

PLANEACION METROPOLITANA DE LA POSGUERRA EN VIENA

Los proyectos de Karl Heinrich Brunner

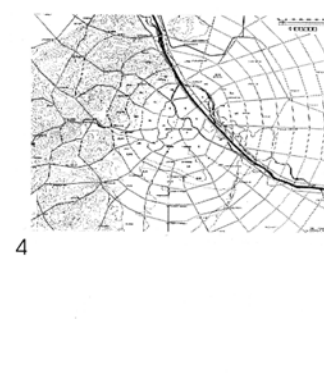
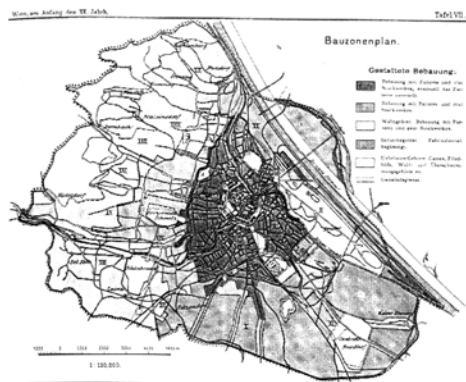
Andreas Hofer

Después de su regreso de Latinoamérica, K. Brunner dirigió la Planeación Municipal de Viena durante los años 1948-1951. Sus conceptos para la extensión de la ciudad y sus estrategias para la planeación vial y el tratamiento de las áreas verdes llegaron a ser significantes para Viena a pesar de la corta duración en su cargo.

The work of Karl H. Brunner as Director of the Planning Department of the Vienna City Hall in Austria, between 1948 and 1951.

Nach seiner Rückkehr aus Südamerika leitete Karl H. Brunner die Wiener Stadtplanung in der schwierigen Wiederaufbauphase von 1948 bis 1951. Seine Konzepte zu Stadterweiterung, Verkehrs- und Freiflächenplanung behielten weit über den Zeitraum dieser relativ kurzen Verpflichtung hinaus eine wesentliche Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien.





"Mientras en los años 20 se buscó solucionar los problemas que había presentado la Primera Guerra Mundial a través del conocido programa de la 'Vivienda Social', será el 'Urbanismo Social' de la Municipalidad de Viena el que iniciará las reformas necesarias para enfrentar los daños, mucho más graves, como resultado de esta segunda guerra." (1).

1. El fin de la guerra y las primeras medidas para la reconstrucción de la ciudad.

Cuando el 8 de mayo de 1945 se declara el fin de la Segunda Guerra Mundial en Europa, los daños en la ciudad de Viena, presentan una imagen desoladora. Un 40 % de la edificación se encuentra afectada por los bombardeos, alrededor de 100.000 apartamentos están destruidos o tienen daños graves que impiden el uso, la red de tranvía y casi todos los puentes del Danubio están destrozados, y los sistemas de gas y de electricidad están fuera de servicio.

El área metropolitana de Viena está dividida en cuatro zonas de los países aliados, y la región de los alrededores se encuentra bajo control del Ejército Rojo, situación que dificulta las comunicaciones entre los sectores urbanos y su conexión con el área rural, y que se mantendrá hasta el 26 de octubre de 1955. Este trauma de caos y desastre despierta, ante todo, el deseo y la necesidad de una pronta reconstrucción de la ciudad.

Considerando que Viena, con la excepción de los alrededores de las estaciones de ferrocarriles, no ha sufrido daños totales de áreas conjuntas o barrios enteros, como sucedió a algunas ciudades alemanas, por ejemplo a Dresden, Hamburgo y también a Berlín, no es urgente la necesidad de crear nuevas estructuras urbanas dentro del cuerpo existente de la ciudad.

La reconstrucción o reedificación de las manzanas destruidas y la recuperación del trazado vial son entonces las primeras decisiones importantes que se toman en la perspectiva de una nueva Viena.

La Conferencia de Reconstrucción.

Frente a la necesidad de elaborar un programa general para el concepto de reconstrucción de Viena, se organiza una conferencia de especialistas, entre agosto de 1945 y enero de 1946. Allí, se encuentran alrededor de 170 arquitectos, urbanistas e ingenieros de las entidades municipales y estatales, junto a profesores universitarios y expertos externos, en la llamada Conferencia de Reconstrucción, para discutir las medidas urbanísticas que serán tomadas para el desarrollo de la ciudad en los próximos años.

Las propuestas, que en su mayoría mantienen su validez hasta hoy, fueron (2):

- Estructuración y diversificación del cuerpo urbano existente a través de la ubicación de espacios verdes y la reducción o eliminación de edificios en el interior de manzanas con alta densidad.
- Modificación de los planos de reglamentación de altura, cuya base todavía era el Plan Regulador de Karl Mayreder del año 1893 (fig. 1), para impedir el, hasta entonces usual, aprovechamiento máximo de altura (3).
- Conservación y declaración de zonas de protección del centro de la ciudad y otros conjuntos históricos.
- Organización de concursos de ideas para proyectos de edificios, plazas y áreas de mayor impor-

tancia a nivel metropolitano (también para la propiedad privada).

- Aumento de la densidad en las urbanizaciones de la periferia, para crear límites urbanos y el desplazamiento de las industrias hacia la zona oriental de la ciudad.

- Proyectos para el acercamiento del centro hacia el río Danubio, y la extensión de la red del tren urbano para complementar la red de tranvía. Se considera que todavía no es necesario construir un Metro.

- Finalmente, se reconoce las ventajas de asumir el territorio del Gran Viena para la planeación metropolitana y su coordinación con la planeación regional, lo que significa la decisión de mantener los límites urbanos que habían sido extendidos en el año 1938 (4).

Estas resoluciones de la Conferencia 1945-46, formarán la base para la planeación municipal en los próximos años de reconstrucción. Sin embargo, esta estrategia conducirá a controversias.

Cabe destacar que, entre los 170 participantes de la Conferencia, se encontraban personalidades que demandaron reformas urbanas más allá de la reconstrucción. Pero estas ideas, que intentaban aprovechar la gran y única oportunidad de corregir los defectos conocidos de la metrópolis creando algo nuevo, no llegaron a concretizarse. Además, todavía se mantenían muy despiertos los recuerdos de los proyectos gigantescos elaborados bajo la dictadura nazi que, en su enfoque, querían transformar la ciudad en un bastión de 3 ó 4 millones de habitantes contra Europa sur-oriental, los que afortunadamente no se realizaron (fig. 2).

Así, dentro de este ambiente de los primeros años de la posguerra, se inició la práctica de un urbanismo con alta orientación a las circunstancias existentes y rechazándose los experimentos.

2. Los proyectos de Brunner como Director de Planeación de la Municipalidad de Viena, 1948-1951 (5).

Durante los tres años anteriores de su nombramiento por el Concejo Municipal de Viena, Brunner está contratado por la I. Municipalidad de Cali, Colombia, para elaborar amplios estudios para el futuro desarrollo de esta ciudad.

En 1947 Brunner recibe un ofrecimiento del Gobierno de Turquía para dirigir la planeación de la ciudad de Ankara, pero tiene que rechazarlo dados sus compromisos en Colombia.

Un año después, y en el contexto de esa época de posguerra tan difícil, Brunner es llamado por la Alcaldía de Viena para ocupar el honorable cargo de Director de Planeación, el que acepta, pues le permitirá trabajar en su ciudad natal. De esta forma, pone término a una etapa de su vida, que significó veinte años de residencia y ejercicio profesional en América Latina.

Catálogo de las primeras necesidades.

Cuando Brunner llega a Viena a fines de 1948, la ciudad ya ha pasado por la peor época de los primeros años de posguerra, sin embargo, todavía la situación está lejos de normalizarse. Se ha recuperado el funcionamiento del abastecimiento, y los puentes del Danubio y las estaciones de ferrocarriles se encuentran ya en avanzada reconstrucción.

Para satisfacer la alta demanda de vivienda en esos años, se había iniciado en 1947 un programa de

vivienda social, que buscó continuar la tradición de los años 20, conocido como el Programa de Vivienda del Viena Rojo (fig. 3).

Ante todo, después de haber estudiado el contexto que vivía la ciudad, Brunner enfocó una estrategia general para un nuevo plan metropolitano, explicando así las medidas para su realización:

"Para delimitar las necesidades de la planeación municipal de Viena y con respecto a las numerosas demandas modernas del urbanismo teórico, me parece necesario señalar que se trata de abordar urbanísticamente una ciudad existente, y no de la fundación de una nueva ciudad." (6).

Brunner, desde el inicio de su trabajo en Viena, acentúa la práctica de un "urbanismo real", con alto respeto a las estructuras urbanas existentes e históricamente formadas, una característica esencial que también expresa su labor en Bogotá, Colombia y en Santiago de Chile.

El rechazo de utopías y la creación de medidas urbanísticas que en un período razonable vieran su realización, formaron la base del "Urbanismo Social", como Brunner lo tituló (7).

Según este concepto, la planeación municipal debía actuar en tres niveles:

Primer nivel: los proyectos de importancia metropolitana, el plan regulador y la extensión de la ciudad, la planeación vial, el programa de vivienda y el concepto de áreas verdes.

Segundo nivel: la planeación sectorial, que contiene la elaboración de proyectos en detalle, como la regulación de barrios o distritos, el saneamiento de urbanizaciones, soluciones viales puntuales y proyectos especiales para el centro histórico y los demás distritos centrales.

Tercer nivel: las medidas urbanas locales, reformas del uso de suelo o nuevos loteos, etc., que, bajo el concepto general, serán adelantados en su realización a los dos niveles anteriores para reanimar las inversiones privadas.

El Plan General de Uso de Suelo y la Extensión de la Ciudad.

"La elaboración de un nuevo plan general siempre se encuentra entre dos extremos: por un lado está la legalización de la situación urbana existente y por el otro se enfoca un estado ideal que resultaría en consecuencia, de la solución de todas las demandas teóricas presentadas a base de un profundo estudio de la actual ciudad. Entre estos dos extremos tenemos que buscar un gran número de soluciones intermedias y compromisos." (8).

En el desarrollo de su labor para Viena, Brunner busca enfocar los objetivos preliminares para el nuevo Plan General de Uso de Suelo. Ante todo, se trata de una diversificación de las zonas centrales de la ciudad a través de reglamentaciones de altura, de áreas verdes y espacios públicos, como ya había sido demandado en la Conferencia de Reconstrucción. Brunner argumenta, además, que la extensión de la ciudad mediante ciudades satélites, favorecerá la descongestión del cuerpo urbano existente.

Por último, será necesaria una estructuración orgánica del uso de suelo, que se manifiesta especialmente en una separación de la vivienda y la industria molesta, las que se encuentran mezcladas, aunque también crea sectores de usos mixtos, donde se permite la existencia de talleres y arte industrial sin perturbar las urbanizaciones vecinas.

De los enfoques citados, el más notable, y hasta

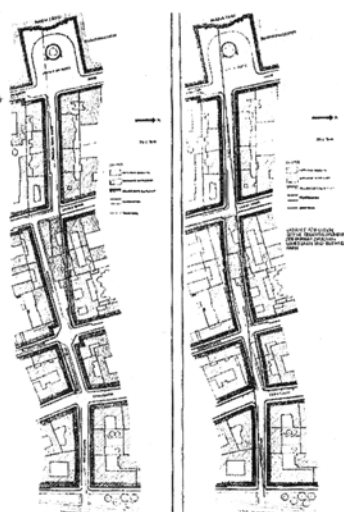
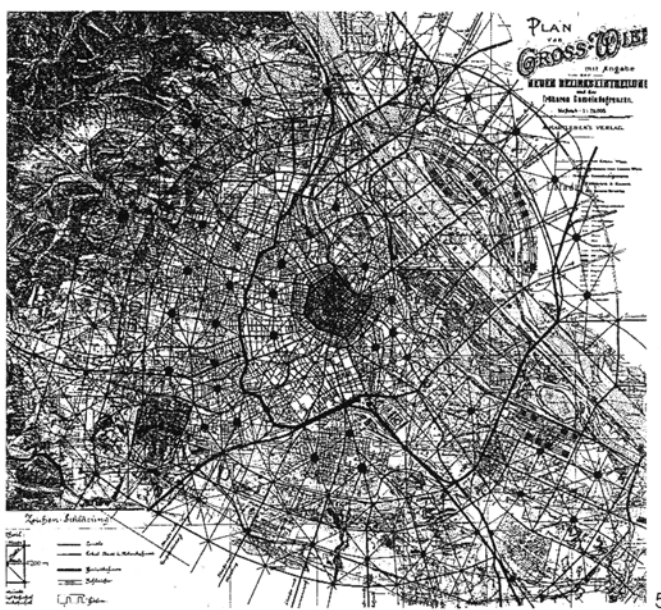
FIGURAS - PLANOS

1. Plan Regulador para Viena, 1893 de Karl Mayreder. Fte.: STEP 94, MA 18, Municipalidad de Viena.
2. Dustmann 1941. Eje monumental desde el centro histórico de Viena hacia el río Danubio. Fte.: Steiner Klaus, "Wien an die Donau", Urbanbau 6/7 1983.
3. Localización de obras del programa para vivienda social entre 1947 y 1950 en Viena. Es notable, que en muchos casos la locali-

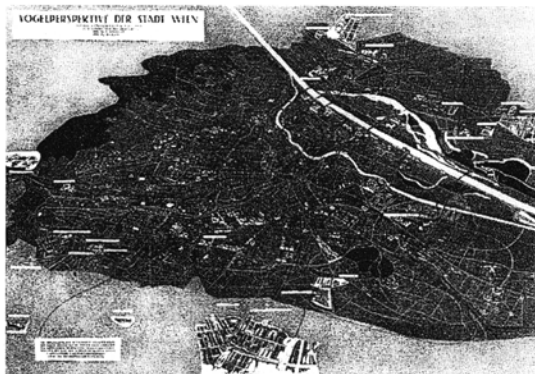
zación de los proyectos depende de la propiedad de terrenos de la Municipalidad. Obviamente pronto se presenta la urgente necesidad de conseguir más propiedades, no solamente para seguir construyendo viviendas sino también para la descentralización de las mismas y evitar así altas densidades puntuales que serán contraproducentes para la planeación. Brunner, al respecto trata de solucionar esta falta de equilibrio con la práctica del cambio de terrenos entre la Municipalidad y propietarios priva-

dos. Fte.: Gundacker Hans, "Sozialer Wohnungsbau in Wien im Jahre 1950", Der Aufbau 1/1951.

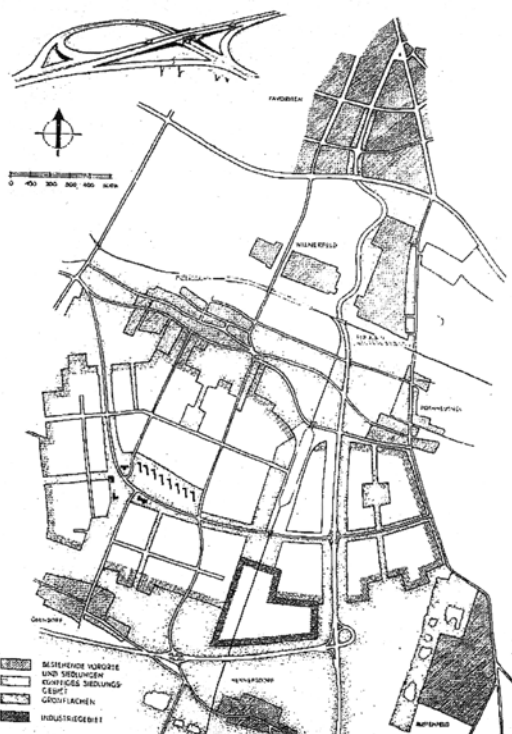
4. Plano Regulador futuro para Viena, 1893, de Otto Wagner. Fte.: Kainrath Wilhelm, Bandstadtkonzepte fuer Wien, Überarbeitet von Georg Kotzya und Andreas Hofer, inédito.



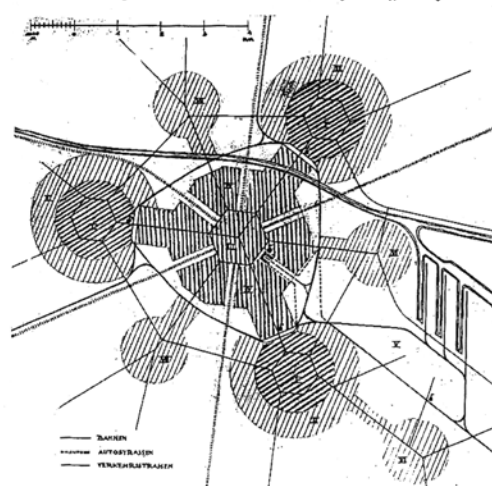
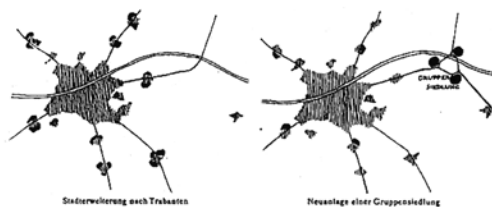
9



6



7



8

entonces desconocido, es el concepto de ciudades satélites, a aplicarse en los alrededores de Viena. Brunner considera que la extensión de la ciudad en forma radial-concéntrica, como fue propuesta por Otto Wagner y Eugen Fassbender a fines del siglo XIX, implicará una enorme ampliación de la red de transporte y abastecimiento (fig.4 y 5).

Además, aparte de la pérdida de límites urbanos claros, será imposible instalar la infraestructura adecuada, como colegios o edificios de servicio social y cultural, en todas las urbanizaciones de la periferia.

El modelo de las tres ciudades satélites para Viena (fig.7) corresponde al proyecto de *New Towns* del *Greater London Plan*, de Patrick Abercrombie, del año 1944, y a la propuesta de una ciudad satélite para Bogotá, elaborada por el propio Brunner en 1942 (9).

Según esta propuesta, cada ciudad satélite tiene entre 30.000 y 60.000 habitantes y está conectada a través de una autopista o un tren urbano con el centro de Viena. Brunner reconoce el peligro de la degeneración de una ciudad satélite hacia una ciudad de tipo "dormitorio", como sucedió con algunas *New Towns* inglesas y, por esta razón, propone un uso mixto de vivienda, comercio e industria ligera. Además, busca la proximidad de urbanizaciones existentes para facilitar el desarrollo, lo que se practicará más tarde en la realización de la tercera generación de las *New Towns* en Gran Bretaña (fig.8).

Cabe destacar que el concepto de Brunner para las ciudades satélites tiene sus orígenes mucho más temprano. En la década de los años 20, cuando trabaja como docente de la Universidad Técnica en Viena, en la enseñanza del Urbanismo, y cuando edita la revista *BAUPOLITIK* (Política de Construcción), analiza las proyecciones de la formación de ciudades satélites como evolución de una ciudad existente (10).

Según esta teoría, la ciudad satélite está compuesta inicialmente por varias urbanizaciones periféricas (I y II en fig.6), agrupándose alrededor de un terreno central, el cual, en una segunda etapa de desarrollo, será el centro administrativo y comercial de la nueva ciudad (III y IV en fig.6).

Finalmente, si el aumento de la población lo demandara, existe la opción de una tercera fase de extensión, con urbanizaciones suplementarias en los terrenos intermedios (VI en fig.6).

Brunner acentúa con este concepto, el mantenimiento de amplias zonas verdes entre las urbanizaciones, buscando garantizar una dinámica propia de la ciudad satélite, a través del establecimiento de industria y empresas en los terrenos periféricos orientales (V en fig.6).

Sistema Vial.

El inicio de la década de los años 50, se caracterizó por un gran movimiento, en aceleración, de la motorización individual. La planeación vial, en consecuencia, acentuó su labor en proyectos de nuevas carreteras o autopistas y en la apertura de vías para facilitar al máximo esta creciente movilidad.

Al respecto, Brunner fundamenta esta nueva tendencia, ante todo, en los cambios de la relación espacial entre las zonas industriales y los barrios obreros.

"Es necesario expresar que la concepción de las viviendas obreras como simples agregados junto a las fábricas y talleres... nada más representa los res-

tos de una ideología materialista. Una ideología que, en su enfoque, únicamente se ha fijado en el valor de la mano de obra, desconociendo las necesidades del obrero y su familias", (11).

Este argumento de Brunner en contra de la referida disposición espacial y carácter de la vivienda obrera, deja ver que él promovía su integración a un hábitat de mejor calidad, y la interacción de las clases sociales, lo que requería, como consecuencia, una mejor comunicación entre sectores de la ciudad.

En primer lugar, Brunner propone una ampliación de la red del tren urbano. Este transporte público, construido entre 1894 y 1908 por Otto Wagner, llega sólo a los sectores centrales y nor-occidentales, hasta entonces. Hace falta la conexión con el sur y los terrenos al otro lado del Danubio y, como consecuencia de la fundación de las ciudades satélites, se evidencia la urgente necesidad de la prolongación del tren urbano hacia estas zonas de la periferia (fig.10).

El diseño del trazado del tren urbano debe evitar competir con la futura red del Metro, en cuya proposición Brunner insiste frecuentemente.

En lo referido al Metro, Brunner expresa la necesidad de impedir un sistema centralizado, que significaría, por ejemplo, un concepto radial con un cruce de líneas debajo del centro histórico.

Entonces, figuran como modelo para el Metro de Viena, los sistemas de Londres y París que representan en su función, una red con una distribución en mallas homogéneas sobre una gran parte del territorio urbano. Este es un concepto que coincide con el objetivo de descentralizar y diversificar el cuerpo urbano (12).

Más tarde, en 1955, después de dejar su cargo en la Municipalidad, Brunner concreta sus propuestas para el Metro de Viena a través de la notable publicación *Staedtebau und Schnellverkehr* (Urbanismo y Tránsito Rápido) (13).

La prioridad para el tráfico motorizado, anteriormente referida, se manifiesta en numerosos estudios y proyectos detallados para nuevas carreteras urbanas, para la apertura y corrección de vías y calles, y la modificación de cruces a nivel, entre otros (fig.11).

En términos generales, hay que concluir que estos proyectos viales favorecen especialmente, la movilización radial entre el centro, los barrios intermedios y la periferia.

Se considera notable, que dentro de estos estudios se encuentran propuestas que, frente a las necesidades de una ciudad que había pasado hacia pocos años por las urgencias de la peor época de su historia, llegan a detalles muy profundos (fig.9). En cambio, y recordando la manifestación de Brunner en favor de un urbanismo real, hay otros proyectos que sorprenden con un horizonte casi utópico (fig. 12 y 15).

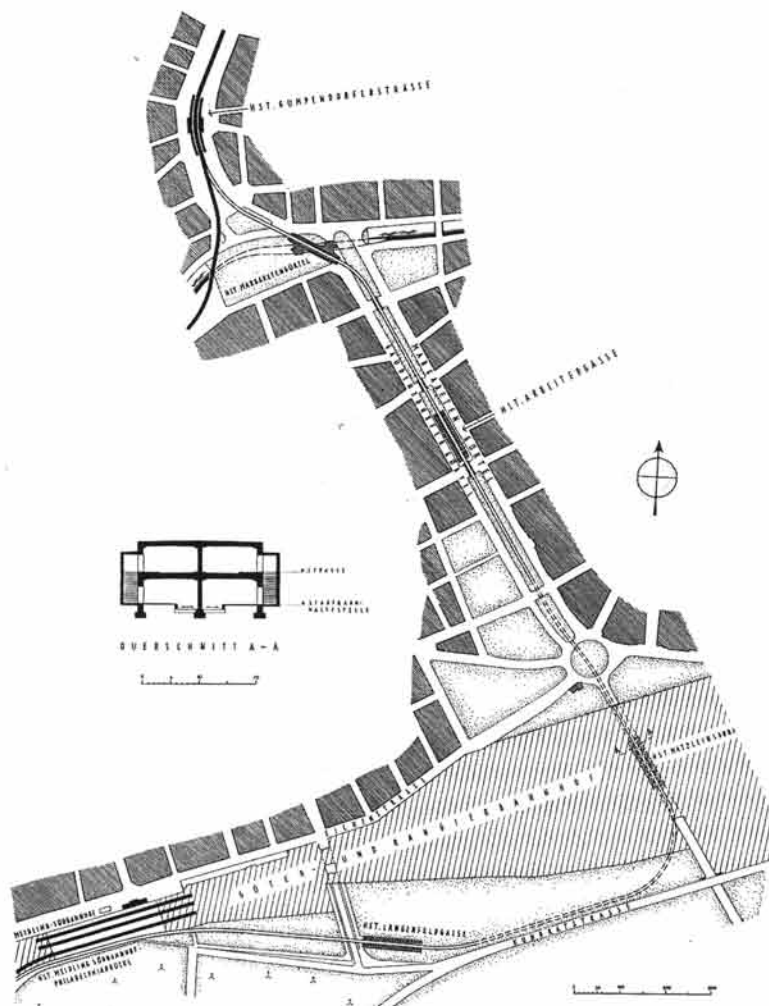
Desde el punto de vista actual, es difícil entender por qué razón Brunner no considera inconveniente la centralización de las vías, tal como había encontrado inconveniente la centralización de las líneas, en el caso del Metro.

Proyectos para parques y espacios públicos.

El parque urbano siempre ha tenido su tradición en la historia de la ciudad vienesa. La creación de los grandes parques barrocos, en conjunto con los palacios imperiales, continuó con la apertura de los ex-

5. Plano Regulador futuro para Viena, 1893, de Eugen Fassbender. Fte.: Kainrath Wilhelm, *Bandstadtkonzepte fuer Wien*, Überarbeitet von Georg Kotzya und Andreas Hofer, inédito.
6. Vista aérea de la ciudad con las tres ciudades satélites: Floridsdorf-Stammersdorf, en el norte; Aspern-Essling, en el nor-orient, y Vösendorf-Inzersdorf, en el sur. Fte.: Brunner, 1952.
7. Ciudad satélite sur. Concepto general y su ubicación con los barrios periféricos. Fte.: Brunner, 1952.

8. Extensión de una ciudad con poblaciones satélites, fundación de urbanizaciones en grupo y esquema de una Ciudad Satélite. Fte.: Brunner, 1928.
9. Propuesta de corrección de la Schmidgasse, distrito 8. Fte.: Brunner, 1952.
10. Trazado de la extensión sur del tren urbano hacia la estación Meidling-Philadelphiabuecke. Fte.: Brunner, 1952.



10

STUDIE ZUR SYSTEMATISCHEN GRÜNFLÄCHENPLANUNG



13



B2



11



12

tensos conjuntos paisajísticos para el público, a partir de la mitad del siglo pasado.

Y, con el decreto municipal de 1905, se determinó un cinturón verde que rodea la ciudad entre la zona del nor-occidente y el sur, consagrando un compromiso que hasta hoy impide, en su gran mayoría, la edificación en estas áreas.

Para Brunner la formación de un sistema de áreas verdes con una distribución homogénea sobre la ciudad, ha sido un constante componente en la planeación urbana.

Así lo había practicado, anteriormente, en su obra para la Municipalidad de Bogotá a partir de 1933, cuando elaboró una concepción amplia de parques y espacios públicos. Naturalmente la situación vienesa de posguerra, con su edificación de alta densidad, sobre todo en los distritos 1 a 10, se presenta mucho más compleja.

Brunner determinó, como concepto general, la necesidad de 5 m² de áreas verdes por cada habitante, concluyendo que, idealmente, el área de influencia espacial de un parque está definida por un radio que no pasará de los 400 ó 500 m de distancia dentro de una vecindad o un barrio (fig.13 y14).

Para conseguir los terrenos necesarios para la aplicación de este concepto de diversificación del cuerpo urbano existente, propuso las siguientes medidas:

- como medida generalizada, el uso de los lotes que quedaron desocupados por los daños de la guerra, o cuya edificación, por la misma razón será demolida,
- la segunda opción es el aprovechamiento de terrenos que serán desocupados a través de desplazamientos de fábricas o talleres, y, finalmente,
- la pretendida transformación de jardines en los interiores de algunas manzanas y su apertura para el público, legalizado por reglamentaciones en el plan regulador.

Proyectos especiales

De los numerosos estudios elaborados en detalle por Brunner y su equipo, sólo serán analizados algunos planos para la regulación de sectores de la zona central (distritos 1 a 10).

La base de estas intervenciones es la aspiración de la reestructuración de sectores y barrios dentro de la aglomeración metropolitana, es decir, se busca concretar los límites urbanos (aquí: sectoriales) y la creación de elementos de identificación.

Brunner, en su evolución profesional como urbanista, nunca dejó de admirar esta práctica de planeación urbana que tiene su origen en el concepto de los "neighbourhoods", creado por los urbanistas estadounidenses Henry Wright y Clarence Perry al comienzo de este siglo. Y, además, lo había aplicado en su labor sobre todo en Colombia, por ejemplo, con el diseño de las urbanizaciones "Palermo" o "El Campín en Bogotá".

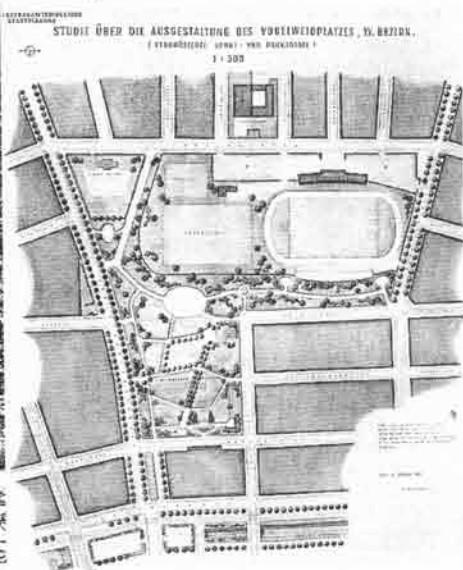
La necesidad de cambiar las medidas frente al trazado existente de la ciudad, demanda la actuación en intervenciones puntuales. En el transcurso de esta "arquitectura urbana" se proyecta la formación de algunos ejes urbanos, plazoletas y aperturas de calles.

Finalmente, en comparación con un palacio

11. Proyecto de un cruce bajo nivel en el Suedtiroler Platz, distrito 10. Fte.: Brunner, 1952.

12. Apertura de una vía entre distrito 9 y distrito 18. Fte.: Brunner, 1952.

13. Esquema de áreas verdes en los sectores sur. Fte.: Brunner, 1952.



C



15



D1



D2

barroco, según Brunner, el distrito tendrá una entrada en forma de un edificio público construido encima de la calle de su principal acceso (fig.15 y 18) (14).

Un caso especial representa el proyecto para el saneamiento del área alrededor del hospital municipal en el noveno distrito (15).

La zona tiene la forma de un triángulo y está limitado por dos calles con alta frecuencia en forma radial hacia el centro, Alserstrasse y Währingerstrasse, y la tercera, en forma tangencial, el Gürtel. La actual división de los diferentes servicios del hospital entre varios edificios, que en su mayoría proceden del siglo XVIII, implica manejar grandes distancias en su funcionamiento.

El proyecto de Brunner para este saneamiento, sorprendentemente elimina una gran parte de la edificación y propone la construcción de una clínica nueva de tipo torre en el borde del área hacia el Gürtel (fig. 16 y 17).

Brunner, después haber estudiado la tipología de varios proyectos de hospitales de aquella época (Estocolmo, Nueva York y São Paulo), concluye, que la organización en forma vertical favorece el funcionamiento de un hospital moderno, y lo diseña con doce pisos. Además, busca la solución vial en la apertura de una tercera calle radial en forma de una curva con el fin de cortar la conexión entre el Gürtel y el centro.

Es notable la elaboración en detalle del proyecto del edificio en el marco de esta propuesta de saneamiento, un caso hasta entonces poco usual en la obra de Brunner.

La propuesta, como otras, también quedó en proyecto. Lo que sí se realizó a partir de la década de los años 60 fue la construcción de un nuevo hospital en el mismo lugar y con una tipología parecida.

Dado que el presente análisis ha buscado investigar la visión general que tenía Brunner para la Viena de los años cincuenta, no nos hemos querido extender en la anterior discusión, con detalles sobre sus otras propuestas.

3. Conclusiones

Brunner termina su labor para la Alcaldía de Viena con un informe general sobre los proyectos elaborados a fines de 1951.

Como no se estimó necesario prolongar el particular contrato de Brunner, la planeación metropolitana será dirigida en los años siguientes por diversos funcionarios municipales, entre los que se contaron Rudolf Boeck, Anton Schimka y Werner Jaeger.

Pasarán siete años hasta que, en 1958, se contrate a Roland Rainer para el mismo cargo que tenía Brunner, el que lo ocupó hasta 1961.

Rainer figuraba ya en los primeros años de posguerra, entre el grupo que demandaba reformas urbanísticas más profundas que las que fueron impulsadas por la Conferencia de Reconstrucción. La destrucción que había provocado la guerra también había traído la posibilidad de hacer propuestas innovadoras; no se trataba entonces de intentar recuperar lo perdido sin discusión. Rainer manifiesta sus inquietudes en 1948:

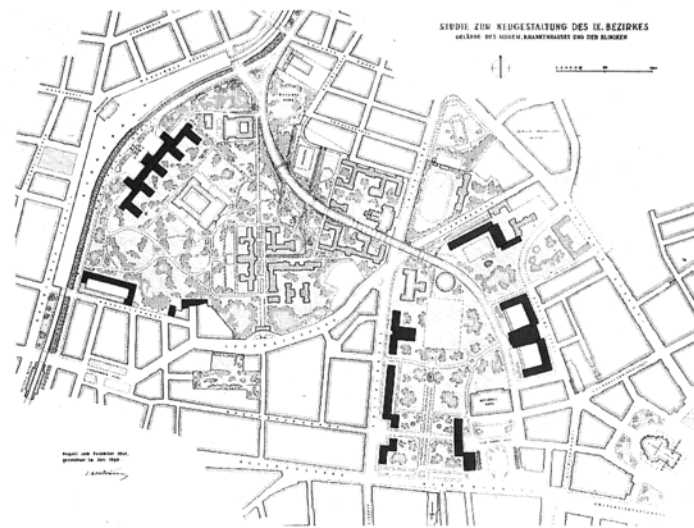
"Si bien es muy difícil recuperar los bienes culturales perdidos, nada asegura que las ciudades des-

14. Equipamiento para el parque Vogelweidplatz, distrito 15. Fte. Brunner, 1952.

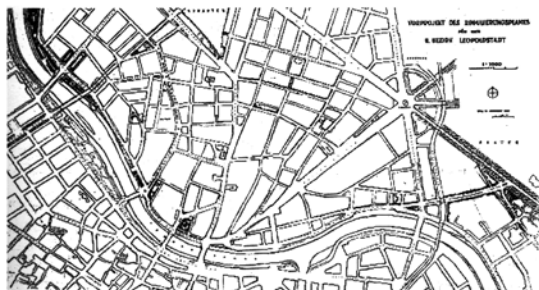
15. Viena, un portón para la entrada al distrito Favoriten-10. Fte. BRUNNER, 1952.



16



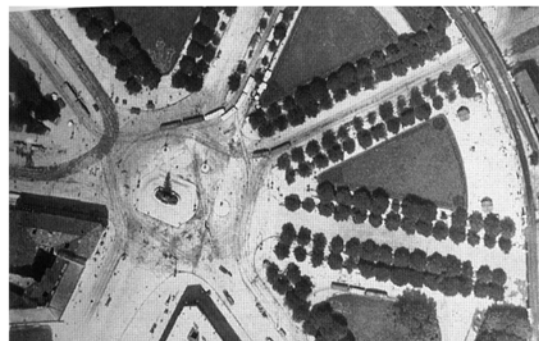
17



18



19



20



21

OTRAS VISTAS DE VIENA

- A. El Paseo Francisco-José, particularmente dañado en la guerra, y parcialmente reconstruido hacia 1956. Foto: Pressestelle der Stadt Wien, Bilderdienst, 1956, en: *Wien*, Editado por VERLAG FÜR JUGEND UNDOVOLK, Viena, Of. Cultura y Educ. Popular de Viena, 1956.
- B.1. "El Graben", Viena-Centro, 1955. Una de las arterias más animadas de la Viena moderna, formaba hasta fines del siglo XII una parte de los fosos del antiguo campo romano. Había allí un mercado en la Edad Media, y más tarde fue el escenario de manifestaciones religiosas de fiestas de la Corte. Foto: Dr. W. Kudrnovsky, en: *Wien*, 1956, op.cit.
- B.2. Zona peatonal del "Graben", Viena-Centro, 1994. Foto: A. Hofer.
- C. Viena, 1994, Zona Verde, Parque Central y Río Viena, centro. Foto: A. Hofer.
- D.1. Vista desde el Ring sobre la Kärntnerstrasse, 1955. Vía comercial y una de las principales de Viena. Su trazado remonta a la época romana, antiguamente atravesaba la "Kärntnerstrasse", la puerta de Carintia. Foto: Dr. W. Kudrnovsky en: *Wien*, 1956, op.cit.
- D.2. Viena-Centro, zona peatonal de la Kärntnerstrasse, con acceso al Metro y vista de la Casa "Haas", del Arqto. Hans Hollein, 1994. Foto: A. Hofer.

trozadas no renacerán con los mismos defectos de antes." (16).

Rainer, al igual que Brunner, propone la diversificación y descentralización de la ciudad, pero con la diferencia de que, una década después, se podía contar con mejores recursos a partir de una estructura democrática, y una economía y una legislación más estable.

Pero, no fueron solamente estos aspectos generales los que animaron la búsqueda más intensa hacia reformas urbanísticas. Al comienzo de la década de los años 60 ya fue posible estimar las consecuencias que acarrea la acentuación del tráfico vehicular.

Sin embargo, desde entonces pasarán casi otras dos décadas hasta la iniciación de reformas encaminadas hacia la orientación de medidas urbanísticas en otros sentidos como, por ejemplo, el aumento de la efectividad del transporte público y la recuperación del espacio público para el peatón.

En fin, criticando sobre todo la acentuación de la planeación vial de Brunner, las reformas hacia un urbanismo ecológico –diríamos hoy– de Rainer, también fueron vencidas por la tendencia de la motrización.

Desde el punto de vista actual, medio siglo después, lo más fácil sería lamentar el hecho de que esta posibilidad que ofreció el ambiente de la posguerra, no desembocó en la creación de una nueva ciudad sin defectos. Cada ciudad tiene sus defectos, y mientras el urbanista trata de arreglar algunos, aparecen nuevos conflictos e insuficiencias, por el permanente movimiento de las demandas y costumbres de la sociedad urbana.

Así, la búsqueda de soluciones reales por Brunner, correspondió al espíritu de la época de la posguerra.

No se conocía el futuro económico ni político del país, todavía no se podía prever que estos primeros años tan difíciles, se convertirían en la época del *Wirtschaftswunder* (milagro económico). Entonces se confió en medidas urbanísticas reconocidas y aprobadas y no se arriesgó en experimentos, los cuales por la escasez de recursos, en todo caso, parecían utopías.

Por otra parte, hay que considerar que el urbanismo real de Brunner también tiene su origen en la personalidad del propio urbanista. La labor de Brunner se caracteriza, a lo largo de su desarrollo, por una alta orientación a la práctica y por proyecciones concretas.

En este sentido fueron, ante todo, estos veinte años de práctica de urbanismo en Latinoamérica los que impulsaron la orientación del urbanista hacia la aplicación de hechos y de medidas a corto plazo.

En el caso de Viena de la posguerra, este indiscutible realismo de Brunner en la planeación municipal se manifiesta en los innumerables estudios y proyectos detallados que, en consecuencia, tenían que desembocar en una desatención de la visión general.

El Plan General para Viena, de Brunner, fue la consecuencia lógica de tres años de trabajo muy profesional –bajo condiciones muy limitadas– donde presentó soluciones inmediatas. Paradójicamente por esta razón, este plan no logró su aprobación, pues

este grado de concretización se consideraba contraproducente para la evolución de la ciudad.

Brunner, después de su alejamiento de la planeación municipal de Viena en 1951, trabajó como arquitecto en proyectos de vivienda y siguió participando en la discusión sobre el urbanismo a través de sus publicaciones y conferencias.

En el libro *Städtebau und Schnellverkehr*, de 1955 (13), Brunner elabora la base teórica para la construcción del Metro de Viena. Aquí presenta una visión que, veinte años más tarde, se convertirá en realidad.

Sus últimos años de vida los dedicó a una publicación que, comparable con el *Manual de Urbanismo* en 1939-40, se refiere al conocimiento y las proyecciones del urbanismo y la planeación regional a fines de los años 50. Lamentablemente este libro, *Raumplanung* (Ordenamiento Territorial), no se alcanzó a terminar, y desde hace más de treinta años los urbanistas esperamos la edición de esta, la última obra del gran urbanista vienes. ■

REFERENCIAS.

1. BRUNNER, Karl, "Die Aufgaben der neuen Stadtplanung für Wien", conferencia frente al Consejo Municipal de Viena, el 2 de diciembre 1948, publicada en la revista *Der Aufbau*, N°1/1949, pp. 5-8.
2. KOTYZA Georg, "Stadtplanung und Stadtentwicklung seit 1945", *Der Aufbau* N° 3/4, 1986, pp. 202-215.
3. Brunner fue discípulo de Mayreder y trabajó como asistente en sus clases en la Universidad Técnica, entre 1910 y 1919.
4. Los límites administrativos de Viena fueron extendidos bajo la ocupación alemana en 1938, y otra vez estrechados en 1954 hasta su forma de origen.
5. El cargo que ocupa Brunner entre 1948 y 1951 fue una novedad en la historia de la planeación municipal. El trabajaba como experto externo con un equipo de arquitectos, urbanistas e ingenieros que eran funcionarios municipales, en cambio él mismo trabajaba con un contrato independiente. No fue funcionario ni político. Todos los proyectos elaborados por Brunner y su equipo sucumbieron a la aprobación del Concejo Municipal, antes de su realización.
6. BRUNNER, en su informe final al Concejo Municipal sobre los trabajos de la planeación, publicado bajo el título *Stadtplanung für Wien*, Verlag Jugend und Volk, Wien, 1952, p. 2.
7. BRUNNER, Karl H., "Der Soziale Städtebau und seine Finanzierung", *Der Aufbau*, N° 3/1949, pp. 81-83.
8. BRUNNER, 1952, op.cit.
9. BRUNNER, Karl H., "La Ciudad Satélite de Bogotá", revista *Ingeniería y Arquitectura*, N° 50, Bogotá, 1943.
10. BRUNNER, Karl H., *Die Baupolitik: Der absolute Städtebau*, (Vol. II) 1928, pp. 40-53.
11. BRUNNER, Karl, "Ein Jahr Stadtplanung für Wien", conferencia en la Sociedad de Arquitectos e Ingenieros, el 21 de noviembre de 1949, en *Der Aufbau*, N° 12/1949, p. 506.
12. Los primeros estudios para el Metro de Viena tienen su origen en los años 30. En la década de los años 50 no se logra concretar ningún proyecto para el Metro, aunque Brunner lo favorece. No antes de finales de los años 60, frente a una complicada situación de tráfico, se toma la decisión de iniciar la obra. Desde la entrega de la primera línea, en 1978, hasta hoy, el servicio se ha podido extender a 5 líneas. Con el inicio de la línea U3, que se construyó en forma diametral occidente-oriental, se logró lo que Brunner y otros urbanistas querían evitar: la acentuación y sobreestimación del centro de la ciudad.
13. BRUNNER, Karl H., *Städtebau und Schnellverkehr*, Verlag Springer, Wien, 1955.
14. Este elemento de portón, compuesto por un edificio sobre una calle fue usado con frecuencia en la construcción de grandes conjuntos de vivienda en la época del "Viena Rojo" (1923-1934), como por ejemplo el Karl-Marx Hof o el Mateotti-Hof. Más tarde, un elemento similar aparece en el proyecto del Barrio Cívico de Carlos Vera en Santiago de Chile (1936-37).
15. BRUNNER, Karl H., "Moderne Spitalbauten und die Regulierung des W. Krankenhausviertels", *Der Aufbau*, 10/1952, pp. 459-467.
16. RAINER, Roland, *Städtebauliche Prosa*, Wasmuth, Tübingen, 1948.

N. de R.:

Con excepción de las vistas B.2; C., y D.2., las vistas que acompañan este artículo han sido agregadas por *Revista de Arquitectura*, a partir de las fuentes citadas. Reproducción con fines culturales.

16. Situación previa a proposición Brunner, alrededor del hospital en Alsergrund, Fte.: BRUNNER, 1952.
17. Proyecto de saneamiento del área alrededor del hospital en Alsergrund, Fte.: BRUNNER, 1952.
18. Estudio para el plan regulador del distrito II. Fte.: Brunner, 1949.
19. Espacio público en torno al monumento a Tegetthoff, con la vista de la Gran Rueda del Prater. Foto: P. Ledermann, *Wien*, 1929. Archivo Pavez Reyes.

20. Viena. Vista vertical de la estrella vial junto al Prater. Circa 1927. Fte.: BRUNNER, Karl, *Weisungen der Vogelschau*, Verlag Georg D.W. Callwey, München, 1928, p. 51.
21. Vista oblicua del distrito 2, con la estrella vial y sección del Prater. Circa 1927. Fte.: BRUNNER, Karl, 1928, op.cit. p. 51.