

LA METRÓPOLI MODERNA

La figura de Hermann Jansen, profesor de la Escuela Superior Técnica de Charlottenburgo, no necesita presentación; es de todos conocida como la de uno de los precursores del Urbanismo actual por su brillante personalidad, que se destaca francamente entre los profesionales alemanes.

Los trabajos urbanísticos de Jansen para Gross-Berlín, Treptow, Tempelhof, Westend, Dahlem, Emden, Hameln, Minden, Brandenburg, Rendsburg, Nürnberg Fürth, Constantinopla, Riga, Lodz, Montevideo, etc., le colocan a la cabeza de los urbanistas europeos.

Hermann Jansen fué elegido senador por la Academia de Bellas Artes prusiana y nombrado doctor honoris causa por la Escuela Superior Técnica de Stuttgart; es además socio correspondiente de la Asociación de Artistas Vienenses y de la Central de Arquitectos de Buenos Aires.

ARQUITECTURA se complace en ofrecer a sus lectores la valiosa colaboración de Hermann Jansen.

N. de R.

GENERALMENTE se cree que el fin principal del Urbanismo moderno es la ampliación de la ciudad, es decir, sus planes de extensión, en los que se debe conservar lo que una ciudad tiene de viejo, de característico y crear además una nueva y hermosa ciudad, es decir, considerando como lo más importante del problema su aspecto estético.

Esto no es justo, porque el buen Urbanismo moderno tiene que tener cuenta de cuatro exigencias: la del *tráfico*, la *sanitaria*, la *económica* y la de *estética*. El orden de importancia en que deben seguirse estas cuatro condiciones no se puede establecer de antemano, de modo que se anteponga el tráfico, por ejemplo, a la construcción y al adorno de la ciudad—para esta última elegiremos un arquitecto—, sino que el orden resultará de las condiciones especiales de la ciudad que se quiera ampliar y que alguna vez puede hasta ser diferente dentro del mismo plano, teniendo que considerar varias partes en el estudio.

Pero una cosa sí es cierta: la finalidad, el aspecto total; el conjunto arquitectónicoartístico de

cada uno de estos trabajos debe estar siempre ante los ojos de quien los idea, y como las condiciones, el espíritu y el orden en que se hace la construcción cambian sin cesar y se mejoran, el futuro aspecto de la ciudad se debe considerar como un *devenir* y un *crecer*.

De las cuatro condiciones citadas del Urbanismo moderno quisieramos, ante todo, discutir la de la

ECONOMIA

Es el mayor éxito de los últimos tiempos el haber podido descubrir sobre ésta nuevos caminos, nuevas ideas. No hay apenas otro terreno, entre el trabajo cultural moderno, como el Urbanismo, en el cual se pueda, más de prisa y más seguramente, ahorrar centenares de millares, millones, en todas las ciudades; en las grandes como en las pequeñas.

Este hecho es tanto más importante cuanto que en ningún otro tiempo se ha necesitado como hoy tener en cuenta la economía, problema éste que la guerra ha agravado sobremanera.

Antieconómicos son la mayor parte de los planes de extensión, porque todo el sistema de las

(1) Resumen de una conferencia dada en Constantinopla.

calles es falso. El sistema sufre de un exceso de calles; en vez de una clara disposición del conjunto y división en partes principales y partes secundarias, con pocas calles principales, pero ideadas éstas de manera verdaderamente magnífica (sin miseria), encontramos un buscar y tritubear para satisfacer todas las exigencias de la circulación. La consecuencia es un caos. Cuando los Municipios vecinos en las principales vías de tráfico, obran en común, se hace más fácil la creación de tales vías. No se necesita que una de esas otras calles de tráfico una la ciudad con cada uno de los Municipios exteriores; generalmente basta una irradiación del centro de la ciudad en tres o cuatro direcciones.

También es anticónica, en general, la manera como se parcelan los terrenos propios para la industria y la vivienda. En estos casos, los gastos para urbanizar los terrenos deben de estar en relación con la posibilidad de venta de los mismos una vez terminada su construcción. Cuanto más pequeños los gastos para urbanizar un terreno—eliminando el sistema de las *calles de lujo*—,

Ilustraciones 1 a 4.—La plaza del Ayuntamiento con el edificio del Municipio, quizás uno de los mejores de toda la Alemania del Norte, está situada junto a un canal. Las pequeñas casas con sus jardines se alinean al borde del agua, llamando eco en el magnífico edificio, ejemplo típico de Ayuntamiento de la Baja Altmira.

tanto mayores las posibilidades de construir sobre ellos, tantas más personas pueden establecer allí su propio hogar. Así se presentan en la ampliación de nuestras ciudades nuevos aspectos de la cuestión social, sin la que no se puede hablar de un verdadero trabajo cultural.

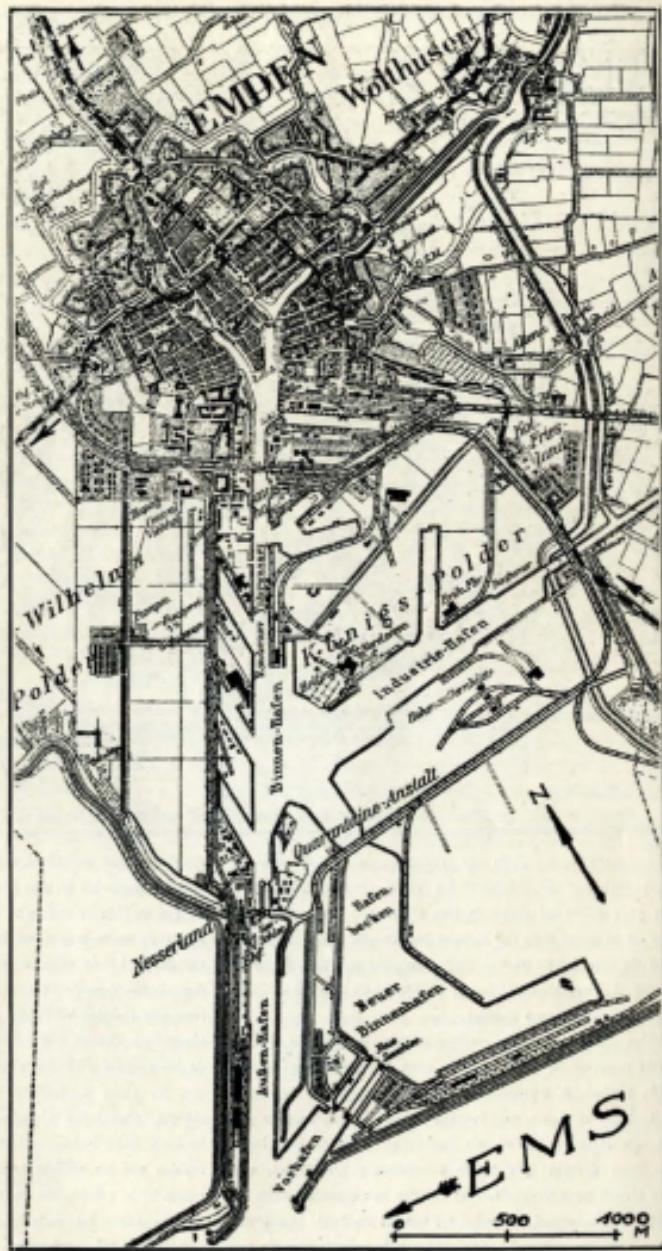
Otra exigencia es la del

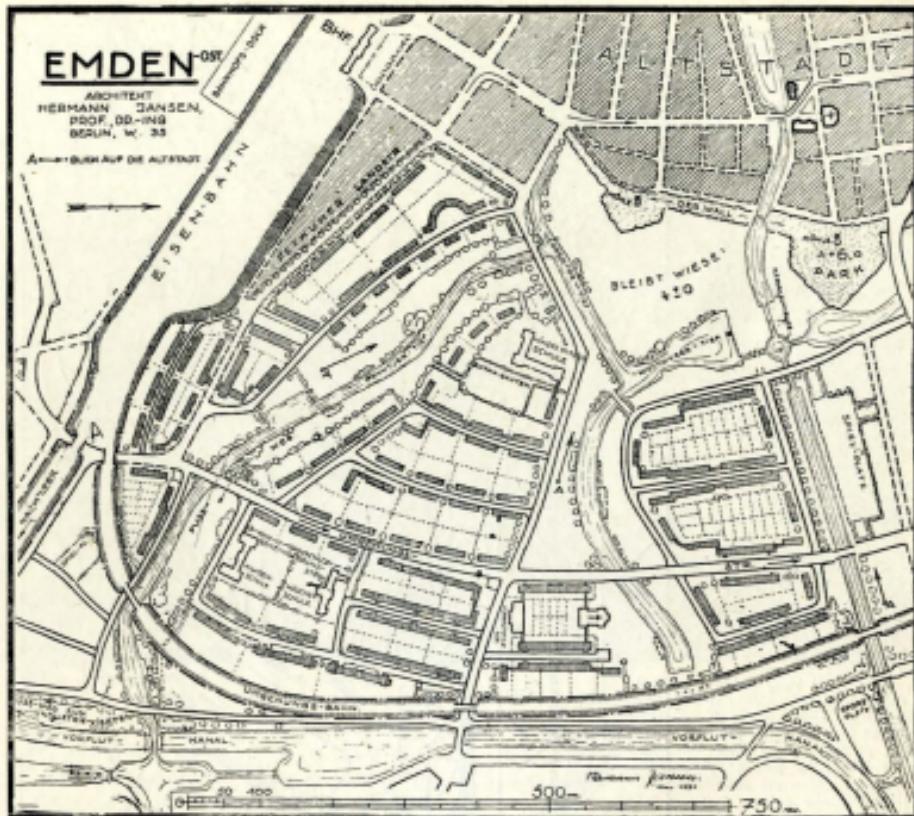
TRAFICO.

tanto la del tráfico de tránsito como la del tráfico local; tanto de los ferrocarriles como de los tránsitos y, en fin, el de las grandes calles principales. Una red inmensa de calles y de ferrocarriles cubre hoy la ciudad y el campo. Desde hace treinta o cuarenta años el tráfico ha crecido en la mayoría de



ILUSTRACIÓN 2.—Emden es un importante puerto del Norte de Alemania. La ciudad antigua y sus fortificaciones están bien conservadas. Aquí, a diferencia de lo sucedido en la mayoría de las otras ciudades, en las que, por culpa del prejuicio expresado por la palabra "Ringstrasse" (calle de cintura, *boulevard* de cintura), desde hace treinta o cuarenta años han perdido su bella circulación, ha sido posible conservar su fortificación exterior en forma de superficie verde coherente, interrumpida tan sólo por dos calles que encierran el tráfico principal en las direcciones Este-Oeste y Norte-Sur. Son características de Emden las muchas comunicaciones fluviales; los canales penetran hasta el interior de la ciudad (comprárense las ilustraciones 1 y 2), de modo que nos vemos ante una pequeña Venecia. En el Sudeste de la ciudad, en los terrenos conquistados al mar por medio de diques, las mayores casas industriales alemanas han ido en el curso de los años construyendo sus sucursales. El establecimiento de grandes fábricas ha sido la causa de la gran prosperidad de la ciudad, reflejada en una gran demanda de terrenos de construcción. El lugar indicado para tales construcciones se halla en las proximidades de la ciudad y de las calles principales de tráfico, por ejemplo, la colonia "Friesland" y los terrenos adyacentes en dirección Nordeste (véanse las ilustraciones 3 a 7).





ILLUSTRACIÓN 3.—Plan de construcción de Emden-Ost (parte oriental de Emden).—La línea circular ferroviaria que pasa sobre un dique de una altura de seis a siete metros en la parte Este del terreno impide una buena construcción de este nuevo barrio. Por consiguiente, se debió hacer entrar el Vorflut-Kanal en el territorio de la ciudad, enlazándolo con los otros canales.

Una calle principal conduce desde la estación (véase borde superior de la hoja) a la zona industrial y al puerto de la ciudad. A excepción de la calle de tráfico rápido y de la calle de rodeo, este terreno no se halla atravesado por ninguna calle de tráfico, de modo que el terreno se halla solamente dividido por calles tranquilas y silenciosas, que sólo sirven para vivienda. Los canales tan característicos de Emden le procuran un paisaje lleno de encanto. Las áreas libres radiales, separadas frontalmente de todo tráfico de ca-

rruajes, pasan por el terreno como largas fajas verdes con veredas sombrías en una dirección adaptada al paisaje. Dende én es posible se rodearon de jardines (Ilustración 15) para alejar de estos tranquilos lugares de recreo todo tráfico de carruajes. Desde estas superficies verdes se ofrecen por todas partes al peatón pintorescas vistas de la ciudad, con sus bien conservados edificios. A estos viejos cuadros arquitectónicos se añaden dignamente cuadros nuevos. La situación de los nuevos edificios públicos en las cintas verdes forma con las casas particulares vecinas, bellos grupos arquitectónicos, como, por ejemplo, el Instituto o la iglesia. Los bloques están ordenados con vistas a que puedan ser construidos con un sentido arquitectónico. De particular importancia es la orientación de Norte a Sur de las casas en serie, de tal manera, que cada habitación tiene asegurada una buena cantidad de sol.

las metrópolis de una manera inesperada, aumentando con las distensiones de la ciudad y el desarrollo de la industria.

Las multitudes de estas metrópolis hicieron necesarias las posibilidades de comunicación, debido a que los lugares en donde trabajaban y donde vivían estaban apartados. Afortunadamente, los tiempos modernos llevan todavía más lejos esta separación: alejando la industria, que estorba cada vez más, de las ciudades, sobre todo de los barrios de habitación, y colocándola en los barrios exteriores, o, mejor todavía, en el campo. En nuestra época, que ya no conoce distancias, no representa un inconveniente la extensión en el espacio. Llevar a distancia la luz, la fuerza eléctrica, las comunicaciones sobre miles de kilómetros, es la característica de nuestro tiempo.

No existe ya la posibilidad de instalar una red ferroviaria enteramente nueva. Esa es la parte trágica del Urbanismo moderno, que ya no es más que trabajo de remiendos, por no poderse crear una cosa nueva totalmente. Para un tráfico sólido es generalmente demasiado tarde; las condiciones favorables dadas por la naturaleza no se reconocieron y no se utilizaron; se construyó y se dispuso según las necesidades del día y no teniendo en cuenta grandes puntos de vista.

Este tráfico enorme, el resultado brillante de pocos decenios, se le exige generalmente al organismo de una ciudad que estaba infelida para el tráfico infinito de los siglos anteriores. Durante años y años la gente se arregló como pudo. Al fin se hicieron necesarias medidas energicas. Pero no se hacia nunca nada definitivo si no se ofrecía una ocasión como consecuencia de algún acontecimiento especial, por ejemplo, de un incendio. Se ensayaba de arreglarselas con aperturas secundarias, con reformas parciales. Pero en vez de crear con dos o tres vías anchas un espacio libre para el tráfico de toda la ciudad, se derribaron numerosas manzanas, y con ello se llenaron barrios enteros con un diseminado tráfico de tránsito, en vez de sacarlo de allí y de encauzararlo.

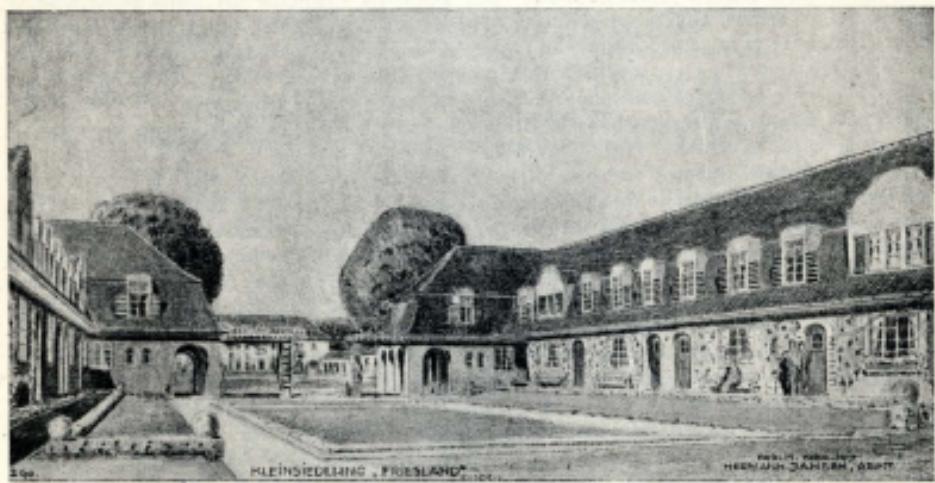
La tercera exigencia del Urbanismo moderno es la

razonables y de una buena cubrición de los barrios verdes, bastante grandes.

Las superficies verdes se dividen en simplemente decorativas, que sirven para animar y alegrar el aspecto de la ciudad y de las calles, y en superficies verdes que sirven a la salud y contribuyen al bienestar de los habitantes. A los centenares de miles de habitantes que viven apretados en habitaciones insalubres de las viejas ciudades, a las masas trabajadoras, se les ofrece para recobrar sus fuerzas las plazas polvorrientas y estrechas.

Tampoco se debe despreciar la creación de estos grandes lugares de recreo, sino que, por el contrario, se les debe tratar bajo grandes puntos de vista. Sus dimensiones se deben calcular según el número de habitantes y el modo de alojamiento de la población vecina. Hay que crear sitios para los viejos y para los jóvenes, a una distancia mínima de las habitaciones, es decir, de 500 a 600 metros, a lo más, o, como se dice ahora, "a una distancia de cochecito de niño". Los adultos necesitan tranquilidad; la juventud, sobre todo la que está en el periodo entre la niñez y la pubertad, necesita lugares para la fiesta y el juego; necesita poder dar rienda suelta a su vivacidad. Necesitamos una generación sana, llena de fuerza y de voluntad—un pachelo sano es un pueblo fuerte y contento—. De las generaciones futuras se exigirá mucho más que de las anteriores, física e intelectualmente. Las actuales se consumen mucho más rápidamente que antes, cuando la máquina no determinaba todavía la mayor o menor riqueza de su trabajo. Y con todo eso somos nosotros la primera generación que vive en la metrópoli moderna. Los que vienen del campo tampoco valen más, porque el campo ya ha dado sus mejores fuerzas a la ciudad. Es, pues, un problema de suma urgencia sanear de nuevo a las multitudes de la metrópoli, y un problema que cada día se hace más urgente.

Un lugar de recreación debe estar apartado del ruido y de los peligros de la calle. El principio fundamental que se debe considerar al trazar nuevas plazas de recreo debe ser el recreo en el movimiento y no en el asiento. No se trata, pues, de procurar el descanso necesario en los pocos bancos de una plaza verde demasiado pe-



KLEINSEDELING, FRIESLAND.

PHOTO: P. VAN DER

HEERNAAR, DANIER, AMST.

ILUSTRACIÓN 5.—Las fajas verdes, tranquilas y protegidas, están rodeadas por grupos de casas que forman un conjunto arquitectónico. De la manera más económica se crearon aquí dos espacios diferentes, prolongando las alas del edificio, de modo que se obtiene una vista llena de encanto de un patio al otro, que se halla realizada por las vistas a través de los arcos que cierran la construcción.

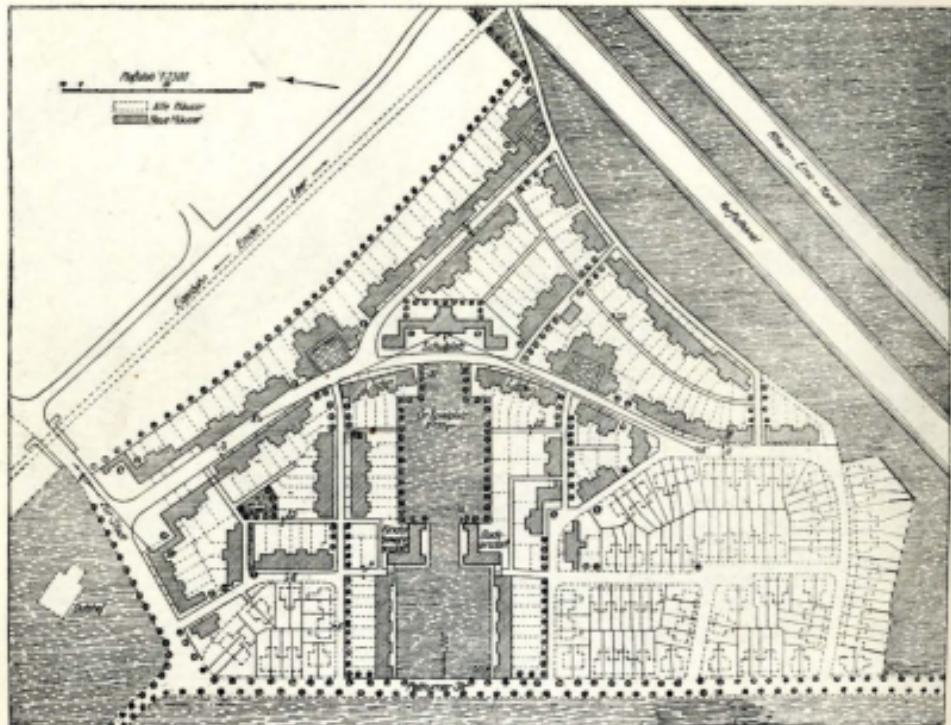
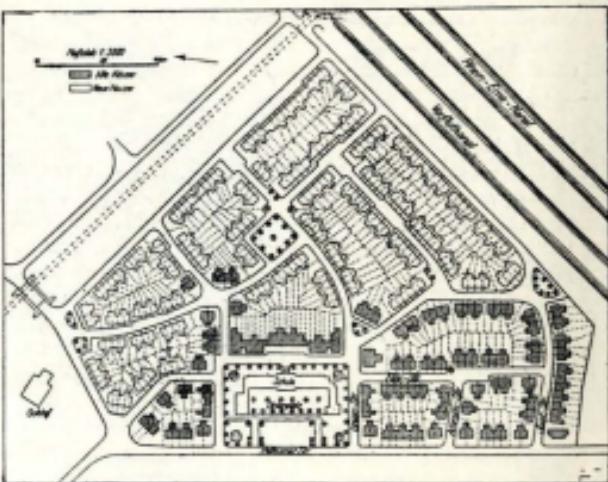


ILUSTRACIÓN 6.—Colonia "Friesland", cerca de Emden.—En este plan también se tuvo en cuenta la necesidad de que cada casa, lo mismo que la totalidad de los bloques, estuviesen bastante soleados; es decir, que ni las fachadas ni las partes de las casas que dan sobre el jardín estuviesen orientadas al Norte, para lo cual las calles están lo más posible en la dirección Norte-Sur. Es importante proteger a toda la colonia de los frecuentes vientos desagradables del Noroeste. Esto se consiguió quebrando las calles que se hallaban particularmente expuestas a tales vientos y también plantando series de árboles, de arbustos o fajas de bosques. En oposición con el plano de colonización existente (véase la ilustración 7), se dió particular importancia a una *superficie verde*, lo más coherente posible, para que se pudiera hallar en ella un verdadero parque, puesto que las pequeñas superficies verdes aisladas que se usan generalmente y que casi siempre no son sino restos inútiles de la división del terreno, no sirven para nada.



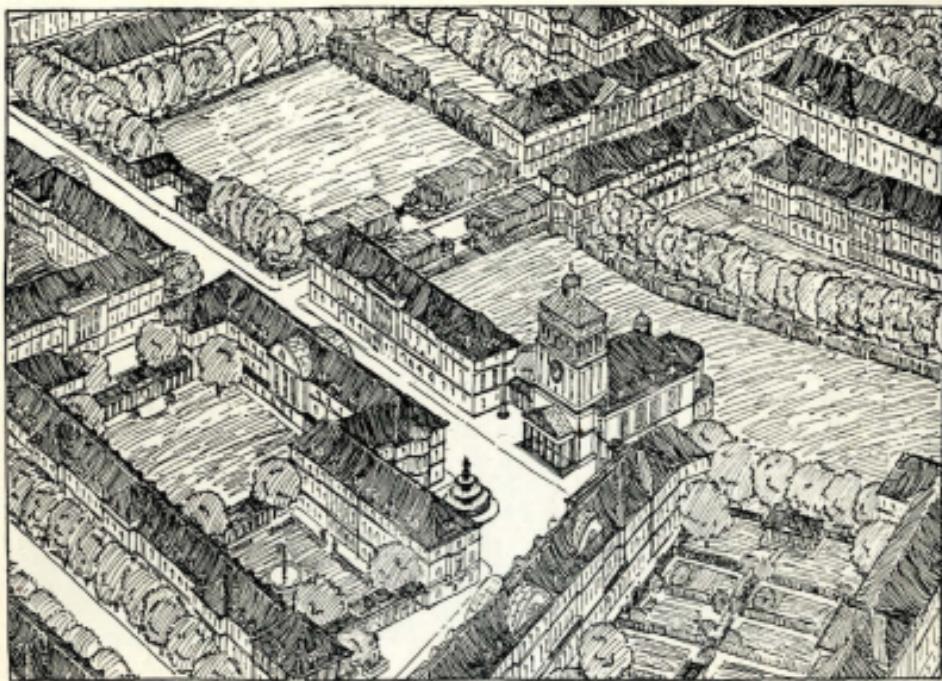
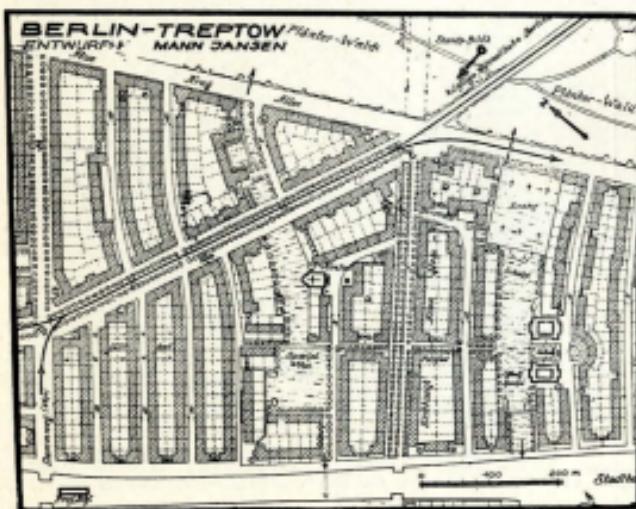


ILUSTRACIÓN 8.—Treptow.—Es importante para el efecto estético de una nueva colonia la posibilidad de dar inme-

diatamente una impresión completa y de impedir, sobre todo, que las plazas no tengan durante años enteros un aspecto vacío, cuando los edificios públicos que deben ocuparlos no se ejecutan sino años después. Se evita esto si los edificios públicos no se construyen en las calles de tráfico principal, sino como ya se ve ordenado en las ilustraciones 3 y 6 y también en el plan de construcción de Treptow (ilustraciones 5 y 9), se construyen junto a las fajas de parques de una anchura de hasta cien metros, que además corresponden al carácter del paisaje de una colonia (véase también ilustración 13). De este modo los grandes edificios monumentales quedan también mucho más independientes de aquellos otros que los rodean y que generalmente son inferiores desde el punto de vista arquitectónico. La situación dominante de la superficie verde hace, además, posible una construcción más variada y más multiforme de los edificios, los cuales forman así, del modo más natural, el centro estético de todo el conjunto.



queña en relación al gran número de los habitantes vecinos, sino de jardines de kilómetros de extensión en los cuales se pueda descansar paseando y yendo de los lugares de la ciudad a sitios de bella posición en los alrededores. De esta manera se crean las fajas verdes radiales que unen el centro de la ciudad a la periferia; y sobre éstas es práctico disponer los asilos para la infancia, las escuelas, los hospitales, los asilos para la vejez y para los inválidos, es decir, instituciones que necesitan absolutamente la vecindad de jardines verdes y tranquilos.

En el modo de planear las ciudades que se usaba hasta ahora se tenía en cuenta, sobre todo, la dirección de las calles; el sistema actual da importancia, principalmente, a lo que se halla entre ellas, a lo que ellas encierran, las parcelas de construcción, es decir, los terrenos para la casa y el jardín. Las exigencias que se oponen a esto desde el punto de vista económico y sanitario son ya conocidas.

Contrastan con las plazas verdes las plazas monumentales, es decir, las plazas rodeadas en todos sus lados de edificios arquitectónicos; y con esto llegamos a la tercera condición o exigencia, a la

ESTETICA.

Ha sido ésta la que más se ha descuidado en las nuevas creaciones de los últimos cuarenta años, sobre todo porque el interés por la Arquitectura, y más por la arquitectura urbana, es muy escaso entre el pueblo en comparación con el interés por las otras artes, como la Pintura, la Escultura y, sobre todo, la Música. Las magníficas creaciones de los tiempos pasados muestran que antes era todo lo contrario. No hay nada que llame más la atención que el fuerte contraste entre la armonía y la belleza de nuestras ciudades históricas y el esquematismo de las nuevas, que tampoco puede satisfacer a las exigencias del buen gusto. En aquéllas reinaba el buen gusto de una época de cultura sumamente desarrollada, la voluntad de crear algo bello; aquí prevalece la fabricación en grande, hecha para ganar dinero, generalmente por trabajadores sin conocimientos y sin instrucción artística.

Y con todo eso, no hay nada que dé de tal modo la medida de nuestra cultura como nuestras viviendas en la ciudad y en el campo. El gran edificio monumental y la modesta casa del hombre del pueblo, que dan la expresión permanentemente comprensible a cualquiera, del gusto y de las costumbres de un país.

Y lo que decimos de la ciudad en general se puede aplicar también a sus partes aisladas, sus plazas y sus calles.

¿Qué son la calle y la plaza, la ciudad entera, sino un espacio? Cuando nos hayamos dado cuenta de nuevo de este hecho podremos evitar muchas de las faltas habituales en la construcción de las ciudades.

La plaza, en el conjunto de una ciudad, es el espacio creado conscientemente y no espacio que no sirve para nada, originado por el cruce en ángulos agudos de calles rectilíneas. La plaza no debe ser tampoco un punto de cruce de calles llenas de tráfico, ni una manzana dejada sin construir. Es el espacio cerrado, alrededor del cual, según sus fines, se conduce el tráfico por vías ordenadas, en la dirección de sus construcciones, jamás en la diagonal.

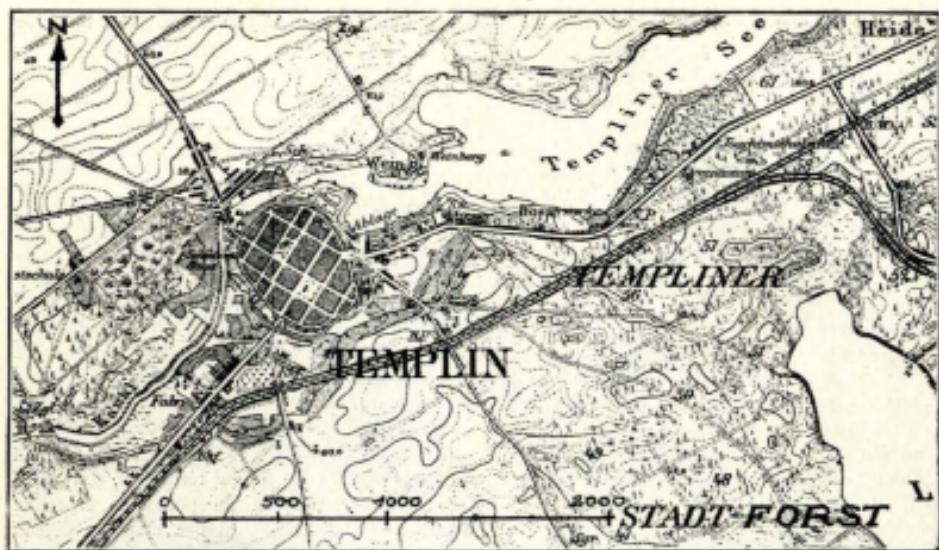
La impresión de las plazas debe comunicarse también a las calles. El tráfico es en éstas el elemento que determina la impresión; en las plazas la calma; en las calles, el movimiento.

En otros tiempos la calle era el lugar en que se detenían sus habitantes; nuestras actuales calles de tráfico, sobre todo las de las metrópolis, no son ya más que vías para vehículos con o sin rieles, sobre las que corre sin cesar una cadena que no se interrumpe de coches en todas direcciones. Para los peatones casi no existe ya lugar; menos aun para aquel a quien el movimiento al aire libre entre el lugar donde trabaja y donde vive ha llegado a ser un medio absolutamente necesario para conservar su salud.

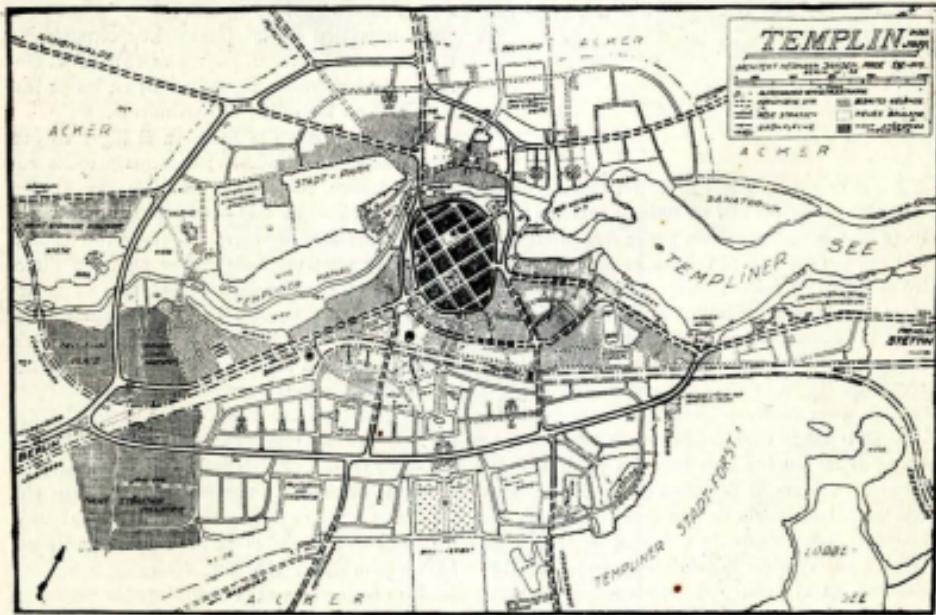
Las calles de habitación deben estar alejadas del tráfico. Estas pueden quedar sin el aspecto llamativo de las calles de tráfico, pues no son sino el simple volumen de una serie de casas que sirven todas a los mismos fines. Pocas gradaciones, pero intensas, desde el punto de vista artístico, bastan para darles vida y carácter.

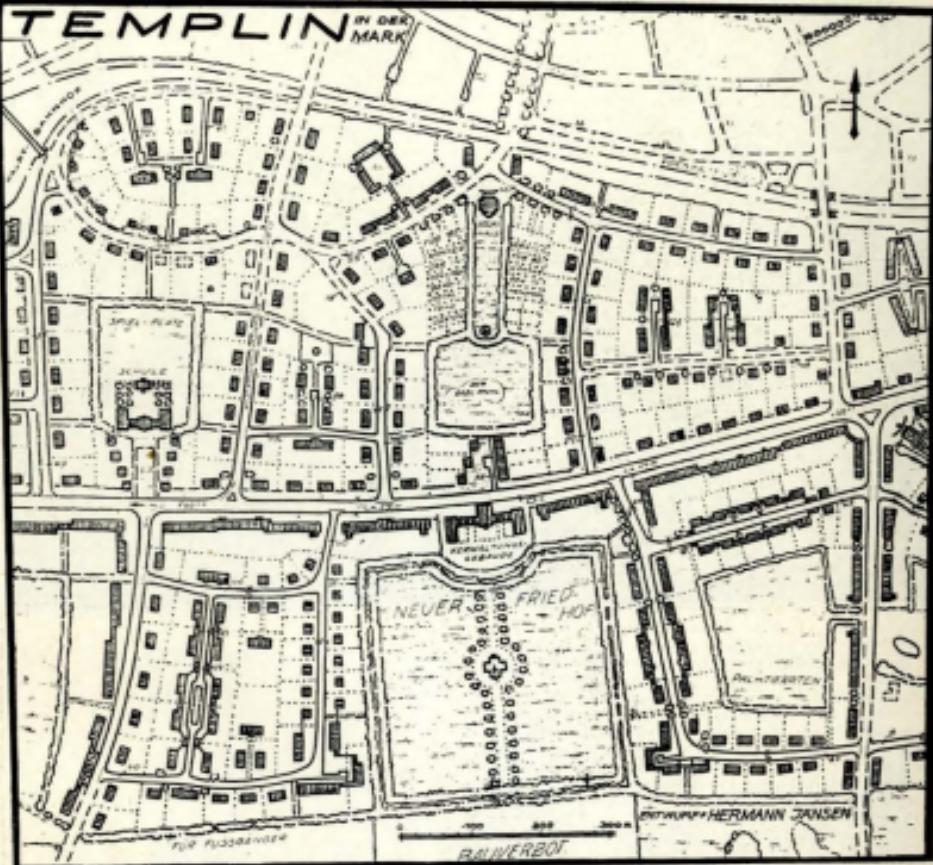
Lo que importa es la unidad de las masas, no la masa de las unidades. La moda, que cambia tan

10



11





ILUSTRACIONES 10 Y 11.—Templin.—Este plano muestra cómo también el de extensión de una pequeña ciudad, de 10.000 a 15.000 habitantes, se puede trazar, sacando el mayor partido. El centro antiguo de la ciudad queda casi sin tocar. Lo más importante en este caso es la dirección de las principales calles de tráfico. Muy interesante es aquí la calle circular principal. Para el tráfico rápido de pasaje hay que construir calles locales en las ciudades de extensión media, ya que las calles que ahora conducen por el lugar no ofrecen la seguridad necesaria ni para el tráfico rápido ni para el habitante. El tráfico que va hacia lugares más lejanos, deberá quedar a un lado. La calle circular en el Sur de la ciudad, sirve para recoger el tráfico de paso de los automóviles de Berlín-Stralsund y hacia las estaciones balnearias del Báltico. En el plan actual el tráfico debe pasar por las calles estrechas de la bella ciudad vieja约束ada por Federico el Grande, situada en uno de los bellos lagos de la Marca de Brandenburg, y que conserva todavía su original carácter. Este tráfico, que cada día está aumentando más, es un peligro para los ciudadanos, y

por otra parte, el ruido y el desorden del tráfico de paso quitan a la ciudad su encanto íntimo. Además de esto, las posibles interrupciones en el interior de la ciudad representan un gran inconveniente para el tráfico de pasaje. Por todo esto hay que hacer pasar, por otra parte, tal tráfico de pasaje, que para la ciudad no representa otra cosa que polvo, ruido y peligro. Las orillas del lago, que desgraciadamente se hallaban ya en manos de propietarios particulares, se han recuperado en beneficio de la población.

ILUSTRACIÓN 12.—Los pasos, es decir, las veredas para los peatones, también están completamente separados del tráfico de carruajes. Desde las estaciones y los apeaderos principales se puede llegar hasta los principales terrenos de viviendas por caminos con arbollado; el mayor de estos caminos va desde el cementerio nuevo, en el Sur, hasta la ciudad vieja. En él está situado el edificio de la administración, que está orientado de tal modo, que se hace visible desde lejos, facilitando la orientación. Por razones financieras no se pudo evitar en este caso la construcción de viviendas en la principal calle circular.

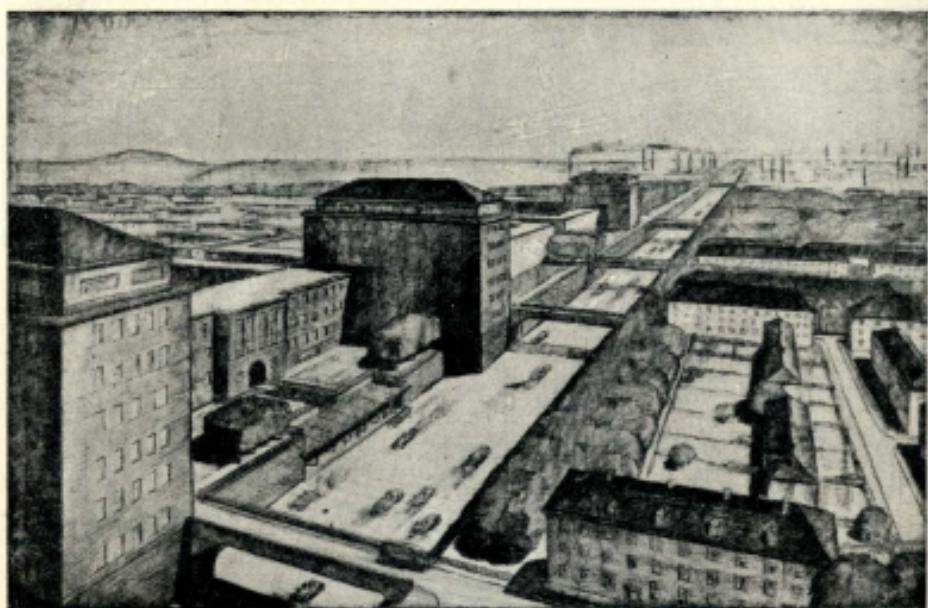
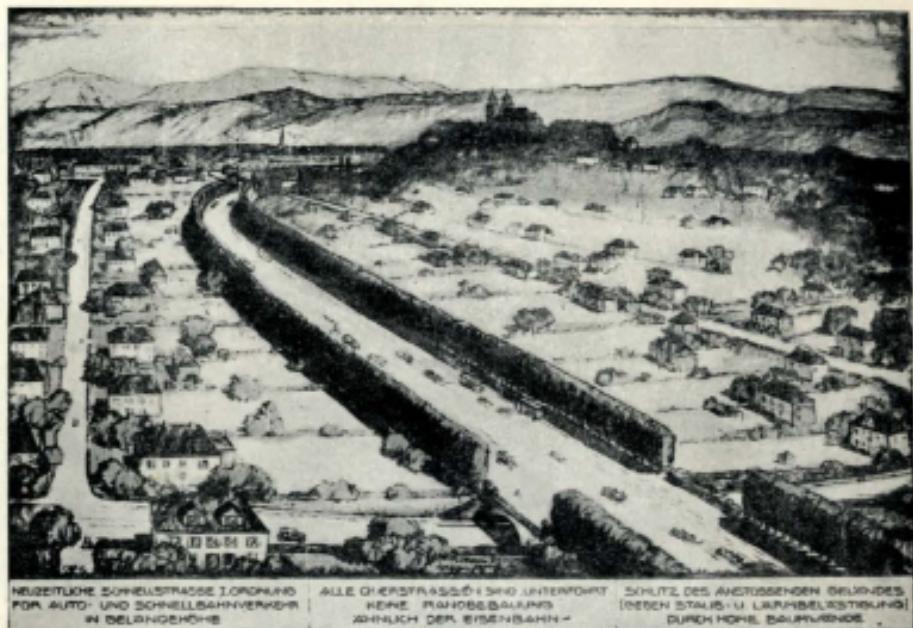


ILUSTRACIÓN 13.—*Tipo de una carretera moderna para automóviles.*—Una carretera de primer orden exclusivamente para automóviles es la que se construye del modo más simple, transformando el lecho del anterior Ludwig-Donau-Main-Kanal, que desde la construcción del nuevo Grossschiffahrts-Kanal (canal de gran navegación), perdió la importancia que hasta ahora tenía; la carretera así formada está situada más baja que el terreno que la rodea. El canal conduce hacia la parte más importante de Gran-Norimberga, hacia el terreno industrial, que se halla al Sur de la ciudad, y tiene una longitud de seis a siete kilómetros.

Por no estar cortada por pasos a nivel, en el porvenir se podrá marchar con cualquier velocidad. En distancias determinadas se hallan escaleras, de modo que se puede dejar el automóvil y subir a los terrenos industriales, situados más en alto, o a los terrenos de viviendas.

ILUSTRACIÓN 14.—*Carretera moderna de primer orden para tráfico rápido.*—Para automóvil y tráfico ferroviario rápido a la altura misma del terreno sin construcciones en los bordes, semejantes a las vías ferroviarias. Todas las calles transversales pasan por debajo. Los terrenos de viviendas o industriales vecinos se protegen contra los inconvenientes del polvo o del ruido por medio de masas de árboles. (En lo porvenir las casas no se colocarán directamente en tales calles, que no son las más adecuadas para las viviendas, sino más retiradas.) Se la señala de la calle por jardines de treinta a cincuenta metros de anchura.

ILUSTRACIÓN 15.—*Vía verde entre jardines.*—Con una longitud máxima, sin los inconvenientes del polvo y del ruido e independiente del tráfico. La impresión de anchura de la faja verde se halla todavía aumentada, por el hecho de que los jardines adyacentes forman con ella una unidad. Hay que hacer la plantación de tal manera, que no se note el pasaje de la superficie de verdura pública de la particular. De este modo se consiguen a menudo, con gustos y anchuras mínimas, resultados sorprendentes.

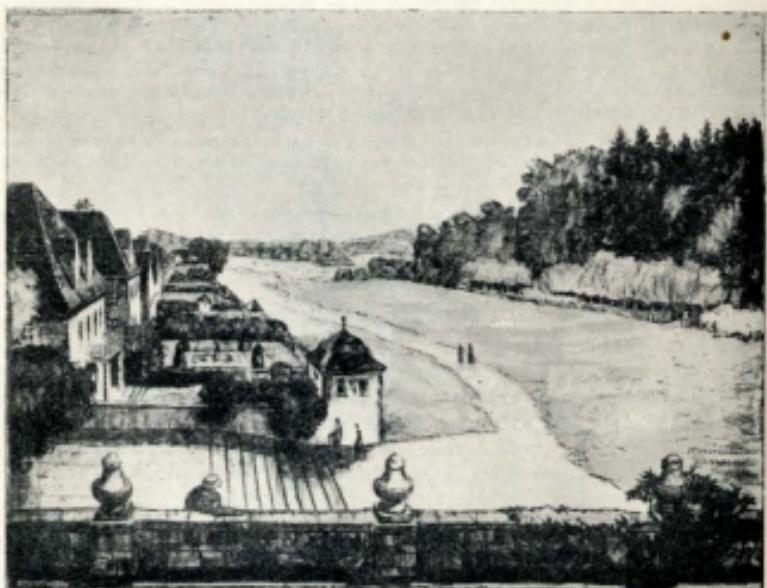


NEUZEITLICHE SORRENSTRAßE I. ORDNUNG
FÜR AUTO- UND SCHNELLBAHNVERKEHR
IN BELANGEHÖHE

ALLE GEFERSTASSENEN SIND UNTERFORT
KEINE RAHOBEBAUUNG
ZUHALB DER EISENBAHN -

SCHÜTZ DES ANSTRENDENDEN GEWINDES
(DESEN STAU- U. LUFTHALTSTREUND)
DURCH HOHE BAUWEHRS

14



15

439



ILUSTRACIONES 15 A 18.—Brandenburger Tor.—Como en las puertas exteriores de casi todas las ciudades, es un inconveniente de las grandes plazas de Berlin el que el peatón tenga que atravesar unos cincuenta metros de calleada, quedando así expuesto por largo tiempo al peligro que ofrece el tráfico rápido. Por lo tanto, es una necesidad para lo porvenir que se reduzca a un mínimo esta zona peligrosa para el peatón, lo cual se consiguió aquí (véase la ilustración 18) ensanchando las aceras. Al mismo tiempo se alejó también el tráfico de la estrechez del Brandenburger Tor y se creó una excelente vista de conjunto en este lugar particularmente peligroso.

De los errores cometidos en casi todas las ciudades modernas con sus planes de construcción esquemáticos es ejemplo la ilustración 20; el cómo se deben dejar libres los ángulos de las calles, de columnas anunciatrices y de postes, como también de casetas de venta se muestra aquí claramente.

Otra plaza de una gran capital se halla estrechamente sembrada en un ángulo, de mástiles y de pequeñas casas, que esconden toda posibilidad de vista de conjunto (véase como ejemplo opuesto la ilustración 21).

rápidamente, hace que también en este terreno se vean cambios estilísticos.

Hasta aquí estábamos acostumbrados a ver la *ciudad aislada*; en el porvenir miraremos más bien la *calle* como unidad. De la calle como unidad llegamos a la *ciudad como suma de tales unidades*, como un organismo creado sobre la base de las experiencias de la construcción urbana.

Tales son, en un corto bosquejo, las líneas directivas generales que deberán presidir y guiar la construcción de una metrópoli moderna. Estas

cambian según el país y el pueblo. Sería absolutamente falso querer ver en ellas algo más que esto, quizás una especie de receta universal. No recomendaremos aquí como modelo una ciudad de la Europa occidental, sea Londres, Berlin o Viena. Al contrario, todos los que se inclinan respetuosamente delante de la más que milenaria cultura de este lugar famoso sentirán el deseo de verlo lo más posible conservado con veneración en su alto valor visible, ya que es una fuente eterna de interés, de instrucción y de encanto para todo

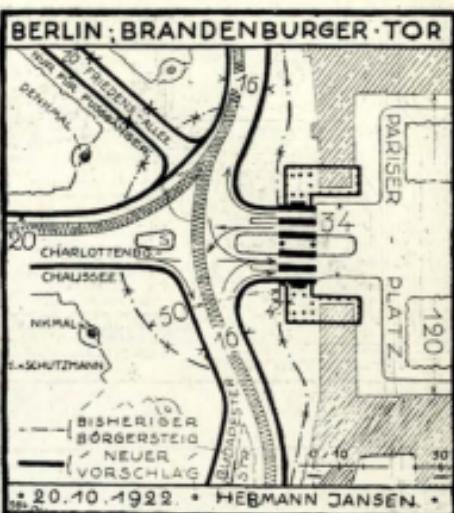
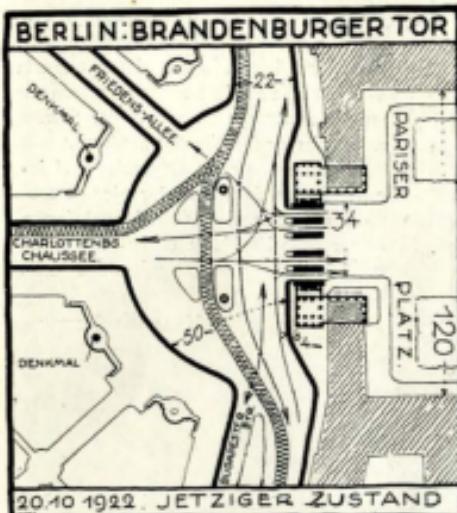


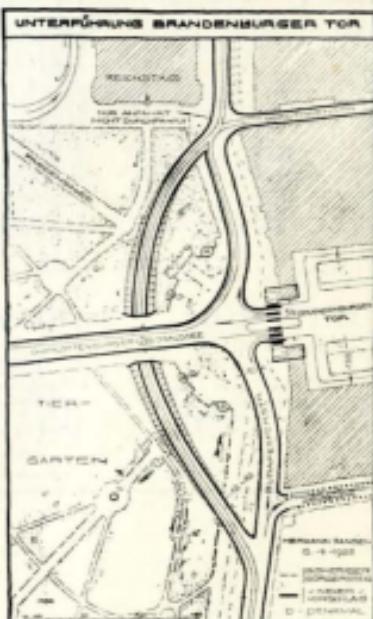
ILUSTRACIÓN 19.—Otra proposición para la dirección del tráfico junto al Brandenburger Tor; se quiere evitar el cruce de la dirección Norte-Sur con la de Este-Oeste. Por lo tanto se llevó la dirección Norte-Sur bajo la calle principal; es decir, la Charlottenburger Chaussee. Se halla así evitado por lo tanto para siempre un choque, aunque el tráfico aumentase muchísimo. También se hace así innútil la muy costosa intervención en la calle de los agentes de Policía, que tanto pesa en todas partes sobre la economía del Estado.

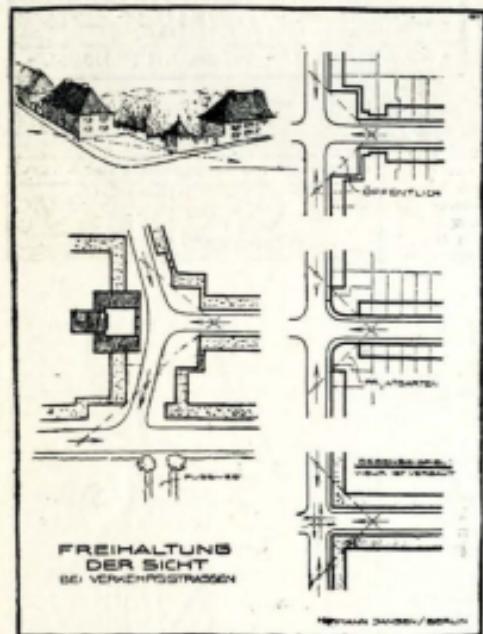
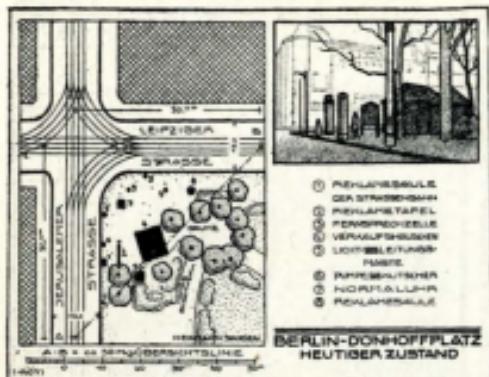
Un fin principal de los planes de construcción de ciudades debe ser siempre reducir los esquemas a su forma más sencilla, de modo que den la impresión de naturalidad, libre de todo artificio, y que su trazado parezca muy simple. Es lo mismo que sucede con la construcción de máquinas, que son tanto más precisas cuanto más simple es su construcción, y en las cuales la simplicidad de la construcción tiene por consecuencia un funcionamiento fácil o de poco frecuentes reparaciones.

Los anteriores planos son, en parte, las primeras proposiciones del método moderno en el terreno de la construcción de las ciudades. La victoria ha sido solamente posible con gran tenacidad y perseverancia. Hubo que convencer a las ciudades, a sus directores responsables y también a la opinión pública, con la palabra y los escritos, de los trabajos en ellos ejecutados. Fue una fortuna que la juventud comprendiese muy pronto la necesidad de una modernización y repudiasen el viejo esquema.

Un segundo fin de la construcción de las ciudades es el trazamiento característico del paisaje circundante y la adaptación del ensanche de la ciudad a la parte vieja; ya se trate de ríos, valles, montañas, bosques o praderas, en todas partes se puede crear un conjunto armónico. El interés se aumenta por los diferentes modos de obtener construcciones altas o bajas. Las casas de dos o más pisos no se deben repartir esquemáticamente por los diferentes barrios, sino hay que ponerlas mezcladas en los mismos.

De tal modo, cada barrio se distingue fácilmente del otro, y lo mismo cada ciudad, que sea grande o pequeña, de la otra, sobre todo si se hace entrar en el cuadro de conjunto la hermosura del paisaje. La vista de conjunto en la ciudad, es decir, la orientación, se facilita así de un modo extraordinario.





corazón sensible. Pero el respeto que sentimos por esta ciudad tan magníficamente situada nos hace, aún más, desear que esta vieja morada gloriosa reciba un marco que armonicé lo viejo bueno con las fuertes exigencias de los tiempos modernos.

Si conocemos estas exigencias y las conservamos delante de los ojos de modo duradero, será posible dar tal forma a la ampliación de la ciudad que pueda también satisfacer a las exigencias de un tiempo futuro.

HERMANN JANSEN
Arquitecto.