía con ese masivo cubo, y la fachada regular creada a partir de la repetición de un elemento no se correspondía con la multifuncionalidad del espacio interior. Por estos motivos puede reconocerse la pérdida de calidad urbanística de los almacenes de Eiermann respecto a los de Mendelsohn. Eiermann no aceptó estas críticas aludiendo a un entendimiento distinto de la arquitectura. Ésta no se trataba de una obra cultural y por ello no debía estar relacionada con el arte. También admitió que el centro de la ciudad no era el lugar más apropiado para esta clase de obras en favor del modelo de Shopping-Center americano. [39,40]

La obra de Eiermann marcó el inicio de una época en la que se produjeron grandes cambios en la imagen del centro de la ciudad mediante la renovación de muchos otros edificios comerciales y administrativos. Obras que a pesar de su tratamiento moderno debían responder a la estructura y a la escala de la antigua ciudad. En menos de quince años cambió el carácter de la ciudad y en muchos sentidos ésta se transformó en otra diferente. Hoy en día observamos que ciertamente predomina la arquitectura moderna, pero uno de sus edificios más representativos (por no decir el más emblemático), el Nuevo Palacio, pertenece a otro estilo heredero de la época de monarquía. En Stuttgart efectivamente se rechazó la identidad tradicional para abrir camino a la ciudad moderna, pero en ella se integran algunos elementos del pasado que coexisten con “lo nuevo”. Así mismo en la parte oeste de la ciudad, menos dañada por la guerra, se conservan muchos edificios de finales del siglo XIX y principios del XX que pertenecen al Jugendstil. Lo que demuestra esto es que el carácter de una ciudad es complejo y no se define exclusivamente por un estilo, sino por el conjunto de varios.

5. Stuttgart tras la primera posguerra (1950 – 1975). Consideraciones finales.

El conocimiento de la trayectoria histórica de Stuttgart es determinante para comprender la permanente evolución de la identidad de la ciudad. A principios de siglo XX con la Bauhaus y el *Neues Bauen* nació el Movimiento Moderno promoviendo las vanguardias europeas, y en la década de los años veinte la edificación de numerosas obras modernas fue el punto de partida para construir una nueva identidad a una ciudad moderna que mirara hacia el futuro. Pero no todos los arquitectos defendían la arquitectura moderna, puesto que algunos abogaban por el estilo alemán tradicional. El debate y la confrontación se radicalizaron en los años treinta y estas iniciativas de modernización quedaron repentinamente eclipsadas tras la toma de poder del Partido Nacionalsocialista. El lenguaje arquitectónico adquirió una doble vertiente: en el ámbito doméstico se regresó al *Heimatstil*, o “estilo patrio”, mientras que para representar las grandes obras del Estado se recuperó la herencia clásica de Schinkel. El fascismo utilizó intencionadamente la arquitectura rural y el estilo neoclásico desde el poder, con propósitos propagandísticos y como referente de la identidad nacional.

La Segunda Guerra Mundial interrumpió los planes de urbanismo y los proyectos arquitectónicos de los años treinta, pero el debate no cesó. Con el inicio de la posguerra (1945), al intento de recuperar la intangible identidad perdida se sumó la imperiosa necesidad física de revitalización. Durante los primeros años se convocaron una serie de concursos para abordar la difícil tarea de reconstruir una ciudad que había quedado devastada. La opinión mayoritaria rechazaba el estilo tradicional identificado con los nazis y era partidaria de recuperar el legado del Movimiento Moderno de los tiempos de Weimar. Los principios del modelo funcionalista, aplicados en numerosas intervenciones, resolvieron muchos de los aspectos que venían cuestionándose desde hacía años (tráfico, zonificación, expansión de la ciudad mediante las *Siedlungen*), pero no contemplaron otros como la calidad del espacio urbano o el valor de los monumentos históricos.²⁷

Como afirman los autores de *Neue Städte aus Ruinen, deutscher Städtebau der Nachkriegszeit*, fue precisamente la pérdida del patrimonio arquitectónico y cultural, lo que generó cierta nostalgia pasada la primera posguerra. La ciudad de Stuttgart experimentó un gran cambio, se modernizó. Pero es innegable que para convertir aquella ciudad antigua en la ciudad del automóvil se destruyó gran parte del patrimonio que pudo haber sido recuperado después de la

²⁷ Como señala Rob Krier en *El espacio urbano*, la colonia “reaccionaria” del Werkbund, la *Kochenhofsiedlung*, tenía calidades urbanísticas de las que carecía la colonia *Weißenhof*, y ocurría a la inversa en el aspecto arquitectónico.

guerra. ¿Dónde se encuentra el límite entre la necesaria modernización y el respeto hacia el legado histórico?

El tema de la preocupación por el corazón de la ciudad, gestado en el octavo CIAM de 1951 y tratado también por el Team X, fue desarrollado posteriormente con la publicación en 1964 de la *Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de Monumentos y Sitios*²⁸ por la UNESCO, y adquirió relevancia en la IBA de Berlín (*Internationale Bauausstellung* o “Exposición Internacional de Arquitectura”)²⁹ convocada en el todavía Berlín occidental entre los años 1984 y 1987. Esta exposición surgió con el objetivo de construir vivienda social logrando un estado de bienestar. Tras estas bases subyacía la idea de “ciudad europea”.

La IBA se dividió en dos fases: la *Altbau-IBA* y la *Neubau-IBA*. La *Altbau-IBA* se centró en el antiguo distrito de Kreuzberg, un barrio muy degradado por su situación marginal y colindante con el Muro, cuyas edificaciones del siglo XIX no se habían visto afectadas por la guerra. Por otra parte, la *Neubau-IBA* abordó la zona sur de la Friedrichstadt, prácticamente destruida. En este caso se propuso una *Kritische Rekonstruktion* o “reconstrucción crítica” para definir la estrategia a seguir. Con ello se referían a reconstruir el anterior tejido histórico, su forma urbana, sus tipologías, y su escala tradicional, pero con una arquitectura contemporánea.

Por lo tanto las intervenciones de la IBA realizadas en Berlín difieren del modo de abordar la reconstrucción de las ciudades alemanas cuarenta años atrás. Después de analizar los casos expuestos en este trabajo, en Stuttgart podríamos hablar de “renovación”, de búsqueda de una nueva identidad y de rechazo de la anterior (incluso en cuanto al ya mencionado debate para definir la nueva *función* de la ciudad). En cambio en referencia a las intervenciones de la IBA es más apropiado hablar de “reconstrucción”, de recuperación del carácter y la identidad históricos. En el año 1987 no existía la imperiosa necesidad de revitalización de la posguerra, pero indudablemente las posturas se acercaron más al entendimiento y a la valoración de la herencia

²⁸ En 1964 la Unesco publica la Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de monumentos y Sitios, o Carta de Venecia, donde se introduce el concepto de “sostenibilidad” de los valores humanos al considerarlos como patrimonio común que debe ser transmitido a las generaciones venideras en toda riqueza de su autenticidad. La Carta de Venecia considera esencial establecer los principios que deben presidir la conservación y restauración de monumentos dejando que cada nación cuide de asegurar su aplicación en el marco de su propia cultura y de sus tradiciones. *Carta Internacional sobre la Conservación y Restauración de Monumentos y Sitios (Carta de Venecia, 1964)*. Adoptada por ICOMOS en 1964. http://www.icomos.org/charters/venice_sp.pdf

²⁹ *Learning from IBA - die IBA 1987 in Berlin*. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/baukultur/iba/download/Learning_from_IBA.pdf. Berlín, 2010.

histórica, adaptándolos a los nuevos tiempos mediante la arquitectura contemporánea.

La suma de estas reflexiones demuestra que nos encontramos ante un tema complejo, donde no es fácil valorar y defender claramente opciones concretas. Hay aspectos que efectivamente han funcionado mejor en las intervenciones realizadas, como el caso de la atractiva calle comercial Schulstrasse³⁰, pero también otros que con el paso de los años se han demostrado ineficaces o inapropiados, en cuyo caso destacan la intervención en la plaza oeste de la Estación Central, donde se ha perdido el carácter de plaza diseñada por Bonatz para ser transitada, o la excesiva priorización del tráfico rodado en vías que en los años setenta fueron peatonalizadas, como es el caso de *Königstrasse* o *Planie*.

En cualquier caso, se trata de un tema muy amplio (acotado necesariamente en este trabajo) que no solo afecta a la ciudad de Stuttgart, sino que es extensivo a otras ciudades que se han enfrentado a situaciones similares. Este estudio me ha permitido estructurar y ordenar las informaciones más o menos dispersas que he encontrado sobre el tema, con la pretensión de presentar una visión global clara sobre un aspecto importante de la historia de la ciudad donde he residido dos años, un tema ligado a una determinante herencia del pasado, pero cuya valoración es esencial para poder plantear opciones para el futuro.

³⁰ Respecto a la calle comercial, Krier afirma que ésta requiere un diseño distinto al de la calle puramente residencial. Debe ser relativamente estrecha. El transeúnte debería poder abarcar con su mirada los escaparates de uno y otro lado sin verse obligado a cruzar la calle a cada instante. A Krier le fascina la calle comercial con arcadas que protegen de las inclemencias climáticas. Tal vez por este motivo funciona tan bien la *Schulstrasse*, donde se respeta la identidad de la calle manteniendo la escala original y la parcelación irregular y a su vez la galería superior protege del mal tiempo.

Anexos

1. Plano de daños, 1946.

Negro: devastación total.

Esgrafiado: daños de menos gravedad y daños ligeros.

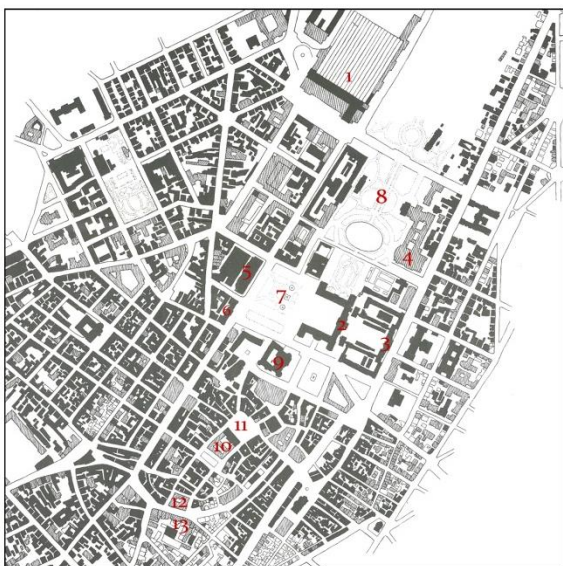


WEIDLE, Karl. *Der Grundriß von Alt Stuttgart, Text und Pläne*. Stuttgart. E. Klett Verlag, 1961.

2.



1846



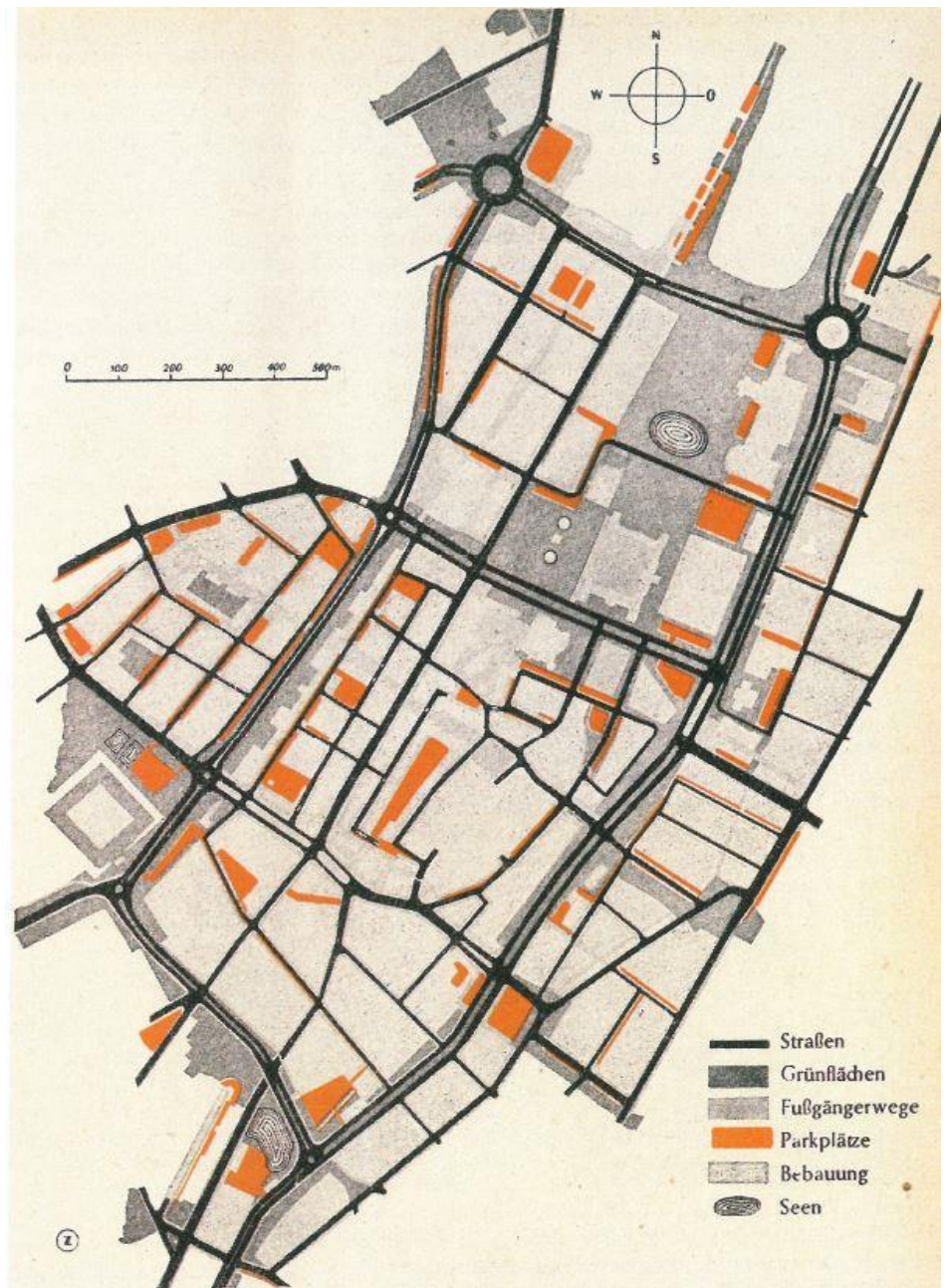
1. Estación Central *Hauptbahnhof*
2. Nuevo Palacio *Neue Schloss*
3. Academia Militar
4. Ópera
5. Königsbau
6. Kronprinzenpalais
7. Plaza del Palacio *Schlossplatz*
8. Jardines del Palacio *Schlossgarten*
9. Antiguo Palacio *Alte Schloss*
10. Ayuntamiento *Rathaus*
11. Plaza del Mercado *Marktplatz*
12. Almacenes Schocken
13. Torre Tagblatt

1946 - Plano de daños



1957 - Definición de cantos

0 100 500m.



Proyecto de planificación del tráfico del ZAS, 1948.

MARKELIN, Antero. MÜLLER; Rainer. *Stadtbaugeschichte Stuttgart*. Stuttgart, Karl Krämer Verlag, 1991.

ESCENARIO INTERNACIONAL

CRONOLOGÍA

STUTTGART

1907: Creación de la Deutscher Werkbund

1914-18: PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Derrota de Alemania y Austria

1919: Fundación de la Bauhaus en Weimar por Walter Gropius

1922: Comienza a surgir en Alemania el Neues Bauen

1928: Fundación del CIAM - Declaración de la Sarraz

1929: CIAM II - Frankfurt - Ernst May. *Existenzminimum*

1930: CIAM III - Bruselas - Sobre el desarrollo racional del espacio
Fundación del GATEPAC

1933: CIAM IV - Publicación de la Carta de Atenas

1933: Hitler es declarado Canciller de Alemania

INESTABILIDAD POLÍTICA Y SOCIAL

1935: Cae la República de Weimar. Regreso al Heimatstil.

1936-39: Guerra Civil Española

1937: CIAM V - París - Sobre la vivienda y el ocio
Exposición Internacional en París

1939-45: SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

1942: Invasión de Polonia

1945: Alemania es invadida militarmente por EEUU, URSS,
Francia y Reino Unido

1947: CIAM VI - Bridgwater, Inglaterra - Sobre la reconstrucción
de las ciudades devastadas tras la Segunda Guerra Mundial

1949: Creación de la República Democrática Alemana (RDA)
y la República Federal Alemana (RFA)

1951: CIAM VIII - Hoddeston, Inglaterra
Sobre el corazón de la ciudad

1954: CIAM IX - Air en Provenze, Francia
Publicación de la Carta de Habitación

1956: CIAM X - Dubrovnik, Yugoslavia. Sobre el hábitat
Primera presencia de los Team X

1959: CIAM XI - Otterlo, Holanda - Disolución
Nacimiento de la segunda modernidad: el Team X

1964: Publicación de la Carta de Venecia sobre la Conservación
y Restauración de Monumentos y Sitios

1910

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1918: Abdicación del Rey Guillermo II de Württemberg.
Fin de la monarquía

Años 20: Das neue Stuttgart. Proyectos para modernizar
la ciudad dirigidos por Lautenschlager y Sigloch
Siedlung Wallmer, de Richard Döcker
Torre Tagblatt de Ernst Otto Osswald

1926-28: Almacenes Schocken, Erich Mendelsohn
1927: *Weissenhofsiedlung*. Punto de partida de los CIAM.
1928: Estacion Central, de Paul Bonatz.
1928-33: Kochenhofsiedlung.

1933: Lautenschlager y Sigloch fueron cesados de sus cargos,
ascendiendo en su lugar a Karl Strölin.

1936: Planes de Reforma de la Ciudad. Participantes:
Bonatz, Gutschow, Stroebe...

1941: Proyecto para Stuttgart de Stroebe. Eje Gauforum-Estación
1943: Primeros bombardeos británicos (RAF) sobre la ciudad
1945: Fin de la Guerra. Stuttgart es ocupada primero por Francia
y después por EEUU. Plan Marshall
1945: Arnulf Klett, nuevo alcalde propuesto por el ejército francés
Stadtplanung und Verkehr y *Zentrale für den Aufbau der Stadt
Stuttgart (ZAS)*. Concursos
1947: Plan para la estructuración del tráfico
1948: Plan General de Obras

1952: Fusión de los estados de Württemberg y Baden
1953-57: Monte Scherbelino, levantado con 1.5 millones de
metros cúbicos de ruinas
1954: Edificios de viviendas Romeo y Julieta, de Hans Scha-
roun en el barrio industrial de Zuffenhausen
1956: Construcción del nuevo ayuntamiento (Schmohl y Stohrer)
Inauguración de la primera Torre de TV de hormigón.

1960: Inauguración de Schulstrasse

1963: Inauguración de los Almacenes Merkur, de Egon Eier-
mann

Años 70: Peatonalización de las Avenidas *Königstrasse* y
Planie

1975: Publicación de *El Espacio Urbano*, de Rob Krier.

Bibliografía

BEYME, Klaus von. DURTH, Werner. GUTSCHOW, Niels. NERDINGER, Winfried. TOPFSTEDT, Thomas. Neue Städte aus Ruinen. deutscher Städtebau der Nachkriegszeit. München. Prestel Verlag, 1992.

BRUNOLD, Andreas. STERRA, Bernhard. *Stuttgart, von der Residenz zur modernen Großstadt*. Tübingen. Silberburg-Verlag, 1994.

DURTH, Werner. GUTSCHOW, Niels. *Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im westen Deutschlands, 1945-50*. Wiesbaden. Friedr. Vieweg & Sohn, 1988.

FLECK, Walter-Gerd. TALBOT, Franz Josef. *Neues Schloß Stuttgart (1744-1964)*. Stuttgart. Veröffentlichungen der Deutschen Burgenvereinigung, Reihe A, Forschungen, Band 5, 1965.

FRAMPTON, Kenneth. *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona. Editorial GG, 2007.

GÖDERITZ, Johannes. HOFFMANN, Hubert. RAINER, Roland. *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*. Archiv für Städtebau und Landesplanung. Ernst Wasmuth Verlag, 1957.

GSCHWIND, Friedemann. GROKE, Kathrin. *Weissenhofmuseum im Haus Le Corbusier*. Stuttgart. Karl Krämer Verlag, 2008.

KRIER, Rob. El espacio urbano. Proyectos en Stuttgart. Prólogo de Colin Rowe. Barcelona. Editorial GG, 1981.

LUPFER, Gilbert. Architektur der fünfziger Jahre in Stuttgart. Stuttgart. Silberburg-Verlag, 1997.

MARKELIN, Antero. MÜLLER, Rainer. *Stadtbaugeschichte Stuttgart*. Stuttgart, Karl Krämer Verlag, 1991.

MUMFORD, Eric. *The CIAM discourse on urbanism, 1928-60*. Mit Press, 2002.

RABELER, Gerhard. *Wiederaufbau und Expansion westdeutscher Städte 1945-1960 in Spannungsfeld von Reformideen und Wirklichkeit*. München. Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz. 1990.

WEIDLE, Karl. *Der Grundriß von Alt Stuttgart, Text und Pläne*. Stuttgart. E. Klett Verlag, 1961.

Recursos de internet

Arquitectura y poder: el modelo franquista. Entrevista realizada a Ramón Vicente Díaz del Campo. Sitio al margen. <http://www.almargen.com.ar/?p=818>

Ayuntamiento de Stuttgart. <http://www.stuttgart.de/stadtplan>.

Der Stuttgarter Hauptbahnhof. <http://www.hauptbahnhof-stuttgart.eu/>

Kochenhofsiedlung. <http://www.kochenhof-siedlung.de/index2.html>

Learning from IBA - die IBA 1987 in Berlin. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/baukultur/iba/download/Learning_from_IBA.pdf. Berlín, 2010.

Nachkriegszeit / Stuttgart / Deutschland / 1947. Documentales.

<http://footage.framepool.com/de/shot/179133847-stuttgart-stadt-wiederaufbau-amerikanische-besatzungszone-nachkriegszeit>

Procedencia de ilustraciones

[1 - 3] GSCHWIND, Friedemann. GROKE, Kathrin. *Weissenhofmuseum im Haus Le Corbusier*. Stuttgart. Karl Krämer Verlag, 2008.

[4] BRUNOLD, Andreas. STERRA, Bernhard. *Stuttgart, von der Residenz zur modernen Großstadt*. Tübingen. Silberburg-Verlag, 1994. Pág. 58.

[5] GSCHWIND, Friedemann. GROKE, Kathrin. *Weissenhofmuseum im Haus Le Corbusier*. Stuttgart. Karl Krämer Verlag, 2008.

[6] FRAMPTON, Kenneth. *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona. Editorial GG, 2007. Pág. 220.

[7, 8] BRUNOLD, Andreas. STERRA, Bernhard. *Stuttgart, von der Residenz zur modernen Großstadt*. Tübingen. Silberburg-Verlag, 1994. Págs. 37, 38.

[9 - 11] *Kochenhofsiedlung.* <http://www.kochenhof-siedlung.de/index2.html>

[12 - 14] BRUNOLD, Andreas. STERRA, Bernhard. *Stuttgart, von der Residenz zur modernen Großstadt*. Tübingen. Silberburg-Verlag, 1994. Págs. 65-69.

[15, 16] HOLOCH, Helmut. *Stuttgart im Wandel der letzten 80 Jahre*. Stuttgart, J. F. Steinkopf Verlag, 1987.

[17] Fotografía propia.

[18] RABELER, Gerhard. *Wiederaufbau und Expansion westdeutscher Städte 1945-1960 in Spannungsfeld von Reformideen und Wirklichkeit*. München. Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz. 1990. Pág. 13.

[19, 20] RABELER, Gerhard. *Wiederaufbau und Expansion westdeutscher Städte 1945-1960 in Spannungsfeld von Reformideen und Wirklichkeit*. München. Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz. 1990. Págs. 190-192.

[21, 22] DURTH, Werner. GUTSCHOW, Niels. *Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im westen Deutschlands, 1945-50*. Wiesbaden. Friedr. Vieweg & Sohn, 1988.

[23] WEIDLE, Karl. *Der Grundriß von Alt Stuttgart, Text und Pläne*. Stuttgart. E. Klett Verlag, 1961.

[24 - 27] RABELER, Gerhard. *Wiederaufbau und Expansion westdeutscher Städte 1945-1960 in Spannungsfeld von Reformideen und Wirklichkeit*. München. Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz. 1990. Pág. 88.

[28, 29] MARKELIN, Antero. MÜLLER; Rainer. *Stadtbaugeschichte Stuttgart*. Stuttgart, Karl Krämer Verlag, 1991.

[30] LUPFER, Gilbert. *Architektur der fünfziger Jahre in Stuttgart*. Stuttgart. Silberburg-Verlag, 1997. Pág. 296.

[31] MARKELIN, Antero. MÜLLER; Rainer. *Stadtbaugeschichte Stuttgart*. Stuttgart, Karl Krämer Verlag, 1991.

[32] LUPFER, Gilbert. *Architektur der fünfziger Jahre in Stuttgart*. Stuttgart. Silberburg-Verlag, 1997. Pág. 292.

[34, 35] LUPFER, Gilbert. *Architektur der fünfziger Jahre in Stuttgart*. Stuttgart. Silberburg-Verlag, 1997. Págs. 110-113.

[36] MARKELIN, Antero. MÜLLER; Rainer. *Stadtbaugeschichte Stuttgart*. Stuttgart, Karl Krämer Verlag, 1991.

[37] LUPFER, Gilbert. *Architektur der fünfziger Jahre in Stuttgart*. Stuttgart. Silberburg-Verlag, 1997. Pág. 247.

[38 - 40] LUPFER, Gilbert. *Architektur der fünfziger Jahre in Stuttgart*. Stuttgart. Silberburg-Verlag, 1997. Págs. 110-113.