

GALERÍA DE TIENDAS CON CAFÉ RESTAURANTE.

Arqts. C. van Eesteren y T. van Doesburg.

LA ACTIVIDAD DE LA ARQUITECTURA MODERNA EN HOLANDA

III.

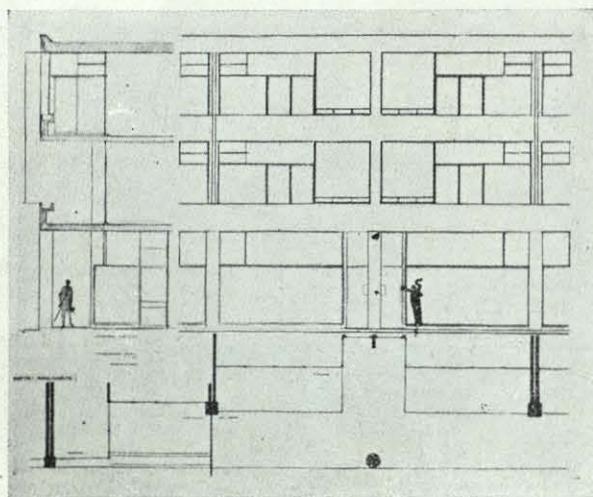
EL PROBLEMA DEL URBANISMO

El problema del urbanismo es un problema de circulación. En las ciudades grandes, como Londres, París, Berlín, etc., es tan exagerada la circulación de vehículos, sobre todo de autos y ómnibus, que dentro de diez años llegará a taponarse, a obstruirse, acarreando la ca-

tástrofe total de la ciudad. Las estadísticas de las grandes poblaciones han mostrado que, a partir de 1920, el porcentaje de vehículos ha subido de un 19 por 100 a un 25,5 por 100. Para evitar las catástrofes originadas por una "supercirculación", los arquitectos e ingenieros modernos se ocupan, más que otras veces, de los problemas de urbanismo y de circulación.

El urbanismo, es decir, la construcción de casas en serie, no viene a ser más que un detalle del gran problema de reconstrucción de las ciudades, problema de magna complicación a causa de las viejas ideas que se tienen sobre la ciudad.

Para llegar a una solución realmente moderna, acorde con el desarrollo de la vida contemporánea, había que estudiar la gran diferencia existente entre la **función** de una ciudad antigua (función centralizada) y la de una ciudad moderna (función descentralizada). Se pregunta si es verdaderamente posible transformar una ciudad antigua en moderna irrumpiendo en ella con largos bulevares (como hizo Hausmann en París). Muchos arquitectos proponen renovaciones verdaderamente radicales, entre otras, desarrollo obligado de una circulación de aire incluso para la ciudad, desarrollo de la circulación subterrá-



DETALLE DE LA MISMA GALERÍA.

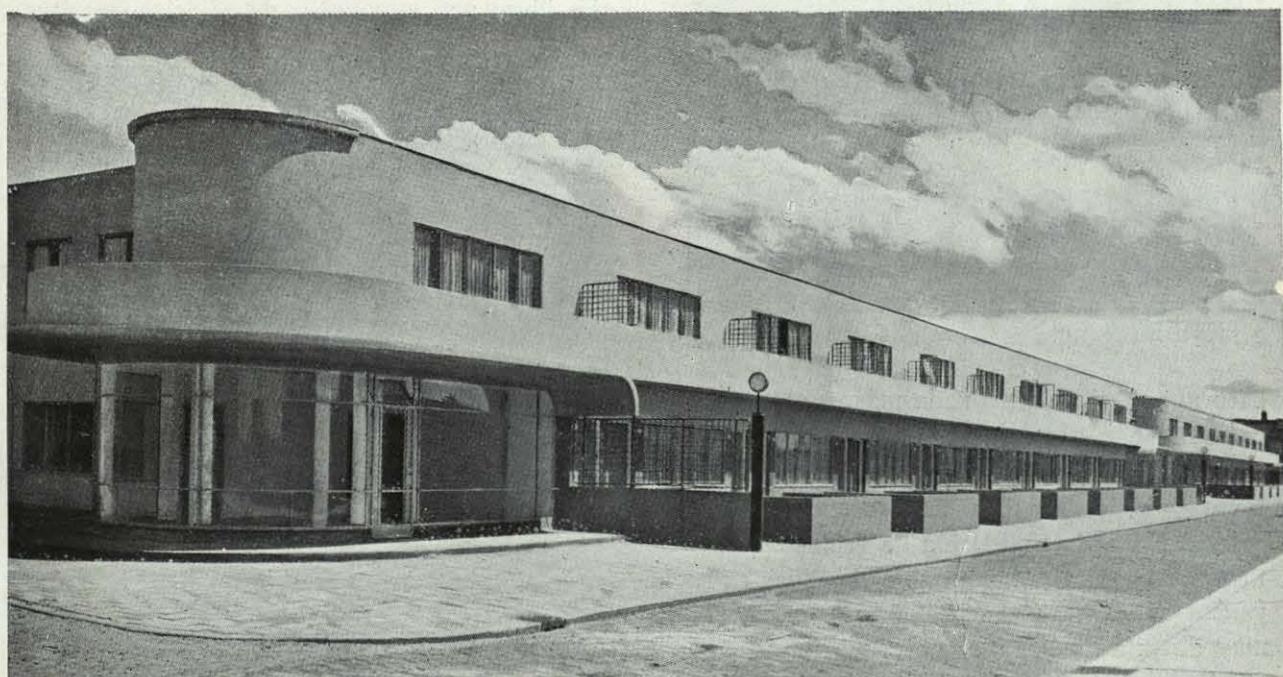


MANZANA DE CASAS EN LA HAYA.

Arqt. *Jan Wils*.

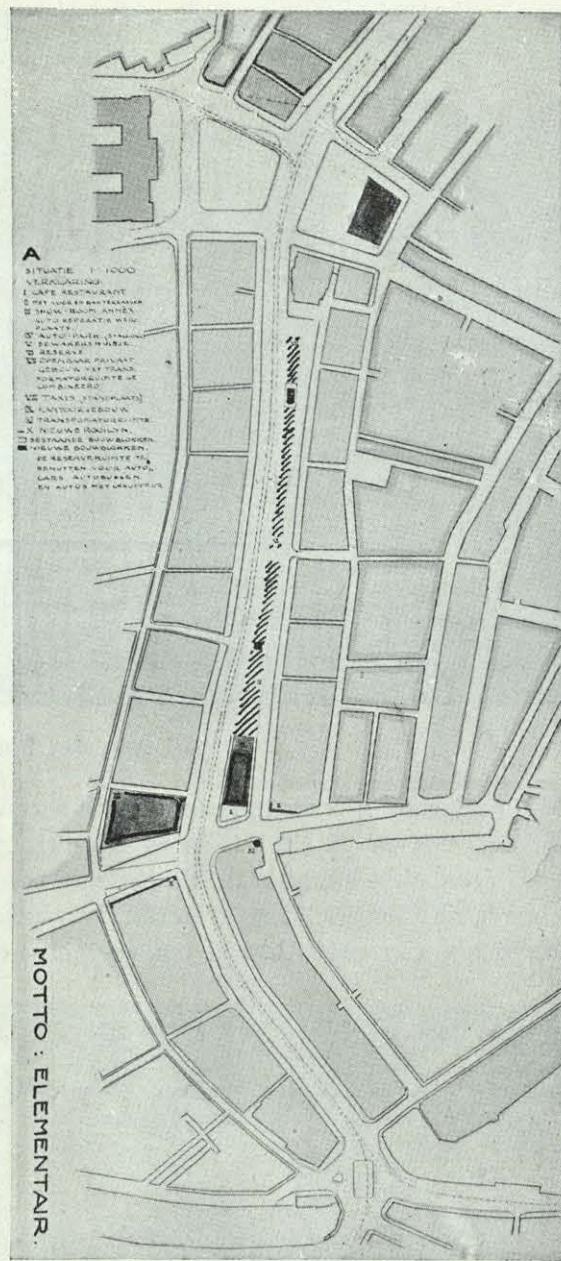
nea, construcción de ciudades en pisos (pirámides escalonadas), separación de vehículos y peatones para la circulación. Se ha buscado una solución radical para la construcción de "rascacielos" como en América, pero se ha visto que América no

puede ayudarnos a encontrar una solución completa. Sabemos que la circulación en el centro de Nueva York, de Chicago o de Boston no es mejor que la de Londres, París o Berlín. La ciudad moderna que conocemos hoy es una *invención* de



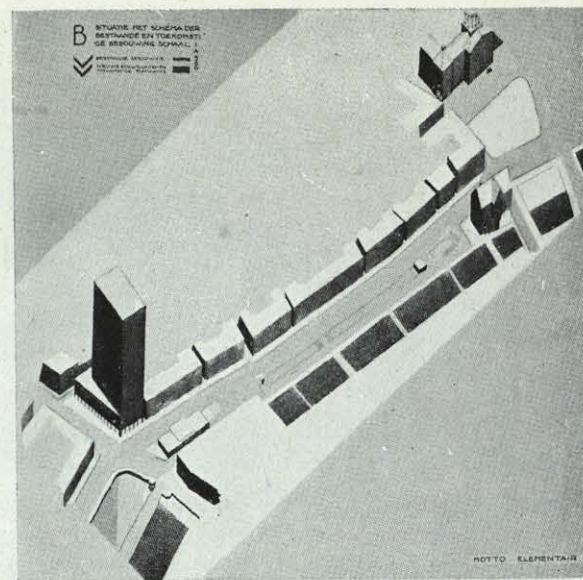
CALLE EN HOEK DE HOLANDA. PROYECTO DE 1924. CONSTRUIDA EN 1927.

Arqt. *J. J. P. Oud*.



PLANO PARA LA RENOVACIÓN DEL CENTRO DE LA CIUDAD DE AMSTERDAM (ROKIN). Arqt. C. van Eesteren (1924).

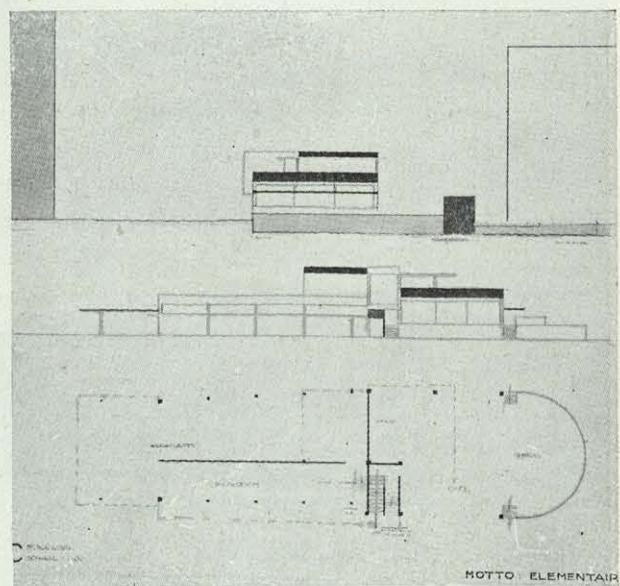
hace unos treinta años nada más, y es muy comprensible que esas ciudades que resultaban muy confortables entonces para la circulación de peatones y de coches con tiro animal, no son ya prácticas para la circulación de vehículos automáticos. A causa de este cambio de vida, exige la ciudad moderna una construcción o estructura muy distinta de la antigua. La misma concepción que hará cambiar día por día nuestra arquitectura, cambiará también al urbanismo.



SITUACIÓN A VISTA DE PÁJARO DEL MISMO PROYECTO, RELACIONANDO LOS EDIFICIOS ANTIGUOS CON LOS MODERNOS.

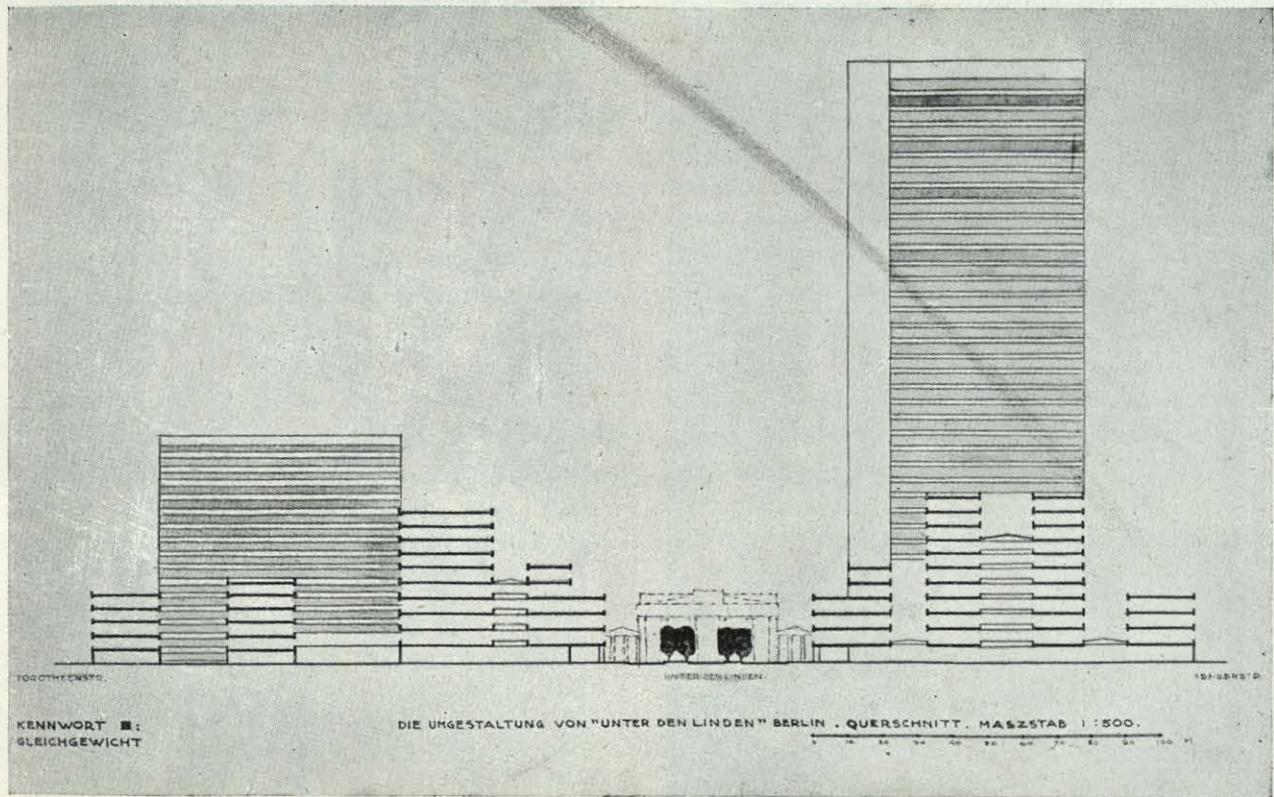
Arqt. C. van Eesteren.

En otros tiempos eran puntos de partida la belleza y la tranquilidad, y puede notarse que todas las grandes ciudades—Roma, por ejemplo—estaban construidas desde un punto de vista estético y religioso. ¡Qué diferencia con la ciudad contemporánea! Para el hombre de hoy, la ciudad no es ya, como antiguamente, una especie de museo al aire libre, una exposición de edificios, esculturas



TIPO DE CONSTRUCCIONES MODERNAS, CON PLANTA.

Arqt. C. van Eesteren.



SECCIÓN.

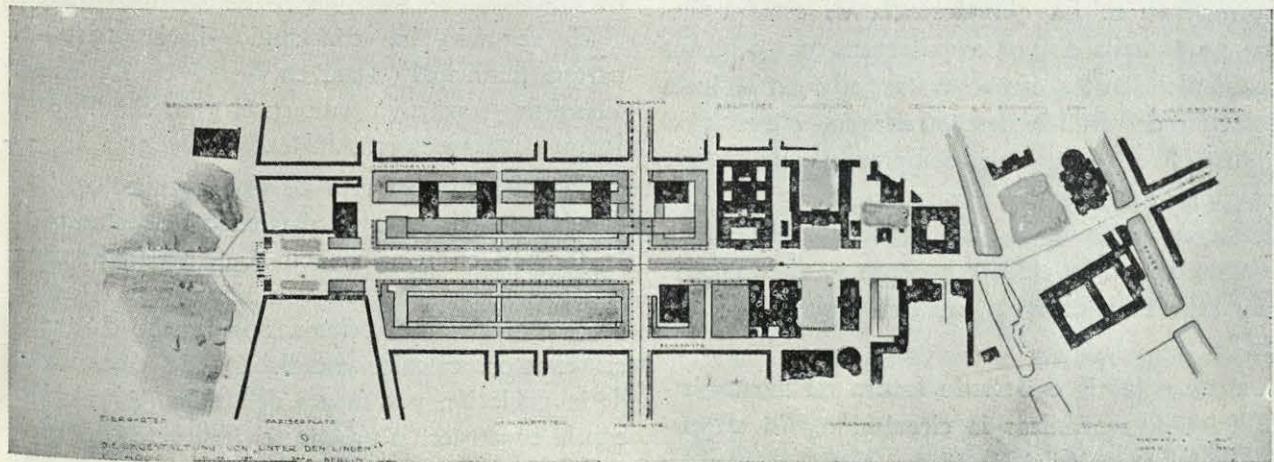
u objetos preciosos. La vida silenciosa y contemplativa de otros días fué reemplazada por la velocidad, el ruido y el reclamo mecánico. La hermosa fachada fué destruída por los enormes y mecánicos anuncios luminosos.

Ahora bien, hace falta que nuestra ciudad sea un aparato práctico, una máquina de circulación múltiple y heterogénea y, por esto, nuestro punto

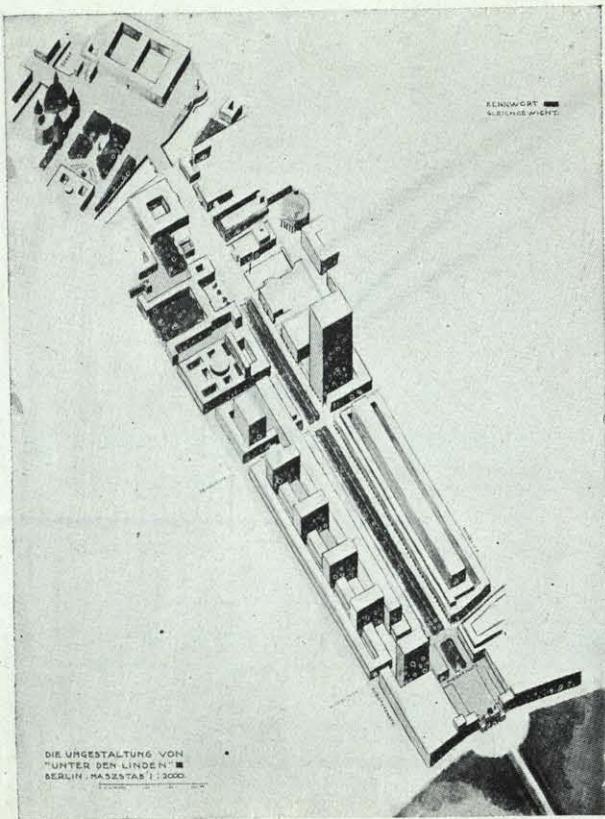
Arquitecto-urbanista: *C. van Eesteren* (1926).

de partida para las ciudades modernas tiene que apoyarse en la *función total de la vida*. En nuestras ciudades no convienen ya plazas hermosas, jardines abundantes, emplazamientos monumentales históricos a expensas de una circulación que, por la estrechez de las calles y todo género de obstáculos en cada esquina, es insuficiente.

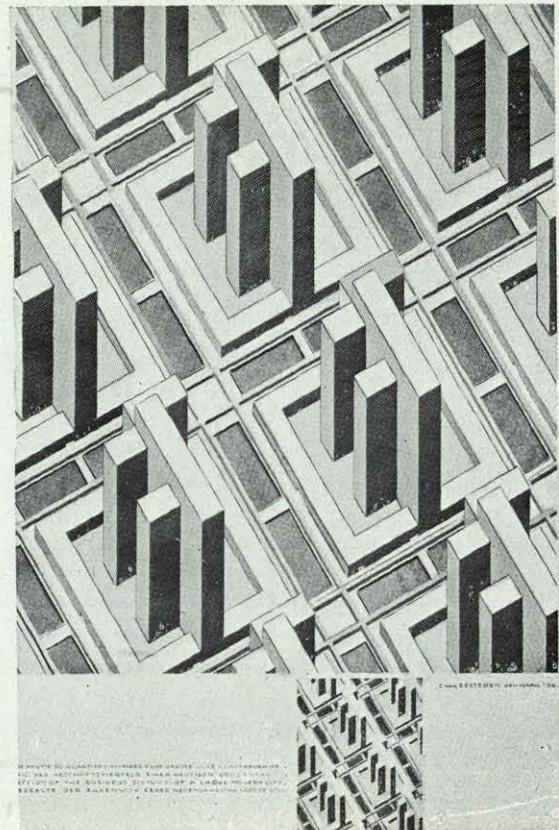
¿Cuál es la solución para evitar la catástrofe



PLANO GENERAL DEL MISMO PROYECTO.



PERSPECTIVA DE ALTO.



TROZO DE DISTRITO DE NEGOCIOS EN UNA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.
Arqt. Van Eesteren (1926).

producida por el exceso de circulación? ¿Cuál es la forma nueva de la ciudad que nos hace falta?

Muchos son los arquitectos ocupados en este problema que cada día se impone más y cuya solución no se vislumbra todavía. El problema del urbanismo no se resolverá jamás a base de la arquitectura individual, ni siquiera a base de la normalización. La quintaesencia de este problema no se halla en una arquitectura más o menos económica, en las casas baratas, sino en la justa solución del tráfico descentralizado. Ha sido el industrial Ford quien ha comprendido mejor que muchos arquitectos el desarrollo de la vida moderna en relación con la circulación intensiva, cuando dijo: "La ciudad moderna es dispendiosa: hoy está en bancarrota, mañana dejará de existir."

Para evitar la catástrofe futura realmente, hace falta descentralizar la circulación. En el porvenir, la extensión de la ciudad será forzosamente hacia las afueras.

IV

Los arquitectos Oud, Wils, van Eesteren y el autor de estas líneas son los que se ocupan en la arquitectura de la ciudad. El primero, ha construido ya varios bloques de casas, varias calles en Rotterdam y en Hoeck van Holland, de los cuales reproducimos aquí uno de los más recientes.

El segundo ha construido—hacia 1920—el parque municipal "Daal en Berg" en La Haya. El mismo construyó también el gran Stadio para Juegos Olímpicos en Amsterdam.

Los que, al contrario de esos arquitectos, han comenzado sus ensayos partiendo del estudio de la función en relación con la actividad humana dentro de la ciudad son van Eesteren y el autor de este artículo. El primero, por medio de análisis exactos, cálculos estadísticos de crecimiento de la población y aumento del tráfico en relación con la construcción urbana; el último, con el proyecto para la "cité-viaducte" (ciudad-viaducto), es decir, una ciudad en la cual se suprimen, me-

diente un nuevo sistema circulatorio, los centros antiguos, las plazas y la antigua estructura radial de las calles. En todos estos proyectos se organizarán muy bien las diferentes funciones de la ciudad (negocios, circulación, transportes, reclamos, diversiones, etc.). La ciudad llega a ser un complejo de todas las actividades humanas, una máquina funcional, donde todas esas actividades hallarán su expresión adecuada en construcciones elementales y lógicas. En la *Ciudad-viaducto* (uniendo algunas ciudades, por ejemplo: Rotterdam, Ámsterdam y La Haya) se levantará mucho la edificación, haciendo posible la circulación de los vehículos por bajo de los edificios. Estos edificios, standorizados, se construirán e instalarán con todos los medios técnicos modernos. Y la *Ciudad de actividad* se separará de la *ciudad de habitación* y de reposo.

El joven urbanista van Eesteren ha dado en su proyecto de extensión del centro de Berlín (*Unter den Linden*), prueba de una concepción verdaderamente lógica. Su proyecto, laureado con el primer premio, se llevará a cabo probablemente. Aquí se encuentran algunos ejemplos de urbanismo moderno, entre los cuales resalta el edificio de Oficinas de Mies van der Roche.

Para dar una impresión completa de los esfuerzos del movimiento llamado "De Stijl", en Holanda, me resta que hablar en un próximo artículo sobre la arquitectura de interior, la colaboración de las artes que confluyen en ella y la belleza del nuevo estilo.

THEO VAN DOESBURG.

(Continuará.)

LA ACÚSTICA EN LAS SALAS DE AUDICIÓN

HARÉ un resumen del estado actual de una cuestión interesante para todo arquitecto y que, a pesar de hallarse planteada desde antiguo, puede decirse que no ha sido orientada hacia su solución hasta fecha muy reciente. Me refiero al problema de las condiciones acústicas de las salas de audición, ya estén destinadas a escuchar en ellas la palabra hablada, ya las ejecuciones musicales de cualquier género.

Si hay un problema que, pareciendo sencillo y dependiendo al parecer, de unos pocos principios parecidos, haya sido tratado de un modo desorientado y confuso, es ciertamente éste. Las leyes que describen los fenómenos de producción, transmisión y reflexión de los sonidos son simples y bien conocidas, por lo menos en el grado en que pueden ser útiles para un problema práctico de esta naturaleza; y sin embargo, quizá por exceso de aparato científico no se ha enfocado la solución en una dirección acertada hasta fecha muy moderna.

La cuestión empezó a interesar en el Renacimiento, al construirse los primeros teatros ce-

rrados; y desde aquella fecha, físicos y arquitectos, a porfía, han propuesto las reglas más variadas, siguiendo las cuales la acústica de las salas había de resultar perfecta.

Las formas favorecidas en esas teorías han sido aquellas que se fundaban en figuras geométricas que tuviesen alguna propiedad notable desde el punto de vista de la flexión de rayos luminosos o sonoros; y así vemos la elipse convertida en una verdadera favorita, por la propiedad de que todos los rayos partidos en un foco concurren, después de reflejados, en el otro; propiedad, por cierto, que, como hace observar Semper, proporciona un resultado absolutamente contrario del que se busca, a saber, que el sonido partido de un punto se difunda hasta alcanzar por igual a todos los oyentes distribuidos por la sala.

Del mismo modo y con análoga falta de fundamento se han propuesto el círculo, el rectángulo, la parábola, las curvas compuestas: el uso de toda clase de materiales, etc., y lo más curioso es la seguridad con que los autores de esas teorías afirmaban la exactitud y precisión de las