ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tesisenxarxa.net) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tesisenred.net) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tesisenxarxa.net) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author

1400358886

MIES Y HILBERSEIMER: LA METRÓPOLIS COMO CIUDAD JARDÍN

Escola Tècnica Superior
d' Arquitectura de Barcelona
Biblioteca

Autor de la tesis:

XAVIER LLOBET RIBEIRO

Director de la tesis:

MARCIÀ CODINACHS RIERA

Unidad responsable académica del programa de doctorado:

DEPARTAMENTO DE PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE BARCELONA

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CATALUÑA

Programa de Doctorado:

EL SENTIDO DE LA ARQUITECTURA MODERNA

Tutor del Programa:

HELIO PIÑÓN PALLARÉS

R-T-LLOBET

6 Los nuevos estándares

Mies y Hilberseimer llegaron a desarrollar tres propuestas urbanas a una escala lo suficientemente grande como para poder integrar arquitectura, urbanismo y paisaje, y empezar a definir unos nuevos estándares urbanísticos: la reurbanización del campus del IIT (c. 1939-1958), la reurbanización de *Hyde Park* (c. 1954-1956) y la reurbanización de *Lafayette Park* (c. 1954-1961), tres buenos ejemplos de cómo se puede llevar a cabo la metamorfosis de las grandes ciudades. La existencia de estos tres proyectos nos permite constatar la voluntad de Mies y Hilberseimer de formar un equipo multidisciplinar de trabajo, con Caldwell como paisajista. A estas tres disciplinas habría que añadir la gestión económica, tanto la desarrollada por Heald como la llevada a cabo por Greenwald. Por desgracia, su colaboración en el campo profesional no se pudo extender más allá de estos tres proyectos debido a la muerte de Greenwald en accidente de aviación, lo que constata la importancia de cada una de estas cinco personas.

Hasta ese momento, parecía que todo se les había puesto de cara y que iban a empezar a llevar a cabo la transformación urbanística de los Estados Unidos para convertir las grandes ciudades en metrópolis jardín: en 1952, después de haber elaborado el informe del *South Side Appraisal*, Henry Heald dejó la presidencia del IIT y se desplazó a Nueva York como nuevo rector de la *University of New York*; en 1956, dejó el rectorado de la University of New York para hacerse cargo de la presidencia de la *Ford Foundation*, de la *Ford Motor Company*, que había estado invirtiendo dinero en el proyecto de *Lafayette Park*; Hilberseimer también empezó a trabajar para Greenwald redactando los proyectos de *Hyde Park* y de *Lafayette Park* con Mies; ese mismo año, Herbert Greenwald se presentó a dos subastas para poder construir los proyectos de *Hyde Park* y *Lafayette Park* respectivamente (perdió la subasta de *Hyde Park* y ganó la de *Lafayette Park*); en 1958, empezaron a construir el proyecto de *Lafayette Park*; ese mismo año, Mies decidió dejar la dirección de la escuela de Arquitectura y Urbanismo del IIT para dedicar todo su tiempo a los proyectos de Greenwald (se había llegado a cambiar de despacho para poder contar con un número mayor de colaboradores del IIT); al dejar la dirección de la escuela, el nuevo presidente del IIT decidió retirarle el encargo del campus a Mies y dárselo a SOM; Hilberseimer se enfrentó a los arquitectos de SOM, pero decidió seguir dando clases en el IIT para poder seguir formando nuevos urbanistas; Caldwell, que era mucho más pasional, se puso del lado de Hilberseimer para defender a Mies y decidió dimitir de su cargo en el IIT; Mies y Hilberseimer se lo reprocharon; Mies les pidió disculpas a SOM por los insultos de Hilberseimer y Caldwell; en 1959, Greenwald murió en un accidente de aviación al aterrizar en el aeropuerto de Newark, Nueva Jersey; en 1961, Mies, Hilberseimer y Caldwell decidieron abandonar definitivamente el proyecto de *Lafayette Park*.

Más que dos clientes, Henry Heald y Herbert Greenwald eran como dos socios de Mies. Eran empresarios y mecenas al mismo tiempo. Los dos tenían como objetivo construir unidades de asentamiento con la arquitectura de Mies, el urbanismo de Hilberseimer y el paisajismo de Caldwell. Hilberseimer estaba dispuesto a transformar toda la fisonomía de los Estados Unidos urbanísticamente y Greenwald quería llenar todos los Estados Unidos con edificios de Mies. La fidelidad entre todos ellos fue extrema, tanto Heald como Greenwald habían devuelto alguna vez el dinero invertido por otros promotores si no aceptaban completamente las decisiones formales tomadas por Mies.

Después de la muerte de Greenwald, el arquitecto Stanley Tigerman se planteó la posibilidad de organizar unos cursos en la *University of Illinois at Chicago* (UIC), destinados a formar una nueva generación de promotores que siguieran el ejemplo de Greenwald. Se trataba de formar promotores que no fueran especuladores, sino benefactores de la sociedad y que no les importase invertir en buena arquitectura y en zonas verdes. Fue entonces cuando Lee Greenwald, viuda del promotor, cedió a la UIC el legado de su esposo: el archivo que guardaba. Pero sin la presencia de Greenwald

fue muy difícil llevar estos cursos adelante, ni los alumnos ni los demás profesores compartían el punto de vista de Greenwald promovido por Tigerman. Después de haber conversado con Tigerman sobre Mies, Hilberseimer y Greenwald, hemos llegado a la conclusión de que el famoso dibujo de Tigerman, donde representa el *Crown Hall* hundiéndose en las aguas del lago Michigan, no expresa la voluntad de pasar página respecto a la arquitectura de Mies, sino que constata las amargas expectativas generadas por la trágica muerte de Greenwald y la pérdida del encargo del campus. Afortunadamente, Mies empezó a recibir nuevos encargos para construir edificios de oficinas, bancos, juzgados y galerías de arte, entre las que se encuentran algunas de sus obras maestras. Llevan dentro de sí el mismo concepto urbanístico de espacio infinito que Mies había formulado en el campus del IIT, son mucho más refinados constructivamente y también cuentan con la colaboración de Hilberseimer y Caldwell como consultores de urbanismo y paisaje. Pero desgraciadamente se perdió para siempre en el olvido la posibilidad de llevar a cabo la Metrópolis como Ciudad Jardín.

PROGRAMAS DE RECONSTRUCCIÓN ECONÓMICA

La posibilidad de llevar a cabo los tres proyectos que hemos comentado al principio empieza con la iniciativa personal de estos cinco personajes, que se encontraban inmersos en un contexto económico derivado de las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial. Su objetivo era vincular el desarrollo de la Metrópolis como Ciudad Jardín a los programas de reconstrucción económica que el Gobierno Federal de los Estados Unidos estaba empezando a aplicar, primero en Europa, para no perder el mercado europeo, y luego en los Estados Unidos. Al acabar la Segunda Guerra Mundial, el Gobierno Federal decidió poner en marcha un plan de ayudas económicas que le permitiera reactivar la economía de la Europa devastada por la guerra, que sería conocido como el Plan Marshall. El éxito de este plan fue tan grande que estimuló al Gobierno Federal a aplicar este mismo sistema en los Estados Unidos y empezó a ofrecer ayudas a los Ayuntamientos para que renovaran las zonas más degradadas de sus propias ciudades. Para gestionar estas ayudas se creó una nueva figura urbanística conocida como los *Urban Renewal Projects*.

El Plan Marshall: El hecho de ganar la guerra le permitió al Gobierno Federal de los Estados Unidos plantearse nuevas estrategias económicas para ampliar su capacidad tecnológica (desarrollada durante la Segunda Guerra Mundial por la ingeniería militar), abrir nuevos mercados y ayudar al mercado europeo a recuperarse. Al acabar la guerra, gran parte de Europa había quedado devastada. La situación social y económica era tan desastrosa, que el Secretario de Estado George C. Marshall decidió proponer una solución para resolver el hambre, el desempleo y la falta de vivienda en las naciones europeas: *'El granjero siempre ha producido los alimentos para intercambiarlos con el habitante de la ciudad por otros elementos indispensables para la vida. Esta división del trabajo es la base de la civilización moderna. En este momento está amenazada por la ruptura total. Las industrias de los pueblos y las ciudades no están produciendo bienes adecuados para intercambiar con el granjero que produce alimentos. Escasean las materias primas y los energéticos. Hace falta maquinaria, y la que hay está gastada. El granjero o el campesino no pueden encontrar los artículos que desean comprar. Así que la venta de los productos de su granja por dinero que no puede usar le parece una transacción poco provechosa. Por lo tanto, él ha retirado muchos campos de cultivo y los está usando para pastoreo. Le da más granos al ganado y encuentra para él y para su familia una gran provisión alimentos, aún cuando le falte la ropa y otros artículos ordinarios de la civilización. Mientras tanto, la gente en las ciudades no tiene ni alimento ni energéticos. Así que los gobiernos se ven forzados a usar su divisa extranjera y sus créditos para procurarse lo necesario en el extranjero. Este proceso termina con los fondos que se necesitan con urgencia para la reconstrucción. Por ende, se está desarrollando con rapidez una situación muy seria que no pronostica ningún bien para el mundo. El sistema moderno de división del trabajo en el que se basa el intercambio de productos está en peligro de acabar por completo.*

'La verdad del asunto es que los requerimientos de alimentos y otros productos esenciales que Europa debe obtener del extranjero –principalmente de los Estados Unidos- para los siguientes tres o cuatro años son muy superiores a su capacidad de pago actual por lo que necesita una gran ayuda adicional, o enfrentará un deterioro económico, social, y político de carácter muy grave.

'El remedio se encuentra en romper el círculo vicioso y restaurar la confianza de la gente en Europa en el futuro económico de sus propios países y de Europa en general. El productor y el granjero en las grandes extensiones deben ser capaces y estar dispuestos a intercambiar sus productos por divisas cuyo valor continuo no sea cuestionable' (1).

A partir de esta propuesta se empezó a poner en práctica el *Economic Recovery Program*, más conocido como el Plan Marshall. George Marshall sugirió que fueran las propias naciones europeas las que plantearan un programa para su reconstrucción, con la asistencia de los Estados Unidos (2). La única condición era que las naciones europeas se unieran y definieran un plan unitario sobre cómo utilizar esta ayuda porque el Plan Marshall no ofrecía dinero, sino bienes y técnicos cualificados que Europa debería pagar mediante créditos a los Estados Unidos. El Plan Marshall preveía que al principio la ayuda adoptara la forma de donaciones (90%) más que de créditos (10%), y a medida que Europa se fuera reconstruyendo económicamente se iría invirtiendo la proporción y las donaciones se irían sustituyendo poco a poco por créditos (3). Era muy importante crear un organismo internacional para coordinar las ayudas y crear un mercado unitario donde los bienes producidos en unos países se compensaran con otros bienes producidos en otros países y se abriera un mercado interno europeo. Por primera vez Europa tenía la oportunidad de actuar como una unidad económica única. El Plan Marshall llevó al Plan Schuman, que a su vez llevó al Euratom, luego a la Comunidad del Hierro y el Carbón, al Mercado Común y a la Unión Europea (4). Como todos sabemos, hoy en día se está debatiendo la aprobación de la primera Constitución Europea.

Los *Urban Renewal Projects*: El éxito del Plan Marshall y la capacidad económica de los Estados Unidos animaron al Gobierno Federal a plantear un sistema equivalente de ayudas para reconstruir los espacios urbanos y suburbanos más degradados de los Estados Unidos. Estas ayudas se gestionaban de la siguiente manera: los Ayuntamientos definían las zonas de renovación urbana, hacían un anteproyecto y un estudio económico de las posibilidades de cada zona; entonces recibían ayuda del Gobierno Federal para comprar el suelo, para trasladar a la población, para trasladar las actividades económicas y para derribar los edificios en ruinas; a continuación, el gobierno local subastaba a bajo coste entre los promotores el terreno desocupado (el promotor que ganaba la subasta podía llegar a comprar el suelo a un precio menor de su coste real); el dinero que ingresaba el Ayuntamiento se convertía en un fondo giratorio que se podía volver a invertir en otros *Urban Renewal Projects* (éste era el espíritu del Plan Marshall). Por otro lado, la diferencia entre todo el dinero invertido y el precio de venta del suelo se podía compensar con las plusvalías que se generaban en las diferentes zonas y el cobro de impuestos.

Esta participación mixta donde se combina la gestión pública con la promoción privada de ciudades tiene ciertas afinidades con las actuaciones de Ebenezer Howard y Arturo Soria y Mata. Sin embargo, en el caso de Howard y sobre todo de Soria, la falta de interés de sus respectivos gobiernos les impidió sistematizar y estandarizar sus propuestas para que se conviertieran en modelos de crecimiento y de transformación de las grandes ciudades existentes. En ambos casos, constituyeron sus propias compañías privadas para construir pequeñas ciudades en zonas agrícolas, donde luego se alquilaría el suelo urbanizado a sus habitantes (Howard) o se vendería (Soria). En el caso de los *Urban Renewal Projects* ocurría todo lo contrario, el Gobierno Federal tenía la iniciativa pública de transformar las ciudades, pero no tenía una estrategia urbanística concreta, como la que tenían Howard y Soria. Sin embargo, Mies y Hilberseimer sí que tenían una estrategia

1. Extracto de la conferencia que el Secretario de Estado George C. Marshall dio en la Universidad de Harvard el 5 de junio de 1947, publicado en *"El Plan Marshall (1947)"*, en *http://usinfo.state.gov/espanol/infousa/govt/files/marsplan.htm* Fuente: Registro del Congreso, 30 de junio de 1947.

2. Introducción a *"For European Recovery: The Fiftieth Anniversary of the Marshall Plan"*, en *http://www.loc.gov/exhibits/marshall/mars0.html*, sitio web de la Biblioteca del Congreso, Washington.

3. *"El Plan Marshall"*, en *http://sepiensa.org.mx/contenidos/historia_mundo/siglo_xx/eua/plan_marshall/plan_2.htm*

4. *"El Plan Marshall (1947)"*, en *http://usinfo.state.gov/espanol/infousa/govt/files/marsplan.htm* Fuente: Registro del Congreso, 30 de junio de 1947.

urbanística concreta y querían promoverla a través del Gobierno Federal de los Estados Unidos, que tenía la sede en Washington, para poder aplicarla a través de los *Urban Renewal Projects*. Esta era la oportunidad que Mies y Hilberseimer habían estado esperando para transformar las grandes ciudades en Metrópolis como Ciudad Jardín. Greenwald se presentó a la subasta de dos de estos *Urban Renewal Projects*: la reurbanización de *Hyde Park* y la reurbanización de *Lafayette Park*. Perdió la primero subasta, pero consiguió ganar la segunda y empezó a construir *Lafayette Park* en Detroit. Si no hubiera muerto en el accidente de aviación, seguramente habrían conseguido definir los nuevos estándares urbanísticos de posguerra y habrían podido transformar, al menos, la ciudad de Detroit.

NUEVOS ESTÁNDARES DE HABITABILIDAD

Los *Urban Renewal Projects* significaron una gran oportunidad para llevar a cabo la transformación de las metrópolis americanas en Metrópolis como Ciudad Jardín. Esto quiere decir adaptar las grandes ciudades a unos nuevos estándares de habitabilidad en función de las características de la unidad de asentamiento: arquitectónicas (especialmente en relación con la vivienda), urbanísticas (especialmente en relación con el sistema viario) y paisajísticas (vinculadas a criterios ecológicos y a la reconstrucción del paisaje). A partir de la estandarización de una serie de elementos y procesos de transformación urbanística se podría haber introducido la escala humana en el hábitat humano y convertir progresivamente las grandes ciudades en un conjunto sostenible de pequeñas ciudades autónomas e interrelacionadas.

Para poder llevar a cabo esta transformación urbanística, es necesario partir de un plan general, un plan regional y a ser posible un plan nacional, como los que estaba elaborando Hilberseimer. Pero a partir de estos planes a gran escala, habría que enfrentarse a los proyectos urbanos basándose en el principio de la unidad de asentamiento e introducir progresivamente pequeños cambios que se irían sumando hasta conseguir transformar la totalidad. Desgraciadamente, no se llegó a redactar un manual con los nuevos estándares urbanísticos, pero en algunas de las memorias de *Lafayette Park* se utiliza la expresión de nuevos estándares. Podemos basarnos en una serie de lemas publicados en algunos de los folletos comerciales y notas de prensa que se redactaron con fines pedagógicos y comerciales durante la reurbanización del campus del IIT, la reurbanización de *Hyde Park* y la reurbanización de *Lafayette Park*, para intentar agrupar algunos de estos nuevos estándares en tres apartados:

Nuevos estándares urbanísticos: La propuesta de Hilberseimer se basa en la unidad de asentamiento dimensionada peatonalmente. Para definir las unidades de asentamiento, primero hay que definir una red integral de transportes que integre el tren, las autopistas, la electricidad, el agua, el gas, etc. y planificarla como una instalación eficiente al servicio de las pequeñas ciudades y unidades de asentamiento. Se tendrán que diseñar las autopistas para que puedan absorber todo el tráfico regional y se pueda reducir progresivamente la velocidad hasta llegar a las unidades de asentamiento. Se tendrán que cortar unas calles y eliminar otras, de tal modo que se pueda intercambiar fácilmente el modo de transporte mecánico por otro peatonal: a pie, en bicicleta, con patines, a caballo, etc. Para dar un nuevo soporte a este modo de transporte ligero se tiene que diseñar un sistema alternativo de caminos y recorridos (que ofrecen todo un mundo de nuevas posibilidades de diseño). Como Mies, Hilberseimer y Caldwell potenciaban el ahorro y la sostenibilidad, al borrar las calles mantenían las aceras existentes que formaban una red peatonal extendida sobre el paisaje reconstruido. Como el tráfico local prácticamente se habría eliminado y el tráfico intercomunitario se habría reducido enormemente, el acceso a las vías de tren y a las arterias de tráfico sería mucho más relajado y se podría realizar a través de entornos urbanos mucho más agradables.

Hilberseimer llegó a influir relativamente en la estrategia de clasificación de carreteras americanas, pero no consiguió transmitir toda la ideología que había detrás del principio de la unidad de asentamiento. Los *Urban Renewal Projects* se siguieron haciendo sin

seguir los principios de Ebenezer Howard y las zonas degradadas se volvieron a reconstruir con edificios nuevos, pero sin cambiar el modelo urbanístico. El resultado fue que tampoco se pudo cambiar el modelo social y actualmente la mayoría de estos *Urban Renewal Projects* vuelven a estar en ruinas y tienen problemas sociales. En 1964 la *American Association of State Highway and Transportation Officials* (AASHTO) publicó *"A Guide for Highway Functional Classification"* o *"Green Book"* (5), donde se establecía la clasificación estándar de las carreteras americanas en arterias, colectores y calles locales. Esta clasificación se basa en los principios de Hilberseimer para simplificar la movilidad, facilitar el acceso a las edificios y restringir el tráfico a través. Sin embargo no se tuvo en cuenta el principio de la unidad de asentamiento y las funciones urbanas se acabaron separando demasiado. Actualmente, para acceder de unas funciones a otras se tiene que coger el coche, salir a los colectores, llegar a las arterias y volver a entrar en otros colectores continuamente: una situación igualmente insostenible.

Nuevos estándares de vivienda: desde el punto de vista arquitectónico, las dos ideas básicas de la unidad de asentamiento son la de trabajar con edificios aislados y la de mezclar alturas. Aislando los edificos se consiguen mejorar las condiciones de habitabilidad al disponer de mayor superficie de fachada para el asoleo y la ventilación, y al mismo tiempo se consigue aumentar la continuidad de las zonas verdes y mejorar la relación entre la arquitectura y el paisaje. El objetivo es mezclar diferentes formas de vida y descentralizar las grandes ciudades mezclando las altas densidades del centro con las bajas densidades de la periferia.

En cuanto al programa funcional de la vivienda, la estrategia más habitual de reducir los costes era reducir la superficie de la vivienda estableciendo unos estándares mínimos. Pero Mies y Hilberseimer no estaban de acuerdo con esta estrategia porque los estándares mínimos se convertían en los estándares máximos demasiado a menudo, y quienes salían perjudicados eran tanto la propia vivienda como los habitantes que vivían en ella (6). A Mies y a Hilberseimer les parecía más adecuado diversificar la oferta y ofrecer una gran variedad de tipos y tamaños de vivienda según el número de habitaciones, pero donde todos los espacios fueran lo bastante grandes como para mejorar la calidad arquitectónica y la calidad de vida de los habitantes. La mejor manera de reducir costes sería industrializando la construcción.

Nuevos estándares de paisaje: Con el paisaje y los parques ocurre lo mismo que con la arquitectura, es decir, habría que evitar los estándares mínimos y ampliar los espacios verdes hasta confundirlos con todo el paisaje. Este paisaje se debería programar con actividades culturales, deportivas y comerciales en función de las características de la unidad de asentamiento y las características del paisaje. El paisaje es el gran beneficiario de la unidad de asentamiento y se convierte en el espacio central de la ciudad. La unidad se asienta directamente en el paisaje y se convierte en un parque. Al eliminar algunas calles, borrar otras y fomentar los edificios aislados se favorece la continuidad de las zonas verdes: la ciudad está en el paisaje y el paisaje está en la ciudad.

5. *"Walkable Communities Part III"*, en *"BUILD News 05-08-02"*, en *http://www.co.dane.wi.us/plandev/build/doc/news05-08-02.doc*
Actualmente esta dirección de Internet no está activa, pero se puede acceder al documento html que automáticamente genera Google mientras explora la web en *http://216.239.59.104/custom?q=cache:JpA8gupRPRcJ:www.co.dane.wi.us/plandev/build/doc/news05-08-02.doc*

6. Reducir la superficie de la vivienda no les parecía una solución adecuada porque todas las viviendas necesitan los mismos equipamientos, tengan la superficie que tengan. Reduciendo la superficie útil se reduce el coste total, pero aumenta el coste relativo por metro cuadrado.

6.1 Reurbanización del campus del IIT

Mientras Mies se enfrentaba a los problemas formales y constructivos de los pabellones universitarios, le pidió a Hilberseimer que empezara a planificar la zona residencial del campus. Hilberseimer empezó a combinar bloques de apartamentos para estudiantes con grupos de viviendas unifamiliares bajo el concepto de alturas mixtas, pero también se preocupó por definir la unidad de asentamiento. El documento más significativo en este sentido es una planta de 1944 (ver pág. 395) donde aparece la propuesta de Mies mezclada con la de Hilberseimer. En esta planta se pueden observar la zona de viviendas que había estado planificando Hilberseimer, pero también se pueden observar dos parques laterales que Hilberseimer había añadido con Caldwell (7) para definir el campus como una unidad de asentamiento. Estos dos parques conducen peatonalmente hacia el lago y actúan como dos cuñas verdes que empezarían a recortar la unidad de asentamiento, acotando su tamaño con el fin de llegar a rodearla totalmente con una corona verde. Las dudas y los tanteos de los croquis, comparados con la seguridad de los proyectos de *Hyde park* y *Lafayette Park*, ponen de manifiesto que el campus es el lugar donde Mies y Hilberseimer pusieron por primera vez en práctica el principio de la unidad de asentamiento en un proyecto real y donde empezaron a definir los mecanismos de transformación de las grandes ciudades. Para situarnos cronológicamente podemos relacionar el plano del campus de 1944 con el ciclo de conferencias que se estaba celebrando en Chicago: *"The City: Organism and Artifact"*.

En cuanto tuvieron definida la unidad de asentamiento y obtuvieron el permiso del Ayuntamiento para eliminar las calles secundarias, Mies y Hilberseimer empezaron a suprimir las calles que no formaban parte de la espina de pez. Cubrieron las calzadas con tierra y empezaron a plantar césped, como en el resto de las zonas verdes, pero no pudieron seguir cortando más calles porque necesitaban la complicidad de las instituciones vecinas afectadas por la intervención, como el *Michael Reese Hospital* o la *University of Chicago*. Para conseguirlo el presidente del IIT, Henry Heald, fundó la *South Side Planning Board* y puso en marcha una valoración urbanística del sur de Chicago en 1952, conjuntamente con las otras dos instituciones. Creía que así podría convencer a las otras dos instituciones y coordinar los intereses comunes, pero no las consiguió convencer. El *Michael Reese Hospital* estaba asesorado por Gropius, que mantenía vivo un enfrentamiento personal con Mies desde que trabajaron juntos en el despacho de Behrens. Además, entre los consultores de Gropius se encontraba Martin Wagner, que había convocado el concurso de la *Alexanderplatz* y también se había enfrentado a Mies y Hilberseimer. Por otro lado, la *University of Chicago* tenía sus propios intereses locales y prefería no aventurarse en una empresa tan grande que pudiera poner patas arriba todo el sur de Chicago.

ESPACIO Y COLOR

En el campus se inicia el proceso de borrado de las calles sobrantes (urbanismo desurbanizador). Se libera una gran parte de suelo del exceso de pavimento, pero se siguen respetando las aceras estándar americanas separadas de la calzada por una banda de césped. Líneas grises de hormigón sobre una mancha verde y continua de césped. El color verde del césped, los árboles y de la naturaleza en general es uno de los colores dominantes del conjunto del campus. Pero también domina el azul, porque al distanciarse los edificios entre sí tienden a abrir la perspectiva y descubren la amplitud del cielo. Estos azules y verdes de la naturaleza también se reflejan en los edificios de vidrio, convertidos en espejos gigantes. Pero es en los espacios interiores de estos edificios de vidrio donde mejor se percibe el esplendor de esta naturaleza cambiante a lo largo de las horas del día y las estaciones. La naturaleza es quien pone el color y se convierte en la base cromática de la ciudad. Es fascinante ver la estructura blanca de la casa Farnsworth sobre la nieve blanca de invierno: casi nada (8). Mies explica esta relación entre la arquitectura y la naturaleza en la entrevista que Christian Norberg-Schulz le hizo en 1958: *'Pretendo que mis edificios sean*

7. La mano de Caldwell se puede comprobar al observar los criterios de la Escuela de la Pradera que se encuentran en esta planta de 1944, donde Caldwell propone un claro bordeado de bosque en cada uno de los rectángulos que se definen al cruzarse los caminos peatonales.

8. Casi nada dijo Mies cuando acabó e construir la Casa Farnsworth. También decía que Malevich estaba tendiendo hacia casi nada cuando pintaba el cuadrado blanco sobre fondo blanco.

marcos neutros donde los hombres y las obras de arte puedan llevar su propia vida. Para conseguirlo se necesita una postura respetuosa frente a los objetos'

'Si considera los edificios como marcos neutros: ¿que papel juega la naturaleza en relación con las construcciones?'

'También la naturaleza debería vivir su propia vida. Deberíamos evitar perturbarla con el colorido de nuestras casas y del mobiliario. De todas maneras, deberíamos esforzarnos por conseguir establecer una mayor armonía entre naturaleza, vivienda y hombre. Cuando se mira la naturaleza, a través de la casa Farnsworth, adquiere un significado más profundo del que tiene cuando se está fuera, al aire libre. La naturaleza se realza al formar parte de un gran conjunto' (9).

La casa Farnsworth es una casa en el bosque, cuyos límites naturales se encuentran en el propio bosque. En la *"Teoría de los colores"* de Goethe, el uso del color se considera una característica morfológica directamente relacionada con el concepto de espacio. Spengler se basa directamente en esta teoría acerca de los colores para comparar el uso del color en la cultura apolínea y en la cultura fáustica: *'La pintura antigua, en su estilo riguroso, usaba una paleta limitada al amarillo, al rojo, al negro y al blanco. Hace mucho tiempo que se ha hecho notar esta circunstancia extraña. Para explicarla se ha apelado a motivos harto superficiales y notoriamente materialistas o a hipótesis absurdas, como la de una supuesta ceguera de los griegos para los demás colores. El mismo Nietzsche habla de esto (Aurora).*

'Pero ¿por qué la pintura antigua, en la época de su mayor florecimiento, evita el azul y aún el verde azulado, iniciando la escala de los colores lícitos en los tonos amarillo verdoso y rojo azulado? No hay duda de que en esta limitación se expresa el símbolo primario del alma euclidiana.

'El azul y el verde son los colores del cielo, del mar, de la campiña fértil, de las sombras del sol a mediodía, de los atardeceres, de las montañas lejanas. Son colores que esencialmente pertenecen a la atmósfera, no a las cosas mismas, colores fríos que anulan los cuerpos y producen impresiones de lejanía, de amplio horizonte, de infinito.

'Por eso, mientras Polignoto los evita cuidadosamente en sus frescos, en cambio la pintura al óleo, la pintura de perspectivas, emplea como elementos creadores del espacio unos azules y unos verdes "infinitesimales" que durante toda su historia, desde los venecianos hasta el siglo XIX, constituyen el matiz fundamental de rango preeminente, el tono que sustenta el sentido todo del colorido, el basso continuo con el que armonizan los tonos calientes, amarillos y rojos, más escasos y supeditados a aquellos. No me refiero a ese verde intenso, alegre, próximo, que Rafael o Durero emplean a veces –pocas veces- en los paños, sino a un verde azulado indefinible, que aparece en mil matices de blanco, gris y pardo, a un color profundamente musical en que está inmersa toda la atmósfera, sobre todo en los Gobelinos. Este color es el elemento principal de eso que se ha llamado perspectiva aérea, por oposición a la perspectiva lineal, y que hubiera debido llamarse perspectiva barroca, por oposición a la perspectiva del Renacimiento. Se le encuentra en Italia; el vigor con que produce la impresión de la profundidad va creciendo en Leonardo, Guercino, Albani. Se le encuentra en Holanda (Ruysdael, Hobbema). Se le encuentra, sobre todo, en los grandes franceses, desde Poussin, Lorena y Watteau, hasta Corot. El azul, que también es color de perspectiva, se relaciona siempre con lo oscuro, lo apagado, lo irreal. No penetra, sino que arrebata hacia la lejanía. Goethe, en su "Teoría de los colores", le ha llamado una "nada encantadora".

'El azul y el verde son colores trascendentes, espirituales, suprasensibles. No se dan en la pintura al fresco de estilo ático; y por eso mismo predominan en la pintura al óleo. El amarillo y el rojo, colores "antiguos", son colores de la materia, de la proximidad, de las emociones sanguíneas. El rojo es el color previo de la sexualidad;

9. Christian Norberg-Schulz. *"Una conversación con Mies van der Rohe"*, 1958. Publicado por Fritz Neumeyer en *"Mies van der Rohe. La Palabra sin Artificio"*, 1986.

por eso es el único que actúa sobre los animales. Es el que más se aproxima al símbolo del falo –y, por lo tanto, de la estatua y de la columna dórica-, mientras que el azul purísimo sirve para transfigurar el manto de la virgen. Esta relación se ha impuesto por sí misma en todas las escuelas, con necesidad profunda. El violeta –que es un rojo superado, vencido por el azul- es el color de las mujeres que han perdido su fertilidad y de los sacerdotes que viven en el celibato.

'El amarillo y el rojo son colores populares, los colores de las multitudes, de los niños, de las mujeres y de los salvajes. En España y Venecia el hombre distinguido prefiere –por el afán inconsciente de mantenerse apartado y distante- un negro o un azul suntuoso. El amarillo y el rojo –colores euclidianos, apolíneos, politeístas- son, por último, los colores del primer plano social, de las ruidosas aglomeraciones, de los mercados, de las fiestas populares, de la vida ingenua y atropellada, del fatum antiguo, del azar ciego, de la existencia puntiforme. El azul y el verde –colores fáusticos, monoteístas- son los colores de la soledad, de la solicitud, de la gran curva que une el presente con el pasado y el futuro, del sino como decreto inmanente en el cósmico conjunto.

'Más arriba hemos establecido la relación que une el sino de Shakespeare al espacio y el sino de Sófocles al cuerpo aislado. Todas las culturas profundamente trascendentes, todas las culturas cuyo símbolo primario exige una superación de las apariencias visibles, una vida de lucha y de conquista, que no se abandona a lo que adviene, todas estas culturas sienten hacia el espacio la misma propensión metafísica que hacia el azul y el negro. En los estudios de Goethe acerca de los colores entópicos de la atmósfera, se encuentran profundas observaciones sobre la relación que existe entre la idea del espacio y el sentido de los colores. El simbolismo de los colores que derivamos aquí de las ideas del espacio y del sino coincide perfectamente con el expuesto por Goethe en su "Teoría de los colores".

'El empleo más importante del verde sombrío como color del sino se encuentra en Grünewald, cuyas "noches" tienen una indescriptible potencia de espacialidad que sólo Rembrandt ha podido después alcanzar. Al contemplarlas se recibe la impresión de que ese verde azulado, que es el mismo color en que está a veces envuelto el interior de las grandes catedrales, podría denominarse el color específico del catolicismo, suponiendo que se dé este nombre única y exclusivamente al cristianismo fáustico, con la eucaristía como centro, al cristianismo fundado en 1215 por el Concilio lateranense y perfeccionado por el tridentino. Ese color, con su silenciosa grandeza, dista seguramente tanto del fastuoso fondo dorado de las imágenes cristianobizantinas como de los colores chillones, alegres, "paganos", de los templos y estatuas griegos. Adviértase que ese color, para introducir impresión, necesita que el cuadro esté expuesto en un "espacio interior", es decir, lo contrario del amarillo y del rojo. La pintura antigua es resueltamente pintura de la calle; en cambio, la pintura occidental es un arte de taller. En toda la gran pintura al óleo, desde Leonardo hasta el final del siglo XVIII, no hay una obra pensada para ser vista a la luz cruda del día. Reaparece aquí la oposición entre la música de cámara y la estatua aislada, al aire libre. Algunos han querido explicar este hecho por el clima. Pero esta explicación superficial quedaría refutada –si fuere necesario refutarla- por el caso de la pintura egipcia. Para el sentimiento vital de los antiguos, el espacio infinito era una perfecta nada; por lo tanto, el azul y el verde, con su poder anulador de la realidad y creador de la lejanía, hubieran hecho vacilar la omnipotencia de los primeros términos, de los cuerpos aislados, menoscabando así el sentido propio de las obras del arte apolíneo. Para los ojos de un ateniense, un cuadro con el colorido de Watteau sería algo sin esencia, sin realidad, algo falso, vacío, de una vacuidad interna que difícilmente podría expresarse con palabras. Ese colorido da a las superficies sensibles, a los planos que reflejan la luz, el valor de testimonios y límites, no de las cosas, sino del espacio circundante. Por eso lo rechazó la Antigüedad. Por eso predomina en nuestra cultura occidental' (10).

Cuando Hilberseimer acabó de definir el Plan de Chicago, el campus

10. Oswald Spengler, "*La Decadencia de Occidente*", tomo I, págs. 437-440.

del IIT acabó localizado en medio de un parque cortafuegos y pasó a convertirse en un equipamiento docente a escala metropolitana, como el *Michael Reese Hospital* o el campus de la *University of Chicago*, este último situado en un segundo cortafuegos en *Hyde Park*. Parece contradictorio que una unidad de asentamiento esté en medio de un parque cortafuegos, pero no lo es. En realidad se trata de pequeñas unidades de asentamiento especializadas que permiten mantener en funcionamiento los equipamientos a gran escala metropolitana.

LA ZONA RESIDENCIAL DEL CAMPUS

Mies construyó tres bloques de apartamentos cuando los arquitectos de SOM ya habían construido dos bloques para alojar a los veteranos de guerra que querían estudiar en el campus del IIT (11). Mies situó sus tres bloques junto a uno de los de SOM y los agrupó formando un espacio vacío, como si estuvieran situados alrededor de una plaza abierta en medio del paisaje. Sin embargo, no pudo llegar a construir ninguna de las viviendas unifamiliares del campus. En contrapartida, Greenwald le encargó que empezara a plantear un sistema de viviendas unifamiliares construidas industrialmente, con elementos prefabricados, de un modo muy parecido a los rascacielos que estaba empezando a construir en Chicago y siguiendo el ejemplo de la Casa Farnsworth. Mies estuvo desarrollando el sitema constructivo de estas viviendas conocidas como *"Steel Frame Pre-Fabricated Row Houses"*, entre 1950-1951. En el lado oeste de Chicago, más allá de *Oak Park*, Mies llegó a proyectar algunas viviendas unifamiliares aplicando este sistema constructivo. En uno de estos proyectos, formado por una agrupación de varias casas, también ordenó las distintas viviendas alrededor de una plaza, como en las torres de apartamentos del campus. A partir de estos dos ejemplos podríamos decir que Mies pretendía definir la textura residencial de la ciudad como un tejido de vacíos, más que de llenos. A diferencia de Hilberseimer, Mies no ordenaba los edificios uniformemente, sino que los desplazaba generando vacíos y tensionando el espacio dinámicamente. El único ejemplo que llegó a construir de estas casas unifamiliares es la casa McCormick, que tiene el mismo aspecto que los apartamentos de *Lake Shore Drive*. La casa Farnsworth sería un caso particular, pero con medidas especiales, todavía sin estandarizar.

Los edificios americanos de viviendas de Mies son muy parecidos a los de oficinas, laboratorios y aulas. Cada edificio contiene una función específica, pero todos responden a una imagen común que no expresa la función, sino el contenido simbólico de la construcción. Los volúmenes son absolutamente abstractos, sin ninguna vocación figurativa. Son límites arquitectónicos que estructuran el espacio visualmente. Sin jerarquía. La función es variable, los usos pueden cambiar. Esto se aprecia perfectamente en la capilla del campus, donde se coloca el símbolo de la cruz en el interior, delante de una cortina. La cortina se puede correr y pasar por delante cubriendo la cruz para sustituirla por las imágenes de cualquier otra de las religiones que practiquen los estudiantes del campus. Esta libertad funcional también se puede observar en la concepción del *Crown Hall*, donde una única sala gigante sirve para dar clases de arquitectura, organizar conferencias, conciertos, exposiciones o celebrar fiestas de fin de curso. La ausencia de elementos figurativos hace que en la arquitectura de Mies, la forma aparezca como el resultado de la construcción, más que de la función: *'Si el lado funcional de la vida influyera sobre la forma en el arte, entonces, con la decadencia de la calidad del lado funcional de la vida, la forma del arte también sufriría una decadencia. Pero en la realidad ocurre lo contrario: las funciones desaparecen casi en su totalidad, mientras el arte retiene su valor intrínseco'* (12). Esto hace que la arquitectura de Mies se centre en sus propios valores constructivos y se vuelva específicamente arquitectónica, como la pintura moderna se había vuelto pictórica o la escultura escultórica.

SITUACIONES NEOPLÁSTICAS

Una vez concebida la unidad de asentamiento, el campus se ha convertido en un laboratorio urbano donde Mies va a poner a punto su material arquitectónico. El resultado final del conjunto tiene un aspecto algo tosco e inacabado, pero sobre este modelo se va a desarrollar toda la arquitectura sucesiva de Mies. Ya llegará

11. Mies no era un arquitecto al que le gustara trabajar con prisas, por eso Henry Heald tuvo que encargarle los primeros bloques de apartamentos a SOM, para poder acoger a los primeros estudiantes que volvían de la guerra. Esta es la excusa que utilizó el nuevo presidente del IIT para pasarle el encargo del campus a SOM, en 1958.

12. K. Malevich. *"La Pintura y el problema de la Arquitectura"*, 1928.

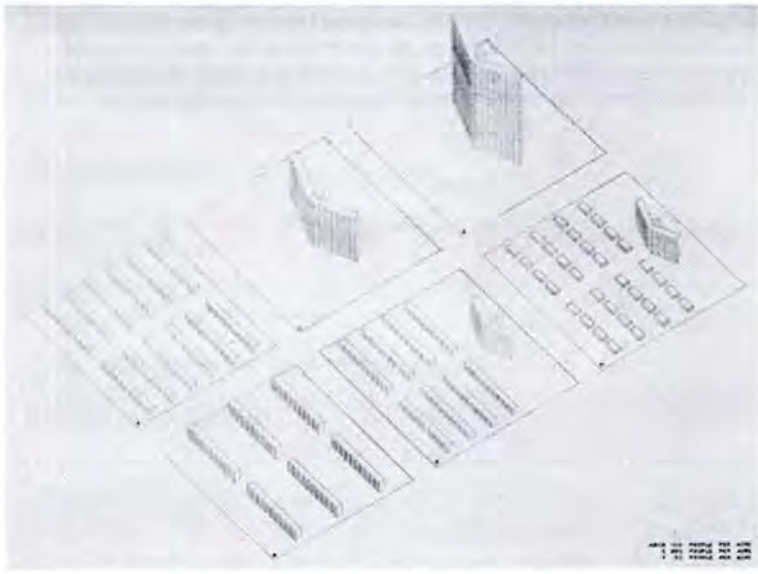
el momento de ejecutar conjuntos urbanos con la claridad y el refinamiento que conocemos. Los edificios del campus empezarán a extenderse por toda la ciudad, y por los Estados Unidos, Canadá, incluso por Europa, transformando el espacio inmediato en un fragmento de espacio infinito. Por ejemplo, en el *Chicago Federal Center*, Mies organiza el espacio infinito formando tres plazas con dos rascacielos de juzgados y un pabellón de correos que se desplazan entre sí. Los dos rascacielos se separan del suelo y el pabellón permanece apoyado. Éste es un buen ejemplo de lo que significa el espacio infinito. Los tres edificios consiguen abrir el espacio encerrado de la ciudad y dinamizarlo, mientras que siguen rodeados por un tejido compacto de rascacielos entre medianeras: los primeros rascacielos que se construyeron en Chicago a finales del siglo XIX, fruto de la civilización fáustica, pero todavía incapaces de abrir el espacio.

Mies es capaz de transformar el espacio de la ciudad incluso con un solo edificio: como cuando retira el *Seagram* de la alineación a vial, creando puntualmente una plaza que dilata la *5th Avenue* de Nueva York; o como cuando levanta la losa cuadrada de acero que cubre la Galería Nacional de Berlín, comprimiendo el paisaje entre dos planos horizontales (un negro sobre blanco). Son proyectos urbanos donde Mies irá depurando su concepto de espacio infinito neoplásticamente. Edificios convertidos en límites que nos descubren el espacio oculto y lo hacen visible. Edificios cada vez más ligeros donde se superpone la imagen del espacio interior sobre el exterior. Tipos cada vez más puros en cuanto a la forma y el uso de materiales, cada vez más reducidos a elementos abstractos (volúmenes, planos, ritmos, líneas). Ciudad de transparencias y de reflejos.

Mies plantea sus propios edificios como espejos gigantes, capaces de reflejar su espacio alrededor. Rascacielos de vidrio que se arrojan sombras unos a otros, sin mantener las distancias funcionales de asoleo que reclama Hilberseimer. Es más importante crear los efectos de luz, transparencias y reflejos, que traducir en forma una función concreta. En estas nuevas situaciones urbanas el espacio exterior recibe el mismo cuidado y tratamiento proyectual que el espacio interior de los edificios, resultando espacios urbanos con un altísimo grado de refinamiento. El cuidado por el detalle constructivo se encuentra en cualquier lugar: en los bancos, los parterres, los bordillos. Aparece una nueva generación de mobiliario urbano que penetra en el interior de los edificios, manifestando el carácter urbano y la transparencia de las plantas bajas. Parece como si los edificios flotaran. El exterior y el interior se convierten en un único espacio donde pueden exponerse las obras de arte, como la escultura naranja de Calder que Mies expone en una de las plazas del *Chicago Federal Center* o como las pinturas de gran formato que cuelga en las plantas bajas del *Toronto Dominion*. Mies le concede la mayor importancia a las obras de arte y concibe el espacio de la ciudad como una gran sala de exposiciones, donde la pintura y la escultura pueden encontrar su lugar, colonizar el espacio y potenciarlo. Para Mies es importante el contexto, pero lo es mucho más la ordenación del conjunto y la transformación del espacio. Es mucho más importante recuperar el contexto del paisaje original y recrear una nueva ciudad inmersa en la naturaleza.

Si observamos la situación de los edificios de Mies en Chicago nos daremos cuenta de que parecen responder estratégicamente al plan de Hilberseimer. A lo largo de la orilla del lago se encuentran los bloques de apartamentos que Mies construyó para Greenwald: los *Promontory*, los *Lake Shore Drive* 860-880 y 900-910, los *Lakeview* y los *Commonwealth Apartments*. Los solares escogidos disfrutan de las ventajas del lago y de los parques existentes que reproducen la imagen natural de la pradera y que Hilberseimer tenía previsto ampliar dejando los rascacielos aislados en medio del paisaje. A lo largo de la calle *State*, es donde se encuentran los edificios administrativos e institucionales de Mies: el edificio de oficinas IBM, el *Chicago Federal Center*, el *Illinois Center* y el campus del IIT. En el Plan de Chicago, Hilberseimer había organizado una banda comercial y de oficinas a lo largo de State Street que pasaba por el centro histórico y comercial de Chicago: el *Loop*. También tenía previsto cortar esta calle, que atraviesa la zona de trabajo de varias

unidades de asentamiento, en una serie de tramos al servicio de las zonas industriales de las unidades de asentamiento. Hacia el oeste de Chicago se encuentran la casa Farnsworth y la casa McCormick, que podrían formar parte de nuevas unidades de asentamiento.



1. Ludwig Hilberseimer. Estudios de densidades. Publicado en su propio texto "*City Architecture. The Trend Toward Openness*" (Arquitecura de la Ciudad. Tendencia a la Apertura), c. 1960: "*Cómo se puede abrir la ciudad se puede demostrar diagramáticamente. El diagrama desarrollado muestra variaciones de tamaño de una promoción residencial. Cada una de ellas se encuentra sobre una superficie de dos manzanas* (se refiere a dos manzanas americanas rectangulares, que aquí están agrupadas en un cuadrado). *Todos los edificios tienen orientación sur. La orientación sur, normalmente tan restrictiva, no tiene por qué ser uniforme. Puede haber tanta flexibilidad como variedad. Las primeras cuatro variaciones, A, B, C, y D,* (las cuatro de la izquierda abajo) *están basadas en la misma densidad, y, consecuentemente, contienen el mismo número de apartamentos. La quinta, E, dobla la densidad mientras que la sexta, F, la divide por la mitad.*

"A, muestra las habituales hileras de edificios de apartamentos de dos plantas: seis de ellas, una solución muy monótona. B, muestra edificios de apartamentos de cuatro plantas: tres hileras hileras de ellas y no una importante mejora. En C todos los apartamentos están concentrados en un edificio; este plan permite un máximo de espacio abierto en contraste con la estrechez de A y B. En D las hileras de casas de A están mezcladas con edificios de apartamentos más altos. E, como C, consta de un edificio de apartamentos alto pero contiene dos veces más apartamentos que la variación previa. F es, como D, mixto; como la densidad está dividida por la mitad, las hileras de casas se han sustituido por viviendas unifamiliares de una planta".

DENSIDAD RESIDENCIAL

Hilberseimer había desarrollado científicamente la teoría de las alturas residenciales mixtas. Demostraba que al utilizar este método, no sólo se disponía de una gran versatilidad para planificar conjuntos urbanos, sino que se podían variar las densidades según las necesidades locales. Según Hilberseimer, Le Corbusier había explorado las posibilidades adquiridas por la concentración y la alta densidad de población (*Ville Contemporaine*), y él había explorado las posibilidades de la baja densidad y el tipo mixto de vivienda. Sin embargo, a pesar de lo diferentes que eran estas dos aproximaciones, Hilberseimer también destacaba que las dos tenían la misma tendencia hacia la apertura y que las dos utilizaban edificios aislados. En ambas soluciones se tenía la sensación de espaciosidad por todas partes.

Al incorporar el concepto de alturas mixtas a las propuestas de Hilberseimer, lo que hicieron Mies y Hilberseimer fue integrar la teoría de la Ciudad Lineal y la teoría de la Ciudad Jardín en una sola propuesta. Luego se repartieron el trabajo en dos disciplinas, urbanismo y arquitectura. En esta división del trabajo, Hilberseimer tenía que definir las zonas y los usos urbanísticamente, tenía que definir dónde iba cada tipo de edificio y cómo se integraba en el todo urbanístico. Tenía que definir las densidades, los usos, distancias, viario, caminos, parques, y tenía que acabar planificando una volumetría de partida con la que seguiría trabajando Mies.

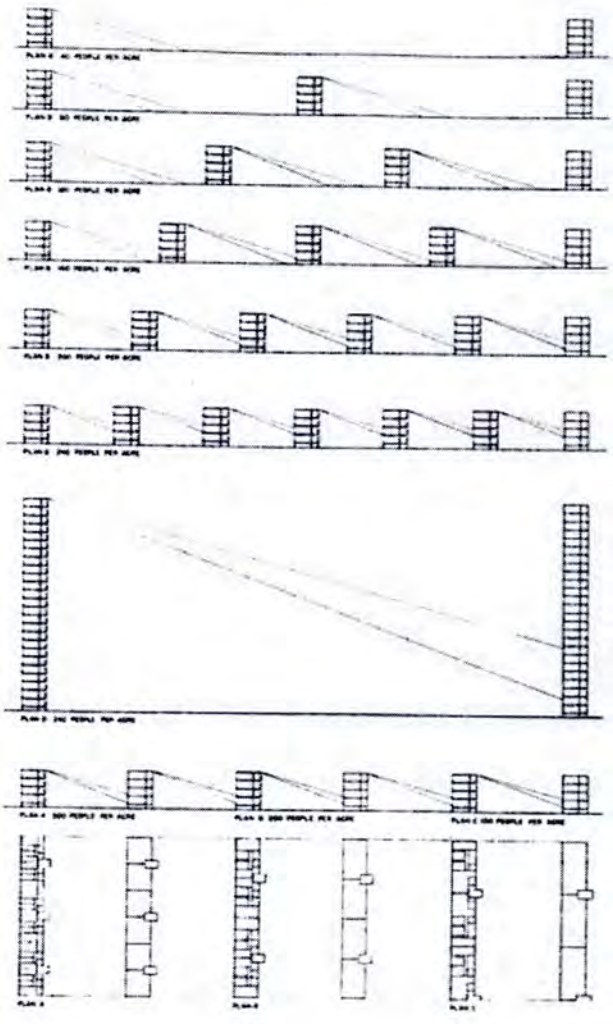
La aproximación de Hilberseimer era mucho más analítica que la de Mies. Empezaba en una primera fase más esquemática y planificaba la distribución urbanística de las viviendas racionalmente, haciendo estudios de densidades y de asoleo para poder programar y dimensionar las unidades de asentamiento correctamente.

CONDICIONES DE ASOLEO

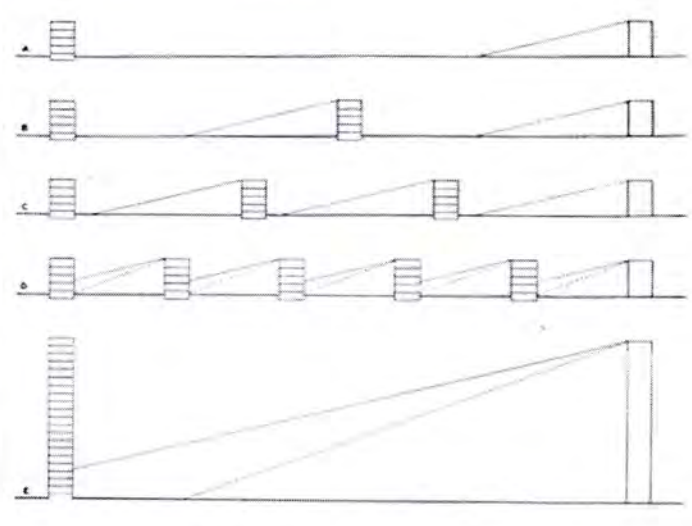
Otro de los estudios científicos que hacía Hilberseimer era el análisis del asoleo. Hilberseimer estaba convencido de que había que aprovechar el máximo de horas de sol para mejorar las condiciones de habitabilidad y el rendimiento térmico de los edificios, así que elaboró una serie de estudios sobre las sombras arrojadas por los edificios para establecer un criterio de proporcionalidad entre su altura y la distancia que los separa. Estos mismos esquemas son los que Gropius estuvo desarrollando en el CIAM 3, de 1930 (Bruselas, Bélgica): se retomó el tema de la vivienda mínima, se extendió a la escala del urbanismo y se analizaron las posibilidades de aplicación de las viviendas bajas, medianas y altas.

Mies partía de la propuesta de Hilberseimer y compartía sus conclusiones sobre el asoleo. Pero también era un artista y no estaba de acuerdo con que las respuestas tuvieran que ser siempre tan deterministas y directas. Creía que había que introducir giros y desplazamientos entre los edificios para dinamizar el espacio y hacerlo más fluido. Por ejemplo, cuando proyectó las dos torres de apartamentos de *Lake Shore Drive* 860-880, las giró y las puso mucho más cerca de lo que Hilberseimer hubiera permitido, porque se proyectan sombras la una a la otra. Además, los apartamentos no tienen en cuenta la orientación y las cuatro fachadas son iguales. Hilberseimer le dijo que si una de las torres estaba bien orientada, la otra tenía que estar mal. Mies le respondió que no estaba de acuerdo y que las dos estaban bien orientadas.

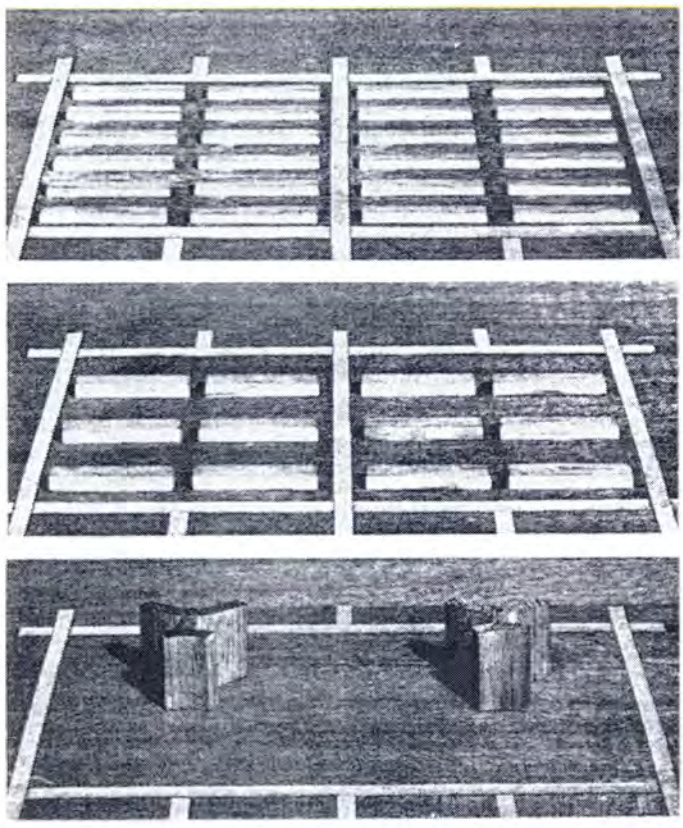
Mies confiaba en la tecnología y siempre incorporaba las soluciones más avanzadas para mejorar el rendimiento térmico. Algunos de sus primeros edificios de vidrio se han tenido que rehabilitar incorporando sistemas mecánicos de aire acondicionado, como en la casa Farnsworth y los *Lake Shore Drive* 860-880. Pero Mies fue incorporando estos sistemas en los siguientes proyectos y a medida que iba perfeccionando las soluciones, los edificios iban mejorando su rendimiento térmico.



2. Ludwig Hilberseimer. Estudios de sombra, c. 1954.



3. Ludwig Hilberseimer. Estudios de sombras.



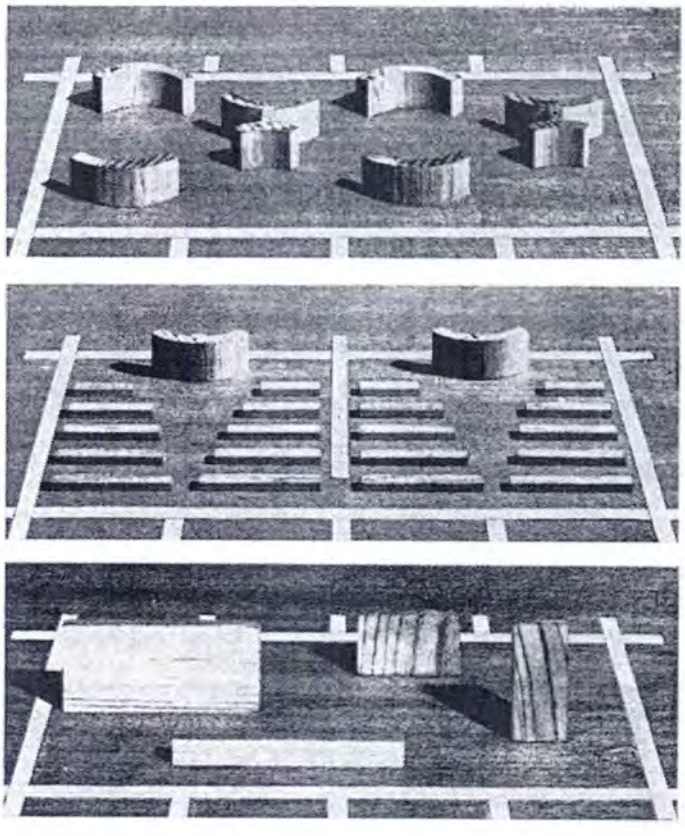
4. Ludwig Hilberseimer. Estudios volumétricos para la zona residencial del campus del IIT, realizados con el mismo criterio que los esquemas de densidades. En conversaciones con Peter Beltemacci, hemos podido identificar, de derecha a izquierda (o de norte a sur), las calles 31, 33 y 35, y de arriba abajo, la calle State (que pasa tangente al *Chicago Federal Center* y la IBM) y la calle Michigan (que pasa muy cerca de los apartamentos *Lake Shore Drive*).

ESTUDIOS VOLUMÉTRICOS

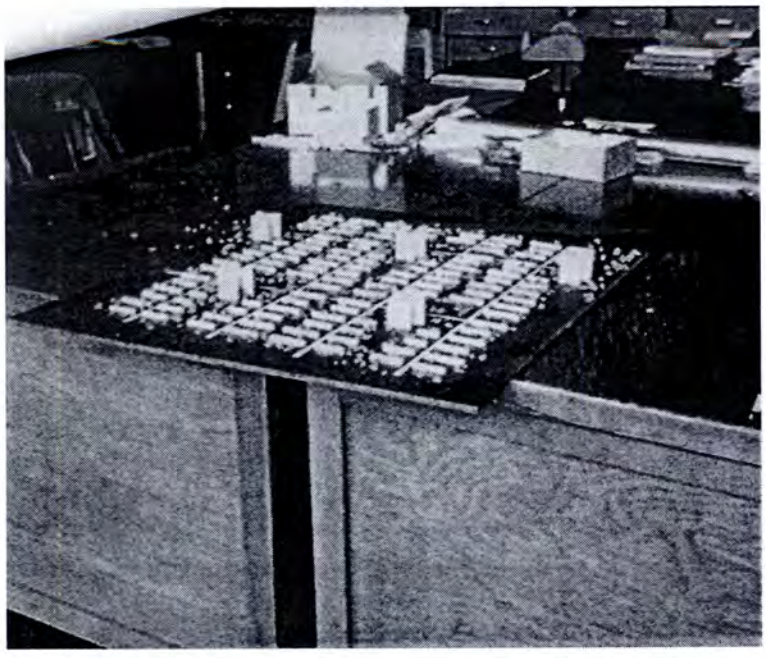
Cuando ya tenían planificada la zona de pabellones del campus, Mies le pidió a Hilberseimer que empezara a planificar la zona residencial. Hilberseimer empezó analizando y comparando algunas soluciones con los estudiantes con los que estuvo maquetando diferentes distribuciones y volumetrías de conjuntos de viviendas, pero siempre manteniendo la misma densidad (como los ejemplos que vemos en estas imágenes). Mies se había enfrentado al problema de la textura urbana de la zona del campus destinada al trabajo (que se puede asociar a la zona industrial de una unidad de asentamiento), pero las viviendas eran otra cosa. La diferencia fundamental era que al introdudir las torres de apartamentos se introducía una nueva espacialidad que el resto del campus todavía no tenía.

En el capítulo anterior hemos analizado el campus y lo hemos considerado como un laboratorio donde Mies se enfrentaba a la construcción del tejido de la ciudad, mientras Hilberseimer se ocupaba de la escala urbanística del sur de Chicago. En este capítulo vamos a comprobar que al añadir la zona las viviendas al resto del campus se va a producir un solape entre las dos escalas que va a permitir convertir todo el campus en una unidad de asentamiento especializada.

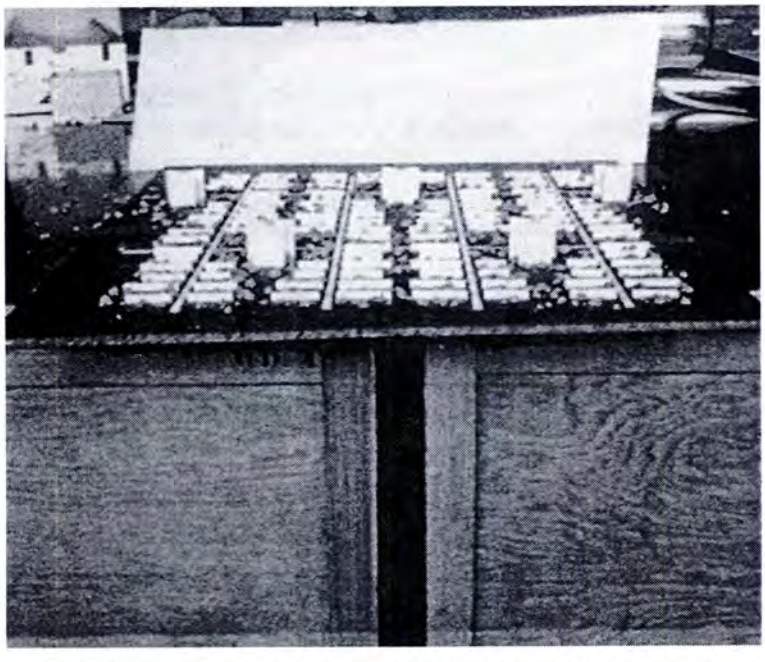
Las reflexiones entre Mies y Hilberseimer sobre la volumetría eran totalmente normales y respondían a la necesidad de integrar las dos disciplinas para poder construir una metrópolis jardín de verdad, que no se quedara en un mero esquema teórico. Si comparamos estas seis maquetas, veremos que las cinco primeras reflejan directamente los estudios de sombras y densidades de Hilberseimer. Pero en la sexta maqueta es difícil no imaginarse la mano de artista de Mies, más preocupado por las proporciones entre los diferentes volúmenes y la fluidez del espacio dinámico.



5. Ludwig Hilberseimer. Estudios volumétricos para la zona residencial del campus del IIT, realizados con el mismo criterio que los esquemas de densidades.



6. Ludwig Hilberseimer. Estudios volumétricos de las viviendas del campus del IIT, pero utilizando una zona ampliada de la trama urbana.



7. Ludwig Hilberseimer. Estudios volumétricos de las viviendas del campus del IIT, pero utilizando una zona ampliada de la trama urbana.

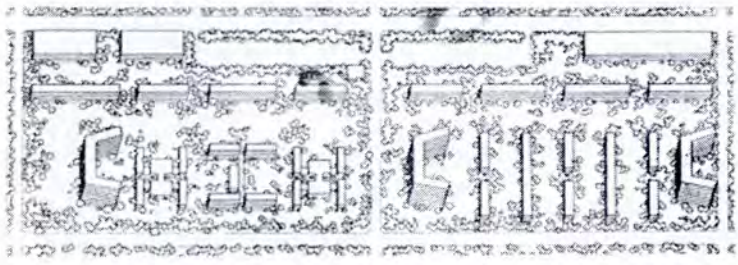
TEJIDO RESIDENCIAL

Hilberseimer siguió comparando las diferentes agrupaciones de viviendas y las extendió sobre un número mayor de manzanas, para analizarlas como texturas urbanas. Son estudios parecidos a los que había estado realizando en 1930 con los estudiantes de la *Bauhaus*.

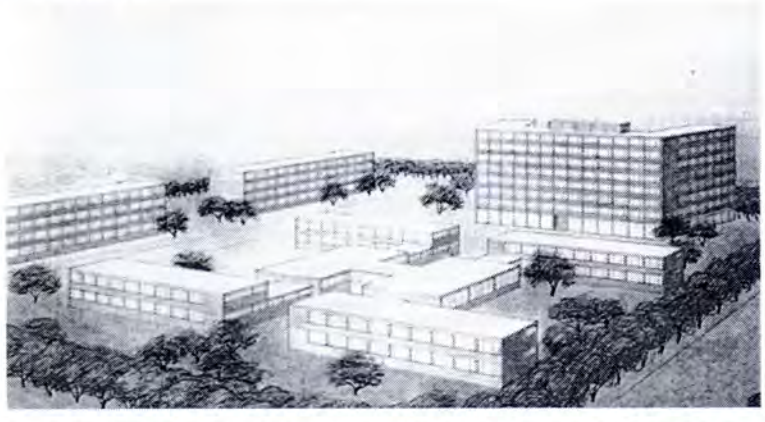
En todos esos estudios aparece una doble textura, la textura de edificios bajos que definen básicamente las viviendas unifamiliares (aisladas, en hilera o en estora) y la textura de los edificios altos que definen básicamente los bloques de apartamentos. En las maquetas y perspectivas, los bloques normalmente aparecen al tresbolillo, así se consigue una mayor amplitud de las vistas y se aumenta la sensación de dinamismo.

8. Ludwig Hilberseimer. Estudios volumétricos de las viviendas del campus del IIT, pero utilizando una zona ampliada de la trama urbana.

9. Ludwig Hilberseimer. Estudios volumétricos de las viviendas del campus del IIT, pero utilizando una zona ampliada de la trama urbana.



10. Ludwig Hilberseimer. Estudios volumétricos para la zona de viviendas del campus del IIT.



11. Ludwig Hilberseimer. Estudios volumétricos para la zona de viviendas del campus del IIT.

12. Ludwig Hilberseimer. Estudios volumétricos para la zona de viviendas del campus del IIT.

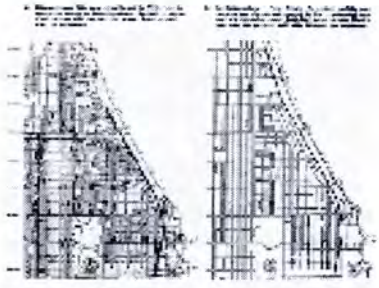
ZONA RESIDENCIAL DEL CAMPUS

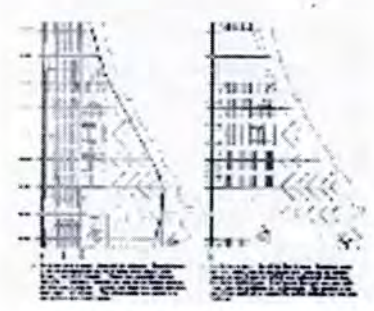
Al concretar la propuesta del campus, Hilberseimer decidió girar las viviendas y reorientarlas hacia el sur. Si comparamos esta propuesta con el campus actual podremos identificar algunos de los edificios, por ejemplo: 1) los edificios de la parte superior del plano y los aparcamientos al aire libre definen una zona de equipamientos (actualmente ocupada por la capilla y el edificio *Commons*); 2) la hilera de edificios que hay inmediatamente debajo son las fraternidades (que finalmente se han acabado mezclando con las viviendas); 3) el resto de los edificios son viviendas de alturas mixtas (algunas de las viviendas están conectadas entre sí mediante comedores, servicios comunitarios y zonas de trabajo). Aunque a primera vista parece muy esquemática, esta propuesta se acabó llevando a cabo casi literalmente. El patronato del IIT tenía demasiada prisa por alojar a los nuevos alumnos que volvían del frente y Mies no quería construir tan deprisa (en ese momento tenía entre manos el *Crown Hall* y el *Seagram*). Así que Henry Heald no tuvo más remedio que contratar a algunos arquitectos de SOM para que empezaran a construir algunos pabellones provisionales, pero acabaron construyendo la mayoría de las viviendas permanentes. Cuando Mies estuvo más disponible llegó a dibujar alguna versión del plan director, desde el punto de vista arquitectónico, pero la mayoría de los edificios ya estaban construidos y no prosperó. Habría sido muy interesante comprobar cómo se habría podido integrar completamente la propuesta de Mies con la de Hilberseimer.

Sin embargo, Mies llegó a construir la capilla, el *Commons* y tres bloques de apartamentos. Los organizó de tal modo que pudo volver a introducir los mismos valores dinámicos del espacio que le habían permitido transformar el plano del suelo en una superficie continua de parque. En 1958, cuando Mies dejó la dirección de la escuela para dedicarle más tiempo al despacho, el nuevo presidente del campus decidió retirarle el encargo para dárselo a SOM.

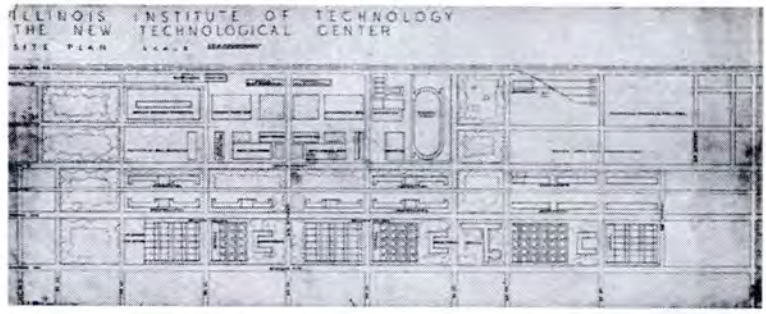
LA UNIDAD DE ASENTAMIENTO

Este plano del campus es muy importante, quizás el más importante de este capítulo porque es donde empieza a vislumbrarse la unidad de asentamiento del campus. Según el estudio de Hilberseimer para el *South Side Appraisal* de 1952, el campus tendría que acabar situado en medio de un parque cortafuegos. Pero a lo largo de este proceso de desurbanización, el campus se podría convertir en una pequeña unidad de asentamiento especializada que serviría de ejemplo para el urbanismo del futuro.

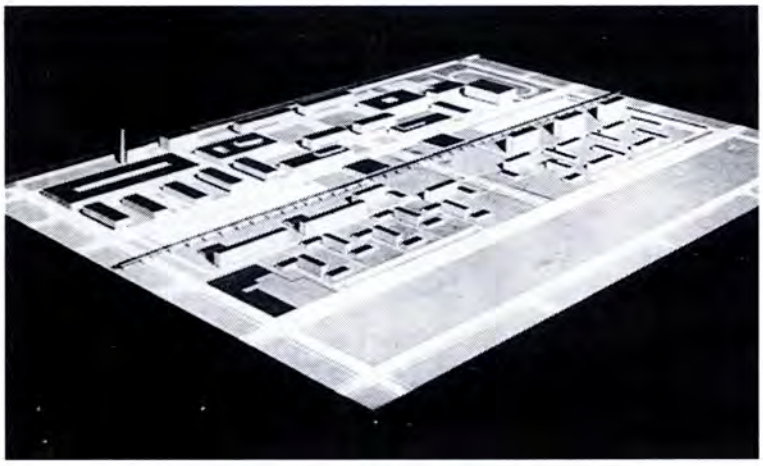




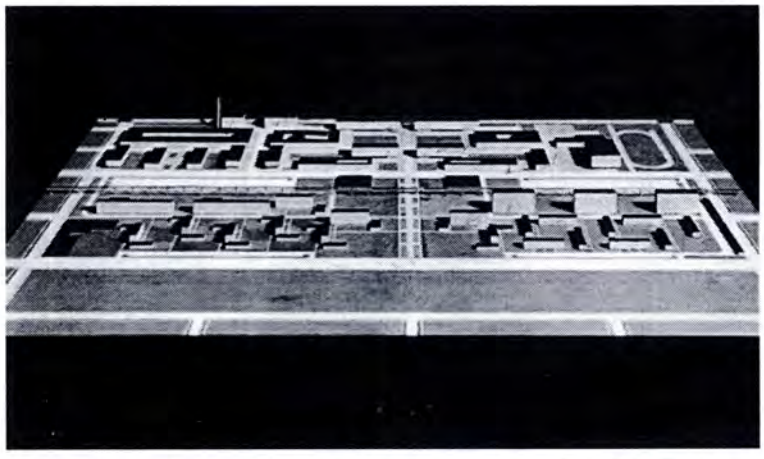
Vamos a fijarnos en algunas de las partes de este plano: 1) lo más importante es que se han incluido dos parques lineales a ambos lados del campus en dirección hacia el lago. Con estos parques laterales quedaría más o menos definida la unidad de asentamiento, aunque todavía no se hayan cortado las calles; 2) en el parque de la derecha hay una escuela que refuerza la idea de la unidad de asentamiento; 3) las fraternidades son un caso particular que todavía no responde al criterio general de alturas mixtas, pero más tarde cambiarán de posición y sustituirán a los bloques de viviendas del conjunto de alturas mixtas; 4) las viviendas unifamiliares se han convertido en una textura muy parecida a las que Hilberseimer había desarrollado en Europa durante los años 30.



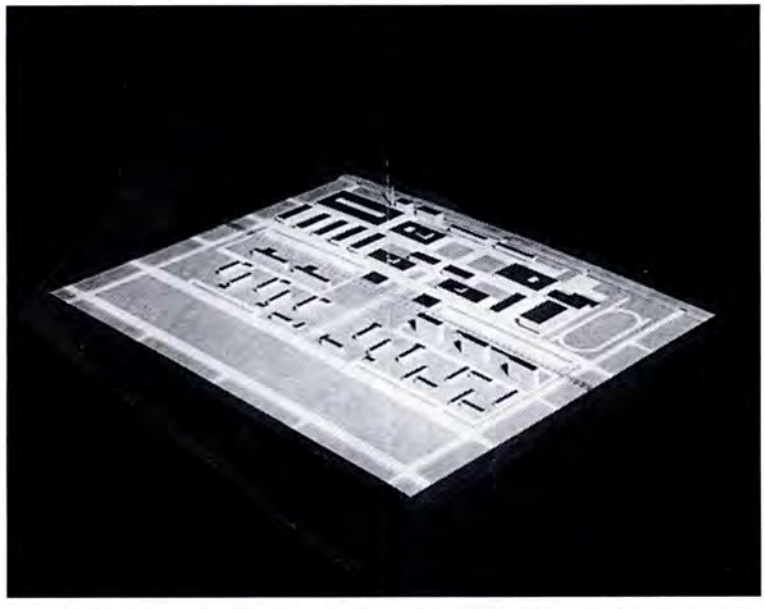
13. Mies van der Rohe, Ludwig Hilberseimer y Alfred Caldwell. Plan director del campus del IIT, 1944. En esta planta puede observarse la zona de trabajo del campus, una franja residencial de alturas mixtas y dos cuñas verdes transversales. El paisajismo de las cuñas verdes está resuelto con los criterios de la Escuela de la Pradera de Caldwell y una de ellas contiene una de las escuela caracteríticas de las unidades de asentamiento.



14. Identificado como proyecto de SOM en el archivo del fotógrafo Hedrich Blessing, 1946.



15. Identificado como proyecto de SOM en el archivo del fotógrafo Hedrich Blessing, 1946.



16. Identificado como proyecto de SOM en el archivo del fotógrafo Hedrich Blessing, 1946.

EL CONJUNTO ARQUITECTÓNICO

Observando esta maqueta atribuida a SOM se pueden entender muchos de los aspectos que afectan a la volumetría del campus en función de la unidad de asentamiento: 1) por un lado, el conjunto del campus se organiza formando una simetría a lo largo de la calle principal que conduce al lago, como estaba previsto desde el principio en los bocetos de Holabird & Root. Esta calle, en manos de Mies y Hilberseimer se convierte en el eje de la espina de pez de la unidad de asentamiento, que debería permitir acceder a todas las vivendas y a todos los equipamientos comerciales en cul de sac. Mies construyó dos de estos equipamientos: la capilla (1949-1952) y el *Commons* (1952-1953); 2) por otro lado, a ambos lados del campus se formarían dos parques laterales que acotarían el tamaño de la unidad de asentamiento, aunque no aparecen representados en la maqueta. En estos parques se desarrollaría el ocio activo y pasivo (culturales, deportivos, etc), y es donde se construirían equipamientos como la pista de atletismo del campus. En 1966, Myron Goldsmith construiría un pabellón de deportes situado en el parque norte, un brillantísimo *Keating Sports Center*. Entre los equipamientos culturales y educativos deberían contarse las escuelas y el museo para una pequeña ciudad, aunque este último compartido por las tres o cuatro unidades de asentamiento que formarían una pequeña ciudad.

Uno de los elementos que contradicen la unidad de asentamiento es la vía del metro elevado. Esta vía tendría que desaparecer cuando se hubiera construido el nuevo sistema de infraestructuras de la avenida Wentworth que Hilberseimer había proyectado en el *South Side Appraisal*. Actualmente la infraestructura ya se ha construido (siguiendo el diseño de Myron Goldsmith), pero el metro todavía sigue ahí. En la maqueta todavía lo vemos flanqueado por una hilera de fraternidades, igual que en los primeros bocetos de Hilberseimer. Otros elementos que actualmente contradicen la unidad de asentamiento es que no se hayan cortado todas las calles necesarias para definir la espina de pez y que no se hayan construido los parques laterales que conducen al lago.

THE TECHNOMETER

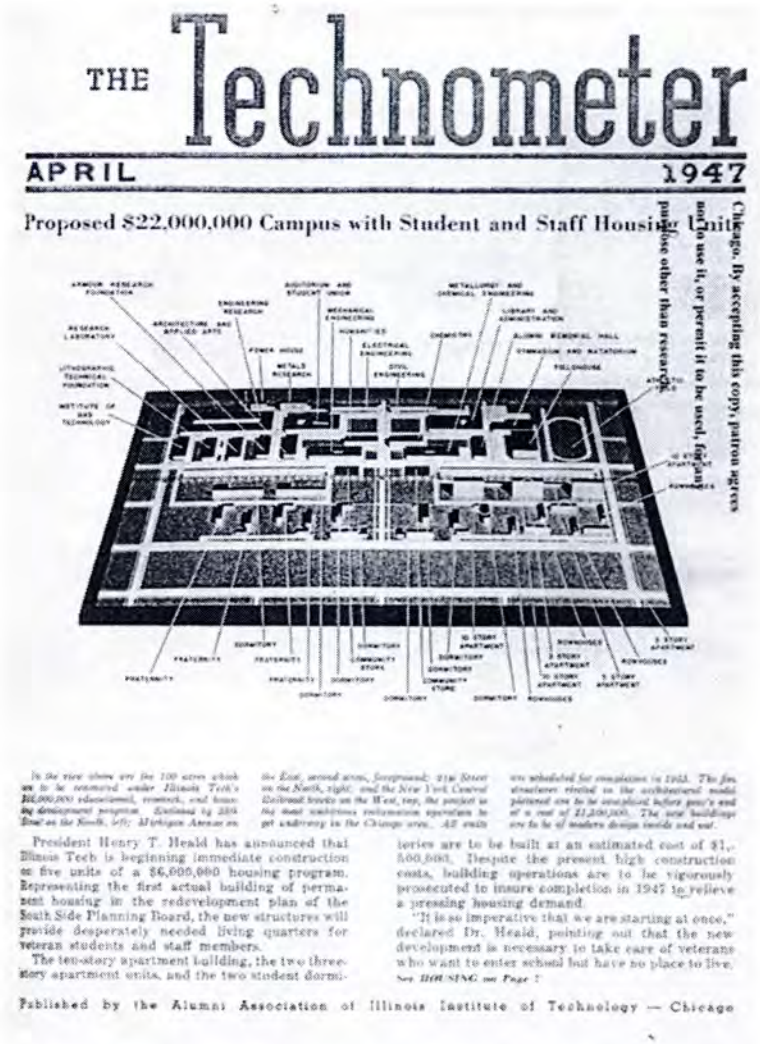
Abril 1947

Campus Propuesto de 22.000.000$ con Unidades de Vivienda para Estudiantes y Profesores

El presidente Henry T. Heald ha anunciado que el Illinois Tech acaba de empezar la construcción de cinco unidades de un programa de vivienda de 6.000.000$. Estas primeras estructuras de vivienda permanente del plan de reurbanización del South Side Planning Board proporcionarán esos barrios residenciales para veteranos estudiantes y miembros del profesorado tan desesperadamente necesitados.

El edificio de apartamentos de diez plantas, las dos unidades de apartamentos de tres plantas y los dos dormitorios de estudiantes se van a construir con un coste estimado de 1.500.000$. A pesar de los altos costes de construcción actuales, se van a proseguir vigorosamente las operaciones de edificación para asegurar su conclusión en 1947 y aliviar la apremiante demanda de viviendas.

"Es tan imperativo que empecemos de una vez", declaró el Dr. Heald, indicando que el nuevo desarrollo es necesario para alojar a los veteranos que quieran entrar en la escuela pero no tengan sitio para vivir.



THE Technometer

APRIL 1947

Proposed $22,000,000 Campus with Student and Staff Housing Units

Chicago. By accepting this copy, patron agrees not to use it, or permit it to be used, for gain purpose other than research.

In the view above are the 100 acres which are to be renovated under Illinois Tech's $22,000,000 educational, research, and housing development program. Enclosed by 35th Street on the South, left; Michigan Avenue on the East, second street, foreground; 31st Street on the North, right; and the New York Central Railroad tracks on the West, top, the project is the most ambitious redevelopment operation to get underway in the Chicago area. All units are scheduled for completion in 1955. The five structures visited in the architects' model pictured are to be completed before year's end at a cost of $1,500,000. The new buildings are to be of modern design inside and out.

President Henry T. Heald has announced that Illinois Tech is beginning immediate construction on five units of a $6,000,000 housing program. Representing the first actual building of permanent housing in the redevelopment plan of the South Side Planning Board, the new structures will provide desperately needed living quarters for veteran students and staff members.

The ten-story apartment building, the two three-story apartment units, and the two student dormitories are to be built at an estimated cost of $1,500,000. Despite the present high construction costs, building operations are to be vigorously prosecuted to insure completion in 1947 to relieve a pressing housing demand.

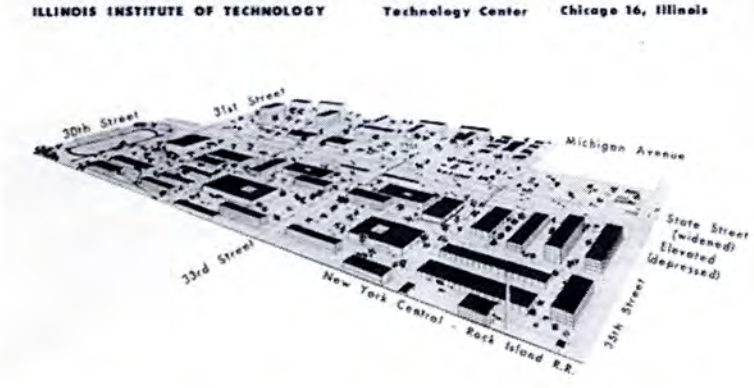
"It is so imperative that we are starting at once," declared Dr. Heald, pointing out that the new development is necessary to take care of veterans who want to enter school but have no place to live.

See HOUSING on Page 7

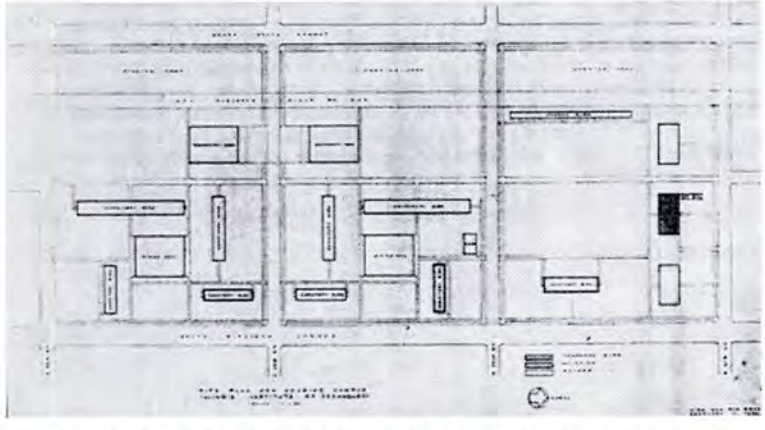
Published by the Alumni Association of Illinois Institute of Technology — Chicago

17. The Technometer, abril de 1947. Pie de foto: *"En la vista superior están los 100 acres que se van a renovar bajo el programa educativo, de investigación y de promoción de viviendas de 22.000.000$ del Illinois Tech. Rodeado por la calle 35 en el sur, izquierda; la avenida Michigan en el este, segunda calle, primer término; la calle 31 en el norte, derecha; y las vías del New York Central Railroad en el oeste, arriba, el proyecto es la operación más ambiciosa en esta zona de Chicago que reclama enterrar el metro. Todas las unidades están programadas para acabarse en 1955. Las cinco estructuras rodeadeas con un círculo en la imagen de la maqueta se acabarán antes de fin de año a un coste de 1.500.000$. Los nuevos edificios van a ser de diseño moderno por dentro y por fuera".*

18. Campus del IIT, 1948-49. Perspectiva con las fraternidades desplazadas al fondo.



19. Campus del IIT, 1951. Perspectiva con la propuesta de los bloques de apartamentos de Mies, al fondo a la izquierda.



20. Mies van der Rohe. Estudio de detalle de la zona residencial del campus del IIT, 1951. Esta planta representa la propuesta más elaborada de Mies donde incluye las vivendas bajas en hilera y los servicios adjuntos. La característica principal de esta ordenación es que Mies separa físicamente los pabellones de servicio de las viviendas para potenciar el espacio y gira las hileras de viviendas para dinamizarlo.

En estas perspectivas del campus se aprecian los sucesivos cambios que se han ido produciendo en la ordenación de las vivendas. En la primera perspectiva se observa que las fraternidades se han desplazado hacia el fondo y se han separado del metro elevado. En la segunda perspectiva, Mies ha modificado la organización de los bloques y los ha situado en una posición más acorde con la propuesta de Hilberseimer, respetando la textura de alturas mixtas. Mies dibujó varias plantas del conjunto de viviendas a partir de la propuesta de Hilberseimer; la más elaborada es la de 1953, donde disgrega las viviendas que estaban agrupadas alrededor de un pabellón de servicios comunitarios. Sin embargo, estas viviendas bajas ya las había empezado a construir SOM en 1948 y las acabaría en 1966.

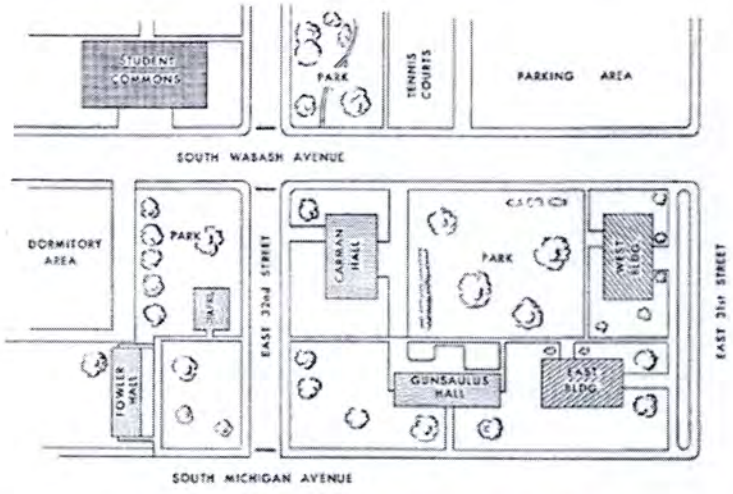
En la segunda perspectiva también se puede apreciar que se ha modificado la posición de algunos de los pabellones universitarios y, sobre todo, se ha desplazado la pista de atletismo para situarla en la cuña verde del plan director de 1944, al otro lado de la calle 31.

VIVIENDAS COLECTIVAS

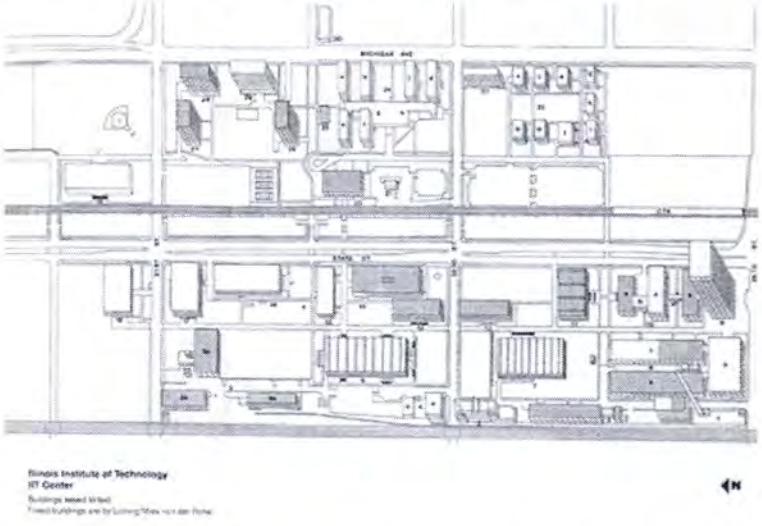
Aprovechando la posición del *Gunsaulus Hall* (el primer bloque construido por SOM), los bloques de apartamentos de Mies dinamizan completamente el esquema de partida de Hilberseimer. Mies organiza los bloques de una manera totalmente nueva para crear una plaza. Un espacio central, abierto, pero recogido, que se encuentra en un parque. Los edificios están en un parque y los estudiantes y profesores viven en un parque.

En 1953, todavía no se había borrado ninguna calle existente, que se borrarían cuando Mies acabara de construir los dos bloques de apartamentos siguientes y el *Crown Hall*, entre 1955 y 1956. La capilla y el *Commons* cubrirían algunas de las necesidades funcionales y religiosas de los estudiantes y profesores del campus.

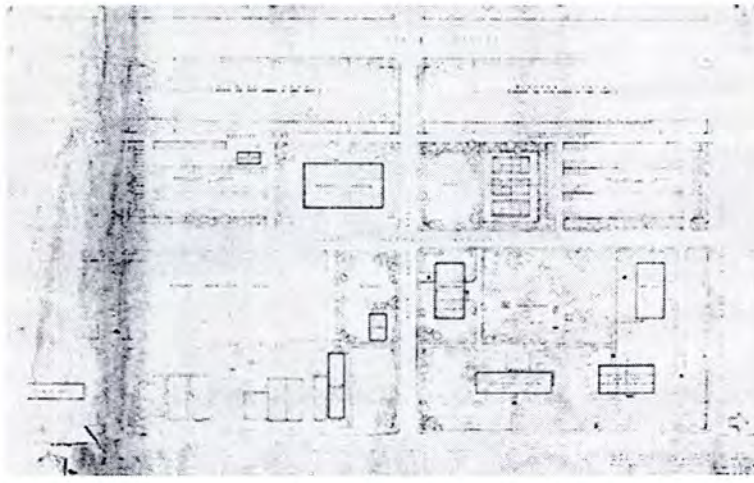
21. Mies van der Rohe. Zona residencial del campus del IIT, 1953.



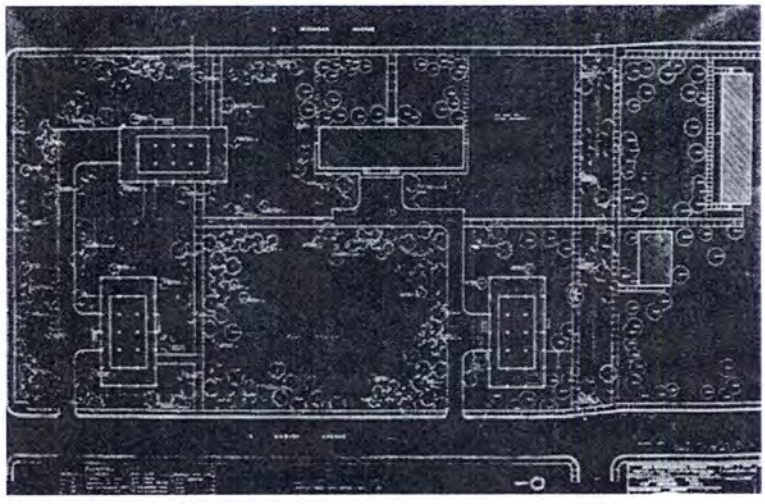
22. Mies van der Rohe. Zona residencial del campus del IIT, 1953.



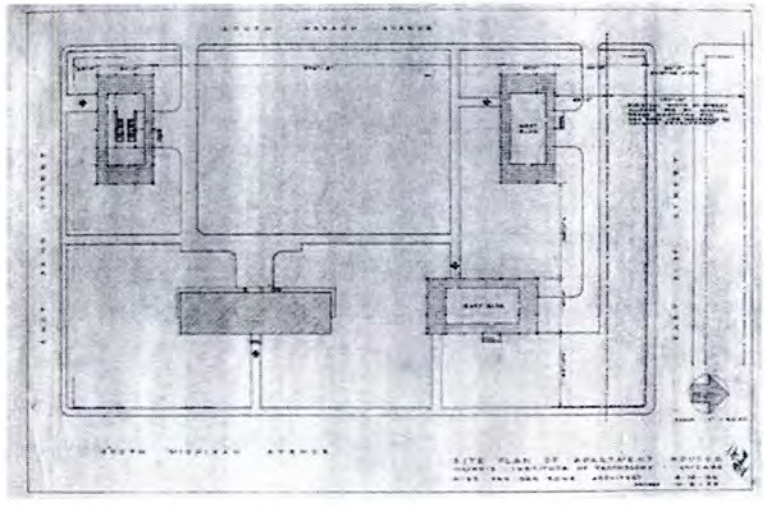
23. Guía del campus del IIT, 1986. En gris oscuro los edificios construidos por Mies (falta por marcar el *Alumni Memorial Hall*).



24. Caldwell. Estudio general de paisaje para la zona residencial del campus del IIT. Todavía se mantienen la calle secundaria.



25. Caldwell. Estudio de detalle de paisaje para la zona residencial del campus del IIT. Ya se ha eliminado la calle secundaria.

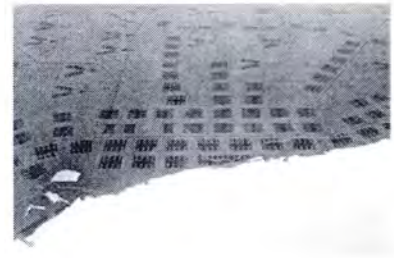


26. Mies van der Rohe. Estudio de detalle de la zona residencial del campus del IIT, 1953. En esta planta se puede apreciar la ampliación del ancho de la calle 31, que Hilberseimer había previsto convertir en el eje de infraestructuras que cruzaría el nuevo parque cortafuegos donde se encontraría situado el campus.

La diferencia de los edificios de Mies con los demás es que parecen flotar sobre el parque, como si pudieran desplazarse de un lugar a otro. Sin embargo, las relaciones entre los edificios y los espacios libres están perfectamente calibradas, respondiendo tanto a criterios visuales como funcionales.

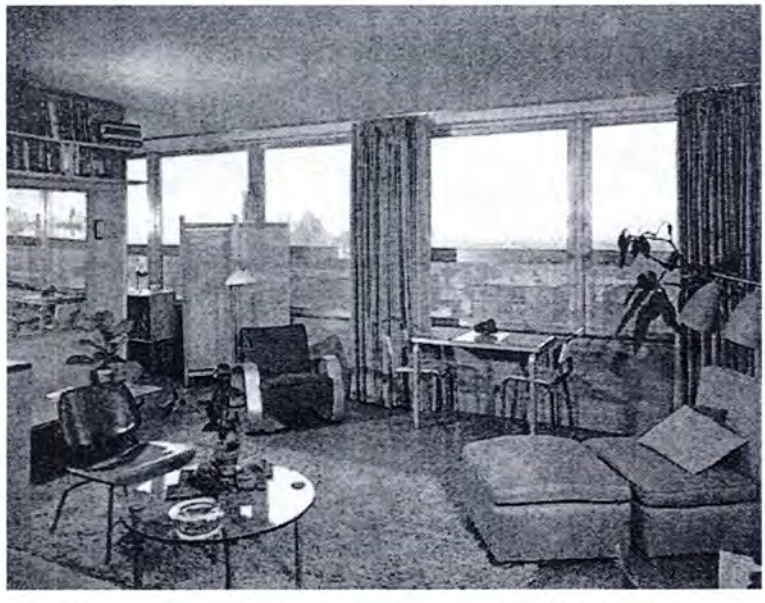
Caldwell era el responsable del proyecto de paisaje del campus y detallaba todas las zonas que Mies iba construyendo, como la zona alrededor de los tres bloques de apartamentos, que incluye el *Commons* y la capilla. Se diferencian dos tipos de recorrido: 1) los accesos en cul de sac a los edificios y; 2) la trama de caminos exclusivamente peatonales. En el segundo de estos planos se puede apreciar cómo se cubre de césped la calle que separa la capilla de los bloques de apartamentos.

La continuidad de este proceso daría como resultado final el Plan de Chicago de Hilberseimer, una suma de pequeñas ciudades integradas en el paisaje.



27. 7 de octubre de 1947, el presidente del patronato James D. Cunningham y el presidente del IIT Henry T. Heald (derecha) inaugurando las obras de construcción del edificio de apartamentos *Gunsaulus Hall* (SOM), acabado en 1950. Los tres edificios de apartamentos de Mies son el *Carman Hall* (1953), el *Bailey Hall* (1955) y el *Cunningham Hall* (1955)

28. Mies van der Rohe. Planta baja del *Carman Hall*, 1953.



29. Mies van der Rohe. Interior de un apartamento del *Carman Hall*, 1953.

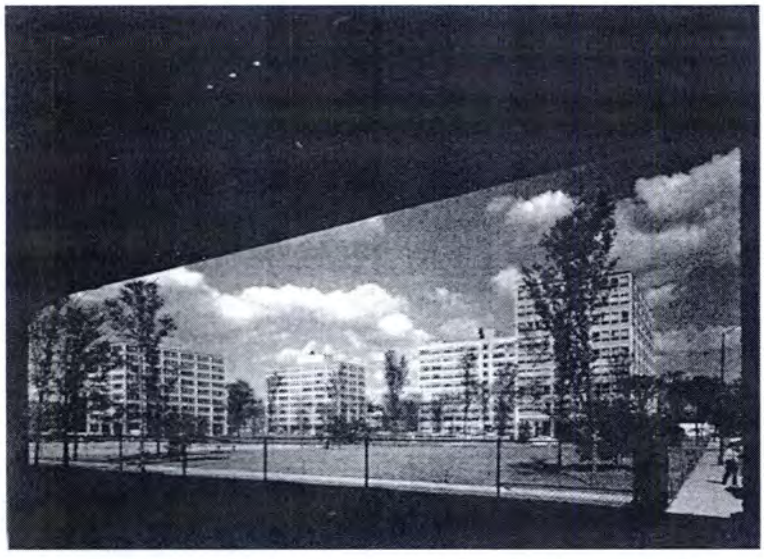
VIVIER EN UN PARQUE
Vida moderna en el campus. Las plantas bajas abiertas de los edificios de apartamentos crean la sensación de que todo el campus es un único espacio.

En los apartamentos, las ventanas corridas y los tabiques que no llegan a la fachada refuerzan la sensación del espacio continuo. Realmente se tiene la sensación de vivir en el espacio.

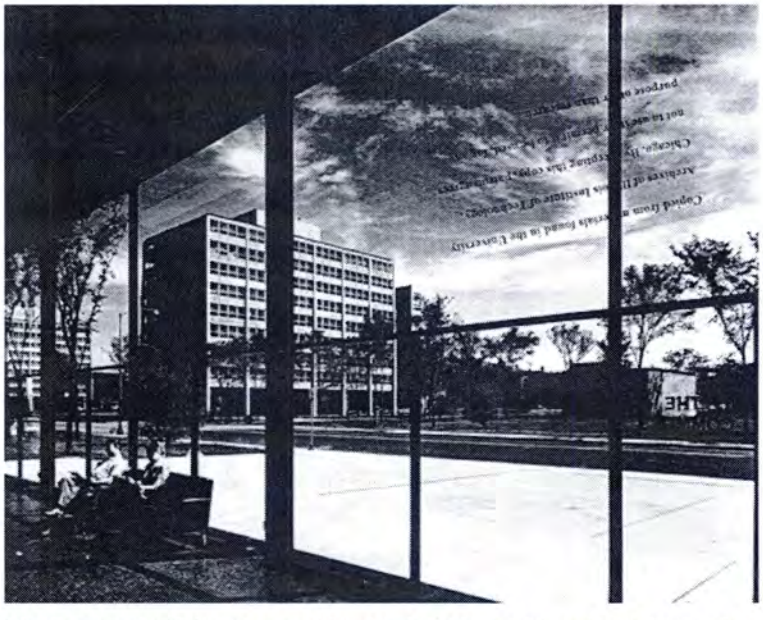
Gracias a la apertura del espacio que promueve la arquitectura de Mies y al proyecto de paisaje de Caldwell, este suburbio del sur de Chicago se ha podido transformar en un parque.

30. Mies van der Rohe. Zona residencial, 1955. Vista del conjunto desde el *Student Commons*.

31. Mies van der Rohe. Zona residencial, 1955. Vista del conjunto desde la capilla: los cuatro edificios definen una plaza, sin encerrarla.



32. Mies van der Rohe. Zona residencial, 1955. Vista del conjunto desde debajo las vías del metro elevado.



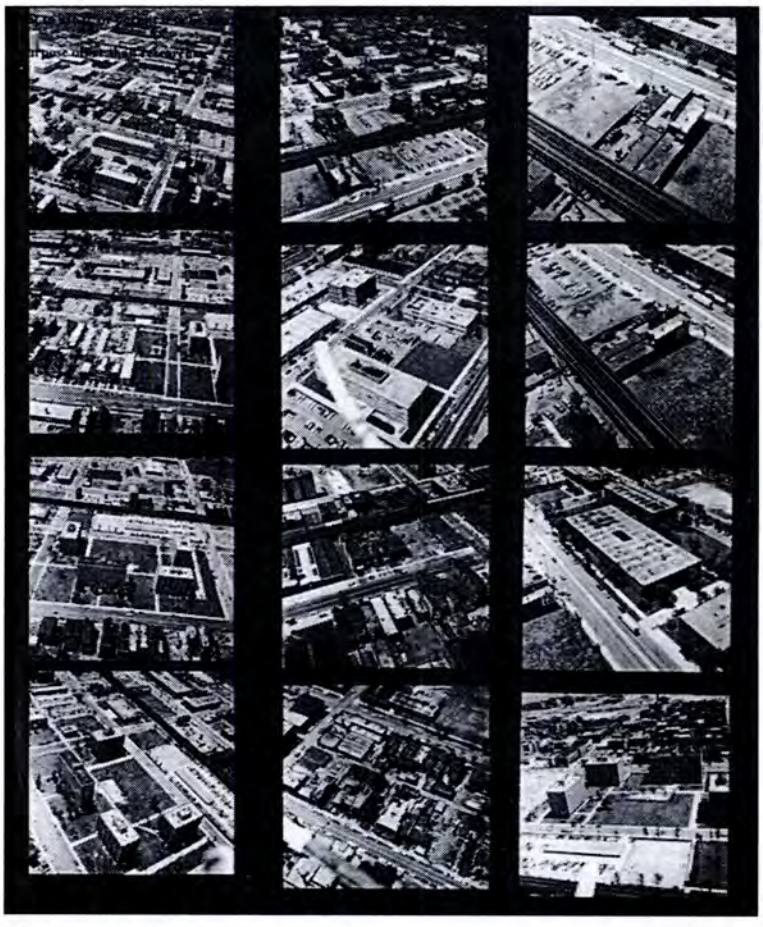
33. Mies van der Rohe. Zona residencial, 1955. Vista del conjunto desde el interior del *Student Commons*.

DESURBANIZAR LA CIUDAD
El urbanismo de transformación de Hilberseimer se convierte en un instrumento imprescindible para vivir realmente en un parque de grandes dimensiones y conectado al paisaje. Como contraste, debemos recordar que el edificio que aparece en el primer término de esta imagen formaba parte de un sistema de viviendas en hilera (de altura intermedia) alineadas frente a la calle.

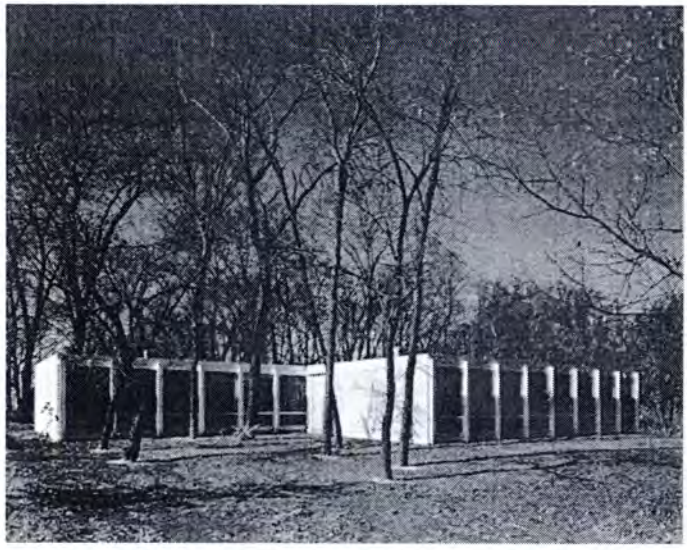
34. Mies van der Rohe. Zona residencial, c. 1955. Vista del *Carman Hall*, con la calle completamente desurbanizada.

35. Vistas aéreas del campus del IIT.

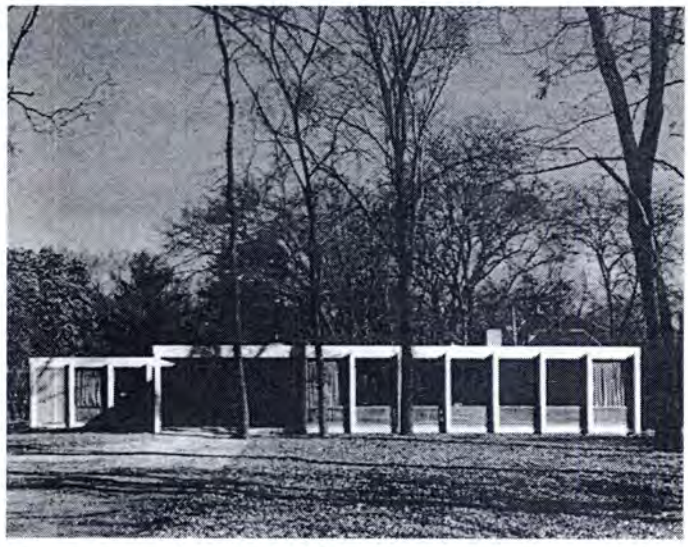
CAMINOS PEATONALES
Vistas aéreas del campus donde aparece fotografiada la zona residencial con el bloque de SOM, los bloques de Mies, el *Commons* y la capilla. Vale la pena apreciar cómo destaca el dibujo de las aceras sobre el color verde del césped. Por el contrario, las aceras casi no se ven sobre el fondo gris saturado de la ciudad convencional. La naturaleza y los entornos ecológicos de la Metrópolis como Ciudad Jardín aportan una mayor intensidad de color a la nueva ciudad.



36. Vistas aéreas del campus del IIT.



37. Mies van der Rohe. Casa de Robert H. McCormick, Elmhurst, Illinois, 1951-1952. Ejemplo de *Steel Frame Pre-Fabricated Row Houses*.



38. Mies van der Rohe. Casa de Robert H. McCormick, Elmhurst, Illinois, 1951-1952. Ejemplo de *Steel Frame Pre-Fabricated Row Houses*.

39. Mies van der Rohe. Casa de Robert H. McCormick, Elmhurst, Illinois, 1951-1952. Ejemplo de *Steel Frame Pre-Fabricated Row Houses*.

VIVIENDAS UNIFAMILIARES

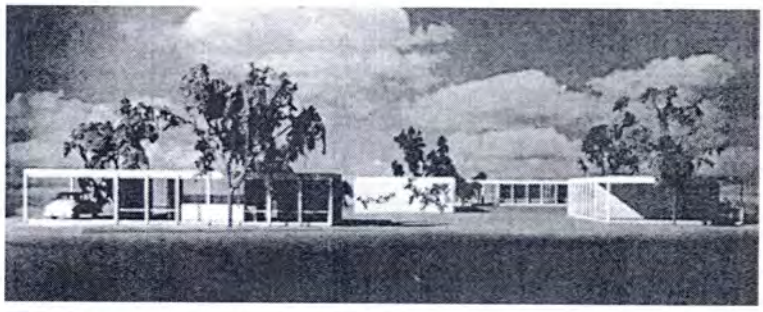
Mies no tuvo la oportunidad de enfrentarse al proyecto y construcción de las viviendas unifamiliares en el campus, lo que le habría permitido completar un nuevo conjunto residencial de alturas mixtas (el primero había sido la *Weissenhof*), pero que en este caso formaba parte de una unidad de asentamiento. Sin embargo, por entonces Mies ya había empezado a trabajar para Herbert Greenwald, quien además de encargarle las torres de apartamentos le pidió que empezara a trabajar en prototipos de viviendas en hilera. Estas viviendas tenían que seguir los mismos criterios constructivos que las torres de apartamentos (con el objetivo más que probable de promover conjuntos residenciales de alturas mixtas).

Entre 1950 y 1951, Mies se dedicó a resolver los detalles constructivos de estas viviendas en hilera con estructura metálica: las *Steel Frame Pre-Fabricated Row Houses*, que siguen el ejemplo de la Casa Farnsworth (1945-1950). En los planos de estas vivendas no aparece ningún emplazamiento concreto, ni siquiera una distribución, sólo detalles constructivos. Según la correspondencia entre Greenwald y Mies, tenían que construirse en unos terrenos de *Melrose Park* (un suburbio al oeste de Chicago, más allá de *Oak Park*).

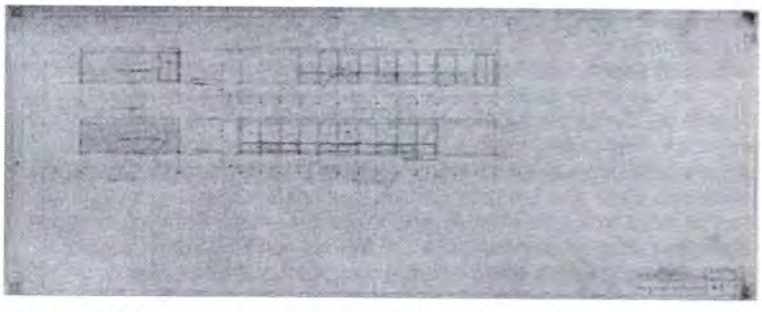
La casa McCormick se podría considerar como una de estas *Steel Frame Pre-Fabricated Row Houses*. Está construida con un esqueleto de acero prefabricado y tiene una planta formada por dos rectángulos desplazados, como la casa Farnsworth. La casa Farnsworth sería el antecedente y un caso particular de este concepto de vivienda, sólo que con acabados y dimensiones muy superiores a los estándar y había que plantearse la manera de estandarizarla. En la casa MacCormick se utiliza exactamente el mismo sistema constructivo que en los muros cortina de los *Lake Shore Drive* 860-880 de 1949-1951, sólo que aquí se aprovechan los perfiles de acero de la estructura secundaria del muro cortina como primera estructura del edificio. El hecho de que se utilicen más pilares que en la casa Farnsworth permite que la planta sea más flexible al subdividirla atracando tabiques contra la fachada.

Herbert Greenwald le volvió a encargar a Mies un grupo de viviendas en hilera con el mismo sistema prefabricado que las anteriores. Tampoco se llegaron a construir, pero en este caso tenemos más información sobre el proyecto de las viviendas y el emplazamiento: además de utilizar el mismo sistema constructivo que en la casa McCormick, Mies organizó el espacio de esta agrupación de viviendas alrededor de una plaza, como las torres del IIT. El solar está dividido en parcelas, una para cada casa, pero no las separa con vallas.

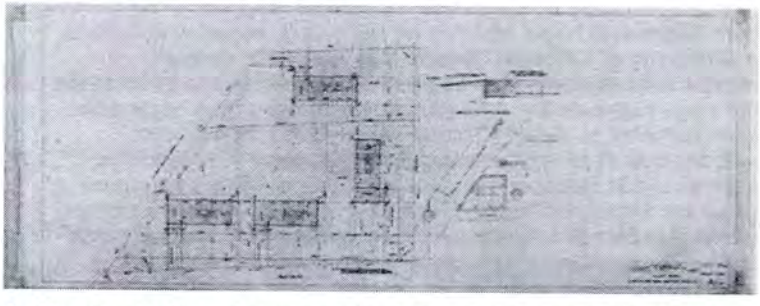
Paralelamente al proyecto de Bensenville, Greenwald quiso construir uno de estos prototipos de vivienda para sí mismo en *Lake Forest*, otro suburbio al oeste de Chicago. La planta de su casa es un rectángulo exactamente igual que los de Bensenville y la posición de la vivienda en relación con su propia parcela también es igual. La industrialización es un criterio que va a ser decisivo en la concepción y construcción de la Metrópolis como Ciudad Jardín, no sólo en los edificios, sino en los procesos urbanísticos: si equiparamos las torres de viviendas del campus con estas viviendas unifamiliares y las consideramos dos partes del mismo conjunto, nos podemos llegar a imaginar cómo se podría organizar una nueva textura residencial formada por una sucesión de espacios vacíos, unos públicos y otros privados (definidos, pero no encerrados por los edificios).



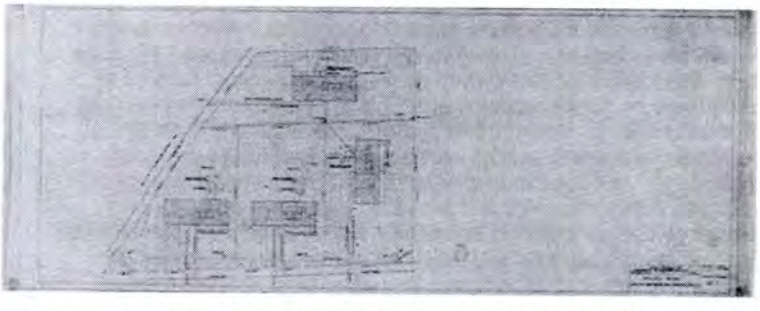
40. Mies van der Rohe. Conjunto de vivendas unifamiliares sin identificar, pero que responden al sistema *Steel Frame Pre-Fabricated Row Houses*.



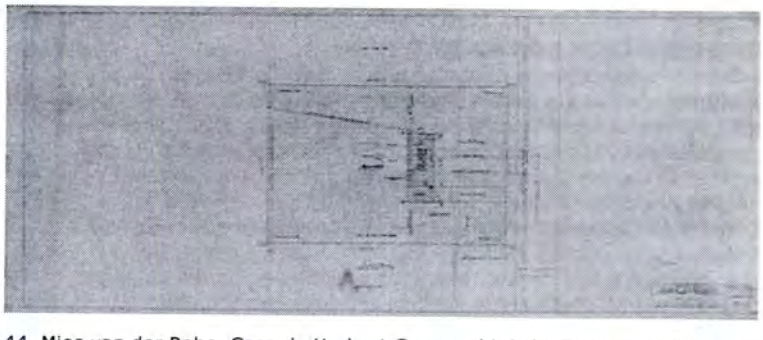
41. Mies van der Rohe. Conjunto de *Steel Frame Pre-Fabricated Row Houses*, Bensenville, Illinois, 1954-56.



42. Mies van der Rohe. Conjunto de *Steel Frame Pre-Fabricated Row Houses*, Bensenville, Illinois, 1954-56.



43. Mies van der Rohe. Conjunto de *Steel Frame Pre-Fabricated Row Houses*, Bensenville, Illinois, 1954-56.



44. Mies van der Rohe. Casa de Herbert Greenwald, Lake Forest, Illinois, 1955. Concebida según el sistema de *Steel Frame Pre-Fabricated Row Houses*.

6.2 Reurbanización de *Hyde Park*

La primera ayuda que ofreció el Gobierno Federal de los Estados Unidos para promover un *Urban Renewal Project* fue destinada a la comunidad de *Hyde Park*, en agradecimiento a la contribución que la *University of Chicago* había realizado durante la Segunda Guerra Mundial construyendo el primer reactor nuclear de la historia. La ayuda se invirtió directamente en la renovación de las dos zonas que la *University of Chicago* ya había delimitado durante la consulta del *South Side Appraisal*, llamadas *Hyde Park A y B*. *Hyde Park A* es la zona más grande y está atravesada por la calle 55, mientras que *Hyde Park B* es bastante más pequeña y se encuentra situada un poco más al norte.

La *University of Chicago* organizó una oficina de planeamiento, llamada *South East Chicago Commission*, para hacer una valoración urbanística más exacta de estas dos zonas (esta oficina seguía el modelo de la *South Side Planning Board*, organizada por el IIT). En 1954, la *South East Chicago Commission* ya había elaborado el informe del *South East Chicago Renewal Project No.1*, que incluía una valoración urbanística de la zona e iba acompañada de una primera propuesta de Harry Weese. Esta propuesta servía de referencia para que los promotores pudieran hacer su propia valoración económica de la promoción, porque en los Estados Unidos no se organizaban concursos arquitectónicos, sino que se subastaba el terreno directamente entre promotores. Estos promotores partían del estudio urbanístico realizado, pero desarrollaban su propia propuesta urbanística alternativa, que se presentaba como documentación complementaria de la subasta.

Herbert Greenwald había residido en *Hyde Park* mientras estudiaba en la *University of Chicago.* Conocía muy bien esta zona y le comentó a Mies la posibilidad de presentarse juntos a la subasta de los terrenos y aprovechar esta nueva oportunidad para regenerar urbanísticamente el sur de Chicago. Mies estaba de acuerdo, pero le dijo que él no sabía nada sobre urbanismo y que hablara directamente con Hilberseimer. Desde que Greenwald se puso en contacto con Hilberseimer, tuvo una propuesta dibujada en apenas dos semanas. Esta propuesta partía del análisis elaborado durante el *South Side Appraisal* y representaba una fase de transición entre el estado actual y el Plan de Chicago. Si se hubiera llegado a construir habría significado el principio de una gran metamorfosis del sur de Chicago.

Desgraciadamente, la subasta la ganó la empresa Webb & Knapp, de Nueva York, con una propuesta arquitectónica de Ieoh Ming Pei. Herbert Greenwald se sintió muy decepcionado con el fallo de la subasta (que no depende del mejor postor) y presentó un recurso en el Ayuntamiento. Presentó el proyecto de Mies y Hilberseimer a la prensa y denunció la baja calidad de la propuesta ganadora argumentando la falta de un plan director. Greenwald denunciaba dos errores fundamentales del proyecto de Pei: la dificultad de relacionarse con su entorno inmediato y la situación de dos bloques en una manzana rodeada de tráfico en medio de la calle 55. El criterio de Pei era que esta nueva manzana se convirtiera en un obstáculo disuasorio para el exceso de velocidad, como si fuera una rotonda, pero Greenwald la bautizó despectivamente como una "isla de monóxido".

TRANSFORMACIÓN SOSTENIBLE

Hilberseimer había estado desarrollado su Plan de Chicago gradualmente, desde la escala más pequeña hasta la más grande. Empezó definiendo una unidad de asentamiento en el campus del IIT, después planificó la transformación de una parte del sur de Chicago a través del *South Side Appraisal* y finalmente extendió su método por todo Chicago, con la ayuda de sus alumnos y colaboradores (especialmente Caldwell). A partir de aquí empezó a extender su plan por los Estados Unidos, Canadá y parte Europa, aunque no llegó a terminarlo. En cambio, a diferencia del campus del IIT, la renovación de *Hyde Park* se produce cuando Mies y Hilberseimer ya habían definido completamente su proceso de transformación urbana actuando simultáneamente sobre los tres

parámetros fundamentales: infraestructuras, arquitectura y paisaje. La ejecución de *Hyde Park* tendría que servir de ejemplo para los demás proyectos, permitiría definir nuevos estándares urbanísticos y actuaría como trampolín para transformar completamente la geografía artificial de Occidente.

Se trataba de transformar la ciudad aprovechando lo existente, lo que pudiera ser útil y lo que tuviera valor cultural. Había que eliminar todo lo que sobrara, tanto edificios como calles, pero sin paralizar el funcionamiento de la ciudad ni quebrar los procesos económicos. En este sentido, la propuesta de Mies y Hilberseimer era radical y conservadora al mismo tiempo. Representaba un marco de trabajo flexible que permitía transformar progresivamente las ciudades existentes, del mismo modo que lo hicieron en el IIT, sin destruir la vida urbana.

El principio de la unidad de asentamiento de Hilberseimer no sólo se concibe en el espacio, sino también en el tiempo. Bajo este supuesto, sabemos que el proyecto de *Hyde Park* sólo representa una fase dentro de un proceso de transformación general; y tal como lo ha concebido Hilberseimer, aunque este proceso no tuviera continuidad, cada fase funcionaría independientemente y aportaría mejoras locales muy valiosas por sí mismas: *'A diferencia de otras aproximaciones para replanificar ciudades, si el proceso de renovación propuesto por Hilberseimer hubiera finalizado cerca de su etapa final o interrumpido en alguna de sus fases intermedias, lo realizado habría funcionado bien. Desde que el plan se basaba sobre principios articulados claramente y diseñado para avanzar por etapas, los cambios podían ser incorporados sin comprometer los objetivos globales de planeamiento'*. (13)

El proyecto de *Hyde Park* tiene previsto que el Plan de Chicago se pueda realizar a lo largo de varias décadas. Esto es posible porque se aprovechan las infraestructuras y servicios urbanos existentes que ya están funcionando y también formarán parte del resultado final. Además, como la transformación se realiza por fases, la inversión también se puede distribuir a lo largo del tiempo sin tener que invertir todo el dinero de golpe. La misma inversión destinada a mantener la ciudad se puede destinar a transformarla gradualmente, y no tiene por qué ser necesario aumentar la inversión económica haciendo un esfuerzo suplementario. En este sentido, *Hyde Park* habría significado la puesta en marcha de una estrategia económica que iba a permitir llevar a cabo la transformación equilibrada y sostenible de todo Chicago: *'Estamos al principio de una nueva era en la que reconstruiremos grandes partes de las ciudades de nuestras naciones. Hemos sido conscientes del hecho de que Hyde Park como un primer paso bien puede plantear el estándar para futuros programas de reurbanización. Lo que nosotros sugerimos es audaz y va más allá del problema originalmente planteado. Ya el gran desafío exige planificación audaz y acción audaz'* (14).

Hyde Park A / Hyde Park B

La descentralización de la industria y el comercio a lo largo de las infraestructuras reduciría la necesidad de desplazarse cada día al centro para ir y volver del trabajo; la situación de las zonas residenciales y de trabajo relacionadas mediante distancias a pie permitiría ir a y volver del trabajo caminando (como en el proyecto del campus del IIT); la mezcla de bloques de apartamentos con viviendas unifamiliares permitiría abrir parques y conectar las zonas residenciales con el paisaje; la racionalización del sistema de infraestructuras permitiría simplificar la movilidad y destruir las barreras arquitectónicas que separan la ciudad del paisaje. La suma de todos estos pasos nos conduciría progresivamente de la metrópolis a la Metrópolis como Ciudad Jardín.

La propuesta concreta de *Hyde Park*, como todas las otras propuestas de Mies y Hilberseimer, procede morfológicamente del concepto de alturas mixtas que Mies había estado ensayando en la colonia *Weissenhof* y que Hilberseimer había desarrollado hasta definir la unidad de asentamiento de la Metrópolis como Ciudad Jardín. Si comparamos *Hyde Park* con la *Weissenhof*, veremos que las dos se basan en los mismos principios, pero *Hyde Park* forma parte de una propuesta mucho mayor y más ambiciosa. En *Hyde*

13. David Spaeth. *"Ludwig Hilberseimer's Settlement Unit"*, en *"In the Shadow of Mies. Ludwig Hilberseimer"*, pág. 65, 1988.

14. Mies, Hilberseimer y Greenwald. Fragmento del folleto explicativo del proyecto de *Hyde Park* y de los principios que se encuentran tras él. Publicado por David Spaeth, en *"Ludwig Hilberseimer's Settlement Unit"*, en *"In the Shadow of Mies. Ludwig Hilberseimer"*, pág. 65, 1988.

Park las intenciones están muy claras, todos los elementos inducen a que la unidad de asentamiento pueda definirse completamente y plenamente articulada con el conjunto de la metrópolis: *Hyde Park A* se sitúa en uno de los parques cortafuegos del Plan de Chicago de Hilberseimer (el otro parque cortafuegos del *South Side Appraisal* donde se encuentra la *University of Chicago*), un futuro parque de una milla de ancho atravesado por la calle 55. En este parque, Mies y Hilberseimer prevén la construcción de la ciudad universitaria de la *University of Chicago*, que funcionaría como una unidad de asentamiento especializada con torres de apartamentos para estudiantes y profesores. En cambio, *Hyde Park B* se sitúa en una de las cuñas verdes que separan dos unidades de asentamiento y donde no se prevé la construcción de ningún edificio residencial. En estas cuñas es donde Hilberseimer sitúa las escuelas y los equipamientos destinados al ocio.

Infraestructuras: El proyecto de *Hyde Park* no implica la construcción de un nuevo sistema de calles, sino la transformación del sistema viario. En *Hyde Park A*, la calle 55 coincide con el eje de una espina de pez y permite el acceso a los edificios. En cambio, en *Hyde Park B* se prevé la desurbanización de todas las calles. Al eliminar algunas calles y cortar otras se introducen cuñas verdes y se impide el tráfico a través de la zona residencial, pero se permite el acceso rodado a los edificios. Como se trata de un proceso gradual y sostenible, Hilberseimer aprovecha algunos de los tramos anulados para generar superficies de aparcamiento provisionales. Algunos de estos aparcamientos en el futuro también se desurbanizarán y se convertirán en parques. Finalmente, si se llegara a transformar completamente el sur de Chicago también se suprimiría la barrera urbanística que representan las vías de tren y las autopistas que hay frente al lago. Se sustituirían por otro sistema de infraestructuras integradas a lo largo de la avenida *Wentworth*, detrás del campus del IIT. Actualmente este nuevo sistema de infraestructuras ya se ha construido, pero no se han suprimido las autopistas ni el tren frente al lago: *'Hace años yo hice planes para ciertos grandes proyectos de vivienda, con Mies van der Rohe como arquitecto y el difunto Herbert Greenwald como promotor. Uno para Detroit, que está ahora siendo construido, y uno mucho mayor para Chicago. En estos proyectos cambié el sistema de calles. Eliminé algunas calles y cerré otras. Hice calles sin salida para prevenir el tráfico a través. También situé pequeños parques entre las unidades residenciales, y puse escuelas y patios de recreo en ellos. Los niños podían ir a la escuela sin cruzar una calle de tráfico. Así simplifiqué el sistema de tráfico, impedí el tráfico a través del área residencial, hice la comunicación más fácil tanto para conductores como peatones reduciendo los puntos de cruce considerablemente. Proporcioné mejores condiciones de vida en el área residencial y reduje el tráfico local, pero no reduje la cantidad de tráfico al centro de la ciudad ni el que cruza la ciudad. ¿Cómo se podía hacer esto?'* (15). La respuesta se encuentra en el desarrollo de planes regionales, donde además de la vivienda se descentralice el trabajo.

Por un lado, la transformación de la ciudad conservando la mayor parte de los elementos urbanos existentes que proponen Mies y Hilberseimer anticipa los criterios actuales de sostenibilidad, reciclaje y máximo aprovechamiento de los recursos. Por otro lado, la desurbanización progresiva de los elementos sobrantes se puede considerar como la versión urbanística del "menos es más" de Mies, un criterio que responde al concepto de espacio infinito de la cultura occidental: mínima construcción, mínima urbanización y máxima amplitud del espacio habitable. Aprovechar las calles existentes es un buen mecanismo de reurbanización, porque no sólo se aprovechan las aceras y las calzadas, sino todos los servicios e instalaciones localizados a lo largo de las infraestructuras: *'De un modo muy evidente, el desarrollo de las unidades de asentamiento se produce dentro del patrón existente de la parrilla de calles, modificada por la eliminación de porciones de ciertas calles y la adición de los cul-de-sac'* (16)

Estructuras: Las viviendas unifamiliares existentes en *Hyde Park* están en buen estado y no es necesario sustituirlas por otras nuevas (así consta en el informe de la *South East Chicago Commission*).

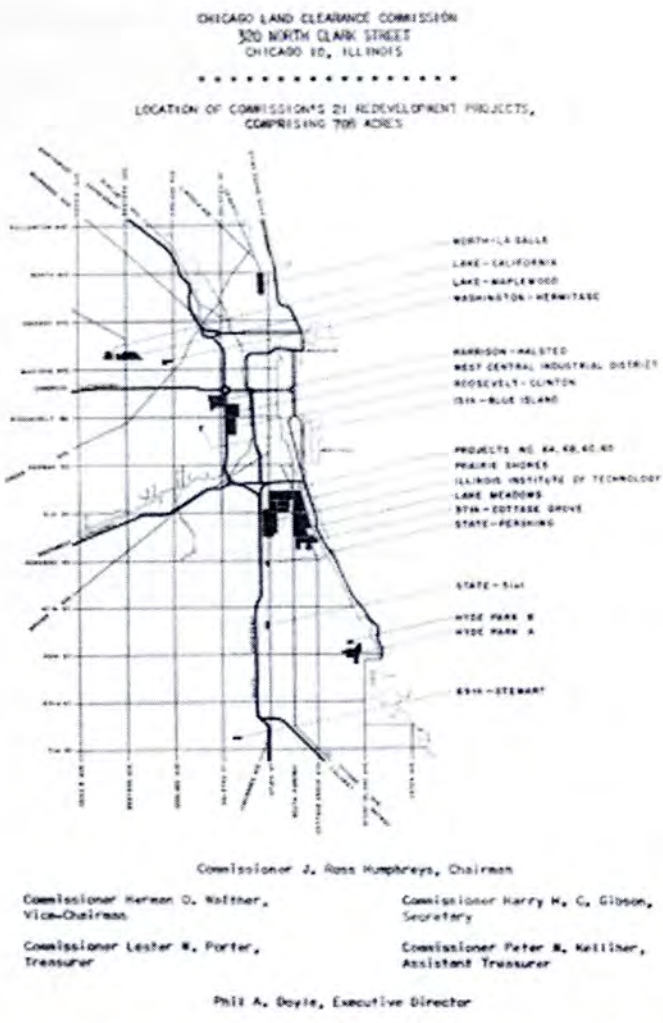
15. Ludwig Hilberseimer. *"The Automobile and the City"*, 1960. Publicado en la revista *"American Institute of Architects Journal"*, nº 34.

De este modo, la construcción de edificios se puede limitar a los bloques de apartamentos y edificios comerciales, aunque Mies también añade estratégicamente algunas viviendas en hilera para las familias de alumnos y profesores con niños. En el caso de *Hyde Park A*, los rascacielos de apartamentos permitirán realojar a parte de la población para abrir cuñas verdes. Estos rascacielos son los que le van a permitir a Mies definir el espacio dinámico de la ciudad a gran escala, sin encerrarlo. Permiten ver el paisaje y ser vistos desde el paisaje. En el caso de *Hyde Park B*, que coincide con una de las cuñas verdes que separan dos unidades de asentamiento, Mies respeta la zona verde y desplaza los edificios más hacia el norte, situándolos en la próxima espina de pez. Por otro lado, las dos zonas de *Hyde Park* se encuentran muy cerca del lago, fuera del alcance de las unidades de asentamiento, por eso las viviendas existentes se acabarían demoliendo casi completamente sin reponerlas por otras nuevas. Los rascacielos y unas pocas de las viviendas en hilera formarían parte de las nuevas extensiones hacia el lago, planificadas para alojar el turismo y aprovechar el negocio de temporada.

Mies representa los nuevos edificios con prismas de color negro, sin ninguna voluntad figurativa. Prismas negros sobre el fondo blanco de la ciudad, superpuestos a la trama existente formada por viviendas alineadas a vial. Al contrario que la trama existente, Mies concibe el espacio al margen de la lógica de la circulación. Abre y cierra los espacios con el nuevo material arquitectónico y asocia un espacio vacío a cada edificio. Desplaza y gira los edificios dilatando y comprimiendo el espacio. Construye situaciones dinámicas con elementos estáticos y destruye el concepto de calle corredor, que se disuelve completamente en el espacio infinito. Mies y Hilberseimer niegan formal y funcionalmente la calle, consideran que es la causa principal de los problemas urbanos y la sustituyen por parques. Desplazan la actividad a los parques utilizando los culs de sac. En la propuesta de *Hyde Park*, Mies y Hilberseimer desarrollan completa y libremente el concepto de alturas mixtas formulado en la colonia *Weissenhof*, la unidad residencial original.

Paisaje: El valor del espacio infinito se potencia con la reconstrucción del paisaje. Caldwell no planta los árboles en línea recta a lo largo de las aceras, sino que forma grupos y masas de árboles distribuidas con el mismo criterio con el que Mies organiza los espacios arquitectónicos. En general, Caldwell concentra los árboles en los caminos y alrededor de las viviendas unifamiliares, protegiéndolas del sol directo. En cambio, en las cuñas verdes y sobre todo en los parques cortafuegos predominen los claros y los grandes espacios. En el caso de *Hyde Park* el proyecto de paisaje no ha llegado a definirse completamente. Se trata de un paso intermedio. Las viviendas unifamiliares no se han derribado y no se ha liberado el espacio que tienen que ocupar los parques, pero los cortes de las calles ya indican por dónde se van a abrir cuñas verdes para que pueda entrar el paisaje y se pueda recuperar la pradera. En estas cuñas verdes se construirán las escuelas, los patios de recreo y se organizarán las actividades de ocio. Los niños podrán ir a la escuela caminando sin cruzar una sola calle y la pradera se convertirá en el elemento dominante de la ciudad, servirá de soporte a los edificios y la gente podrá vivir en un parque.

16. David Spaeth. *"Ludwig Hilberseimer's Settlement Unit"*, en *"In the Shadow of Mies. Ludwig Hilberseimer"*, pág. 65, 1988.



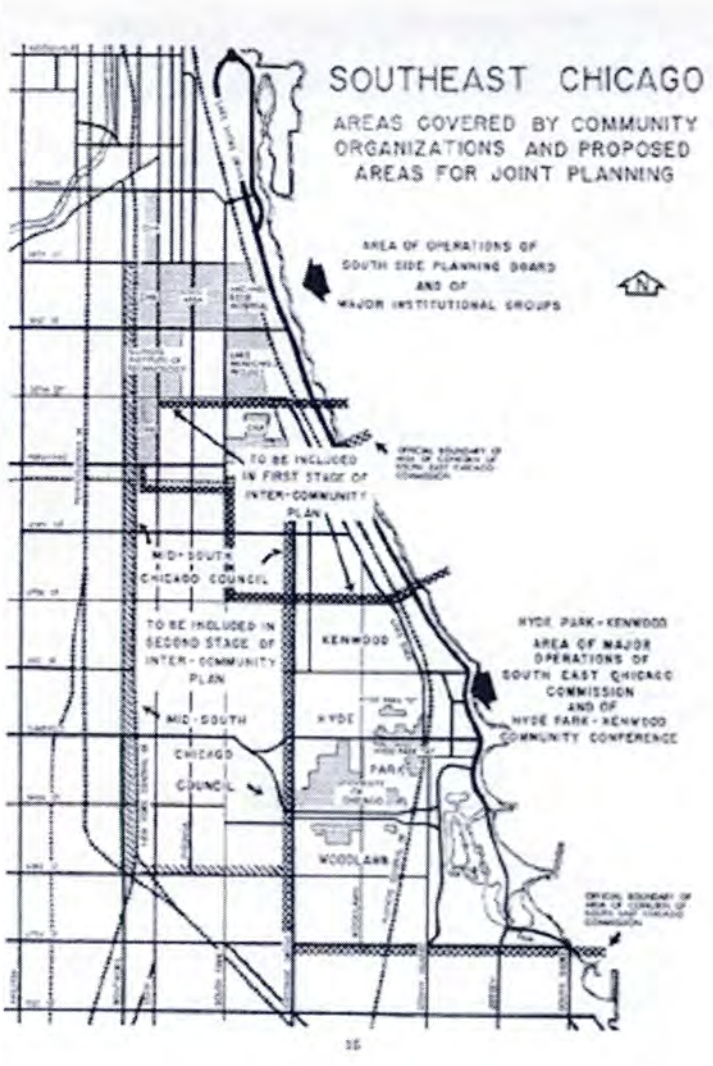
1. *Chicago Land Clearance Commission*. Localización de los 21 proyectos de reurbanización de la comisión que comprenden 708 acres, 1 de diciembre de 1959.

GESTIÓN DEL SUELO

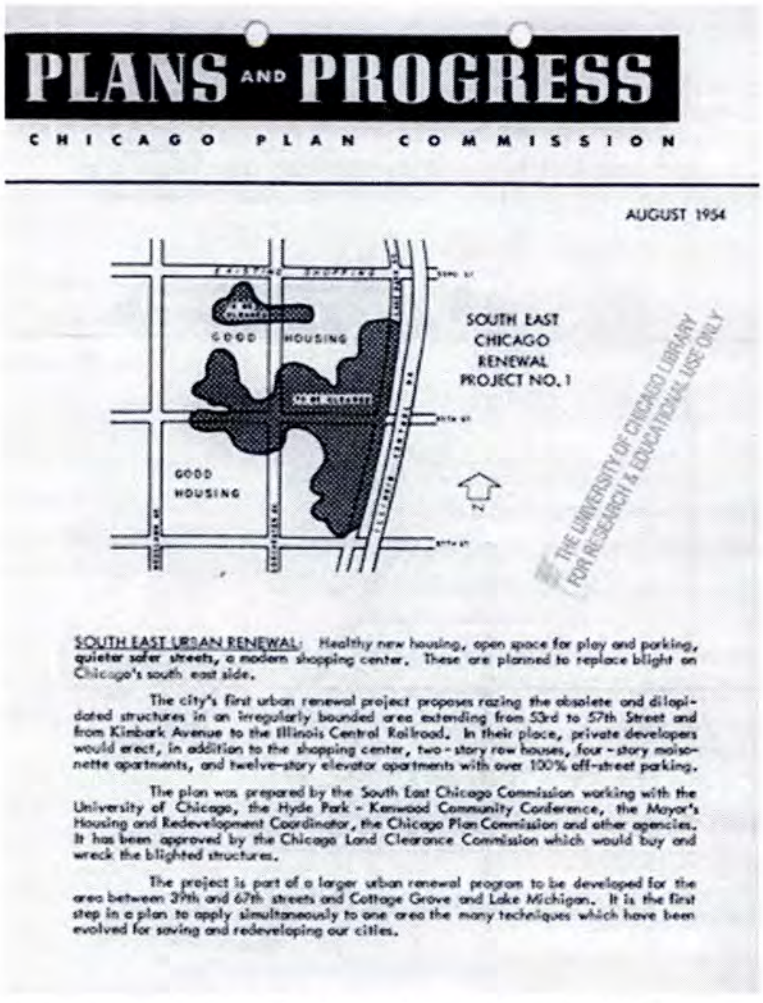
La *Chicago Land Clearance Commission* era el organismo que se encargaba de comprar suelo, relocalizar a la población y despejarlo de edificios en ruinas para que se pudieran llevar a cabo los proyectos de reurbanización aprobados por el Ayuntamiento. Entre las zonas que tenía que despejar se encontraban las que había delimitado la *University of Chicago* durante el *South Side Appraisal*: *Hyde Park A* y *Hyde Park B*.

DESCOORDINACIÓN

Si Henry Heald hubiese conseguido coordinar los intereses comunes de las instituciones locales del Sur de Chicago durante el *South Side Appraisal*, entonces se habría podido empezar a aplicar el urbanismo de Hilberseimer a gran escala y los proyectos de *Hyde Park A* y *Hyde Park B* habrían representado una gran oportunidad para el urbanismo del siglo XX (por desgracia no fue así; ni siquiera se pudieron coordinar los intereses urbanísticos del IIT con los del *Michael Reese Hospital*, que estaba muy cerca del campus). El *Michael Reese Hospital*, la *South Side Planning Board* (del IIT) y la *South East Chicago Comission* (de la *University of Chicago*) acabaron gestionando cada una su propio territorio independientemente. En este plano se ve claramente cómo se solapan los distintos territorios y sólo se deja una zona de intersección para encajar los respectivos planes parciales, pero sin un plan director como el de Hilberseimer.



2. Sudeste de Chicago. Zonas cubiertas por las organizaciones de la comunidad y zonas propuestas para la planificación conjunta.



PLANS AND PROGRESS

CHICAGO PLAN COMMISSION

AUGUST 1954

SOUTH EAST URBAN RENEWAL: Healthy new housing, open space for play and parking, quieter safer streets, a modern shopping center. These are planned to replace blight on Chicago's south east side.

The city's first urban renewal project proposes razing the obsolete and dilapidated structures in an irregularly bounded area extending from 53rd to 57th Street and from Kimbark Avenue to the Illinois Central Railroad. In their place, private developers would erect, in addition to the shopping center, two-story row houses, four-story maisonette apartments, and twelve-story elevator apartments with over 100% off-street parking.

The plan was prepared by the South East Chicago Commission working with the University of Chicago, the Hyde Park - Kenwood Community Conference, the Mayor's Housing and Redevelopment Coordinator, the Chicago Plan Commission and other agencies. It has been approved by the Chicago Land Clearance Commission which would buy and wreck the blighted structures.

The project is part of a larger urban renewal program to be developed for the area between 39th and 67th streets and Cottage Grove and Lake Michigan. It is the first step in a plan to apply simultaneously to one area the many techniques which have been evolved for saving and redeveloping our cities.

3. Planes y progreso. *South East Chicago Renewal Project No.1*, 1954.

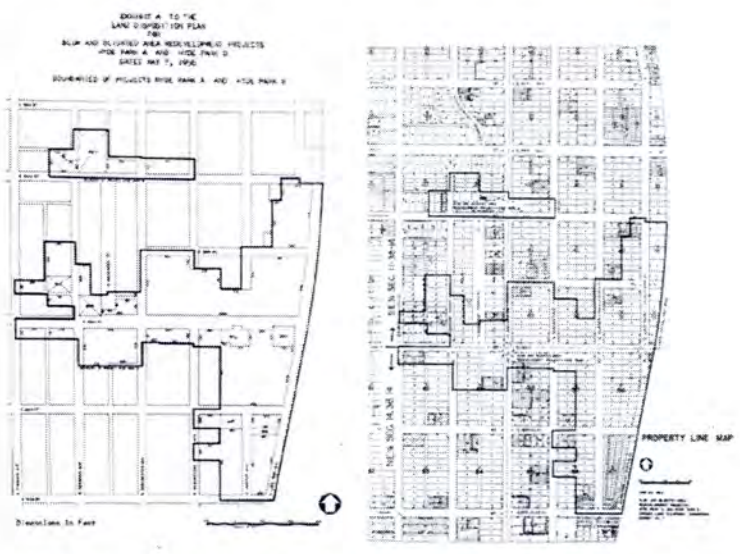
AYUDA FEDERAL

De entre los proyectos de renovación urbana que se gestionaron en los Estados Unidos después de la Primera Guerra Mundial, *Hyde Park A* y *Hyde Park B* (que formaban el *South East Urban Renewal*) recibieron la primera ayuda federal para poner en práctica el primero de los *Urban Renewal Project* de los Estados Unidos. Este privilegio fue en agradecimiento a la *University of Chicago*, que había conseguido construir el primer reactor nuclear que había sido decisivo para ganar la guerra. Al ser el primero de los *Urban Renewal Projects*, serviría como ejemplo de trabajo para todos los demás.

Si los esfuerzos de Mies y Hilberseimer por promover un nuevo urbanismo de posguerra no se hubiesen topado con los intereses privados del *Michael Reese Hospital* y la *University of Chicago*, entonces el campus del IIT y *Hyde Park A y B* se habrían convertido en dos ejemplos fantasticos para seguir transformando el sur de Chicago y para difundir esta nueva concepción del urbanismo desurbanizador (que Mies y Hilberseimer habían estado desarrollando como el urbanismo específico del futuro de Occidente).

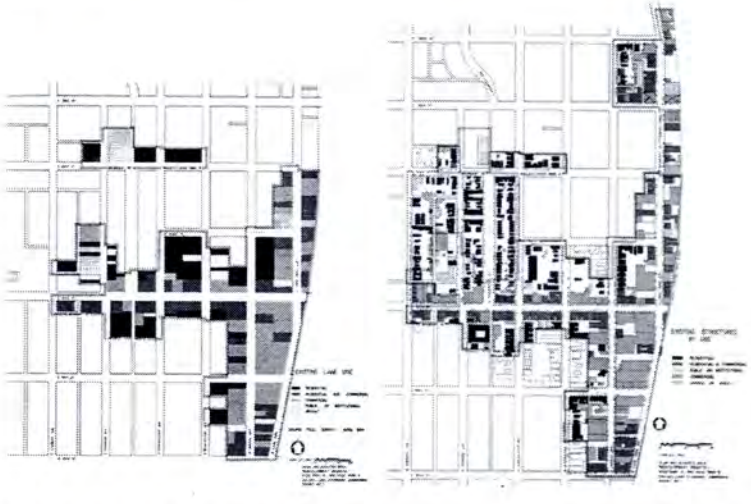
PROSPECCIÓN DE LA ZONA

El encargado de gestionar la reurbanización de *Hyde Park A* y *Hyde Park B* fue Julian Levi, director ejecutivo de la *South East Chicago Commission*, que le encargó a Harry Weese una prospección de la zona y una propuesta para poder evaluar económicamente los costes de la renovación urbanística. Harry Weese presentó la prospección y la propuesta en 1954. A partir de ese momento, los promotores interesados desarrollaron su propia propuesta y la presetaron dos años más tarde a la subasta para conseguir el encargo. Según los datos aportados por los planos de la prospección, en las dos zonas seleccionadas predomina el uso residencial y comercial. El residencial se encuentra repartido por toda la zona, pero el comercial se concentra a lo largo de la calle 55.



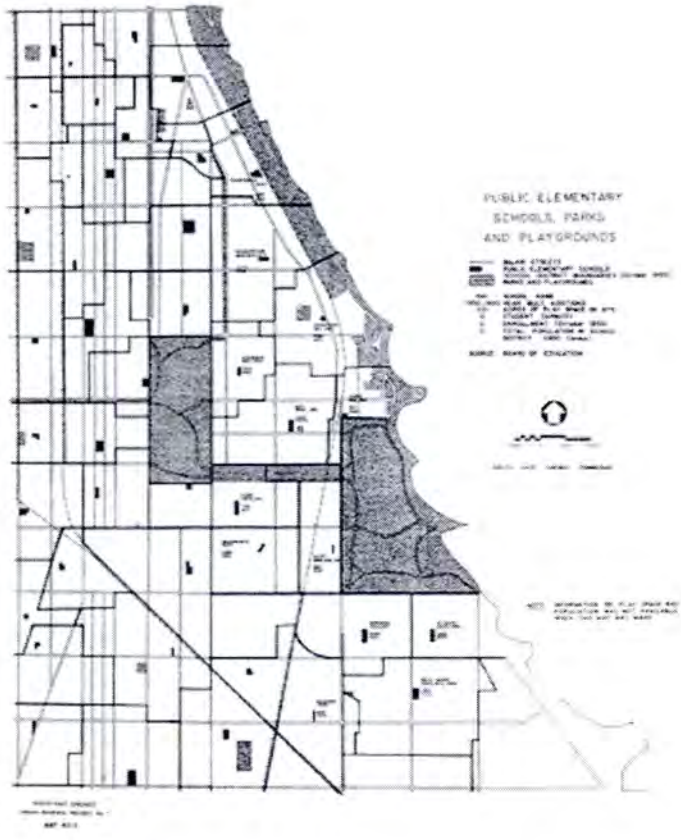
4. Harry Weese. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1954. Límites de *Hyde Park A* (la zona más pequeña de arriba) y *Hyde Park B* (la zona más grande de abajo).

5. Harry Weese. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1954. Límites de propiedad.



6. Harry Weese. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1954. Usos del suelo existentes.

7. Harry Weese. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1954. Estructuras existentes.



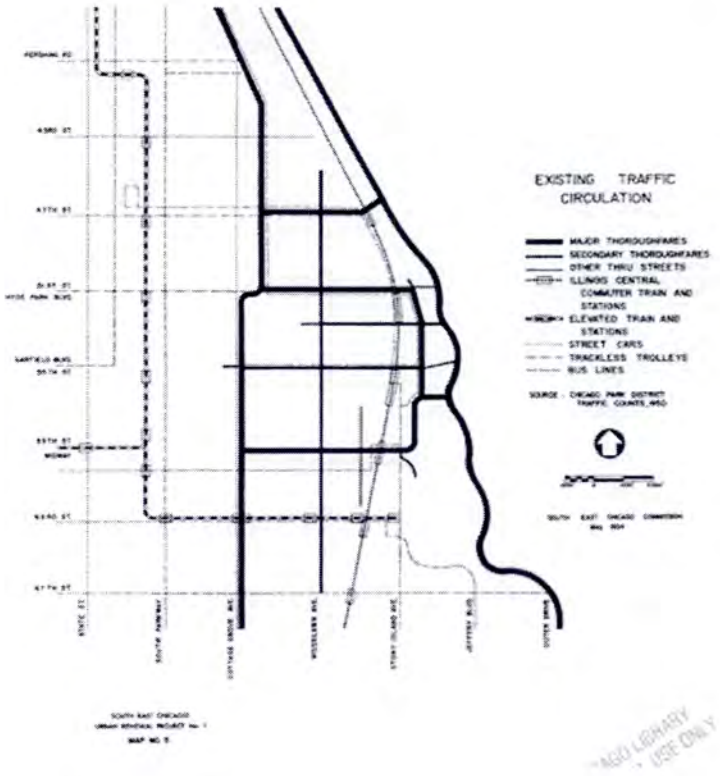
8. Harry Weese. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1954.

ANÁLISIS DE LAS ZONAS VERDES

Entre los documentos del informe de Harry Weese aparece un anàlisis de las zonas verdes. *Hyde Park* es una zona privilegiada con muchos parques que rodean la zona delimitada, concretamente el *South Park System* (formado por *Jackson Park*, *Midway Plaisance* y *Washington Park*, diseñados por Olmsted, Vaux & Co) y *Burnham Park*, un parque lineal que sigue la orilla del lago. Al final de la calle 55, frente al lago, se encuentra *Promontory Point*, una península de *Burnham Park* diseñada por Alfred Caldwell. Todos estos grandes parques de Chicago se planificaron para unirse entre sí y formar un anillo verde alrededor de la ciudad.

Este anillo verde tiene su origen en la teoría de las Ciudades Jardín de Ebenezer Howard. Sin embargo, cuando estos anillos verdes se plantean alrededor de ciudades tan grandes como Chicago pierden su cometido y se convierten en soluciones insuficientes. En general, se han planteado a tanta distancia del centro que no todo el mundo puede acceder caminando a los parques. Como la ciudad ha seguido creciendo ha superado el límite del anillo verde y los parques y se han convertido en parques interiores. Además, tanto en Chicago como en la mayoría de las ciudades estos parques interiores suelen estar rodeados de calles que dificultan el acceso peatonal e impiden tener la sensación de vivir en el campo. Sólo favorecen a la primera fachada.

ANÁLISIS DE LA CIRCULACIÓN
Entre los documentos del informe de Harry Weese también aparece un anàlisis de la circulación viaria. En este análisis se han destacado las vías de tren, de metro y las calles por donde circula más tráfico, dejando en blanco las calles menos transitadas del vecindario.



9. Harry Weese. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1954.

10. Harry Weese. Propuesta de zonificación: zona residencial (negro) y zona comercial (gris). *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1954.

PROPUESTA DE HARRY WEESE

El objetivo de la propuesta de Harry Weese es trasladar el uso comercial de la calle 55 y relocalizarlo en un *"mall"* (zona comercial) que se situaría en la mitad norte de *Hyde Park A* (gris), por encima de la calle 55. Esta operación evitaría tener todo el tráfico peatonal y rodado concentrado en la calle y proporcionaría una gran superficie de manzanas para ir de compras y poder aparcar. Por otro lado, Harry Weese proponía suprimir las calles menos transitadas para conseguir superficies peatonales continuas más grandes.

Harry Weese tuvo la gran habilidad de situar la nueva zona comercial de tal modo que sería fácilmente accesible tanto desde la mitad sur de *Hyde Park A* (negro) como desde *Hyde Park B* (negro), que están calificadas como zonas residenciales y se encuentran a una cierta equidistancia de la zona comercial.

VOLUMETRÍA
Arquitectónicamente, Harry Weese propuso la construcción de algunos bloques de viviendas de la misma altura que la edificación media existente (3 ó 4 plantas) y también propuso algunas torres. Aunque era un buen punto de partida para abrir el espacio, Harry Weese prefirió alinear los bloques de viviendas y los edificios comerciales a ambos lados de la calle 55, manteniendo el concepto espacial de la calle corredor.

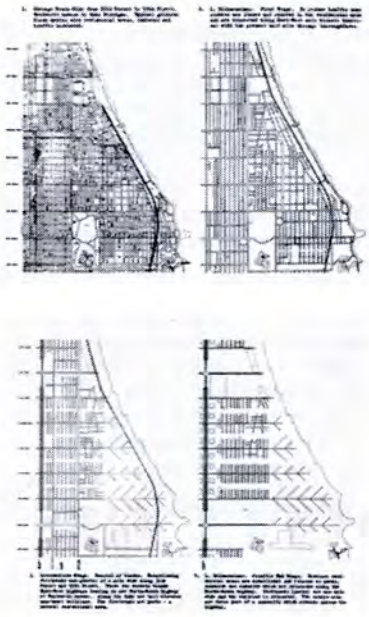
A partir de este fotomontaje se pueden comentar algunos de los aspectos generales de la propuesta de Harry Weese: 1) mejora la volumetría del conjunto diversificando las alturas y los tipos de vivienda, pero todavía concibe la calle 55 como un pasillo; 2) ha cortado algunas calles para ampliar el tamaño de las manzanas, pero sin responder a un plan director que organice toda la zona; 2) ha tenido en cuenta la formación de algunas plazas y espacios públicos vinculados al "mall", pero no ha planificado un sistema de parques públicos a pequeña y a gran escala que tenga en cuenta los parques existentes ni el lago.

11. Harry Weese. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1954.

12. Harry Weese. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1954.

En este otro fotomontaje se puede apreciar el impacto positivo que produce la construcción de algunas torres para liberar suelo y a la vez el impacto negativo de volver a encerrar el espacio de la calle 55, formando una calle corredor con estructuras modernas.

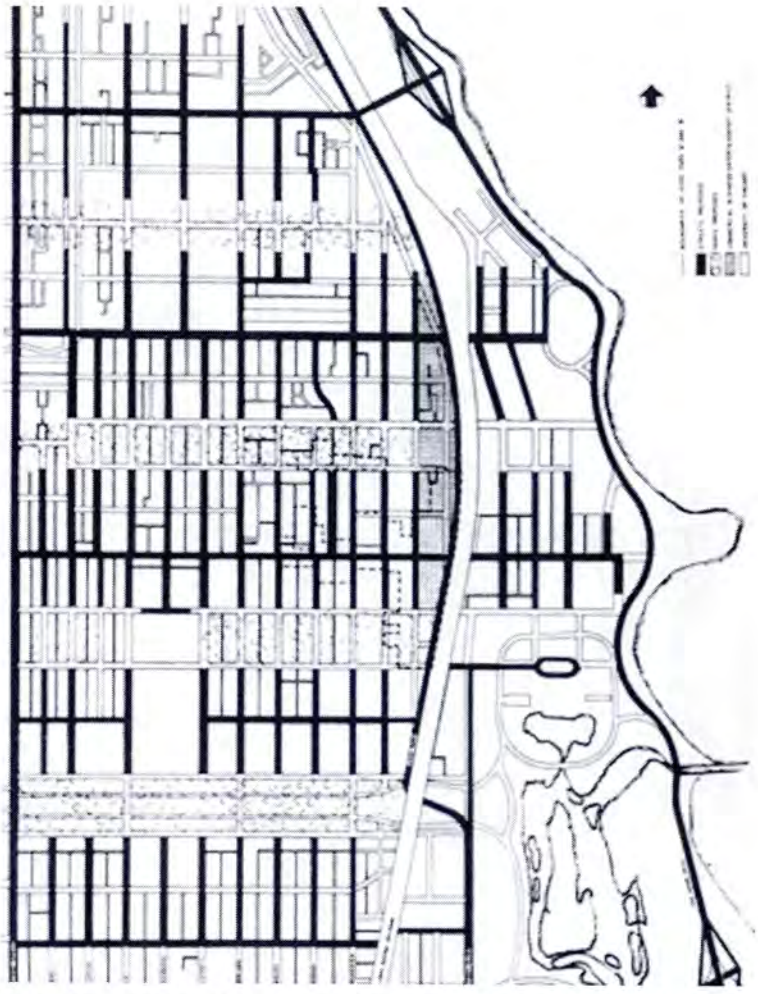
EL PLAN DE HILBERSEIMER
Cuando Greenwald supo que se iba a subastar el proyecto de *Hyde Park* les pidió a Mies y Hilberseimer que hicieran una propuesta. Hilberseimer trazó un plan director de la zona como si fuera una fase intermedia de la propuesta que hizo en el *South Side Appraisal*.



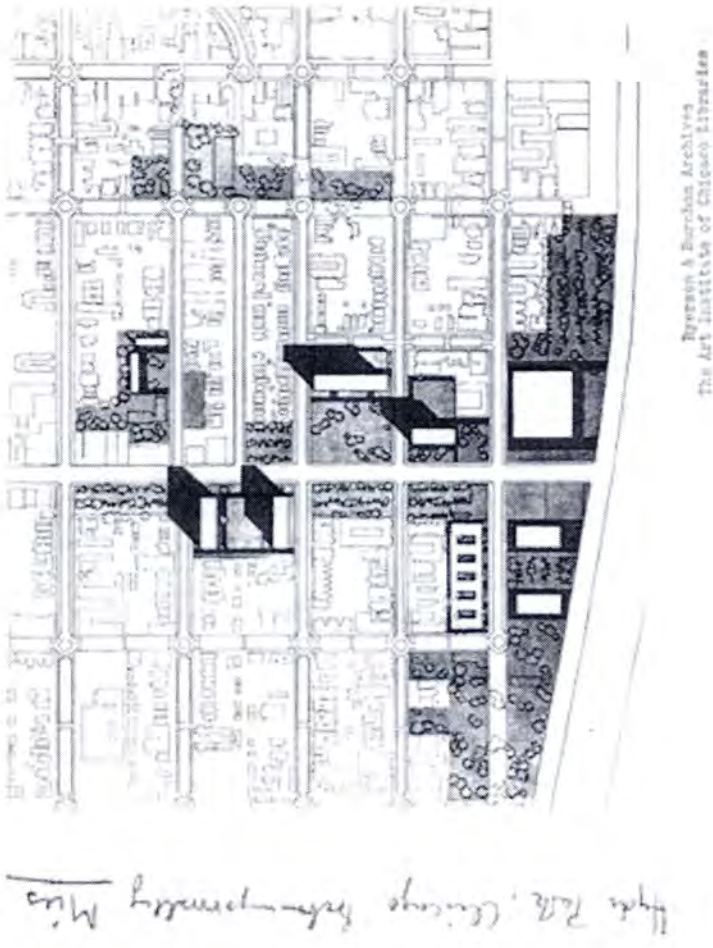
No olvidemos que el urbanismo desurbanizador de Hilberseimer se plantea por etapas, asumiendo todo tipo de fases intermedias. A trazos aparecen dibujados los contornos de *Hyde Park A* y *Hyde Park B*, que representan una superficie mucho más pequeña que la del plan director: lo que se haga en estas dos zonas tendrá que respetar las directrices del plan director.

1) *Hyde Park A* se estructura alrededor de la calle 55, que coincide con el eje del parque cortafuegos donde se encuentra la *University of Chicago*. Esta zona se debería convertir en la zona residencial del campus y formar una unidad de asentamiento especializada, como estaba previsto desde el principio en el *South Side Appraisal*.

2) *Hyde Park B* coincide con una de las cuñas verdes paralelas a *Midway Plaisance*. Cuando Mies hace su propuesta arquitectónica respeta las directrices del plan y propone una solución alternativa para situar los edificios de *Hyde Park B* fuera del parque, como habría exigido Ebenezer Howard. De no ser así, los nuevos barrios se volverían a degradar.



13. Ludwig Hilberseimer. Plan director para el *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1956.

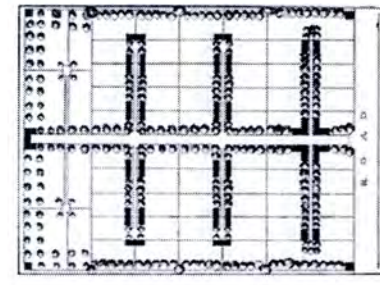


14. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1956.

LA PROPUESTA DE MIES Y HILBERSEIMER

Para definir las diferentes unidades de asentamiento, Hilberseimer decidió cortar las calles formando unos culs de sac, que impiden el tráfico a través y promueven la circulación peatonal. Lo más interesante de este proceso es comprobar cómo una propuesta bien planteada desde la gran escala permite solucionar hasta los más pequeños detalles locales, como la reutilización de las calles transformándolas en aparcamientos al aire libre.

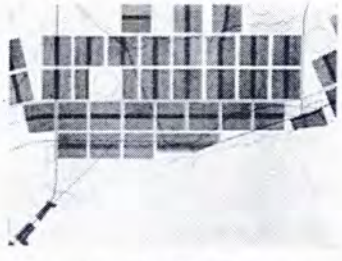
Si aislamos la calle 55 y los culs de sac del resto de la trama, podremos reconocer fácilmente el nuevo urbanismo de las ciudades jardín, pero en este caso resuelto con la arquitectura de la metrópolis: la propuesta de Hilberseimer reproduce fielmente los esquemas teóricos que Raymond Unwin había propuesto en *"La Práctica del Urbanismo"* para el caso de Londres.

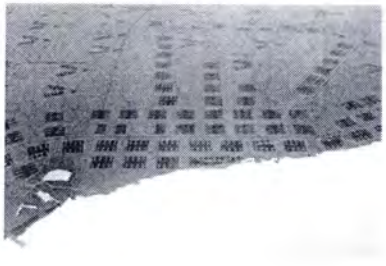


En esta fase intermedia de transformación urbanística, Mies planifica la construcción de algunos bloques de apartamentos, viviendas en hilera (con patios y sin patios), edificios comerciales y edificios de aparcamiento, pero siempre dejando el máximo de espacios libres y creando plazas interconectadas. Su concepto dinámico del espacio le permite conseguir el efecto visual de mezclar los rascacielos con las viviendas existentes y destruir el concepto de la calle corredor (al contrario que Harry Weese). Con la ayuda de Hilberseimer, todavía destruye más el concepto espacial de la calle corredor desplazando la actividad de la calle a los parques. Al final de este proceso desurbanizador, todos los edificios serán accesibles en coche y se encontrarán en medio del parque.

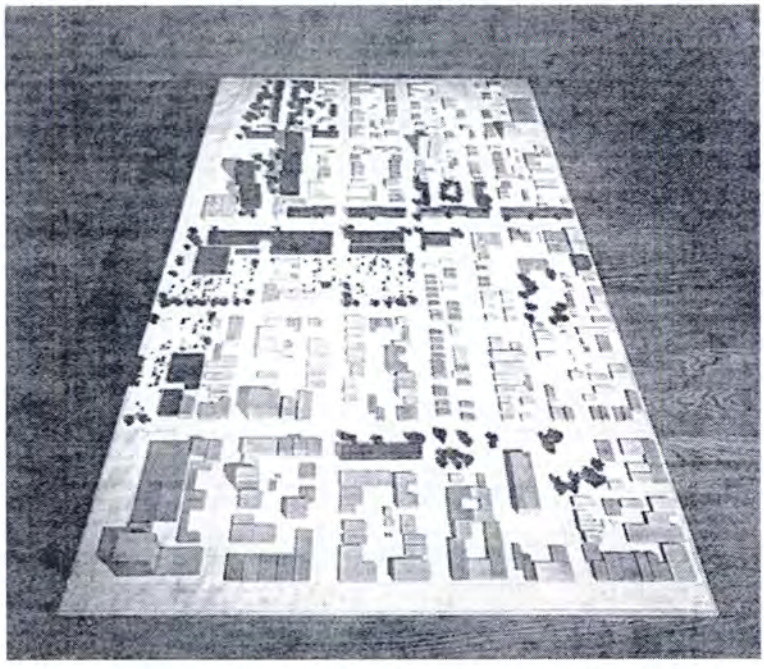
HYDE PARK A
En la planta de la maqueta no se ve el dibujo de las calles y eso nos permite apreciar mucho mejor el efecto arquitectónico de una propuesta donde Mies consigue hacer flotar los rascacielos sobre un mar de viviendas unifamiliares. Aparentemente no hay reglas, sólo intuiciones visuales. Se podría volver a decir todo lo que ya hemos dicho acerca de las consideraciones artísticas del urbanismo de Mies: podríamos volver a hablar de la ciudad neoplástica, podríamos volver a comparar la escala urbana de esta propuesta con la escala doméstica del pabellón de Barcelona y podríamos volver a hablar del negro sobre fondo blanco, como en el alzado del bloque de la *Weissenhof* de 1926.

Los giros, desplazamientos y alturas mixtas le devuelven el protagonismo a un espacio que se puede volver a llenar de naturaleza. Una naturaleza que se puede extender por todo el paisaje cubriendo las edificaciones bajas de las pequeñas ciudades que configuran la nueva Metrópolis como Ciudad Jardín de Chicago.

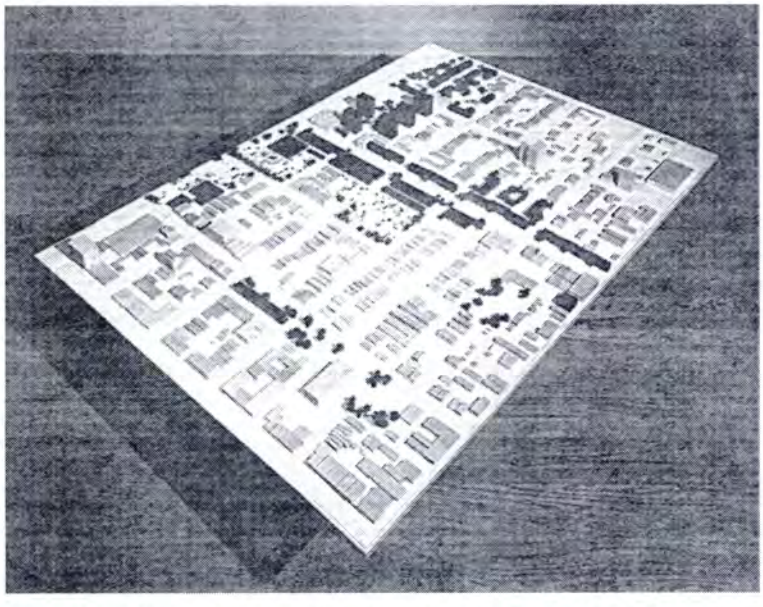




15. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1956.



16. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1956. Maqueta de la propuesta de Harry Weese.



17. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1956. Maqueta de la propuesta de Harry Weese.

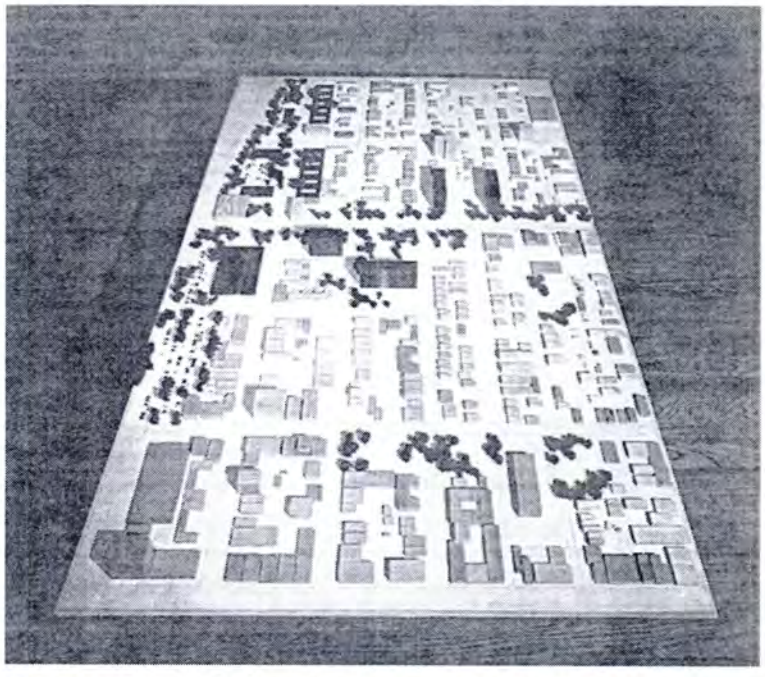
MAQUETA DE LA PROPUESTA DE HARRY WEESE

Para defender su propuesta, Mies y Hilberseimer hicieron dos maquetas para poder compararlas, una con la propuesta de Harry Weese y otra con su propia propuesta.

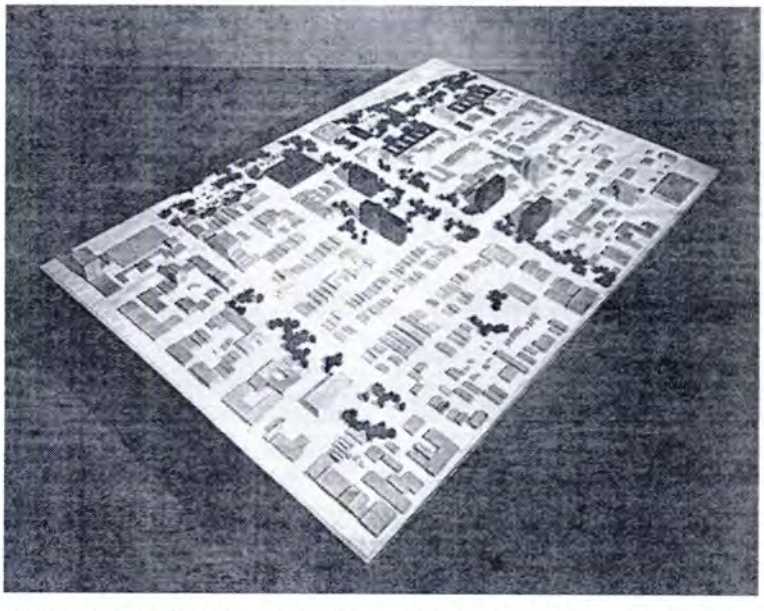
Lo más destacable de la propuesta volumétrica de Harry Weese es la calle corredor. Toda su intervención se acaba reduciendo a un pasillo separado del resto del barrio. Los espacios libres que había conseguido se utilizan como superficies de aparcamiento de los centros comerciales. La ciudad no ha cambiado demasiado, sigue estando dominada por el coche y falta espacio para la gente.

MAQUETA DE LA PROPUESTA DE MIES Y HILBERSEIMER

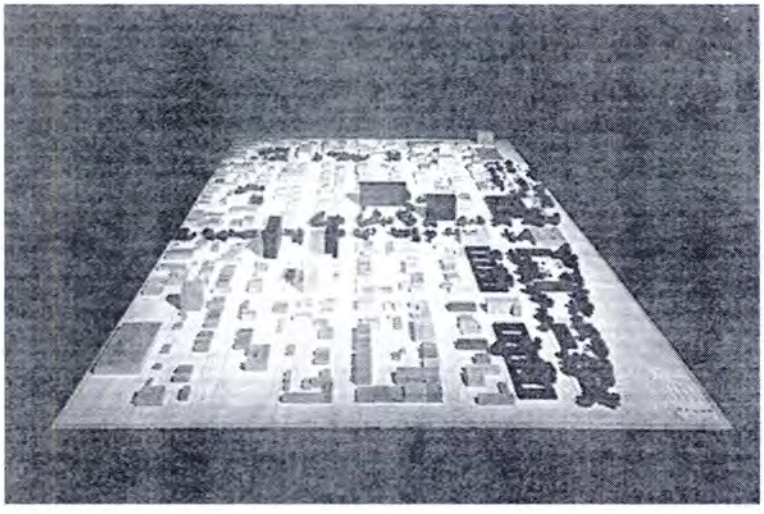
En cambio, la propuesta de Mies y Hilberseimer transforma completamente el funcionamiento y el espacio de la ciudad. Incluso si no llegaran a construirse los parques en una segunda fase la ciudad ya habría cambiado completamente: el espacio fluiría por toda la ciudad sin encerrarse, se habría restringido el tráfico interno, las calles cortadas habrían proporcionado superficie de aparcamiento, se podrían despejar las aceras de coches, la construcción de rascacielos habría proporcionado plazas y espacio público para poder pasear y ver los rascacielos en perspectiva. La calle 55 se habría convertido en un paseo lleno de plazas que conduciría hacia el lago, donde se encuentra la península de *Promontory Point*, con el paisajismo de Caldwell.



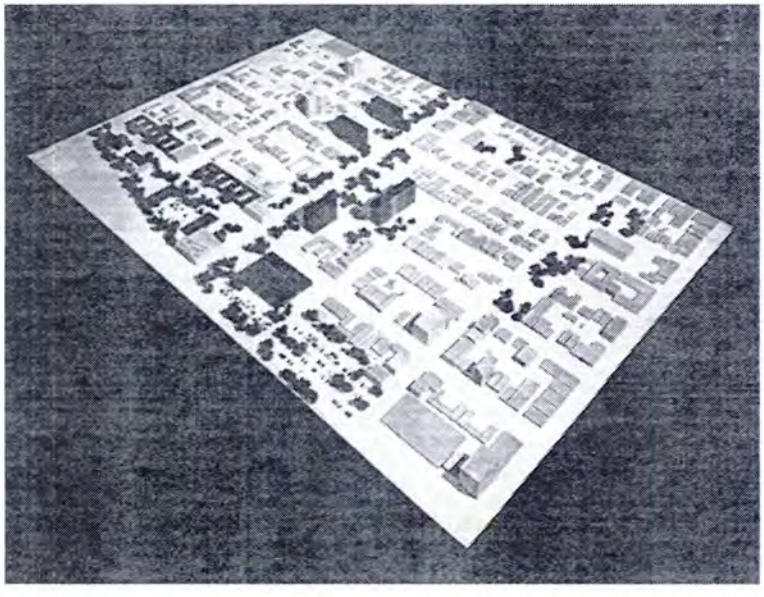
18. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1956. Maqueta de la propuesta de Mies y Hilberseimer.



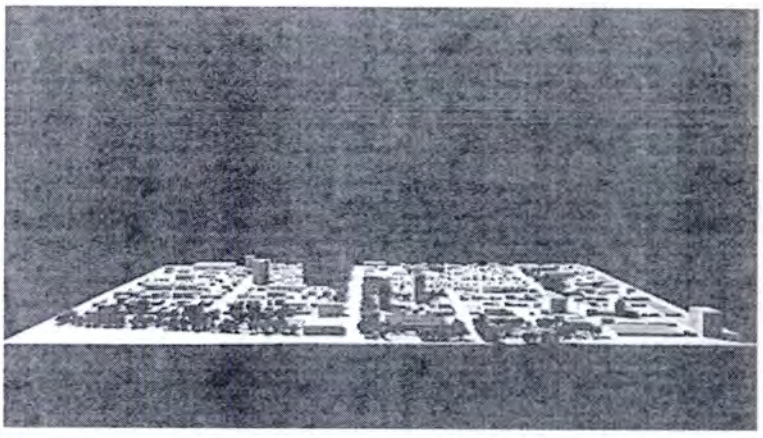
19. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1956. Maqueta de la propuesta de Mies y Hilberseimer.



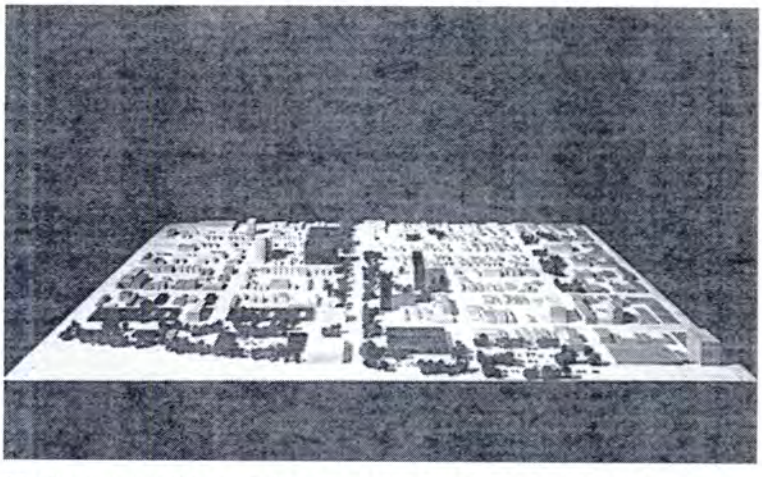
20. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1956. Maqueta de la propuesta de Mies y Hilberseimer.



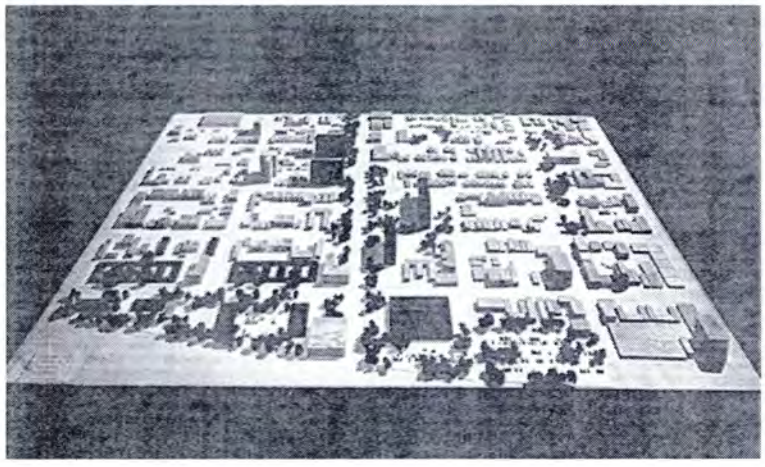
21. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1956. Maqueta de la propuesta de Mies y Hilberseimer.



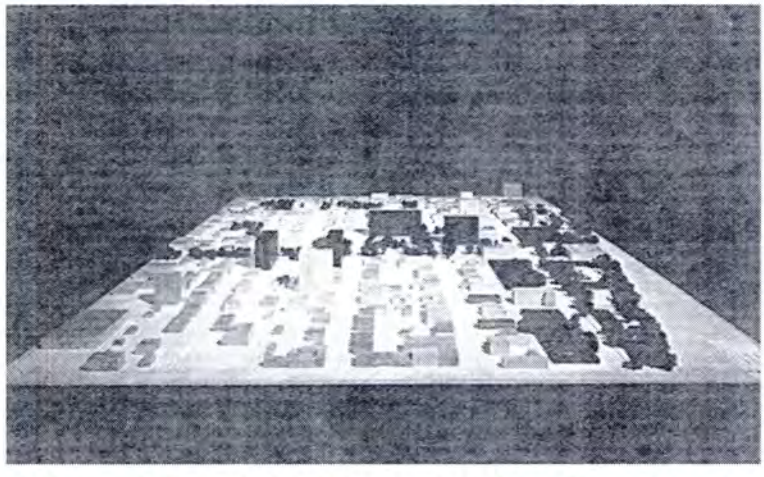
22. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1956. Maqueta de la propuesta de Mies y Hilberseimer.



23. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1956. Maqueta de la propuesta de Mies y Hilberseimer.

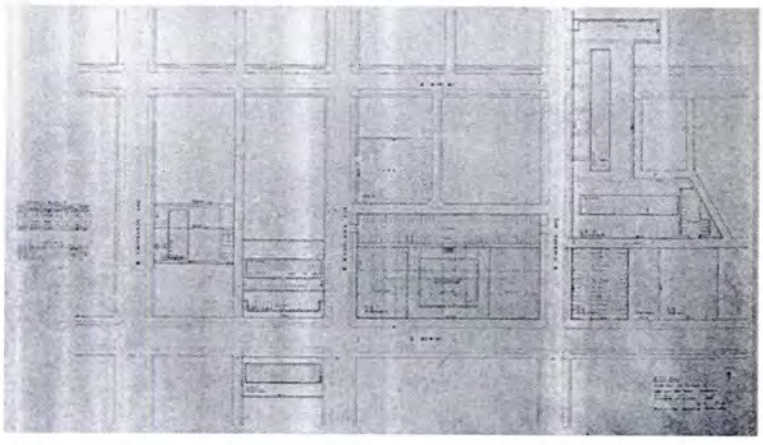


24. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1956. Maqueta de la propuesta de Mies y Hilberseimer.

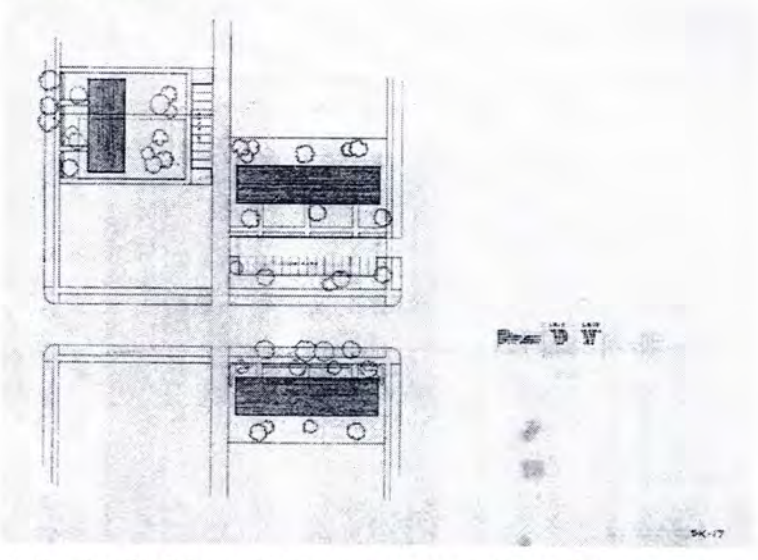


25. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. *South East Chicago Renewal Project No. 1*, 1956. Maqueta de la propuesta de Mies y Hilberseimer.

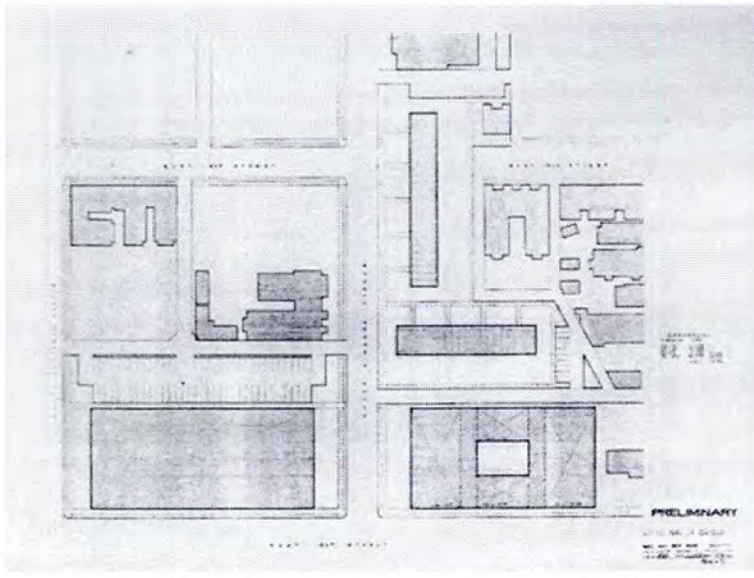
HYDE PARK B
Mies ha desplazado sus edificios un poco más al norte de la zona delimitada como *Hyde Park B*, respetando el plan director de Hilberseimer. De este modo mantiene *Hyde Park B* como una cuña verde y sitúa los edificios en la siguiente espina de pez. En esta zona propone viviendas unifamiliares (en este caso sin patios) y edificios comerciales, pero no rascacielos. Podemos situar esta zona en el plan director de Hilberseimer y en la trama del sur de Chicago gracias a la calle inclinada que hay a la derecha del plano, casi a -30º.



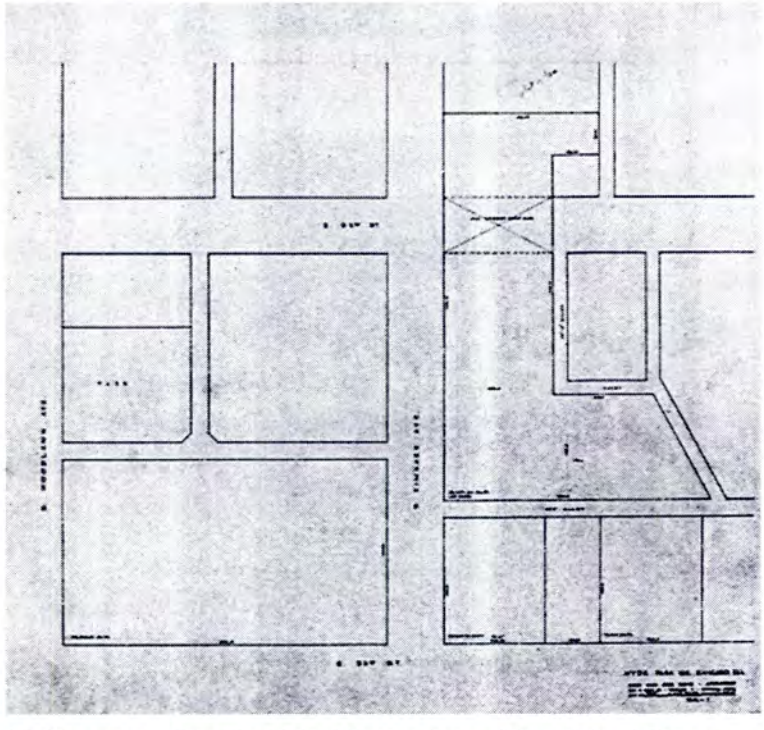
26. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956.



27. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956. Detalle de un grupo de viviendas unifamiliares en hilera.



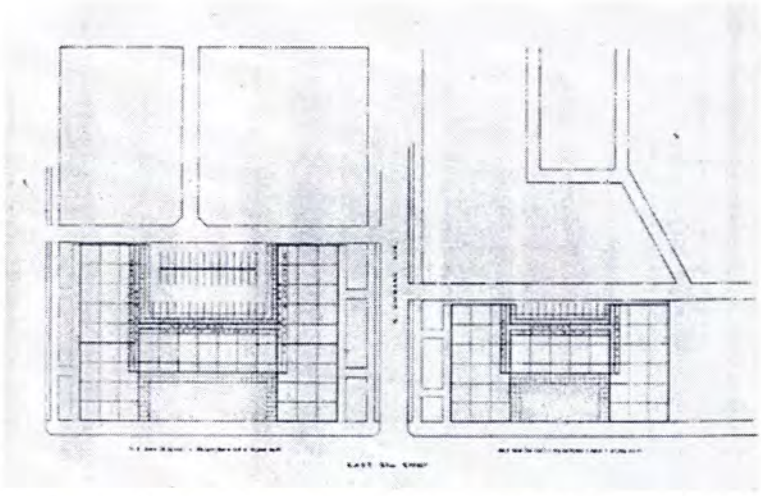
28. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956. Detalle de un grupo de viviendas unifamiliares en hilera y edificios comerciales.



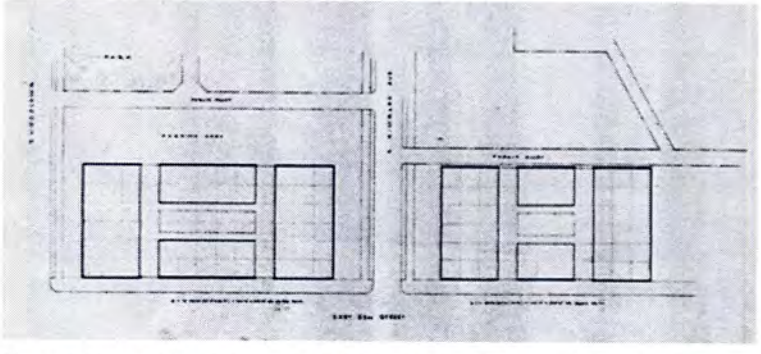
29. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956.

Las viviendas en hilera se reconocen por los accesos peatonales, porque Mies no volvió a dejar que los bloques de apartamentos tocaran el suelo después de la *Weissenhof.* Prefería diferenciarlos de la viviendas unifamiliares dejando la planta baja libre, y era tan consecuente con este criterio que incluso renunció a firmar el proyecto de los *Algonquin Apartments* (muy cerca de *Hyde Park B*), cuando el promotor decidió poner viviendas en planta baja.

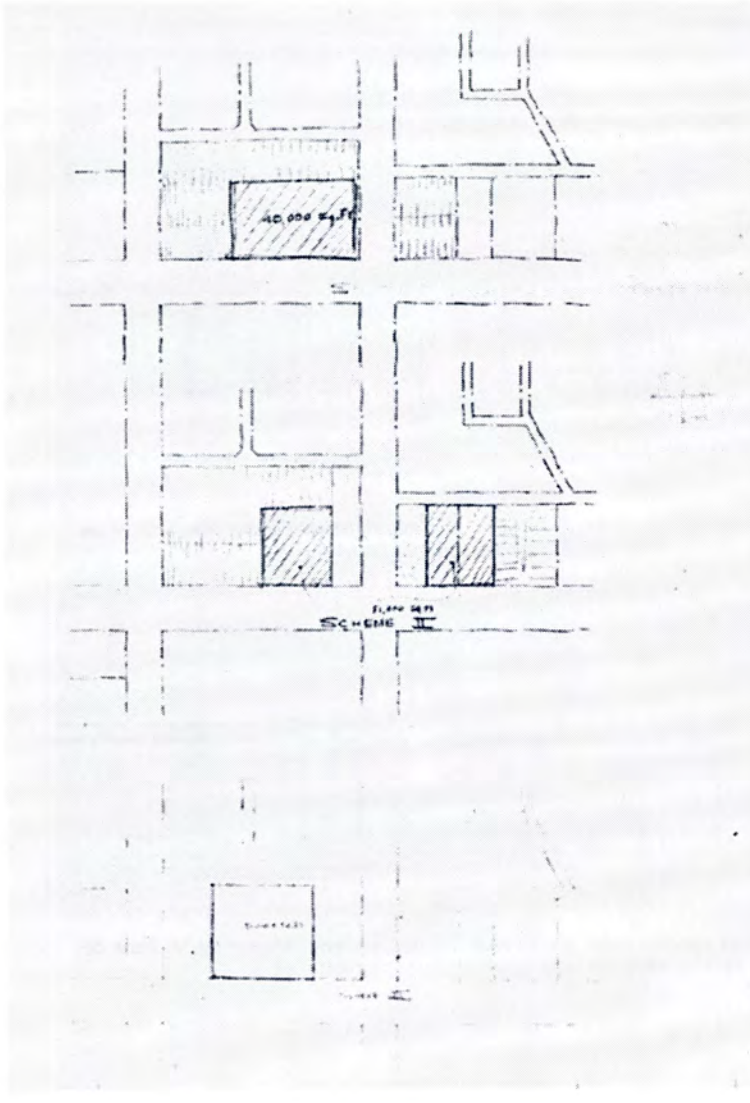
Mies llegó a bajar mucho de escala en los edificios comerciales de *Hyde Park B* y propuso varias alternativas. La planta y los alzados coinciden con los criterios estructurales planteados en el campus del IIT. La arquitectura de piel y huesos es la base de de la planta libre y la condición necesaria para definir el espacio infinito.



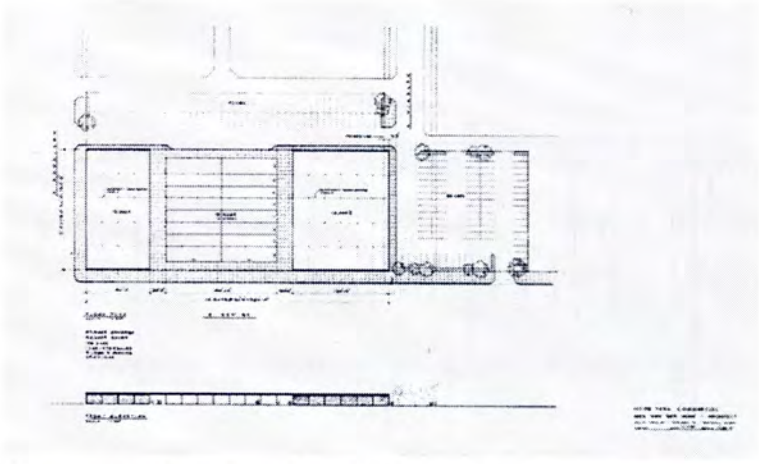
30. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B,* 1956. Detalle de los edificios comerciales.



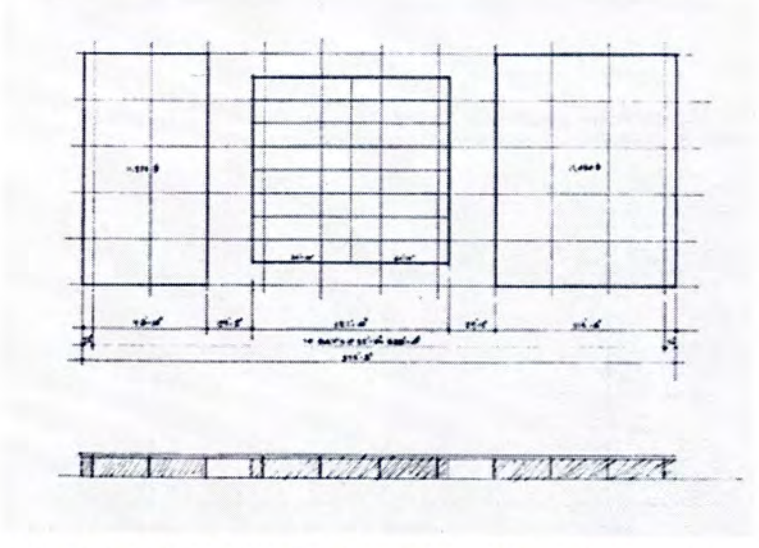
31. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B,* 1956. Detalle de los edificios comerciales.



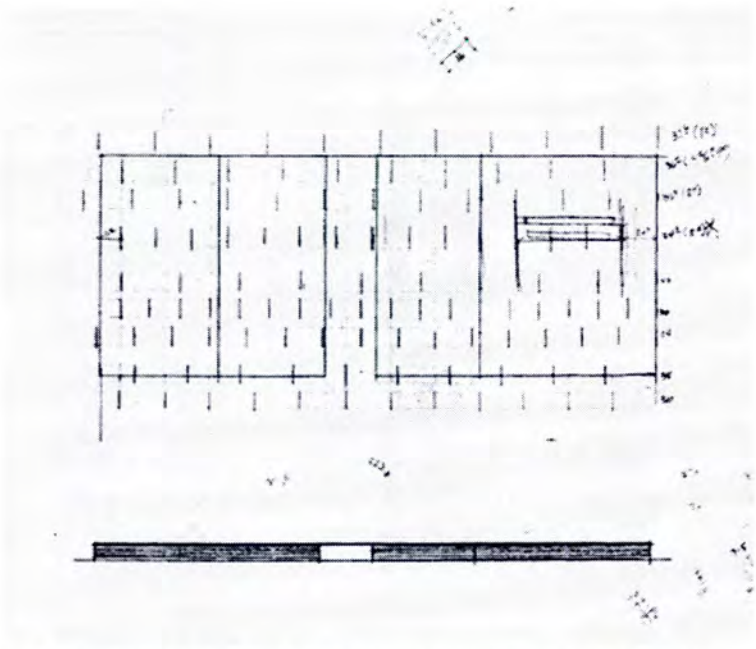
32. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956. Detalle de los edificios comerciales.



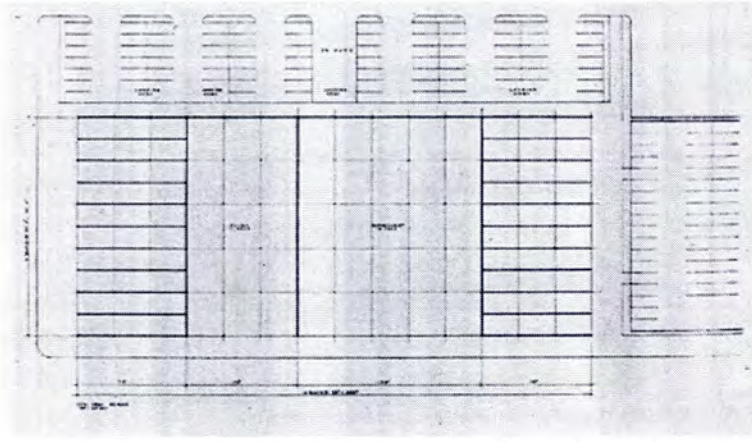
33. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956.



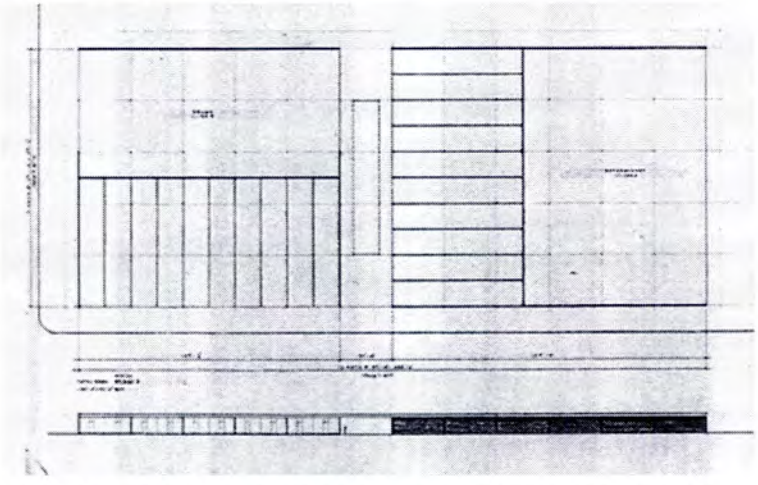
34. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956. Detalle de los edificios comerciales.



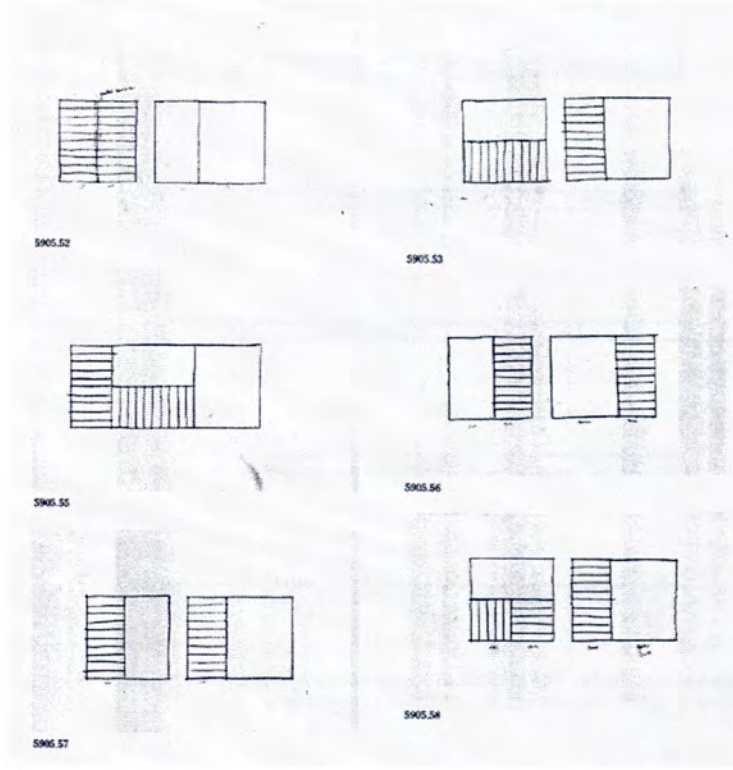
35. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956. Detalle de los edificios comerciales.



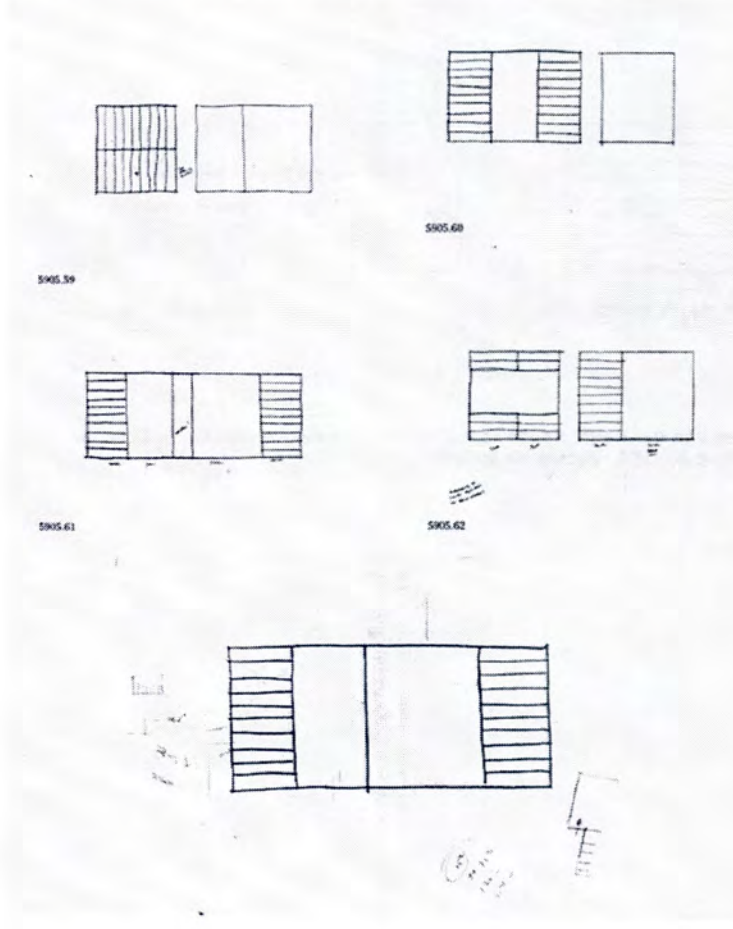
36. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956.



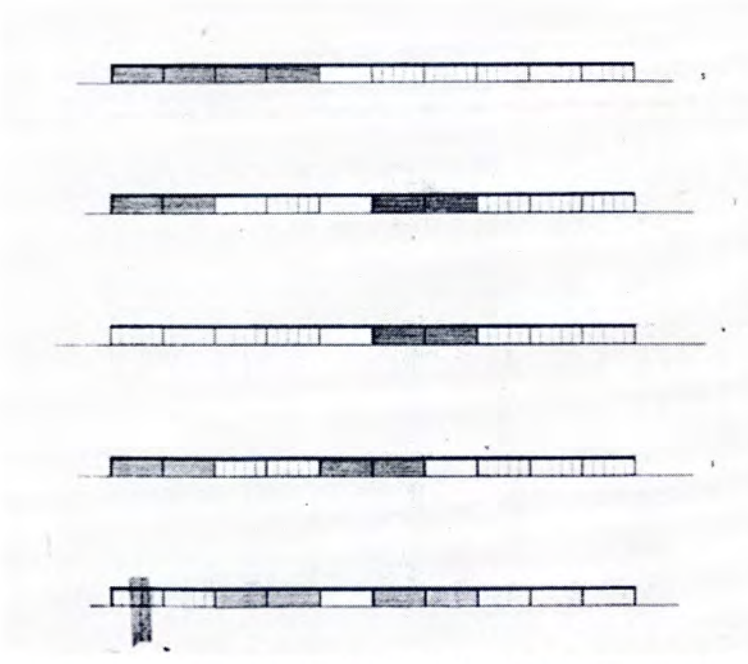
37. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956. Detalle de los edificios comerciales.



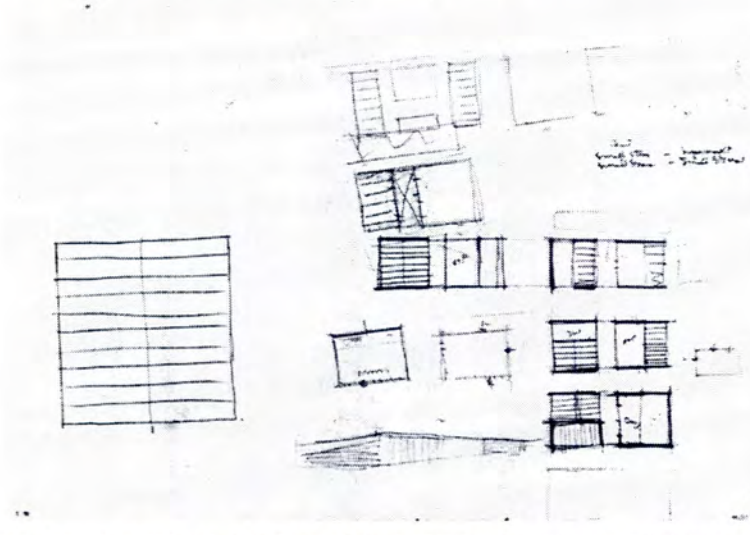
38. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956. Detalle de los edificios comerciales.



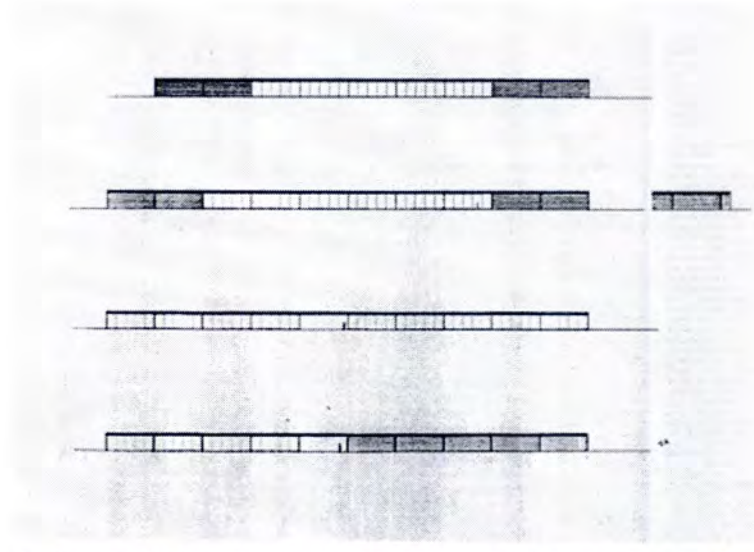
39. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956. Detalle de los edificios comerciales.



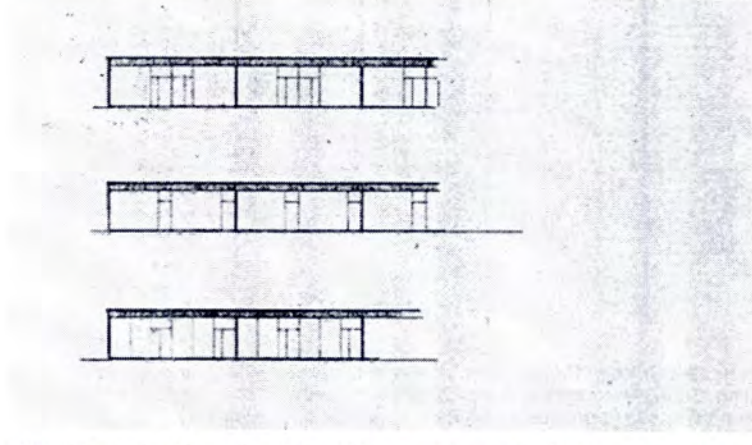
40. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956. Detalle de los edificios comerciales.



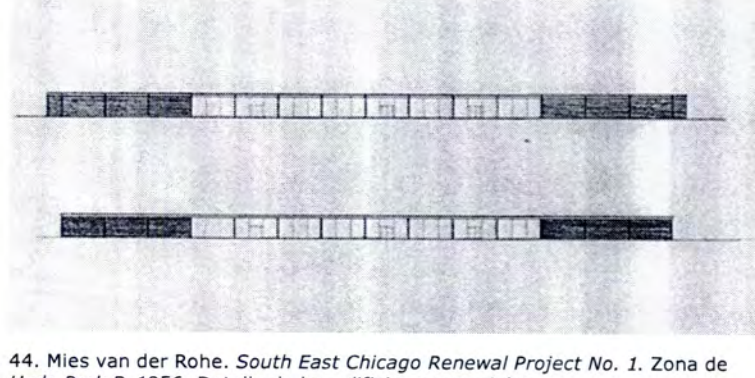
41. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956. Detalle de los edificios comerciales.



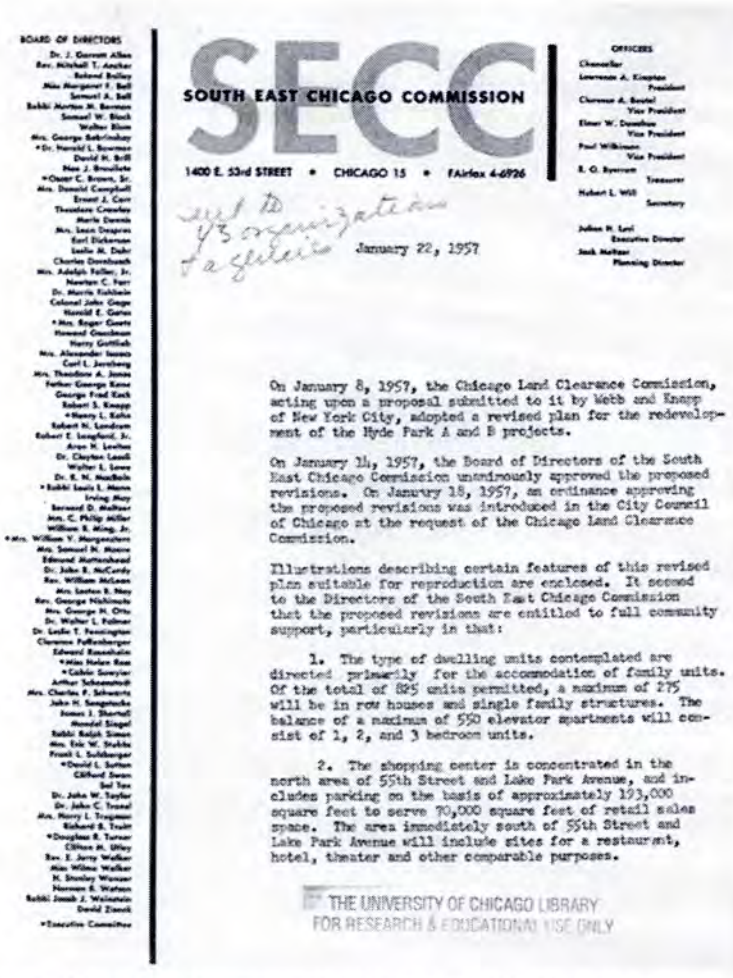
42. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956. Detalle de los edificios comerciales.



43. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956. Detalle de los edificios comerciales.



44. Mies van der Rohe. *South East Chicago Renewal Project No. 1.* Zona de *Hyde Park B*, 1956. Detalle de los edificios comerciales.



BOARD OF DIRECTORS

SECC

SOUTH EAST CHICAGO COMMISSION

1400 E. 53rd STREET • CHICAGO 15 • FAirfax 4-6926

OFFICERS

January 22, 1957

On January 8, 1957, the Chicago Land Clearance Commission, acting upon a proposal submitted to it by Webb and Knapp of New York City, adopted a revised plan for the redevelopment of the Hyde Park A and B projects.

On January 14, 1957, the Board of Directors of the South East Chicago Commission unanimously approved the proposed revisions. On January 18, 1957, an ordinance approving the proposed revisions was introduced in the City Council of Chicago at the request of the Chicago Land Clearance Commission.

Illustrations describing certain features of this revised plan suitable for reproduction are enclosed. It seemed to the Directors of the South East Chicago Commission that the proposed revisions are entitled to full community support, particularly in that:

1. The type of dwelling units contemplated are directed primarily for the accommodation of family units. Of the total of 825 units permitted, a maximum of 275 will be in row houses and single family structures. The balance of a maximum of 550 elevator apartments will consist of 1, 2, and 3 bedroom units.

2. The shopping center is concentrated in the north area of 55th Street and Lake Park Avenue, and includes parking on the basis of approximately 193,000 square feet to serve 70,000 square feet of retail sales space. The area immediately south of 55th Street and Lake Park Avenue will include sites for a restaurant, hotel, theater and other comparable purposes.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO LIBRARY
FOR RESEARCH & EDUCATIONAL USE ONLY

45. *South East Chicago Commission*. Informe de aprobación de la propuesta definitiva, 1957 (finalmente la subasta de promotores la ganó Webb & Knapp de Nueva York, con la propuesta arquitectónica de Ieoh Ming Pei).

SOUTH EAST CHICAGO COMMISSION

1400 CALLE 53 ESTE. CHICAGO 15

22 de enero de 1957

El 8 de enero de 1957, actuando sobre una propuesta sugerida por Webb & Knapp de Nueva York, la Chicago Land Clearance Commission adoptó un plan revisado para los proyectos de reurbanización de Hyde Park A y B.

El 14 de enero de 1957, la Junta de Directores del South East Chicago Commission aprobó unánimemente las revisiones propuestas. El 18 de enero de 1957, se introdujo en el Ayuntamiento de Chicago una ordenanza que aprobaba las revisiones propuestas a petición de la Chicago Land Clearance Commission.

Se adjuntan ilustraciones apropiadas para reproducir que describen ciertos aspectos de este plan revisado. A los directores de la South East Chicago Commission les ha parecido que las revisiones propuestas tienen derecho a pleno soporte comunitario, particularmente en lo siguiente:

1. El tipo de unidades de vivienda contemplado va dirigido principalmente al alojamiento de unidades familiares. Del total de 825 unidades permitidas, un máximo de 275 serán viviendas en hilera y estructuras unifamiliares. El balance de un máximo de 550 apartamentos con ascensor consistirá en 1, 2 y 3 habitaciones.

2. El centro comercial está concentrado en la zona norte de la calle 55 y Lake Park Avenue, e incluye aparcamientos en el sótano de aproximadamente 193.000 pies cuadrados para servir a 70.000 pies cuadrados de espacio para la venta al por menor. La zona inmediatamente al sur de la calle 55 y Lake Park Avenue incluirá lugares para un restaurante, hotel, teatro y otras propuestas similares.

(continuación)

3. El diseño rompedor, particularmente en la reconstrucción de la calle 55, une las zonas norte y sur y además la reurbanización servirá a familias e instituciones en todas las zonas de la comunidad.

4. La adquisición por la Land Clearance Commission ha llegado hasta el punto que todas las propiedades han sido adquiridas con excepción de una parcela. Cuando la demolición proceda más adelante, la necesidad urgente de la nueva construcción inmediata será más y más evidente.

El patronato del South East Chicago Commission pidió soporte a todas las instituciones, grupos y agencias para aprobar la revisión propuesta.

Antes del Housing and Planning Committee del Ayuntamiento se llevará a cabo una auditoría sobre la revisión propuesta el 5 de febrero de 1957.

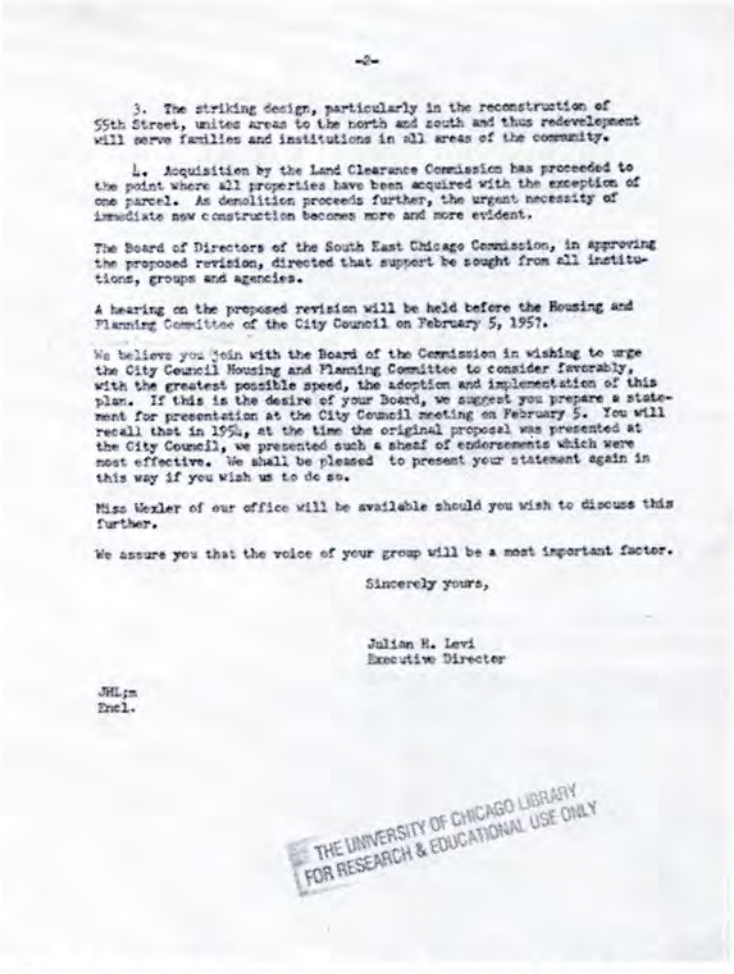
Queremos que te unas a la Comisión para animar al Housing and Planning Committee del Ayuntamiento a considerar favorablemente, con la mayor rapidez posible, la adopción y ejecución de este plan. Si éste es tu deseo, sugerimos que prepares un informe para presentar en la reunión del Ayuntamiento del 5 de febrero. Recordarás que en 1954, a la vez que se presentó la propuesta original en el Ayuntamiento, presentamos un fajo de alegaciones que fueron más efectivas. Estaremos encantados de presentar tu informe de nuevo de este modo si tú estás de acuerdo.

Miss Wexler de nuestra oficina estará disponible por si quieres discutir más cosas.

Te aseguramos que la voz de tu grupo será un factor de la mayor importancia.

Sinceramente,

Julian H. Levi
Director Ejecutivo.



-2-

3. The striking design, particularly in the reconstruction of 55th Street, unites areas to the north and south and thus redevelopment will serve families and institutions in all areas of the community.

4. Acquisition by the Land Clearance Commission has proceeded to the point where all properties have been acquired with the exception of one parcel. As demolition proceeds further, the urgent necessity of immediate new construction becomes more and more evident.

The Board of Directors of the South East Chicago Commission, in approving the proposed revision, directed that support be sought from all institutions, groups and agencies.

A hearing on the proposed revision will be held before the Housing and Planning Committee of the City Council on February 5, 1957.

We believe you join with the Board of the Commission in wishing to urge the City Council Housing and Planning Committee to consider favorably, with the greatest possible speed, the adoption and implementation of this plan. If this is the desire of your Board, we suggest you prepare a statement for presentation at the City Council meeting on February 5. You will recall that in 1954, at the time the original proposal was presented at the City Council, we presented such a sheaf of endorsements which were most effective. We shall be pleased to present your statement again in this way if you wish us to do so.

Miss Wexler of our office will be available should you wish to discuss this further.

We assure you that the voice of your group will be a most important factor.

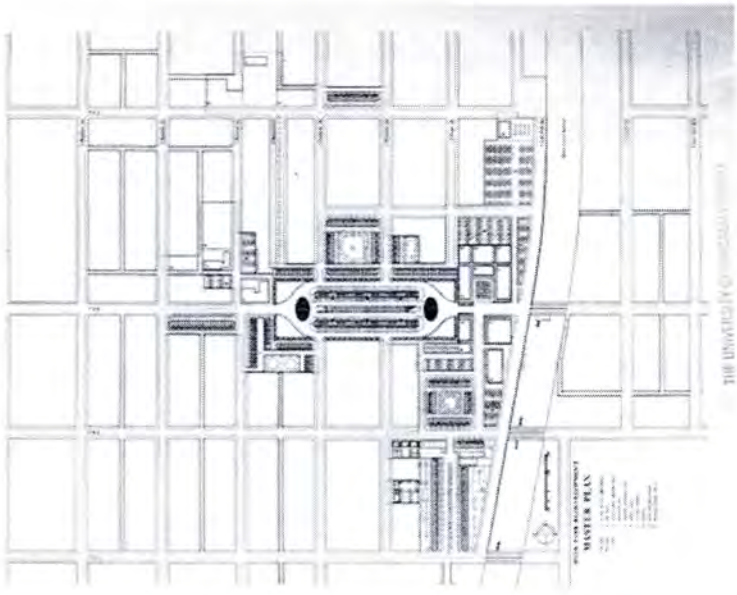
Sincerely yours,

Julian H. Levi
Executive Director

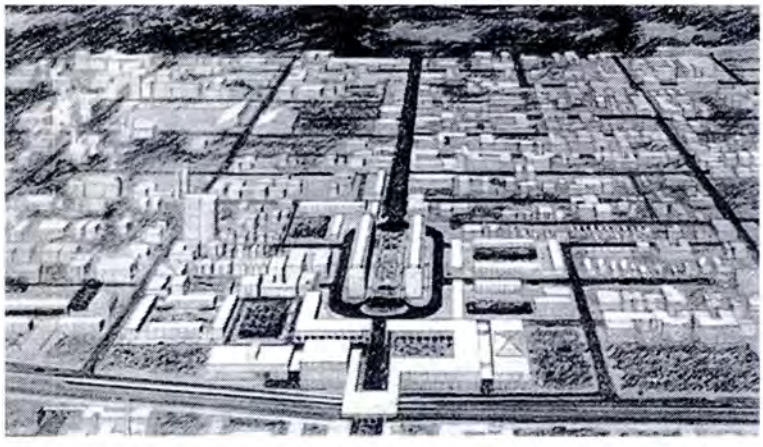
JHL:m
Encl.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO LIBRARY
FOR RESEARCH & EDUCATIONAL USE ONLY

46. *South East Chicago Commission.* Informe de aprobación de la propuesta definitiva, 1957 (finalmente la subasta de promotores la ganó Webb & Knapp de Nueva York, con la propuesta arquitectónica de Ieoh Ming Pei).



47. *South East Chicago Commission.* Láminas adjuntas en el informe de aprobación de la propuesta definitiva, 1957.



48. *South East Chicago Commission.* Láminas adjuntas en el informe de aprobación de la propuesta definitiva, 1957.

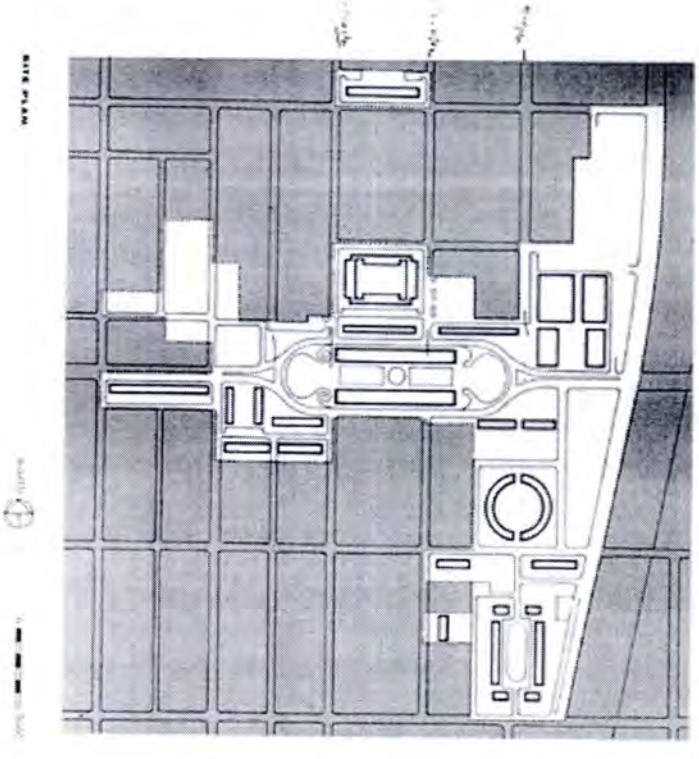
49. *South East Chicago Commission.* Láminas adjuntas en el informe de aprobación de la propuesta definitiva, 1957.

PROPUESTA DE IEOH MING PEI

La idea principal de Pei para los promotores Webb & Knapp de Nueva York se basaba en interrumpir el tráfico con una rotonda para ralentizar la velocidad. Al final la rotonda no ha funcionado y a los peatones les cuesta cruzar la calle por miedo a los coches. Los dos bloques de apartamentos en medio de la rotonda se han vuelto casi inaccesibles y parecen estar aislados del resto de la ciudad. Por otro lado, al final de la calle 55 se puede observar otro edificio retranqueado que pasa por encima de la vía de tren e incluye la estación (este edificio sigue el modelo de las estrucuras "dominó" de Le Corbusier, aplicadas en la *Ville Contemporaine* y en la *Ville Radieuse*). Según la guía de arquitectura de Chicago de la AIA, este proyecto estaba directamente inspirado en los principios de urbanismo que expuso Le Corbusier en la *Ville Radieuse* (1935).

La propuesta de Pei empeora absolutamente la propuesta de Harry Weese y no aporta ninguna ventaja urbanística. La ciudad mantiene las mismas trazas viarias que tenía, sin proponer ninguna mejora (salvo el obstáculo que se añade de la rotonda) y no se aportan cambios estructurales. Comparada con este proyecto, la propuesta de Mies y Hilberseimer se encuentra en la misma situación que se encontraba el proyecto de la *Alexanderplatz* de Berlín, respecto a las bases del concurso y a la cultura arquitectónica del jurado. Las ideas de Mies y Hilberseimer implican cambios estructurales, transforman completamente el significado del espacio urbano y el funcionamiento de la ciudad, aunque se trate de pequeñas intervenciones. Tanto en la *Alexanderplatz* como en *Hyde Park*, las propuestas de Mies y Hilberseimer no se pueden encorsetar con normativas ni con criterios basados en un concepto de ciudad anticuado y fuera de escala.

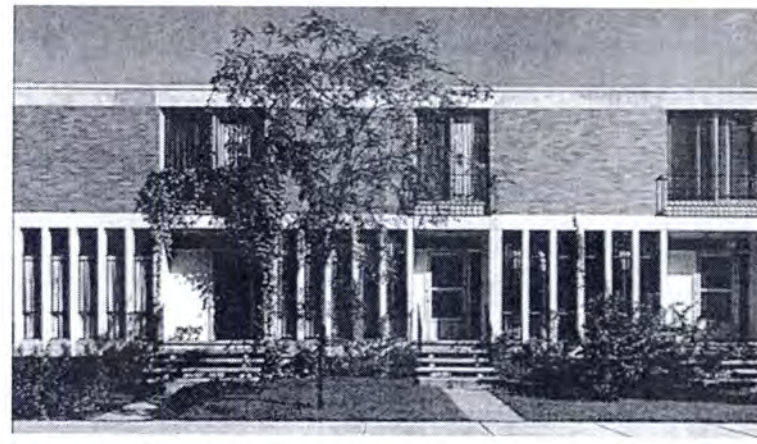
50. Ieoh Ming Pei. Propuesta de reurbanización de *Hyde Park*, 1957.



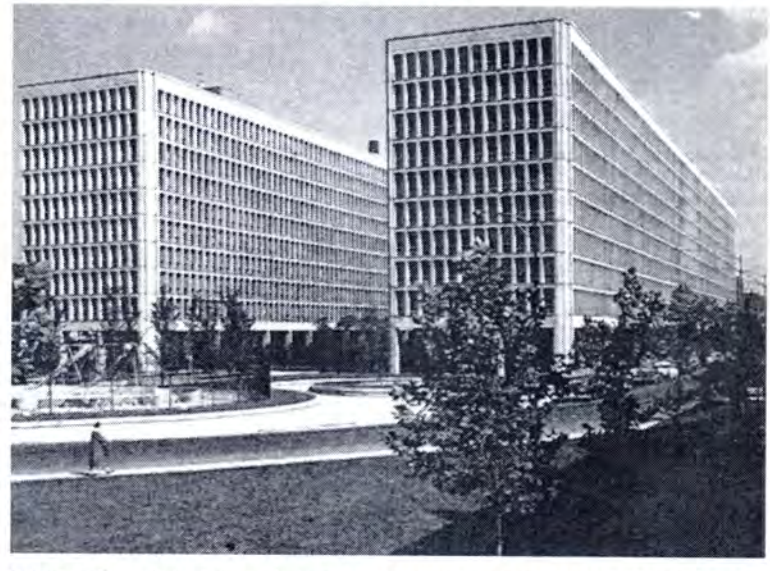
51. Ieoh Ming Pei. Propuesta de reurbanización de *Hyde Park*, 1957.

52. Ieoh Ming Pei. Planta de situación de la propuesta de reurbanización de *Hyde Park*, 1957.

53. Ieoh Ming Pei. Fotomontaje de la propuesta de reurbanización de *Hyde Park*, 1957.



54. Ieoh Ming Pei, Harry Weese & Assocs y Barton Aschman (consultor civil y de paisaje). Viviendas unifamiliares, 1957-1959.



55. Ieoh Ming Pei y Loewenberg & Loewenberg. Apartamentos universitarios, 1961.

12 CHICAGO SUN-TIMES, THURSDAY, JANUARY 31, 1957

Calls Hyde Park Project Patchwork

By Ruth Moore

The plan recommended for rebuilding of two sections of Hyde Park was criticized as "patchwork" by a rival Chicago housing developer.

Herbert S. Greenwald, who was an unsuccessful bidder for redeveloping the Hyde Park 55th and 54th St. area said Wednesday he will carry his fight against the recommended plan to the City Council. Greenwald also made public his own plan for the area.

Herbert S. Greenwald with model of his Hyde Park plan. (Sun-Times Photo)

Public Hearing Set

The Chicago Land Clearance Commission, after months of study, chose the redevelopment plan submitted by the New York firm of Webb & Knapp and recommended to the City Council that the redevelopment contract go to that company. The Council's Planning and Housing Committee has scheduled a hearing on the proposal next Tuesday.

The recommended plan would convert 55th St. between Kenwood and Harper into a mall, and carry traffic around two eight-story apartments that would be built on it. The remainder of the area, now being cleared by the commission, would be rebuilt with town houses centered on garden courts and would include a shopping center.

Greenwald charged that the selected plan has "two fundamental errors," its failure "to spell out the future relationship of the 47-acre development to the surrounding area" and its placement of the apartments on a "monoxide island" in the middle of 55th.

Asks Master Plan

"Any plan for the redevelopment of Hyde Park must be considered at least within the framework of a master redevelopment plan embracing the section from 47th to 63d and from Cottage Grove to the lake," said Greenwald.

Greenwald, the builder of the glass-and-aluminum apartments on Lake Shore, proposed four similar high-rise apartments, several blocks of two-story houses and a shopping center for the clearance area. The apartments would set well back from 55th in a green park.

He said that over a 50-year period his plan anticipates the clearance of the entire Hyde Park area and its rebuilding around three block-wide parks along what is now 56th, 54th and 52d. The parks would parallel the University of Chicago's Midway, he said.

56. Chicago Sun-Times, jueves, 31 de enero de 1957. Greenwald no se conformó con el fallo de la comisión y denunció la baja calidad de la propuesta ganadora en la prensa diciendo que sus peores fallos se debían a la falta de un plan director para la zona, como el que había planteado Hilberseimer en su propuesta. Delante de Greenwald puede verse la maqueta de los edificios de Mies y detrás suyo la planta con las unidades de asentamiento de Hilberseimer. Pie de foto: *"Herbert S. Greenwald con la maqueta de su plan de Hyde Park"* (*Sun-Times Photo*).

LLAMA PARCHE AL PROYECTO DE HYDE PARK

Por Ruth Moore.

Chicago Sun-Times

Jueves, 31 de enero de 1957

El plan recomendado para la reconstrucción de dos zonas de Hyde park fue criticado como 'parche' por un promotor rival de Chicago.

Herbert S. Greenwald, postor no ganador para reurbanizar la zona de Hyde Park entre las calles 55 y 54, dijo el miércoles que llevará su lucha contra el plan recomendado al Ayuntamiento. Greenwald también hizo público su propio plan para la zona.

Auditorías Públicas

La Chicago Land Clearance Commission después de meses de estudio, eligió el plan de reurbanización propuesto por la firma de Webb & Knapp y recomendaron al Ayuntamiento que el contrato de reurbanización fuera para esa compañía. El Planning and Housing Committee del Ayuntamiento ha programado una auditoría sobre la propuesta el próximo martes.

El plan recomendado convertiría la calle 55 entre Kenwood y Harper en un centro comercial, y llevaría el tráfico alrededor de dos edificios de apartamentos de ocho plantas que se construirían allí. El resto de la zona, siendo ahora desocupada por la comisión, sería reconstruida con viviendas unifamiliares alrededor de patios ajardinados comunitarios e incluiría un centro comercial.

Greenwald atacó diciendo que el plan seleccionado tiene 'dos errores fundamentales', su dificultad 'para relacionar la futura urbanización de 47 acres con la zona circundante' y su emplazamiento de los apartamentos en una 'isla de monóxido' en medio de la calle 55.

Exige un Plan Director

Cualquier plan para la reurbanización de Hyde park se debe considerar al menos dentro del sistema de un plan director de urbanización que abarque la zona desde la 47 hasta la 63 y desde Cottage Grove hasta el lago, dijo Greenwald.

Greenwald, el constructor de los apartamentos de vidrio y aluminio en Lake Shore, propuso cuatro torres de apartamentos similares, algunos bloques de viviendas de dos plantas y un centro comercial para la zona desocupada. Los apartamentos se situarían bien retrasados de la calle 55 en un parque verde.

Dijo que su plan anticipa el despeje sobre un período de 50 años de toda la zona de Hyde Park y su reconstrucción alrededor de tres parques de una manzana de ancho a lo largo de lo que son ahora la 56, la 54, y la 52. Los parques serían paralelos al Midway de la University of Chicago, dijo.

6.3 Reurbanización de *Lafayette Park*

En Detroit se estaban dando las mismas circunstancias políticas y económicas que en Chicago, es decir, la población se estaba preparando para reconstruir las zonas más degradadas de la ciudad aprovechando la ayuda que ofrecía el Gobierno Federal a través de los *Urban Renewal Projects*. Con toda seguridad, el deterioro urbanístico de Detroit era el más grave de todos. Detroit había sido la cuna de la producción en serie de automóviles, ofreciéndolos a precios muy asequibles. El poder acceder fácilmente a la compra de un coche había provocado la dispersión incontrolada de la metrópolis, casi toda la población había conseguido escapar de la congestión y la contaminación del centro, dejándolo completamente abandonado y en ruinas. Al estar desocupado, la gente más pobre y desamparada se dirigió al centro de la ciudad para ocupar las residencias abandonadas, pero la falta de medios y de servicios lo acabó convirtiendo en un foco de pobreza y de delincuencia. Si algo tiene de positivo este proceso tan grave es que la población se acabó concienciando del problema y quería encontrar soluciones. Por primera vez, dos clases sociales tan enfrentadas como los fabricantes de coches y los sindicatos se pusieron de acuerdo para resolver el problema de la ciudad y decidieron constituir un comité de ciudadanos sin ánimo de lucro llamado el *Citizens' Redevelopment Committee*. Estos ciudadanos ilustres aportaron y buscaron donaciones económicas para poder promover el primer *Urban Renewal Project* de Detroit. La experiencia llevada a cabo les serviría para aprender a construir viviendas en serie, de calidad y al alcance de todos los bolsillos, aplicando en el campo de la vivienda lo que habían aprendido en el campo del automóvil. A partir del primer *Urban Renewal Project* podrían repetir el proceso e industrializarlo, mejorando las soluciones.

EXPERIENCIA PILOTO

La primera ayuda federal iba a ir destinada a la reurbanización de *Gratiot Park* (más adelante se llamaría *Lafayette Park*), la primera reconstrucción de una zona de tugurios de Detroit. El proceso fue muy lento porque no se sabía cómo llevar a cabo un proceso de reurbanización, pero podemos empezar a sospechar que habían directrices federales y que las administraciones locales de las grandes ciudades seguían estas directrices. Se puede establecer un paralelismo muy claro entre los procesos de reurbanización de *Lafayette Park* y *Hyde Park*: todas las fechas coinciden. Los primeros croquis de *Gratiot Park* se publicaron en 1945, pero el Ayuntamiento de Detroit no tenía muy claro cómo se iba a financiar *Gratiot Park* (a los promotores no les salían los números y no les parecía que fuera una operación muy rentable, a pesar de que el terreno se estaba subastando a un precio inferior de su coste). Un año antes, Mies y Hilberseimer habían explicado su filosofía urbanística en el ciclo de conferencias de Chicago, "The City: Organism and Artifact", y habían dibujado los primeros croquis de la zona residencial del campus del IIT. En 1952, se empezaron a llevar a cabo los trabajos de demolición y limpieza del terreno de *Gratiot Park*, pero todavía no se tenía ningún proyecto definitivo. Ese mismo año, Mies y Hilberseimer llevaron a cabo la valoración urbanística de todo el Sur de Chicago mediante el *South Side Appraisal*. En 1954, el Ayuntamiento de Detroit contrató a tres despachos de arquitectura para que hicieran una propuesta conjunta de *Gratiot Park*, que serviría para hacer una nueva valoración urbanística y económica del terreno antes de subastarlo definitivamente (17). Su cometido era exactamente el mismo que el de Harry Weese en *Hyde Park*. En 1956, el terreno de *Gratiot Park* salió definitivamente a subasta, exactamente el mismo año que el de *Hyde Park*, sólo que en este caso la subasta la ganó Greenwald, que impuso el proyecto de Mies y Hilberseimer. En 1958, empezaron a construir *Gratiot Park* (al que rebautizaron como *Lafayette Park*), al mismo tiempo que Ieoh Ming Pei iniciaba la construcción de *Hyde Park*. En definitiva, el proyecto piloto de *Lafayette Park* (del que sólo llegaron a construir una parte) hubiera podido ser el principio de la transformación urbanística de todo Detroit hasta convertir la metrópolis en una Metrópolis como Ciudad Jardín. Toda una mutación a gran escala.

De todos los proyectos urbanísticos que Mies y Hilberseimer

17. Los tres despachos contratados por el Ayuntamiento eran *Victor Gruen Associates* (Detroit); *Leinweber, Yamasaki and Hellmut* (Detroit); y *Oskar Stonorov* (Filadelfia).

planificaron en los Estados Unidos, *Lafayette Park* es el único que se pudo construir parcialmente y por eso representa un ejemplo inmejorable de lo que podría haber sido físicamente la Metrópolis como Ciudad Jardín. Por desgracia, no disponemos de un plan director que nos sitúe el proyecto de *Lafayette Park* en un contexto más ámplio, como ocurría en *Hyde Park*. En *Hyde Park* disponíamos de toda una gradación de proyectos a diferentes escalas que nos llevaban del plan supranacional hasta el más pequeño detalle. En cambio, en *Lafayette Park* no disponemos de proyectos intermedios de reurbanización de Detroit que estén tan elaborados como el *South Side Appraisal* o el Plan de Chicago, y que garanticen la reurbanización de la ciudad por fases sucesivas (18). Sólo disponemos de un plan regional a gran escala que relaciona las metrópolis de Detroit, Toledo, Cleveland, etc. y las incluye dentro del plan supranacional del este de Norteamérica, un plan donde Hilberseimer proponía descentralizar linealmente la industria a lo largo de las infraestructuras continentales (ver capítulo 3.3). Seguramente, este documento ya es suficiente para imaginarnos cuál habría sido el proceso. *Lafayette Park* hubiera sido el primero de los muchos *Urban Renewal Project* que Mies y Hilberseimer habrían podido construir en Detroit y en todos los Estados Unidos.

Un dato muy importante para imaginarnos cómo sería el plan director de *Lafayette Park* es que el terreno se encuentra situado muy cerca de varios hospitales y facultades de medicina, y que Greenwald y Katzin habían publicitado el proyecto vendiéndolo como una ciudad universitaria (19). Esto quiere decir que *Lafayette Park* se encontraba en una situación muy parecida a la del campus del IIT y a la del campus de la *University of Chicago* en *Hyde Park*, es decir, que también se podría considerar como una unidad de asentamiento especializada situada en un parque cortafuegos. En cualquier caso, *Lafayette Park* estaba muy cerca del lago y seguro que también se encontraba dentro de la franja de protección del paisaje que siempre reservaba Hilberseimer (como se puede comprobar en el Plan Regional de Detroit de Hilberseimer).

POLÍTICAS DE COHESIÓN SOCIAL

La Metrópolis como Ciudad Jardín es un modelo basado en la descentralización, que pretende dividir las grandes ciudades en una serie de unidades de asentamiento pequeñas, repetibles, manejables, industrializables, y la estrategia urbanística que utiliza es la mezcla de la ciudad y el suburbio, el centro y la periferia, la ciudad y el paisaje. A grandes rasgos, podemos decir que estamos hablando de mezclar todos los tipos de población y todos los tipos de edificios para transformar las grandes ciudades en una suma de pequeñas ciudades autónomas y diversificadas. En el caso de *Hyde Park A y B*, la zona que se tenía que reurbanizar estaba rodeada de grandes bolsas de pobreza y de población negra, pero la estrategia que utilizó el Ayuntamiento de *Hyde Park* para resolver el problema social fue mantener a los pobres lo más alejados posible de la zona, destinando la promoción a la población blanca con mayor poder adquisitivo. En el caso de *Lafayette Park*, la propia zona afectada se había convertido en un foco de pobreza y de población negra. Sin embargo, ni Greenwald, ni Mies, ni Hilberseimer, ni Caldwell estaban dispuestos a marginar a la población más desfavorecida; todo lo contrario, querían aprovechar la reurbanización para reinsertar a los pobres marginados mezclándolos con la población más rica. Y de hecho lo consiguieron. Hemos podido encontrar en *Lafayette Park* una población completamente mixta: hay tantos blancos como negros, y en muchos casos forman familias mixtas (20).

En definitiva, la transformación del modelo urbanístico que proponían Mies y Hilberseimer también implicaba la transformación del modelo económico, social y cultural; no sólo por la descentralización del trabajo y de las escuelas, sino por la mezcla de población y por las políticas de cohesión social. Esto queda reflejado en la declaración de principios de Greenwald y Katzin (ver págs. 488-492), donde explicaba que la selección de inquilinos no se iba a realizar en función de su poder adquisitivo, religión y color, sino en función de su carácter y responsabilidad. Lo que Greenwald, Mies, Hilberseimer y Caldwell pretendían era mezclar a toda la población, ricos y pobres, jóvenes y mayores, blancos y negros, etc. Para los que no dispusieran de medios económicos y financieros

18. Todavía quedan algunos documentos de Hilberseimer dispersos o sin clasificar y que no hayamos encontrado el plan director de la zona donde se sitúa *Lafayette Park*, no quiere decir que no exista.

19. Samuel N. Katzin es el socio financiero de Herbert S. Greenwald, con quien firma conjuntamente los comunicados de prensa y los documentos de *Lafayette Park*.

20. En el segundo viaje a Detroit, pudimos entrar en dos de las viviendas en hilera de *Lafayette Park*. Una de ellas estaba siendo rehabilitada. La segunda nos la enseñó un matrimonio, formado por un hombre negro y una mujer blanca, que la compraron cuando la construyeron. Este matrimonio nos comentó que al principio les costó mucho decidirse a comprar una casa tan moderna; pero la compraron, y enseguida se creó un sentimiento muy fuerte de comunidad con los otros vecinos. Actualmente están encantados tanto con la casa como con el barrio, y especialmente con la sensación de vivir en un parque. También nos dijeron que la casa estaba protegida contra incendios (algo muy importante en medio de un parque) y nos enseñaron las dos plantas de la casa y el sótano. En el sótano tenían una galería de servicios que Mies había previsto para las instalaciones de la hilera de viviendas, y que a la vez se utilizaba para recoger comunitariamente las basuras sin tener que acumularlas en la calle.

suficientes, ya se encontrarían facilidades de compra y alquiler. Sólo transformando el modelo urbanístico se podría transformar el modelo social y cultural de *Lafayette Park* (21), pero había que hacer un esfuerzo para que se pudiera crear un nuevo concepto de comunidad donde todos los habitantes se preocuparan por mantener y mejorar las condiciones medioambientales del barrio. Un buen ejemplo de esta voluntad de promover una transformación social asociada a la transformación urbanística la podemos encontrar en las encuestas que el *Citizens' Redevelopment Committee* empezó a promover para que la gente opinara sobre los barrios y dijera si les parecía más conveniente planificar la ciudad o no. A través de estos formularios, los ciudadanos podían empezar a participar, en función de su propio interés, en una u otra de las propuestas de mejora urbana. Se estaba empezando a crear una nueva cultura de participación ciudadana.

Infraestructuras: El proyecto de *Lafayette Park* mantiene los mismos principios que la zona residencial de *Hyde Park*, aunque sus circunstancias son algo distintas porque en este caso la promoción se centra en un parque. Cuando Herbert Greenwald ganó la subasta, el Ayuntamiento ya había demolido todos los edificios y sólo quedaba una parrilla de calles a la que Hilberseimer consideraba como el último vestigio de la ciudad del siglo XIX (22). Decidió reemplazar esta parrilla de calles con muchos cruces por un sistema de calles sin salida que impediría el tráfico a través de la zona residencial y potenciaría el acceso peatonal al parque, donde situaría las escuelas y los patios de recreo: *'Nuestro sistema de calles existente se remonta a tiempos antiguos, sin embargo los vehículos a motor han vuelto obsoleto este sistema que una vez fue perfecto. Por esta razón construimos autopistas, pero normalmente olvidamos al peatón para quien cada esquina es todavía una trampa mortal. Para evitar esto el tráfico no debería cruzar a través de ninguna zona residencial, pero también debería ser posible llegar a cada casa o edificio en coche'* (23).

1. Tráfico interior: la zona residencial de *Lafayette Park* se encuentra rodeada por un anillo viario (como la *Weissenhof*) y constituye una supermanzana (como *Radburn*). Esto no ocurría en *Hyde Park*, donde la actuación no quedaba encerrada por calles, sino que saltaba de unas manzanas a otras. Para poder definir el parque de *Lafayette Park*, Hilberseimer le propuso al Ayuntamiento cortar unas calles y eliminar otras, pero también volver a pavimentar las calles restantes para hacerlas más anchas y ajardinarlas. El Ayuntamiento aceptó, pero esta decisión aumentaba considerablemente el coste financiero de la promoción y les obligaba a los promotores a construir y vender las viviendas en poco tiempo para amortizar la inversión (24).

Al tener la posibilidad de volver a urbanizar todas las calles de nuevo, Hilberseimer se podría haber planteado el proyecto como una sustitución, más que una reurbanización. Sin embargo, Mies y Hilberseimer querían integrar la solución en un proceso más amplio, que afectara a todo Detroit y aprovechara las instalaciones, las infraestructuras, la división por manzanas, etc. De no ser así, no se estaría dando continuidad al proceso de transformación. Para hacer visible esta continuidad, Mies y Hilberseimer planificaron los culs de sac sin modificar el trazado ni la posición de las calles cortadas. Los culs de sac reproducen la misma situación que si se hubieran cortado las calles existentes y se hubieran aprovechado los tramos sin salida como superficies de aparcamiento al aire libre (es la misma solución que en *Hyde Park*, que se estaba elaborando al mismo tiempo en paralelo). De este modo, Mies y Hilberseimer reproducen el mismo proceso de reurbanización en ambos casos: *Lafayette Park* no es un proyecto aislado, sino un ejemplo a seguir, una experiencia piloto dentro de un proceso de reurbanización que tendrá que afectar a casi todo Detroit (el terreno de *Lafayette Park* representa una parte muy pequeña entre todas las zonas en ruinas que se tendrían que reurbanizar en Detroit).

En *Lafayette Park*, además de separar la circulación peatonal del tráfico rodado horizontalmente, Mies y Hilberseimer decidieron elevar la cota del parque cuatro pies por encima de los cul de sac para minimizar un poco más el impacto negativo del automóvil (25). Deberíamos comparar esta situación con la separación en vertical

21. Kevin Harrington. "Ideas in Action", en *"In the Shadow of Mies. Ludwig Hilberseimer"*, pág. 78, 1988. Esta es una idea que empezó a desarrollar Hilberseimer durante el proceso de planificación del *South Side of Chicago*, cuando se planteaba cómo resolver el problema de la integración social de la población negra.

22. David Spaeth. *"Ludwig Hilberseimer's Settlement Unit"*, en *"In the Shadow of Mies. Ludwig Hilberseimer"*, pág. 63, 1988.

23. Ludwig Hilberseimer. *"Gratiot Redevelopment Project, City of Detroit, Michigan"*, 1955. Texto localizado en *The Chicago Art Institute.*

24. David Spaeth. *"Ludwig Hilberseimer's Settlement Unit"*, en *"In the Shadow of Mies. Ludwig Hilberseimer"*, pág. 65, 1988.

25. David Spaeth. "Ludwig Hilberseimer's Settlement Unit", en "In the Shadow of Mies. Ludwig Hilberseimer", pág. 63, 1988.

de la circulación peatonal y rodada que proponía Hilberseimer en la Ciudad Vertical. Aunque éste es un caso mucho más moderado, pone de manifiesto el origen común de las dos propuestas. Un elemento significativo de la separación horizontal es el camino peatonal que Hilberseimer había planificado para que cruzara transversalmente la cuña verde de *Lafayette Park*, por el lado del centro comercial. Este camino coincide con la calle comercial que Hilberseimer había previsto en la Ciudad Industrial, o Metrópolis como Ciudad Jardín (ver esquemas del cap. 3.2). Esta calle peatonal atravesaba tranversalmente las unidades de asentamiento, conectando los centros comerciales de todos los barrios de una pequeña ciudad. Mies diseñó los bordillos, las aceras y cualquiera de los elementos de urbanización, incluidos los columpios y los juegos para los niños, donde también renunciaba al uso de los colores primarios y asumía el color propio del material: acero, madera y cuerda.

2. Tráfico exterior: *Lafayette Park* no es tan grande como una unidad de asentamiento completa y, por lo tanto, todavía no tiene repercusión a gran escala. Aunque se haya resuelto el problema del tráfico a través de la zona residencial, todavía no se ha resuelto el problema de ir y volver al trabajo caminando (salvo para aquellos que trabajen en los hospitales y las facultades de medicina locales). Para solucionar este problema sería necesario seguir transformando la ciudad, racionalizar el sistema de infraestructuras y descentralizar el trabajo. Sin embargo, Greenwald y Katzin anunciaban que una de las ventajas de *Lafayette Park* era su proximidad al centro financiero de Detroit. Desde este punto de vista, se podría considerar que el conjunto que forman el centro de la ciudad y *Lafayette Park* casi podría funcionar como una unidad de asentamiento completa. Los residentes de *Lafayette Park* podrían ir y volver al trabajo caminando. Podrían disfrutar de lo mejor de la vida urbana y de lo mejor de la vida suburbana; o lo que es lo mismo, de lo mejor de la ciudad y de lo mejor del campo: *'Un refugio del bullicio del tráfico de Detroit, y sin embargo magníficamente situado – cerca de todas las comodidades'* (26).

Estructuras: para que una Metrópolis como Ciudad Jardín funcione correctamente debe estar dotada de una serie de equipamientos a diferentes escalas. Hasta ahora hemos identificado tres de estas escalas, pero gracias al proyecto de *Lafayette Park* hemos podido identificar dos más. 1) Por un lado, tenemos la escala de la metrópolis, con algunos equipamientos a gran escala como las universidades, los aeropuertos o los parlamentos. 2) Por otro lado, tenemos la escala de la pequeña ciudad, con un centro cívico que ocupa aproximadamente media unidad de asentamiento y que contiene algunos equipamientos como el Ayuntamiento, el museo para una pequeña ciudad o los bomberos. 3) En tercer lugar, tenemos la escala de la unidad de asentamiento, con algunos equipamientos como las escuelas de primaria y secundaria, los campos de deporte o el supermercado. 4) A continuación tenemos la escala de la unidad residencial, con algunos equipamientos a una escala más próxima, como las tiendas, piscinas, farmacias, comisarías (27/28). 5) Finalmente, tenemos la escala de la unidad de habitación (29). El bloque de apartamentos debe funcionar como un hotel, con su conserjería y toda una serie de servicios comunitarios en la planta baja y el sótano (en el bloque de la *Weissenhof* todavía se encontraban en la cubierta). La hilera de viviendas también debe tener una serie de servicios comunitarios para facilitar la gestión de la energía y los residuos; por eso, en cada hilera de Lafayette Park hay un sótano con una galería de servicios comunitaria, que sirve tanto para canalizar las instalaciones como para llevar las basuras a un punto de recogida comunitario.

Por lo que respecta a las viviendas, Mies evitaba el diseño de unidades de vivienda mínima y promovía unos estándares más holgados que mejorasen la calidad del espacio y la calidad de vida de los ciudadanos (30). Éste es el mismo criterio de Hilberseimer, cuando separaba los edificios altos para aumentar el espacio perceptible de las ciudades y llenarlo de zonas verdes: *'Greenwald no era un estereotipo de promotor o constructor. Estaba interesado en hacer algo más que obtener beneficios de sus aventuras*

26. Herbert Greenwald y Samuel Katzin. *"Pavilion Apartments"*, folleto comercial para el alquiler de los apartamentos de *Lafayette Park*.

27. En este trabajo hemos diferenciado la "unidad residencial" de la "zona residencial". Hemos considerado la "unidad residencial" como una unidad urbanística repetible que equivale a la *Weissenhof*, es decir, un conjunto formado por un bloque de viviendas y un número proporcional de viviendas unifamiliares (aisladas o en hilera). La agrupación de varias unidades residenciales (como la *Weissenhof*) acabaría formando una zona residencial (como *Lafayette Park*). Al partir de la unidad residencial, se consigue que los bloques de apartamentos estén separados entre sí por viviendas unifamiliares.

28 Para facilitar el buen funcionamiento de la unidad de asentamiento, las zonas residenciales pueden estar mezcladas con algunos puestos de trabajo relacionados con la industria limpia, como tiendas, talleres y oficinas. La industria pesada, que está vinculada al transporte pesado de materias primas y productos elaborados está concentrada en la zona industrial. Mies y Hilberseimer la llevan a su máxima expresión esta mezcla de residencia y trabajo terciario en el proyecto de *Westmunt Square*, Montreal, donde mezclan los bloques de vivendas con rascacielos de oficinas. Para llevar a cabo esta mezcla de usos había que tener la voluntad de hacerlo, porque la reglamentación estaba basada en la separación de usos y exigía el pago de impuestos para poder agruparlos.

29. La "unidad de habitación" tanto puede ser un bloque de apartamentos como una hilera de viviendas unifamiliares. Por otro lado, cuando Greenwald, Mies o Hilberseimer hablan de "unidades de vivienda" en *Lafayette Park* se refieren a los edificios de viviendas, ya sea un bloque de apartamentos en altura o una hilera de viviendas adosadas (igual que Le Corbusier cuando se refiere a las *unités d'habitation*).

30. Herbert Greenwald y Samuel Katzin. *"For Release"*, informe para publicar distribuido durante la rueda de prensa en la presentación pública del proyecto de *Lafayette Park*.

inmobiliarias. Quería construir la arquitectura más refinada dentro del marco de trabajo de la tecnología del siglo XX, las realidades económicas de la construcción y el coste del suelo. En Chicago, fue el responsable de los siguientes edificios de apartamentos: Promontory (1946-49), 860-880 Lake Shore Drive (1948-51), 900-910 Lake Shore Drive (1953-56) y Commonwealth Promenade Apartments (1953-56)' (31).

1. Densidad: según el criterio que se aplique a la densidad, se estará promoviendo un tipo de ciudad u otro. Si aumentamos la diferencia entre las densidades del centro, la periferia y de unas ciudades con otras, estaremos promoviendo la centralidad; pero si intentamos nivelar las densidades del centro, la periferia y de unas ciudades con otras, entonces estaremos promoviendo la descentralización. El criterio de Mies y Hilberseimer era el de nivelar la densidad y promover la descentralización de las grandes ciudades para poder integrar la ciudad y el campo. Las diferencias de densidad que proponen Mies y Hilberseimer se porducen a pequeña escala, zonificando las densidades de las diferentes manzanas para poder alternar los rascacielos con las viviendas unifamiliares.

2. Volumetría: Hilberseimer planifica la primera distribución de volúmenes adaptándola a los criterios urbanísticos. Poco a poco, Mies va moviendo los edificios e introduce variaciones que le ayudan a dinamizar el espacio: un ejercicio neoplástico de urbanismo. Los tipos de edificios residenciales con los que trabajan Mies y Hilberseimer en *Lafayette Park* son tres. 1) Bloques de apartamentos de 22 plantas (20 plantas de apartamentos que descansan sobre una doble planta baja comunitaria porticada). Que tengan 22 plantas se debe a que es una altura recomendable tanto por la resistencia del terreno como por el coste de cimentación. Por otro lado, los bloques de apartamentos tienen una estructura de 10 crujías de largo, con la misma dimensión que la altura de dos plantas; el resultado es que el alzado de cada bloque define un cuadrado de vidrio y aluminio que se eleva sobre pilares por encima del parque, como si fuera un espejo cuadrado gigante. 2) Hileras de viviendas de dos plantas dúplex. Es muy importante radicalizar el planteamiento urbanístico y que todas las familias con niños puedan estar en contacto directo con el suelo. Por eso son dúplex, porque no se deberían apilar unas viviendas encima de otras en las zonas de edificación baja. 3) Hileras de viviendas de una planta con patios. Estas vivendas proporcionan un grado de privacidad que las viviendas dúplex no tienen. Al principio, estaba previsto que los patios estuvieran mezclados con el volumen de las vivendas, pero luego se suprimieron estos patios interiores y se añadieron unos patios detrás de las viviendas.

Los bloques de apartamentos forman pequeños grupos de dos o tres rascacielos y un cuerpo bajo que puede contener plazas de aparcamientos y equipamientos comunitarios. Estos grupos ya los había ensayado Mies en Chicago con Greenwald y los volverá a repetir de un modo brillante, con rascacielos de oficinas. La apariencia de los edificios residenciales de Mies es la misma que la apariencia de los edificios de oficinas, porque todos forman parte del mismo concepto arquitectónico y urbanístico: son la fábrica de una nueva ciudad que está en el paisaje y permite que el paisaje entre dentro de la ciudad. Esto explica por qué todos los edificios de Mies estan resueltos a partir del mismo concepto de espacio infinito y por qué todos tienen la misma apariencia física: Mies concentra los núcleos de servicio en el interior y libera la piel para situar al observador justo delante del paisaje, mirando hacia delante y hacia fuera. Libera todo el perímetro del edificio, más allá de consideraciones deterministas de orientación solar y define espacios centrífugos le que permiten conectar visualmente el espacio interior con el exterior y el paisaje; también acerca algunos rascacielos entre sí, provocando juegos de reflejos en la masa transparente de los edificios. Los efectos que produce la luz natural y la artificial varían a lo largo del día y de las estaciones. Son episodios urbanos que cualifican el espacio y lo hacen perceptible, sin encerrarlo.

Los edificios bajos también tienen la misma apariencia física que los rascacielos. Mies empieza redefiniendo una manzana existente con edificios bajos y dejando pequeñas plazas al tresbolillo, como en el

31. David Spaeth. *"Ludwig Hilberseimer's Settlement Unit"*, en *"In the Shadow of Mies. Ludwig Hilberseimer"*, nota 8, pág. 68, 1988.

campus del IIT. Luego repite esta manzana generando un sistema de simetrías múltiples que le permite duplicar el tamaño de las plazas que había planificado en la primera manzana. Este método es un mecanismo similar al de la música serial, dodecafónica, que genera una partitura a partir de la repetición "en serie" de un grupo de notas, o serie musical, que proviene de la cultura industrial. Esta serie se repite del derecho y del revés, según un esquema multi-simétrico, como en las partituras de Schöenberg. De este modo, a partir de un pequeño grupo de tres o cuatro edificios aislados (una manzana), Mies consigue definir una textura uniforme y variable a la vez, permeable al paisaje que se convierte en la fábrica de la nueva ciudad. Un filtro residencial entre la espina de pez y la cuña verde: entre el trabajo y el ocio.

La inclusión de algunas manzanas de rascacielos de apartamentos al tresbolillo entre las manzanas de viviendas unifamiliares le dan a *Lafayette Park* una riqueza espacial que no tenía el campus del IIT y que determina la imagen de la nueva ciudad. Al estar separados, estos edificios altos permiten definir el espacio de la nueva ciudad a escala territorial, sin encerrarlo: desde los edificios se puede ver el paisaje y desde el paisaje se pueden ver los edificios. El fotomontaje de la maqueta nos muestra cómo se produce, de un modo muy intenso, la transformación de la imagen del territorio: nos permite comparar la volumetría de *Lafayette Park* con la del resto de la ciudad (tanto del centro como del suburbio). A cierta distancia, da la impresión de que los rascacielos de Mies se encuentran aislados en medio del paisaje, pero en realidad forman parte de una estructura urbana compleja. El conjunto de *Lafayette Park* no sólo se apropia formal y funcionalmente del paisaje de la pradera, sino del cielo. Las casas bajas se encuentran entre los árboles, cerca de las hojas y de las flores, pero las torres emergen aisladas entre las nubes, cerca del cielo. Y ésta no es una simple apreciación personal, sino que forma parte de la publicidad y del marketing utilizado para la promoción del conjunto residencial.

Paisaje: el solar de *Lafayette Park* no coincide con el eje de una espina de pez, como ocurría en *Hyde Park*, sino con una cuña verde planificada por Hilberseimer para cubrir las necesidades de ocio activo y pasivo de los residentes. Hilberseimer trazó un gran parque lineal para poder pasear en dirección hacia el lago y lo bautizó con el nombre de *Lafayette Plaisance*, siguiendo el ejemplo de *Midway Plaisance*, en *Hyde Park* de Chicago (un parque más o menos de las mismas proporciones). En este parque lineal se iban a localizar los campos de deporte, las escuelas y los patios de recreo, así los niños no tendrían que cruzar una sola calle.

Urbanísticamente, la reurbanización de *Lafayette Park* no se ha planteado como la sustitución de un barrio por otro, sino que se han respetado los criterios de Ebenezer Howard y se ha planteado como la sustitución de un barrio por un parque: lo que realmente hace falta en las grandes ciudades. Los nuevos edificios de Mies no ocupan todo el solar, sino que delimitan y estructuran el parque.

Caldwell planificó la cuña verde como si fuera un paisaje de la pradera: un gran claro bordeado de bosque, donde se ocultan los edificios. Caldwell se propuso reproducir el paisaje autóctono, creando un microclima habitable entre las viviendas. Utilizó las mismas variedades de plantas en el bosque que cubría los edificios y el parque, armonizando toda la promoción.

También planificó unos caminos suavemente curvos, justo en el borde del bosque, alrededor del claro que define la cuña verde de *Lafayette Plaisance*. Estos caminos avanzan a través de los árboles, ocultándose y desocultándose, y nos ofrecen una perspectiva dinámica y matizada de los rascacielos. La geometría curva de los caminos contrasta con la geometría perpendicular de las aceras que Mies había planificado entre las viviendas, como si fueran las aceras existentes. Sin embargo, son dos trazados perfectamente compatibles entre sí, y la transición se produce de un modo casi imperceptible. Greenwald estaba dispuesto a ejecutar fielmente todo el proyecto de paisaje de Caldwell, pero tenía que reducir los costes de la promoción y le pidió que redujera el número de árboles. Caldwell se negó, si había que recortar los costes prefería que se

plantaran árboles más pequeños y confiar en que crecieran sin problemas. Greenwald encontró un viviero que estaba en quiebra e iba a cerrar, y compró todos los árboles que se ajustaban al proyecto de Caldwell, aunque la mayoría tenían el tamaño de un dedo. Actualmente, esos árboles ya tienen más de 40 años.

GESTIÓN URBANÍSTICA

Greenwald estaba decidido a construir los edificios de viviendas con Mies, a reurbanizar las grandes ciudades con Hiberseimer y a reconstruir el paisaje natural con Caldwell. Puso en marcha todos los mecanismos de gestión necesarios para convencer a las administraciones públicas de Nueva York, Chicago, Detroit, y a sus ciudadanos. En el caso de Detroit, no sólo les convenció, sino que incluso consiguió que el Ayuntamiento se hiciera cargo del parque. Gracias a su impulso, *Lafayette Park* se convirtió en la primera promoción urbanística llevada a cabo según los principios de Mies y Hilberseimer, un ejemplo a seguir en la reconstrucción de todo Detroit y que se extendería por todas las ciudades de los Estados Unidos y todo Occidente.

Por desgracia, la muerte repentina de Greenwald en accidente de aviación supuso el final de esta aventura urbanística. *Lafayette Park* se convirtió en el único fragmento de Metrópolis Jardín que pudieron construir a escala urbanística. Pretendieron fijar un estándar que sirviera de ejemplo para el urbanismo del futuro, pero el urbanismo desurbanizador de Hilberseimer no llegó a convertirse en un programa para todo el país. Las administraciones públicas y las empresas privadas no consiguieron asimilar el sistema ni los criterios necesarios para llevarlo a cabo. Si *Lafayette Park* se hubiera podido convertir en un estándar urbanístico, actualmente los Estados Unidos serían muy diferentes. Todo el país se habría convertido en una red sostenible de ciudades lineales, que intensificarían la vida urbana y pondrían a los ciudadanos en contacto con la naturaleza. Una red que estaría dimensionada para ser peatonal y al mismo tiempo reconciliada con el automóvil: *'Lo que Hilberseimer, Mies, Caldwell y Greenwald consiguieron es nada menos que un modelo de trabajo para la urbanización futura, basado en los valores y necesidades humanas, adaptado pero no dominado por el automóvil'* (32).

32. David Spaeth. *"Ludwig Hilberseimer's Settlement Unit"*, en *"In the Shadow of Mies. Ludwig Hilberseimer"*, pág. 64, 1988.

1. Detroit, 1928.

2. Detroit, 1928.

3. Detroit, 1928.

MORFOLOGÍA EXISTENTE

Detroit, Michigan, se encuentra en una de las orillas de los Grandes Lagos; justo en la orilla opuesta está Canadá, apenas separado por un estrecho al que los franceses llamaban *d'etroite* (Detroit). Al principio, la ciudad sólo era un "fuerte" construido para defender la ruta comercial de pieles del ataque de los indios. En el siglo XIX, se empezaron a explotar las minas de acero que había en la región y a principios del siglo XX se empezaron a fabricar coches en serie. Todo este proceso industrial y comercial hizo crecer la ciudad de Detroit hasta convertirla en una gran metrópolis: un gran centro de producción y transportes donde se llegaba en tren y en barco. Igual que en las demás metrópolis, las ventajas de la concentración y la necesidad de conseguir más espacio propiciaron la construcción de rascacielos de oficinas y bloques de viviendas de alquiler; cuando el exceso de concentración se volvió insostenible, la necesidad de recuperar espacio libre acabó provocando la huída de la ciudad y la dispersión.

En estas fotografías aéreas de la metrópolis de Detroit podemos observar cómo se repite la morfología característica de una gran ciudad centralizada: 1) todas las diagonales conducen al centro financiero, donde se encuentran los rascacielos de oficinas; 2) alrededor de los rascacielos se encuentran los bloques de viviendas de alquiler, donde se concentra una parte de la población; y 3) a continuación se extiende un mar de casas bajas que forman el suburbio y parecen confundirse con el paisaje. Lo que se ve al fondo de las fotografías aéreas no es propiamente paisaje natural, sino una superficie ilimitada de viviendas.

DESORDEN Y CONGESTIÓN

Al principio, la concentración se produjo porque aportaba grandes ventajas para el comercio y la industria, pero luego fue la especulación la que siguió revalorizando artificialmente el centro de las grandes ciudades. Por este motivo, Le Corbusier pensaba que podría aprovechar la especulación para transformar las grandes ciudades. Pensaba que si empezaba a transformar la ciudad por el centro podría atraer al capital y a los promotores privados porque en el centro era donde se concentraba la población de mayor poder adquisitivo. Pero manteniendo el mismo sistema económico-liberal de las grandes ciudades, pocas cosas podían cambiar.

El desorden: Detroit fue la primera ciudad donde se empezaron a fabricar coches en serie para reducir costes de producción y hacerlos accesibles para todo el mundo. Su producción fue tan alta que Detroit se llegó a conocer como la "Ciudad del Motor" (The Motor City). Los coches populares aumentaron la autonomía de las personas, les permitieron salir de la ciudad y produjeron tanta sensación de libertad que dieron lugar a los felices años 20. Sin embargo, lo que tenía que ser una ventaja se convirtió en el peor de los problemas: el colapso de la ciudad. Los millones de coches fabricados en Detroit permitieron que la clase media americana huyera del centro y se fuera a vivir al suburbio. En consecuencia, las viviendas de los centros urbanos quedaron abandonadas y las clases más pobres se concentraron en ellas. Una vez allí, quedaron aisladas por los prejuicios raciales y los comercios fueron cerrando. Los barrios del centro se acabaron convirtiendo en focos de pobreza y en zonas de tugurios.

La congestión: la necesidad de tener que seguir trabajando en el centro de la ciudad provocó que las calles del centro y las autopistas se llenaran de coches. Como no se modificó el sistema centralizado que no funcionaba a una escala tan grande, los conductores acabaron atrapados en las calles y las autopistas, y los peatones se quedaron sin espacio para caminar. Las ciudades que ya estaban mal, empeoraron, y el mal se extendió por toda la región.

4. Detroit, 1929.

5. Detroit, 1929.

6. Detroit, 1929.

7. Detroit, 1929.

8. Detroit, 1929.

9. Detroit, 1929.

PERSPECTIVA DE HENRY FORD

Henry Ford fue el primero que interpretó esta doble tendencia a la concentración y a la dispersión como dos fases sucesivas del mismo proceso de industrialización. En *"My Life and Work"* (1922), Henry Ford decía: *'La creencia de que un país industrializado debe concentrar su industria está, en mi opinión, infundada. Ésta es sólo una fase intermedia en el desarrollo. La industria se descentralizará a sí misma. Si la ciudad decayera, nadie la reconstruiría de acuerdo con el plan actual. Sólo esto ya revela nuestro propio juicio sobre nuestras ciudades. Hemos aprendido mucho a través de la concentración de la población. Pero de ahí proceden todas las molestias que sufrimos en la metrópolis. Las condiciones de trabajo y una actitud hacia la vida en la ciudad son tan innaturales que los instintos aconsejan la rebelión. Finalmente los gastos generales en la vida privada, así como en los negocios, crecen tanto en la metrópolis que uno difícilmente puede cubrirlos. El mantenimiento de esta inversión, el gasto de mantener el orden y proporcionar transporte en estos distritos superpoblados son mucho mayores que las ventajas comunitarias conseguidas gracias a ella'.*

COMPLICIDAD DE HILBERSEIMER

Después de reproducir esta cita de Henry Ford en su libro *"The New City"* (1944), Hilberseimer seguía el mismo argumento diciendo que en el futuro, las grandes ciudades con alta densidad de población ya no serían necesarias: *'A medida que los métodos de producción avancen será cada vez más fácil que las plantas de producción se dividan en pequeñas unidades y se dispersen por una zona más amplia, incluso por todo el país. La producción entonces no sólo será más barata, sino también más eficaz. La fabricación en la gran ciudad se ha vuelto cada vez más antieconómica y un despilfarro de energía y tiempo.*

(...)

'La industria tenderá a restablecerse en zonas rurales acompañadas por el desarrollo de comunidades autosostenibles con una producción industrial y agrícola equilibradas.

'Se debería recordar que los avances técnicos dan lugar a la misma producción y desplazamiento del trabajo a gran escala en la agricultura que en industria. Aparecen nuevos problemas. El campo ya no puede absorber el desempleo de las ciudades; las ciudades no pueden absorber el desempleo de las granjas. Una integración de la industria y la agricultura es posible; pero debe ser tan flexible como posible reunir cada una de nuestras necesidades. Esto podría convertirse en la base de una verdadera seguridad económica.

(...)

'Estos factores de descentralización, que están cambiando la estructura de los asentamientos, influirán en todas las ciudades y los centros metropolitanos. Estos centros no se eliminarán totalmente, serán focos económicos, culturales y administrativos que darán testimonio de los logros de una nación. La concentración y la descentralización no son mutuamente exclusivas. Se pueden combinar de tal modo que cada una responda a una función práctica. La metrópolis se puede convertir en un centro económico y cultural sin tener que saturarse de gente'.

10. Al fondo Detroit, en primer término Canadá, 1930.

11. Al fondo Detroit, en primer término Canadá, 1930.

12. Albert Kahn (arquitecto). Edificio administrativo de la *General Motors* (izquierda), Detroit, c. 1920s.

13. Centros urbanos americanos congestionados, c. años 1930s.

14. Centros urbanos americanos congestionados, c. años 1930s.

15. Centros urbanos americanos congestionados, c. años 1930s.

LA CULTURA CIUDADANA

Al acabar la Segunda Guerra Mundial, muchas ciudades americanas empezaron a buscar soluciones al problema de los tugurios del centro (alentadas además por la ayuda federal que ofrecía el Gobierno de los Estados Unidos). La mayoría de los Ayuntamientos decidieron reconstruir estos barrios de nuevo, pero como no analizaron el problema desde el punto de vista social ni económico, la población siguió marginada y sin tener acceso a los puestos de trabajo. En consecuencia, estos barrios más pobres volvieron a convertirse en focos de miseria, delincuencia y enseguida se llenaron otra vez de tugurios.

Sin embargo, en el caso de Detroit se organizó un comité de ciudadanos sin ánimo de lucro, conocido como el *Citizens' Redevelopment Committee*, que buscaba una solución eficaz al problema de los tugurios, y que fuera exportable a otras ciudades. Este comité de ciudadanos pertenecía al sector del automóvil, y estaba formado por banqueros, empresarios, industriales y jefes de sindicato. Precisamente por su vinculación al mundo del automóvil se sentían responsables del problema de los tugurios debido al efecto que había producido el automóvil en las ciudades. Este grupo de ciudadanos se preguntaba cómo se podría invertir la dirección del tráfico para devolver la población y el dinero al centro de la ciudad. Querían demostrarse a sí mismos y al mundo entero que tenían la voluntad y la sensatez de aplicar su experiencia en la industria del automóvil al campo del urbanismo.

SUBURBANIZAR EL CENTRO

Los miembros del *Citizens' Redevelopment Committee* llegaron a la conclusión de que la mejor manera de solucionar el problema de los tugurios en el centro de las grandes ciudades sería construyendo los suburbios de la periferia en el centro de las grandes ciudades. De este modo, se mezclaría la periferia con el centro, la población rica con la población pobre, la blanca con la negra y las viviendas unifamiliares con los bloques de viviendas de alquiler. A partir de esta decisión, los miembros del *Citizens' Redevelopment Committee* proponían la construcción de viviendas de la más alta calidad posible a precios asequibles para que toda esta población diversificada pudiera acceder a una vivienda digna: la misma estrategia que les había llevado a fabricar los vehículos en serie.

Los miembros del *Citizens' Redevelopment Committee* empezaron a hacer encuestas ciudadanas para reclutar nuevos miembros y encontrar apoyo financiero para empezar a poner en práctica la construcción de viviendas en serie en *Gratiot Park* (más adelante *Lafayette Park*), la peor zona de tugurios y la más próxima al centro de Detroit. *Gratiot Park* tenía que convertirse en un suburbio dentro la ciudad donde se mezclara la población de la periferia con la del centro. Para conseguirlo, tendrían que diversificar la oferta y mezclar todo tipo de viviendas: unifamiliares y apartamentos, públicas y privadas, grandes y pequeñas, de compra y de alquiler. Además, la promoción debería tener dos características físicas muy importantes relacionadas con el automóvil: fácil acceso a las superautopistas y aparcamiento para cada familia.

Todos estos criterios coincidían con los que Mies y Hilberseimer habían estado desarrollando alrededor de la Metrópolis como Ciudad Jardín. Por un lado, Mies y Hilberseimer habían estado propagando sus ideas desde que llegaron a los Estados Unidos a través del IIT; pero por otro lado, también conocían y compartían la filosofía de Henry Ford, que se había difundido por Europa a través de sus libros durante los años 20: *"My Life and Work"* (1922) y *"Today and Tomorrow"* (1926). Hilberseimer hablaba muy positivamente de Henry Ford en algunos de sus escritos.

16. Centros urbanos americanos congestionados, c. años 1930s.

17. Embotellamiento a la entrada del túnel Holland, New York, 1935.

18. *Detroit Free Press*, 20 de mayo de 1945. Pie de foto: *"Los expertos están de acuerdo en que este solar es el lugar adecuado para empezar a despejar los tugurios".*

TUGURIOS: DETROIT DA EL PRIMER PASO PARA SALVAR SU CORAZÓN DE ESTA ENFERMEDAD PARALIZANTE

Por E. A. Stouffer

Detroit Free Press. 20 de mayo de 1945

Se ha dibujado el primer proyecto oficial de desocupación de tugurios de Detroit.

Si supierais cuánto planeamiento, altercados, sudor y lágrimas significan esas palabras, sabríais que se ha dado un paso muy importante para eliminar al menos una parte de las ruinas que paralizan el corazón de la ciudad.

Los detalles del proyecto son tanteos, pero el sitio mostrado en el mapa superior es el que todas las facciones de vivienda están de acuerdo que se debería adoptar.

***

El sitio está limitado en el norte por Gratiot, en el sur por Monroe, en el oeste por Hastings y en el este por la vía de tren principal.

Los expertos dicen que en esta parte de la ciudad es donde yacen los peores tugurios.

El proyecto contendría aproximadamente 4.000 unidades que se construirían a un coste medio (incluyendo el suelo) de 5.000$ sumando un coste total de 20.000.000$.

Los planos originales solicitados para la construcción de viviendas agrupan desde viviendas unifamiliares aisladas hasta edificios de apartamentos de 10 plantas. La FHA, sin embargo, es la agencia que recomienda el préstamo y aconsejó estos cambios:

Que los edificios de apartamentos no sean más altos de tres plantas. Que no haya viviendas unifamiliares aisladas por el espacio de suelo que ocupan. Que la parte este se aleje lo bastante de las vías para evitar el humo del tren.

El proyecto fue ideado por el Slum Elimination Committee contratado por los miembros del Ayuntamiento. Se pidió a los representantes de todas las fases de la construcción e industrias inmobiliarias que expresaran sus puntos de vista.

***

Los urbanistas señalaron que se podría hacer un posible cambio en el solar extendiéndolo hacia E. Jefferson. Esto se haría, dijeron, para eliminar al máximo posible las zonas de tugurios en los márgenes del proyecto.

El solar comprende unos 85 acres que actualmente, incluyendo los edificios, están tasados en 2.800.000$.

Los expertos creen que llevará sobre un año y medio declarar en ruinas el terreno. No creen que el proyecto se pueda llevar a cabo en menos de cuatro años.

***

Según los planos presentados se proveería a los inquilinos de adecuados equipamientos recreativos.

Habría un patio de recreo situado en el centro del proyecto lo bastante grande para baseball, rugby, tenis y otros deportes que necesiten espacio.

Se proporcionarían espacios de recreo más pequeños para cada edificio.

La entrada principal de la urbanización estaría en la esquina de Gratiot y Hastings. Las otras entradas estarían situadas en las calles Russell, Madison y Antietam.

Se proporcionarían grandes centros comerciales en la entrada Gratiot-Hastings y uno entre la vía de tren y Russell a lo largo de Gratiot.

***

El proyecto por fin está "sobre el papel" pero esto sólo es el principio.

'¿Se construirá bajo intereses públicos o privados? ¿Cómo se financiará exactamente? ¿Cuándo se puede empezar? Estos son algunos de los problemas que todavía se tienen que resolver.

RELLENA ESTE FORMULARIO Y DEVUÉLVELO CON TU CHEQUE A

CITIZENS' HOUSING AND PLANNING COUNCIL
1017 Dime Building
Detroit 26 . . . CA 3805

inscripciones anuales disponibles:
(marque una)

espónsor	*500,00$*
contribuyente	*100,00*
sostenedor	*50,00*
colaborador	*25,00*

FORMULARIO

nombre de la organización . . . . . .

lugar de encuentro . . . . . .

inscripción (número aproximado de miembros) . . . . . .

representantes (nombres y direcciones) . . . . . .

propósito . . . . . .

¿tenéis un comité de asuntos cívicos o urbanismo? . . . . . .

nombre y dirección del responsable . . . . . .

servicios de CHPC en los que estéis particularmente interesados:

exposiciones . . . . . .

ayudas audiovisuales: películas, diapositivas, etc. .

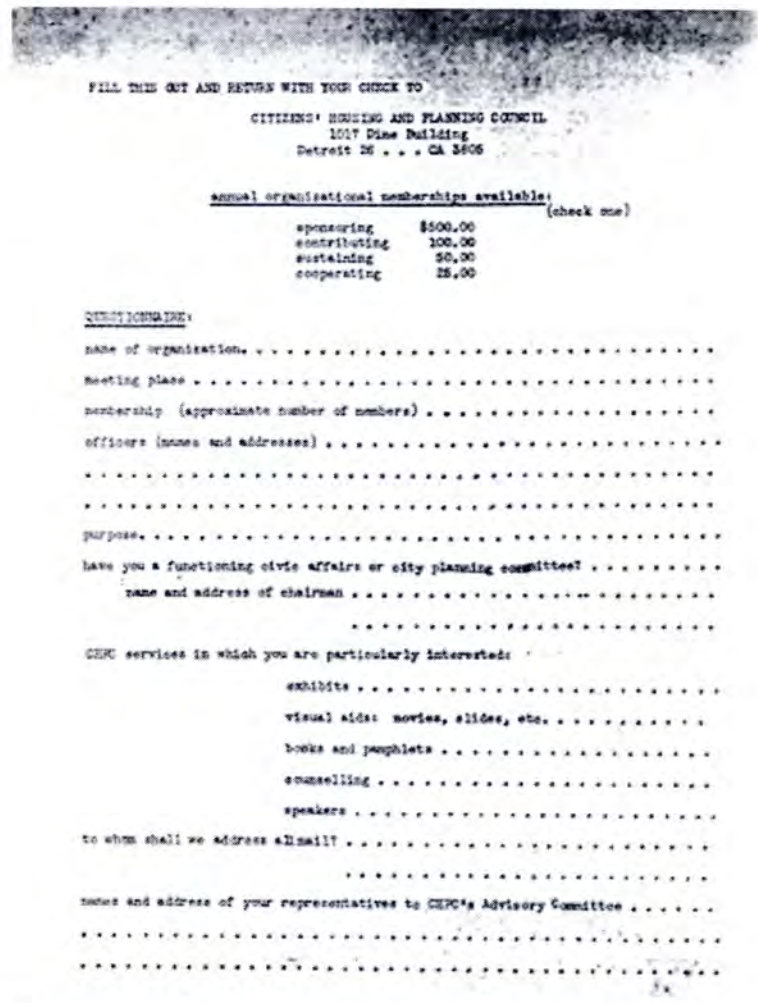
libros y panfletos . . . . . .

asesoramiento . . . . . .

conferenciantes . . . . . .

¿a quién debemos dirigir toda la correspondencia? . . . . . .

nombres y direcciones de vuestros representantes en CHPC's Advisory Committe . . . . . .



FILL THIS OUT AND RETURN WITH YOUR CHECK TO

CITIZENS' HOUSING AND PLANNING COUNCIL
1017 Dime Building
Detroit 26 . . . CA 3805

annual organizational memberships available: (check one)

sponsoring	$500.00
contributing	100.00
sustaining	50.00
cooperating	25.00

QUESTIONNAIRE:

name of organization. . . . . .

meeting place . . . . . .

membership (approximate number of members) . . . . . .

officers (names and addresses) . . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

purpose. . . . . .

have you a functioning civic affairs or city planning committee? . . . . . .

name and address of chairman . . . . . .

. . . . . .

CHPC services in which you are particularly interested:

exhibits . . . . . .

visual aids: movies, slides, etc. . . . . .

books and pamphlets . . . . . .

counselling . . . . . .

speakers . . . . . .

to whom shall we address all mail? . . . . . .

. . . . . .

names and address of your representatives to CHPC's Advisory Committee . . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

19. Formulario para la inscripción de nuevos miembros en el *Citizens' Housing and Planning Council*, c. 1946. El departamento de urbanismo y vivienda del *Citizen's Redevelopment Committee*, dirigido por Walter P. Reuther, presidente del sindicato *United Automobile Workers*.

CITIZENS' HOUSING AND PLANNING COUNCIL

Membership Questionnaire March 1946

1. What in your opinion are the three most serious shortages in your community today?
1. _____ 2. _____ 3. _____

2. To what extent, do you believe there is a housing shortage in your community?
☐ critical ☐ serious ☐ mild ☐ none

3. What steps do you recommend should be taken to secure adequate housing?

4. What are you doing personally to alleviate the housing shortage?

5. Do you own or rent your home? ☐ own ☐ rent

6. If you are a home owner, how long have you been one? ☐ years ☐ months

7. If you are not a home owner do you plan to build or buy one in the next one to five years? ☐ yes ☐ no

8. Do you think price controls on building materials should be abolished? ☐ yes ☐ no

9. Do you think rent controls should be maintained? ☐ yes ☐ no

10. Do you think the interest rate on loans for building or buying a home are too high? ☐ yes ☐ no

11. If you decide to buy or build a home, what is the maximum amount you intend to pay? $_____

12. Do you know of a present vacancy that can be purchased? ☐ yes ☐ no

13. Do you know of a present vacancy that can be rented? ☐ yes ☐ no

14. If you know of a vacancy, is it in your ☐ block ☐ neighborhood

15. Do you contemplate moving from your present neighborhood? ☐ yes ☐ no

16. If answer to question 15 is "yes", please give reasons briefly.

17. Do you believe City Planning is necessary? ☐ yes ☐ no

20. Formulario para los miembros del *Citizens' Housing and Planning Council*, marzo de 1946. Departamento de urbanismo y vivienda del *Citizen's Redevelopment Committee*, dirigido por Walter P. Reuther, presidente del sindicato *United Automobile Workers*.

CITIZENS' HOUSING AND PLANNING COUNCIL

Formulario para los nuevos miembros
Marzo de 1946

1. ¿En tu opinión cuáles son las tres insuficiencias más serias que hay actualmente en tu comunidad?

1. _____ 2. _____ 3. _____

2. ¿A qué nivel crees que hay una insuficiencia de vivienda en tu comunidad?

_ crítica _ seria _ ligera _ ninguna

3. ¿Qué pasos recomiendas que se deberían dar para conseguir viviendas apropiadas? _____

4. ¿Qué estas haciendo personalmente para aliviar la insuficiencia de viviendas? _____

5. ¿Vives en una casa de propiedad o de alquiler? _ propiedad _ alquiler

6. Si eres propietario, ¿desde cuándo lo eres? _ años _ meses

7. Si no eres propietario, ¿piensas construir o comprar una en los próximos cinco años? _ sí _ no

8. ¿Piensas que se deberían abolir los controles de precios sobre los materiales de construcción? _ sí _ no

9. ¿Piensas que se deberían mantener los controles de alquiler? _ sí _ no

10. ¿Piensas que el tipo de interés sobre los préstamos para construir o comprar una casa son demasiado altos? _ sí _ no

11. Si decides comprar o construir una casa, ¿cuál es la máxima cantidad que estás dispuesto a pagar? _____$

12. ¿Conoces alguna casa vacante que se pueda comprar? _ sí _ no

13. ¿Conoces alguna casa vacante que se pueda alquilar? _ sí _ no

14. Si conoces alguna vacante, está en tu _ manzana _ vecindario

15. ¿Contemplas trasladarte de tu vecindario actual? _ sí _ no

16. Si la respuesta a la pregunta 15 es "sí", por favor explica los motivos brevemente. _____

17. ¿Crees que la Planificación de la Ciudad es necesaria? _ sí _ no

TU CIUDAD NECESITA TU CONSEJO

¡Se están haciendo planes de posguerra! ¿Qué quieres TÚ para Detroit?

Por favor, rellénalo HOY y devuélvelo a-

Citizens' Housing and Planning Council of Detroit
1017 Dime Building
Detroit 26

¿Cuál consideras que es el problema Nº I de Detroit? . . . . . .

¿Qué acción sugieres para resolverlo? . . . . . .

¿Crees que los ciudadanos pueden trabajar juntos para conseguir una ciudad mejor? . . . . . .

¿En cuál de estos campos listados abajo estás tú, como ciudadano, más interesado?

planificación de la ciudad

planificación del vecindario

despeje de tugurios

vivienda

transporte

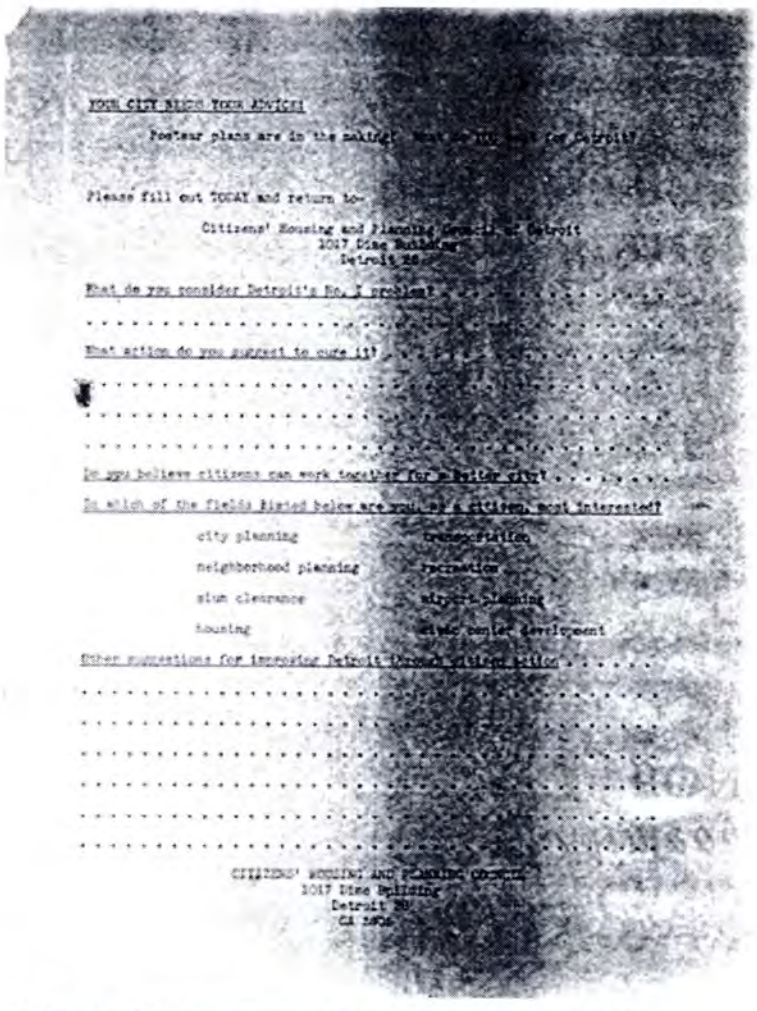
recreo

planificación del aeropuerto

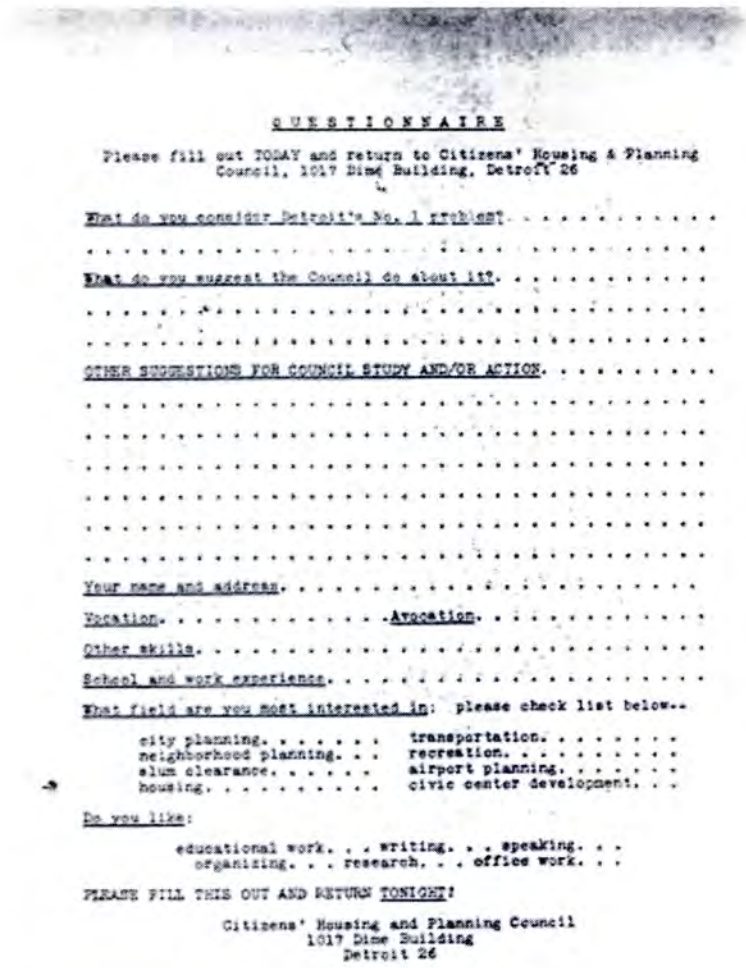
promoción del centro cívico

Otras sugerencias para mejorar Detroit a través de la acción ciudadana . . . . .

CITIZENS' HOUSING AND PLANNING COUNCIL
1017 Dime Building
Detroit 26
CA 3805



21. Formulario del *Citizens' Housing and Planning Council*, c. 1946. Departamento de urbanismo y vivienda del *Citizen's Redevelopment Committee*, dirigido por Walter P. Reuther, presidente del sindicato *United Automobile Workers*.



QUESTIONNAIRE

Please fill out TODAY and return to Citizens' Housing & Planning Council, 1017 Dime Building, Detroit 26

What do you consider Detroit's No. 1 problem? . . . . . .

What do you suggest the Council do about it? . . . . . .

OTHER SUGGESTIONS FOR COUNCIL STUDY AND/OR ACTION . . . . . .

Your name and address . . . . . .

Vocation . . . . . Avocation . . . . . .

Other skills . . . . . .

School and work experience . . . . . .

What field are you most interested in: please check list below--

city planning	transportation . . . . .
neighborhood planning . . .	recreation . . . . .
slum clearance	airport planning . . . . .
housing	civic center development . . .

Do you like:

educational work . . . writing . . . speaking . . .
organizing . . . research . . . office work . . .

PLEASE FILL THIS OUT AND RETURN TONIGHT!

Citizens' Housing and Planning Council
1017 Dime Building
Detroit 26

22. Formulario del *Citizens' Housing and Planning Council*, c. 1946. Departamento de urbanismo y vivienda del *Citizen's Redevelopment Committee*, dirigido por Walter P. Reuther, presidente del sindicato *United Automobile Workers*.

FORMULARIO

Por favor, rellénalo HOY y devuélvelo a Citizens' Housing & Planning Council, 1017 Dime Building, Detroit 26

¿Cuál consideras que es el problema Nº I de Detroit? . . . . . .

¿Qué sugieres que haga el Consejo ayudar a para resolverlo? . . . . . .

OTRAS SUGERENCIAS PARA EL ESTUDIO Y/O LA ACCIÓN DEL CONSEJO . . . . . .

Tu nombre y dirección . . . . . .

Vocación . . . . . *Ocupación* . . . . . .

Otras habilidades . . . . . .

Experiencia escolar y profesional . . . .

En qué campo estás más interesado: por favor, marca la lista de abajo--

planificación de la ciudad

planificación del vecindario

despeje de tugurios

vivienda

transporte

recreo

planificación del aeropuerto

promoción del centro cívico

Te gusta:

el trabajo educativo . . .
escribir . . . dar conferencias . . .
organizar . . . investigar . . .
el trabajo administrativo . . .

POR FAVOR, RELLÉNALO Y DEVUÉLVELO ESTA NOCHE

INFORME SOBRE CÓMO AFECTA LA SITUACIÓN DE LA VIVIENDA A LA COMUNIDAD EN LA ZONA DE REURBANIZACIÓN GRATIOT

Información de los Antecedentes

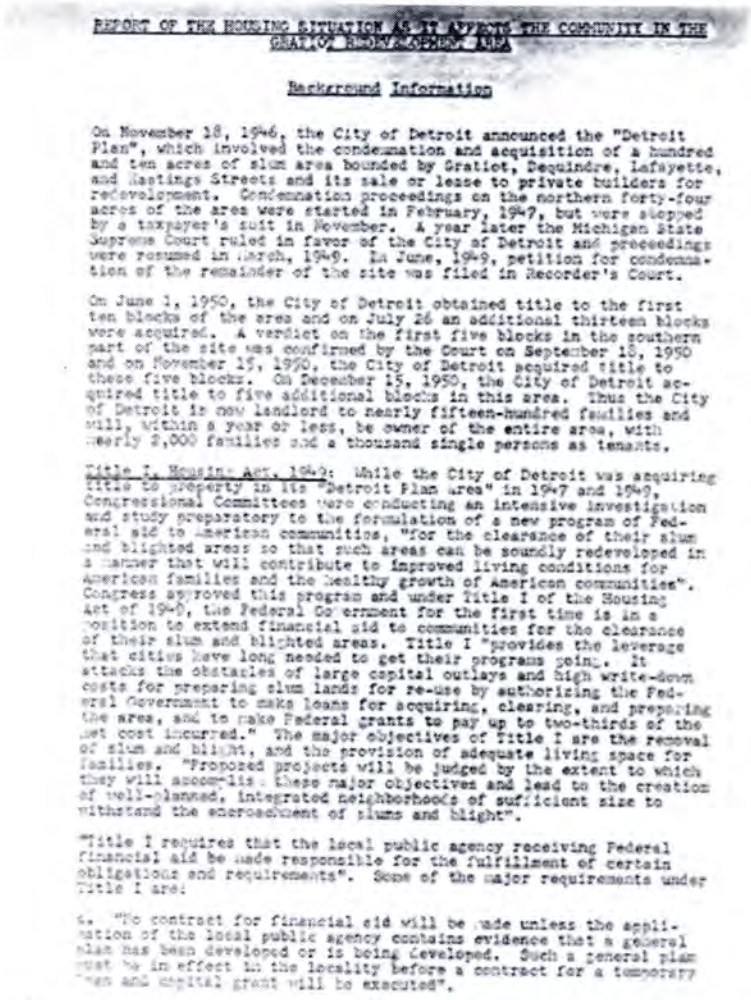
El 18 de noviembre de 1946, la Ciudad de Detroit presentó el "Plan de Detroit", que incluía la declaración en ruinas y la adquisición de ciento diez acres de la zona de tugurios rodeada por las calles Gratiot, Dequindre, Lafayette y Hastings, y su venta o alquiler a constructores privados para su reurbanización. Los procedimientos de declaración en ruinas en los cuarenta y cuatro acres del norte de la zona empezaron en febrero de 1947, pero fueron detenidos por el pleito de un contribuyente en noviembre. Un año después, el Tribunal Supremo del Estado de Michigan falló a favor de la Ciudad de Detroit y los procedimientos se reanudaron en marzo de 1949. En junio de 1949, la solicitud para la declaración en ruinas del resto del lugar fue presentada en el Tribunal de Registro.

El 1 de junio de 1950, la Ciudad de Detroit obtuvo el título (de propiedad) de las primeras diez manzanas de la zona y el 26 de julio fueron adquiridas trece manzanas adicionales. Un veredicto sobre las primeras cinco manzanas en la parte sur del lugar fue confirmada por el tribunal el 18 de septiembre de 1950 y el 15 de noviembre de 1950 la Ciudad de Detroit adquirió el título de estas cinco manzanas. El 15 de diciembre de 1950, la Ciudad de Detroit adquirió el título de cinco manzanas adicionales en esta zona. De este modo, la Ciudad de Detroit es ahora casera de cerca de mil quinientas familias y quiere, en menos de un año, ser propietaria de toda la zona, con cerca de 2.000 familias y mil personas solteras como inquilinos.

Título I, Acta de la Vivienda, 1949: Mientras la Ciudad de Detroit iba adquiriendo títulos de propiedad en su "Detroit Plan Area" en 1947 y 1949, el Congressional Committee estaba llevando a cabo una intensiva investigación y estudio preparatorio para la formulación de un nuevo programa de ayuda federal para comunidades americanas, "para el despeje de sus tugurios y zonas en ruinas de tal modo que puedan ser completamente reurbanizadas y contribuyan a mejorar las condiciones de vida de las familias americanas y a mejorar el crecimiento saludable de las comunidades americanas". El Congreso aprobó este programa y bajo el Título I del Acta de la Vivienda de 1949, el Gobierno Federal está por primera vez en posición de ofrecer ayuda financiera a las comunidades para el despeje de sus tugurios y zonas en ruinas. El Título I "proporciona la fuerza que tanto han necesitado las ciudades para conseguir que sus programas sigan adelante. Combate los obstáculos de las inversiones del gran capital y calcula los costes de preparación de los terrenos de tugurios para poderlos reutilizar por autorización del Gobierno Federal, para hacer préstamos para adquirir, despejar y preparar la zona, y para hacer subvenciones federales para pagar dos tercios del coste neto contraido". Los principales objetivos del Título I son la eliminación de los tugurios y ruinas, y la provisión de espacio habitable adecuado para las familias. "Los proyectos propuestos serán juzgados por el grado en que cumplan estos principales objetivos y sirvan de ejemplo para la creación de vecindarios bien planificados e integrados, de suficiente tamaño como para resistir la invasión de tugurios y ruina".

"El Título I requiere que la agencia pública local que recibe la ayuda financiera federal se haga responsable del cumplimiento de ciertas obligaciones y requisitos". Algunos de los principales requisitos bajo el Título I son:

a. "No se hará ningún contrato para ayuda financiera a menos que la solicitud de la agencia pública local contenga evidencia de que se haya desarrollado un plan general o esté siendo desarrollado. Tal plan general debe ser vigente en la localidad antes de que se ejecute un contrato para un préstamo temporal o una subvención de capital".



REPORT OF THE HOUSING SITUATION AS IT AFFECTS THE COMMUNITY IN THE GRATIOT REDEVELOPMENT AREA

Background Information

On November 18, 1946, the City of Detroit announced the "Detroit Plan", which involved the condemnation and acquisition of a hundred and ten acres of slum area bounded by Gratiot, Dequindre, Lafayette, and Hastings Streets and its sale or lease to private builders for redevelopment. Condemnation proceedings on the northern forty-four acres of the area were started in February, 1947, but were stopped by a taxpayer's suit in November. A year later the Michigan State Supreme Court ruled in favor of the City of Detroit and proceedings were resumed in March, 1949. In June, 1949, petition for condemnation of the remainder of the site was filed in Recorder's Court.

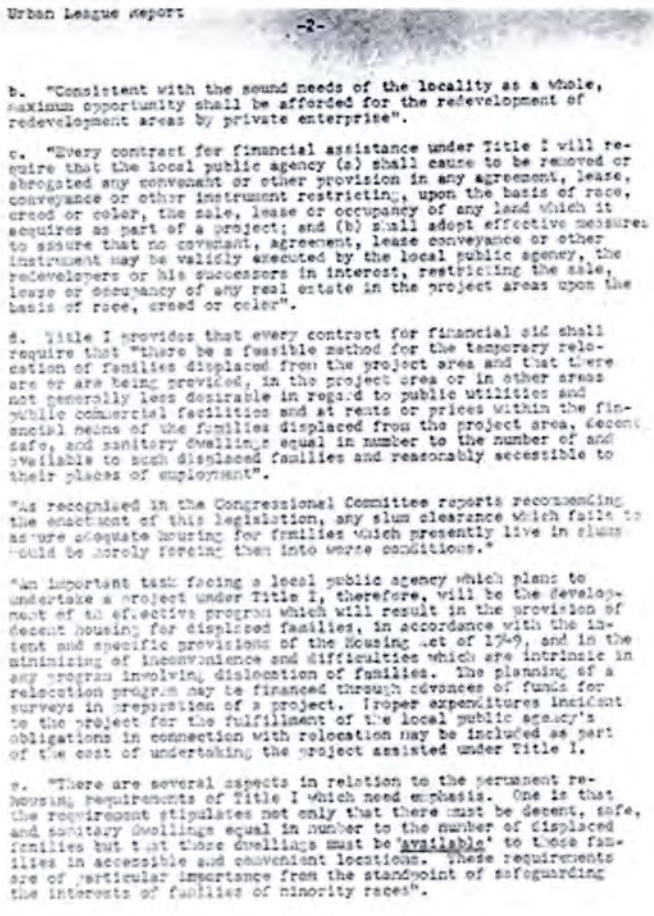
On June 1, 1950, the City of Detroit obtained title to the first ten blocks of the area and on July 26 an additional thirteen blocks were acquired. A verdict on the first five blocks in the southern part of the site was confirmed by the Court on September 18, 1950 and on November 15, 1950, the City of Detroit acquired title to these five blocks. On December 15, 1950, the City of Detroit acquired title to five additional blocks in this area. Thus the City of Detroit is now landlord to nearly fifteen-hundred families and will, within a year or less, be owner of the entire area, with nearly 2,000 families and a thousand single persons as tenants.

Title I, Housing Act, 1949: While the City of Detroit was acquiring title to property in its "Detroit Plan Area" in 1947 and 1949, Congressional Committees were conducting an intensive investigation and study preparatory to the formulation of a new program of Federal aid to American communities, "for the clearance of their slum and blighted areas so that such areas can be soundly redeveloped in a manner that will contribute to improved living conditions for American families and the healthy growth of American communities". Congress approved this program and under Title I of the Housing Act of 1949, the Federal Government for the first time is in a position to extend financial aid to communities for the clearance of their slum and blighted areas. Title I "provides the leverage that cities have long needed to get their programs going. It attacks the obstacles of large capital outlays and high write-down costs for preparing slum lands for re-use by authorizing the Federal Government to make loans for acquiring, clearing, and preparing the area, and to make Federal grants to pay up to two-thirds of the net cost incurred." The major objectives of Title I are the removal of slum and blight, and the provision of adequate living space for families. "Proposed projects will be judged by the extent to which they will accomplish these major objectives and lead to the creation of well-planned, integrated neighborhoods of sufficient size to withstand the encroachment of slums and blight".

"Title I requires that the local public agency receiving Federal financial aid be made responsible for the fulfillment of certain obligations and requirements". Some of the major requirements under Title I are:

a. "No contract for financial aid will be made unless the application of the local public agency contains evidence that a general plan has been developed or is being developed. Such a general plan must be in effect in the locality before a contract for a temporary loan and capital grant will be executed".

23. *Urban League Report*: *"Informe sobre cómo afecta la situación de la vivienda a la comunidad en la Reurbanización Gratiot"*, c. 1951.



Urban League Report -2-

b. "Consistent with the sound needs of the locality as a whole, maximum opportunity shall be afforded for the redevelopment of redevelopment areas by private enterprise".

c. "Every contract for financial assistance under Title I will require that the local public agency (a) shall cause to be removed or abrogated any convenant or other provision in any agreement, lease, conveyance or other instrument restricting, upon the basis of race, creed or color, the sale, lease or occupancy of any land which it acquires as part of a project; and (b) shall adopt effective measures to assure that no covenant, agreement, lease conveyance or other instrument may be validly executed by the local public agency, the redevelopers or his successors in interest, restricting the sale, lease or occupancy of any real estate in the project areas upon the basis of race, creed or color".

d. Title I provides that every contract for financial aid shall require that "there be a feasible method for the temporary relocation of families displaced from the project area and that there are or are being provided, in the project area or in other areas not generally less desirable in regard to public utilities and public commercial facilities and at rents or prices within the financial means of the families displaced from the project area, decent safe, and sanitary dwellings equal in number to the number of and available to such displaced families and reasonably accessible to their places of employment".

"As recognized in the Congressional Committee reports recommending the enactment of this legislation, any slum clearance which fails to assure adequate housing for families which presently live in slums would be merely forcing them into worse conditions."

"An important task facing a local public agency which plans to undertake a project under Title I, therefore, will be the development of an effective program which will result in the provision of decent housing for displaced families, in accordance with the intent and specific provisions of the Housing Act of 1949, and in the minimizing of inconvenience and difficulties which are intrinsic in any program involving dislocation of families. The planning of a relocation program may be financed through advances of funds for surveys in preparation of a project. Proper expenditures incident to the project for the fulfillment of the local public agency's obligations in connection with relocation may be included as part of the cost of undertaking the project assisted under Title I.

e. "There are several aspects in relation to the permanent rehousing requirements of Title I which need emphasis. One is that the requirement stipulates not only that there must be decent, safe, and sanitary dwellings equal in number to the number of displaced families but that those dwellings must be 'available' to those families in accessible and convenient locations. These requirements are of particular importance from the standpoint of safeguarding the interests of families of minority races".

24. *Urban League Report*: *"Informe sobre cómo afecta la situación de la vivienda a la comunidad en la Reurbanización Gratiot"*, c. 1951.

(continuación)

b. "De acuerdo con las importantes necesidades de toda la localidad, se proporcionará la máxima oportunidad para la reurbanización de las zonas de reurbanización a la iniciativa privada".

c. "Cada contrato de ayuda financiera bajo el Título I requerirá que la agencia pública local (a) cause para eliminar o abolir cualquier pacto u otra previsión en cualquier acuerdo, alquiler, escritura u otro instrumento que restrinja, sobre la base de raza, credo o color, la venta, alquiler u ocupación de cualquier terreno que adquiera como parte de un proyecto; y (b) adopte medidas efectivas para asegurar que ningún pacto, acuerdo, escritura de alquiler u otro instrumento pueda ser válidamente ejecutado por la agencia pública local, los reurbanizadores o sus herederos, que restrinja la venta, alquiler u ocupación de cualquier inmueble en las zonas de proyecto sobre la base de raza, credo o color".

d. El Título I estipula que todo contrato de ayuda financiera requerirá que "haya un método factible para la relocalización temporal de las familias desplazadas de la zona del proyecto y que haya o estén siendo proporcionadas, en la zona del proyecto o en otras zonas no menos deseables con servicios públicos y equipamientos comerciales públicos y de rentas o precios dentro de las posibilidades de las familias desplazadas de la zona del proyecto, viviendas decentes, seguras e higiénicas, equivalentes en número al número de y disponibles para tales familias desplazadas y razonablemente accesibles a sus puestos de trabajo".

"Tal como está reconocido en los informes del Congressional Committee que recomiendan el decreto de esta legislación, cualquier despeje de tugurios que falle al asegurar viviendas adecuadas para las familias que actualmente viven en tugurios las estaría simplemente empujando a peores condiciones".

"Una tarea importante para una agencia pública local que quiera acometer un proyecto bajo el Título I, por lo tanto, será el desarrollo de un programa eficaz que proporcione viviendas decentes para las familias desplazadas, de acuerdo con el propósito y estipulaciones específicas del Acta de la Vivienda de 1949, y que minimice los inconvenientes y dificultades intrínsecas en cualquier programa involucrado en la deslocalización de familias. La planificación de un programa de relocalización puede ser financiado a través de adelantos de fondos para levantamientos de planos en preparación de un proyecto. Los gastos propios para el cumplimiento de las obligaciones de las agencias públicas locales en relación con la relocalización pueden ser incluidos como parte del coste de garantía del proyecto asistido bajo el Título I.

e. "Hay muchos aspectos en relación a los requisitos de realojamiento permanente del Título I que se tienen que enfatizar. Uno es que los requisitos estipulan no sólo que las viviendas deben ser decentes, seguras e higiénicas en el mismo número que el número de familias desplazadas sino que esas viviendas deben estar 'disponibles' para aquellas familias en localizaciones accesibles y convenientes. Estos requisitos son de particular importancia desde el punto de vista de la salvaguarda de los intereses de las familias de razas minoritarias".

(continuación)

"El realojamiento de familias en zonas de proyecto, particularmente aquellas de razas minoritarias cuyos ingresos estarán por encima del límite máximo de admisión para viviendas públicas de renta baja, serán frecuentemente la fase más difícil del problema de la relocalización. Exigirá estrecha colaboración y coordinación con la iniciativa privada en la producción de nuevas viviendas, tanto en lugares del proyecto como en otros vecindarios aceptables, o encontrar viviendas existentes de calidad adecuada a precios o alquileres dentro de los medios de las familias afectadas".

Actual Sumario de los Esfuerzos de Relocalización de la Ciudad de Detroit

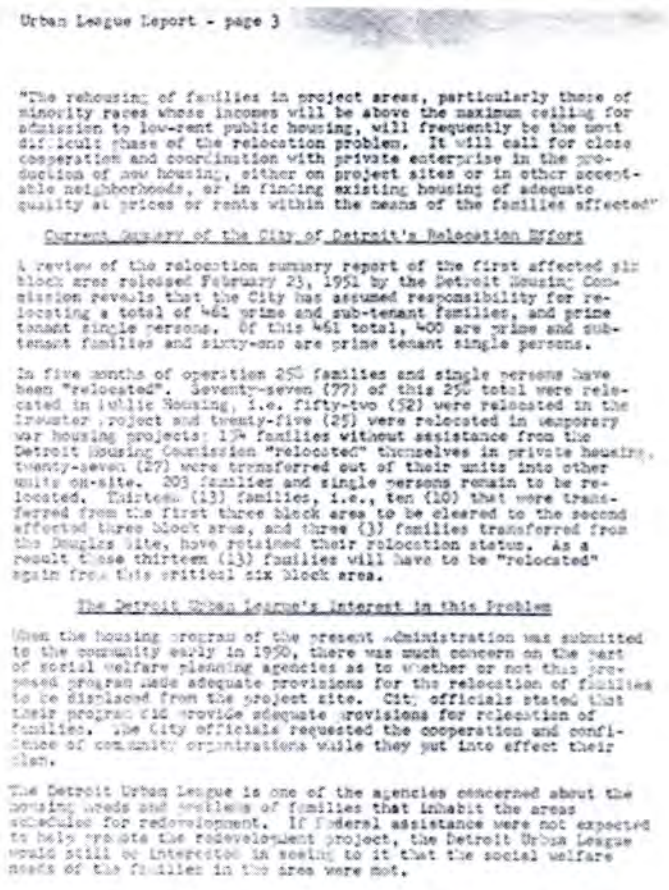
Una revisión del informe sumario de relocalización de las primeras seis manzanas afectadas de la zona liberadas el 23 de febrero de 1951 por la Detroit Housing Commission revela que la ciudad ha asumido la responsabilidad de relocalizar un total de 461 familias arrendatarias y subarrendatarias, y personas solteras arrendatarias. De este total de 461, 400 son familias arrendatarias y subarrendatarias y 61 son personas solteras arrendatarias.

En cinco meses de operación 258 familias y personas solteras han sido "relocalizadas". Setenta y siete (77) de este total de 258 fueron relocalizadas en Viviendas Públicas, de ellas, cincuenta y dos (52) fueron relocalizadas en el Brewster Project y veinticinco (25) en proyectos de vivendas temporales de guerra; 154 familias sin ayudas de la Detroit Housing Commission se relocalizaron a sí mismas en vivendas privadas, veintisiete (27) se transfirieron fuera de sus unidades a otras unidades del lugar. 203 familias y personas solteras permanecen para ser relocalizadas. Trece (13) familias, esto es, diez (10) que fueron transferidas desde las primeras tres manzanas que iban a ser despejadas a las segundas tres manzanas afectadas, y tres (3) familias transferidas desde el Douglas Site, han mantenido su estatus de relocalización. Como resultado estas trece (13) familias tendrán que ser "relocalizadas" de nuevo desde estas seis manzanas críticas.

El Interés de la Detroit Urban League en este Problema

Cuando el programa de vivienda de la presente Administración se presentó a la comunidad a principios de 1950, había mucho concerniente a la parte de las agencias de planificación de bienestar social, en cualquier caso, este programa propuesto hizo las provisiones adecuadas para la relocalización de las familias que iban a ser desplazadas del lugar del proyecto. Los miembros del Ayuntamiento declararon que su programa proporcionaba provisiones adecuadas para la relocalización de las familias. Los miembros del Ayuntamiento pidieron la cooperación y confidencia de las organizaciones comunitarias mientras ponían en práctica su plan.

La Detroit Urban League es una de las agencias interesadas en las necesidades de vivienda y en los problemas de las familias que habitan en las zonas programadas para reurbanizar. Si no se esperase la ayuda federal para ayudar a promover el proyecto de reurbanización, la Detroit Urban League todavía seguiría interesada en vigilar que las necesidades de bienestar social de las familias de la zona estuvieran cubiertas.



Urban League Report - page 3

"The rehousing of families in project areas, particularly those of minority races whose incomes will be above the maximum ceiling for admission to low-rent public housing, will frequently be the most difficult phase of the relocation problem. It will call for close cooperation and coordination with private enterprise in the production of new housing, either on project sites or in other acceptable neighborhoods, or in finding existing housing of adequate quality at prices or rents within the means of the families affected"

Current Summary of the City of Detroit's Relocation Effort

A review of the relocation summary report of the first affected six block area released February 23, 1951 by the Detroit Housing Commission reveals that the City has assumed responsibility for relocating a total of 461 prime and sub-tenant families, and prime tenant single persons. Of this 461 total, 400 are prime and sub-tenant families and sixty-one are prime tenant single persons.

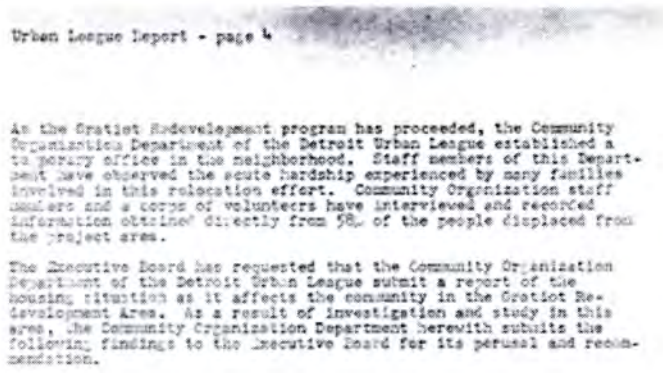
In five months of operation 258 families and single persons have been "relocated". Seventy-seven (77) of this 258 total were relocated in Public Housing, i.e. fifty-two (52) were relocated in the Brewster project and twenty-five (25) were relocated in temporary war housing projects; 154 families without assistance from the Detroit Housing Commission "relocated" themselves in private housing, twenty-seven (27) were transferred out of their units into other units on-site. 203 families and single persons remain to be relocated. Thirteen (13) families, i.e., ten (10) that were transferred from the first three block area, and three (3) families transferred from the Douglas Site, have retained their relocation status. As a result these thirteen (13) families will have to be "relocated" again from this critical six block area.

The Detroit Urban League's Interest in this Problem

When the housing program of the present administration was submitted to the community early in 1950, there was much concern on the part of social welfare planning agencies as to whether or not this proposed program made adequate provisions for the relocation of families to be displaced from the project site. City officials stated that their program did provide adequate provisions for relocation of families. The City officials requested the cooperation and confidence of community organizations while they put into effect their plan.

The Detroit Urban League is one of the agencies concerned about the housing needs and problems of families that inhabit the areas scheduled for redevelopment. If federal assistance were not expected to help promote the redevelopment project, the Detroit Urban League would still be interested in seeing to it that the social welfare needs of the families in the area were met.

25. *Urban League Report*: *"Informe sobre cómo afecta la situación de la vivienda a la comunidad en la Reurbanización Gratiot"*, c. 1951.



Urban League Report - page 4

As the Gratiot Redevelopment program has proceeded, the Community Organization Department of the Detroit Urban League established a temporary office in the neighborhood. Staff members of this Department have observed the acute hardship experienced by many families involved in this relocation effort. Community Organization staff members and a corps of volunteers have interviewed and recorded information obtained directly from 58% of the people displaced from the project area.

The Executive Board has requested that the Community Organization Department of the Detroit Urban League submit a report of the housing situation as it affects the community in the Gratiot Redevelopment Area. As a result of investigation and study in this area, the Community Organization Department herewith submits the following findings to the Executive Board for its perusal and recommendation.

(continuación)

Tal y como el programa de Reurbanización Gratiot ha procedido, el Community Organization Department de la Detroit Urban League estableció una oficina temporal en el vecindario. Los miembros de este Departamento han observado la aguda privación experimentada por muchas familias involucradas en este esfuerzo de relocalización. Los miembros del Community Organization y un cuerpo de voluntarios han entrevistado y grabado la información obtenida directamente de la gente desplazada de la zona del proyecto.

El Executive Board ha pedido que el Community Organization Department de la Detroit Urban League presente un informe sobre cómo afecta la situación de la vivienda a la comunidad en la zona de la Reurbanización Gratiot. Como resultado de la investigación y estudio en esta zona, el Community Organization Department presenta los siguientes descubrimientos al Executive Board para su examen y recomendación.

26. *Urban League Report*: *"Informe sobre cómo afecta la situación de la vivienda a la comunidad en la Reurbanización Gratiot"*, c. 1951.

ESTE ES EL CORAZÓN DEL CENTRO DE DETROIT, PERO NO SIEMPRE ESTARÁ TAN DESOLADO

D. News, 29 de junio de 1952

El primer proyecto de desocupación de tugurios de Detroit para unirse a la empresa privada ha superado otra fase.

Es la zona de 128 acres al norte de Gratiot a una milla del Ayuntamiento. Los cincuenta acres ya desocupados serán subastados a los más altos postores el 30 de julio. Los propietarios privados los reconstruirán con hileras de casas de dos plantas, apartamentos multiplanta y estructuras comerciales.

La zona de 50 acres está rodeada por Hastings, Gratiot, Dequindre y Lafayette.

Detroit tiene muchos proyectos de vivienda pública, pero éste no tiene esa clasificación. La labor del Ayuntamiento habrá concluido cuando se venda el terreno.

Se considera como un experimento. Si tiene éxito, los proyectos de desocupación probablemente empezarán bajo el mismo plan de empresa privada. Ambicioso como es, el Gratiot Redevelopment Project, su nombre oficial, rehabilitará sólo un cuarentavo de los tugurios de la ciudad.

La autoridad responsable de esta declaración es la City Plan Commission. La venta del terreno espera recaudar 2.000.000$, dejando el coste público neto en 7.066.000$ que se han invertido en comprar el suelo, desocuparlo y nivelarlo.

Un estatuto federal de 1949 permite que el Gobierno Federal participe costeando dos tercios de la inversión neta del Ayuntamiento.

La Federal Urban Redevelopment Agency ha aprobado una subvención de 4.703.763$.

Eso deja el gasto municipal en 2.362.237$. Se espera recuperar una parte gracias al aumento de tasas debido a las plusvalías de la propiedad reurbanizada.

La subvención federal es la primera que Detroit ha recibido en 12 años.

Los planos generales para la reconstrucción de la zona proponen edificios de obra vista con patios de recreo y nuevas viviendas reguladas para proporcionar 'permanentemente buenas condiciones de vida.' También se requiere aparcamiento fuera de la calle, en el ratio de tres plazas de aparcamiento para cuatro unidades de vivienda.

El Ayuntamiento dicta las regulaciones generales de zonificación.

This Is the Heart of Downtown Detroit but It Won't Always Be So Desolate

27. D. News, 29 de junio de 1952. Pie de foto: *"Lo creas o no, esto es una foto. Está exactamente a una milla del Ayuntamiento en Riopelle y Maple -no en las afueras de la ciudad. El terreno vacante es una porción de la zona de 43 manzanas en el más bajo East Side donde la ciudad está llevando a cabo su primer gran proyecto de desocupación bajo el plan de propiedad privada".*

PROGRESS REPORT
ON CITY HOUSING

Vast Slum Areas off Gratiot Already Clear

28. *Free Press*, 4 de enero de 1953. Pie de foto 1: "*Una zona poblada de tugurios: la Gratiot Redevelopment Area tenía este aspecto antes de que el Ayuntamiento declarará en ruinas el terreno*". Pie de foto 2: "*Una zona despejada de tugurios: ahora sólo quedan unos pocos edificios que todavía se tienen que arrasar para hacer edificios de apartamentos modernos*". Pie de foto 3: "*Edificios propuestos para la zona de tugurios: en esta maqueta, preparada por la Detroit Housing Commission, se muestran apartamentos altos y "unidades jardín" bajas*".

LA VASTA ZONA DE TUGURIOS DE GRATIOT YA ESTÁ DESOCUPADA

Por John Woerpel

Free Press, enero 4, 1953

Para la mayoría de los ciudadanos de Detroit el Gratiot Redevelopment Project es un plan para suprimir una zona de tugurios al sur de Gratiot junto a Hastings.

Pero para muchos otros significa mucho más.

Para más de 2.000 familias ha significado encontrar un nuevo hogar en alguna parte para que sus chabolas se puedan derribar y dar paso a viviendas modernas.

***

Para los miembros del Ayuntamiento ha significado una operación de ingeniería, financiera y legal tremendamente complicada para adquirir casi 130 acres de terreno y edificios. Han tenido que relocalizar las familias y derribar los edificios viejos, arrancar árboles, nivelar la zona.

Para los que se oponen a la vivienda de promoción pública, es la tan esperada respuesta al problema de proveer viviendas de bajo coste a través de la iniciativa privada.

Para muchos cientos de familias que viven en la miseria, es la promesa de un nuevo tipo de vida.

Para las autoridades de la vivienda de toda la nación y de otras naciones es un experimento que se tiene que observar muy de cerca. Quizás pueda ser un patrón para unidades similares en otra parte si tiene éxito.

***

El Ayuntamiento declaró la propiedad en ruinas en las cortes y tomó posesión en septiembre de 1951. Desde entonces se han nivelado grandes zonas de Gratiot a Lafayette, de Hastings a Dequindre.

Aún quedan unos 400 de los 1.000 edificios y unas 200 de las 2.100 familias que aún se tienen que relocalizar. La mayoría de estas familias no puede acceder a la vivienda pública y la City Housing Commission está intentando encontrar sitios para trasladarlas.

Se espera que se lleve a cabo una subasta pública a finales de este mes para que los constructores privados hagan ofertas por el terreno desocupado. Si se lo quedan o no aún está por ver, aunque la propuesta parece una ganga.

Es ésta: El terreno, que comprarlo y desocuparlo cuesta más de 8.000.000$, será vendido probablemente al mejor postor por 1.000.000$. El Ayuntamiento ha establecido 928.000$ como el mínimo de partida.

¿Quién asumirá la diferencia entre el precio de venta y el coste de los terrenos? El Gobierno Federal y el Ayuntamiento.

Los 2.400.000$ del Ayuntamiento se devolverán en tasas sobre la propiedad en siete años, según Harry J. Durbin, director-secretario de la Housing Commission. La contribución del Gobierno Federal estará alrededor de los 4.800.000$.

Aunque pueda parecer una ganga para un constructor no hubo ni una sola oferta cuando salió a subasta el terreno el pasado julio. Los constructores creyeron que asumir esas condiciones del Gobierno era demasiado duro.

Argumentaban que se les debería permitir aumentar el número de viviendas en la propiedad de las que el Gobierno consideraba apropiado y estaban indecisos sobre introducir el tipo de edificios de apartamentos altos. Tenían más experiencia con estructuras de dos plantas y se decantaban por ese tipo.

Pero ahora Harry J. Dirbin dice que está "muy esperanzado por una venta a principios de año".

M. M. Robinson, presidente de la Builders Association of Metropolitan Detroit, ha animado a una firma de promotores de Nueva York, la Gregory-Roth-Schenker Corp., a comprar el terreno.

(continuación)

***

Robinson, que estaría asociado con la firma en la promoción, dijo que pensaba que la venta se realizaría tan pronto como la financiación y otros detalles estuvieran resueltos. Un constructor de casas y apartamentos de Detroit con 35 años de experiencia dijo que los edificios del proyecto costarían alrededor de 15.000.000$. Las unidades probablemente se establecerían como cooperativas – cada ocupante poseería su unidad, dijo.

Durbin dijo que recomendaría a los miembros del Ayuntamiento que se aprobara la propuesta de construir el proyecto como una cooperativa.

¿Cómo será el proyecto? Esto dependerá del constructor.

Pero el Ayuntamiento y el Housing and Home Finance Agency han dicho que deberían haber de 1.500 a 1.800 unidades en el proyecto. Algunas de ellas estarían en edificios altos, otras en estructuras " tipo jardín" de dos plantas.

***

Habrá patios de recreo, un centro comercial, la clínica neuropsiquiátrica Wayne, iglesias, escuelas y zonas de aparcamiento.

La autopista Hastings propuesta rodeará el proyecto por el oeste.

Alex Barbour, secretario de la Wayne County CIO Council, estaba entre los tres líderes del sindicato que presentaron un pleito sin éxito en 1951 para detener la venta del terreno del Ayuntamiento a los intereses privados. Ahora dice que no le interesa quién consiga el terreno ni cómo se diseñe el proyecto.

"Sólo queremos estar seguros de que el proyecto cumple los estándares mínimos establecidos por las autoridades federales para vivienda pública," dijo. "Queremos tener la certeza de que este proyecto no se deteriora en tugurios en 10 ó 15 años"

A Camera Pokes at Part of Old Detroit
Where Once-Proud Homes Give Way
To a Growing City's Modern Needs

29. *Detroit Free Press*, Febrero 15, 1953. Pie de foto: "*La (X) marca esta casa y su portal pasado de moda para el derribo*".

UN CÁMARA RASTREA PARTE DEL
VIEJO DETROIT DONDE HOGARES
UN DÍA ORGULLOSOS DAN PASO
A LAS CRECIENTES NECESIDADES
MODERNAS DE LA CIUDAD

Por Tony Spina y Collins George

Detroit Free Press, 15 febrero de 1953

El dinámico Detroit crece. Pero en el proceso mucho de lo que era viejo y bienamado se tiene que derribar para dejar paso a lo nuevo.

La zona sur de Gratiot, cerca del East Side, remonta su historia a los primeros días de la ciudad. Desde el desierto a las granjas fértiles, desde las mansiones de los primeros terratenientes a las hileras de robustas casas de los sólidos burgueses de la era preautomóvil, hasta los tugurios superpoblados, destartalados y desmoronados – esta zona lo ha visto todo.

•

Pronto se construirán hogares nuevos y modernos en los 100 acres de suelo que están siendo desocupados por el Ayuntamiento entre Gratiot y E. Lafayette, Hastings y Dequindre.

Dentro de los próximos meses constructores privados presentarán ofertas para la construcción de alojamientos decentes donde hace unos pocos años cientos de ciudadanos de Detroit vivían en la miseria.

•

Para registrar los últimos días de una vieja era y para preservar quizás unas cuantas apreciadas memorias de aquellos que conocían bien esta zona, la Free Press ha enviado un fotógrafo para intentar capturar algo del pasado con su objetivo.

Un día hermosas casas a dos aguas, una casa de ahumados donde un tendero local curaba su propia carne, una olvidada pintura religiosa del santo patrón nativo de un pueblo italiano, un viejo establo que recientemente fue la casa de alguien, una o dos casas bien cuidadas junto a chabolas decadentes – y un nuevo Detroit al fondo. Éste es el registro final de un hermoso y viejo período.

NOMBRADOS LOS ARQUITECTOS DEL PLAN GRATIOT

Free Press, 22 de agosto de 1954

Tres firmas de arquitectos han sido contratadas para empezar a planificar el tan aplazado Gratiot-Orleans Redevelopment Project.

El presidente de CIO Walter P. Reuther, jefe de planeamiento y diseño del Citizens' Redevelopment Commitee, dijo que los arquitectos no se enfrentarán a "otro proyecto de viviendas".

Intentarán, dijo, convertir la actual "jungla" de 43 manzanas en una prueba piloto de "las grandes posibilidades que ofrecen las zonas limpias de tugurios para urbanizar barrios sanos y saludables en los centros de nuestras comunidades urbanas.

***

Señaló que los automóviles permiten vivir a la gente a mayores distancias, con el resultado de que las ciudades se han esparcido dejando una zona decadente en su centro.

"La Gratiot-Orleans Development le proporciona a Detroit la oportunidad de demostrar de un modo práctico que la movilidad de nuestra población puede ser compatible con una vida urbana saludable", dijo Reuther.

"Mostrará que la podredumbre interna de nuestras ciudades se puede interrumpir y reemplazar por buenos vecindarios".

Se han contratado dos firmas de Detroit -Victor Gruen Associates y Leinweber, Yamasaki and Hellmuth- y un arquitecto de Filadelfia, Oskar Stonorov.

El Citizens' Redevelopment Committee, del que el grupo de Reuther forma parte, incluye financieros, representantes públicos y de la comunidad y representantes de la unión, asociados para dar un empujón a los proyectos comunitarios, especialmente al despeje de tugurios.

Gratiot-Plan Housing Architects Named

F PRESS AUG 22 54

Three firms of architects have been engaged to start planning on the long-delayed Gratiot-Orleans Redevelopment Project.

CIO President Walter P. Reuther, head of planning and design for the Citizens Redevelopment Committee, said the architects will not be aiming at "just another housing project."

They will aim, he said, to turn the present 43-block "jungle" into a model demonstration of "the great possibilities that cleared slum areas offer in developing wholesome, healthy neighborhoods in the centers of our urban communities."

• • •

HE POINTED out that automobiles allow people to live at greater distances, with the result that cities have spread, leaving a decayed area at their heart.

"The Gratiot-Orleans Development will provide Detroit with an opportunity to demonstrate in a practical way that the mobility of our population can be made compatible with wholesome city living," Reuther said.

"It will show that the inner rot of our cities can be halted and replaced by the development of good neighborhoods."

• • •

TWO DETROIT firms—Victor Gruen Associates and Leinweber, Yamasaki and Hellmuth—and Oskar Stonorov, a Philadelphia architect, have been engaged.

The Citizens Redevelopment Committee, of which Reuther's group is a part, includes financiers, industrialists, public and community officials and union representatives banded together to push community projects, especially slum clearance.

30. F. PRESS, 22 de agosto de 1954.

Reuther Explains Gratiot Redevelopment Project Model to Mayor Cobo, Right

Gratiot Plan Has Something for All

Newest Proposal Asks Housing To Fit Three Economic Levels

EL PLAN GRATIOT TIENE UN POCO DE TODO. LA ÚLTIMA PROPUESTA PROPONE VIVIENDAS PARA CUBRIR TRES NIVELES ECONÓMICOS

Por Collins George

Free Press, 18 de diciembre de 1954

El viernes, el Citizens' Redevelopment Committee presentó al alcalde Cobo un plan radicalmente nuevo para el desarrollo de la zona Gratiot-Orleans.

El plan –ilustrado por una maqueta de la zona ampliada– propone la plena integración de la zona.

Comprende apartamentos de lujo de 20 plantas, viviendas públicas, viviendas unifamiliares privadas que se pueden comprar o alquilar y viviendas de renta media.

Se extendería desde la autopista Hastings propuesta al oeste, St. Aubin al este, Congress al sur y Gratiot al norte. Proporcionaría 4.442 unidades.

Walter Reuther, presidente de CIO y UAW y presidente del subcomité de planeamiento y diseño explicó el nuevo proyecto.

Insistió en el hecho de que en el plan se evita el problema de crear los "guetos modernizados" que producen los proyectos de renta baja.

La adopción del plan, dijo, significaría la creación de un 'símbolo positivo en la vida democrática' y acabaría con la tendencia al suburbio y la resultante ruina del corazón de la ciudad.

El proyecto, dijo, serviría como prueba piloto que podría ir seguida de al menos otras 25 zonas parecidas en el bulevar interior de la ciudad.

***

Mientras el alcalde Cobo expresaba satisfacción por el plan dijo al Redevelopment Committee, al Housing Committee y a la City Plan Commission que deberían resolver los detalles técnicos para que la construcción pudiera empezar lo antes posible.

Dijo que los constructores querían ofertar tan pronto como los detalles se hubieran fijado.

El Redevelopment Committee también ha planificado una corporación sin ánimo de lucro para promover el proyecto.

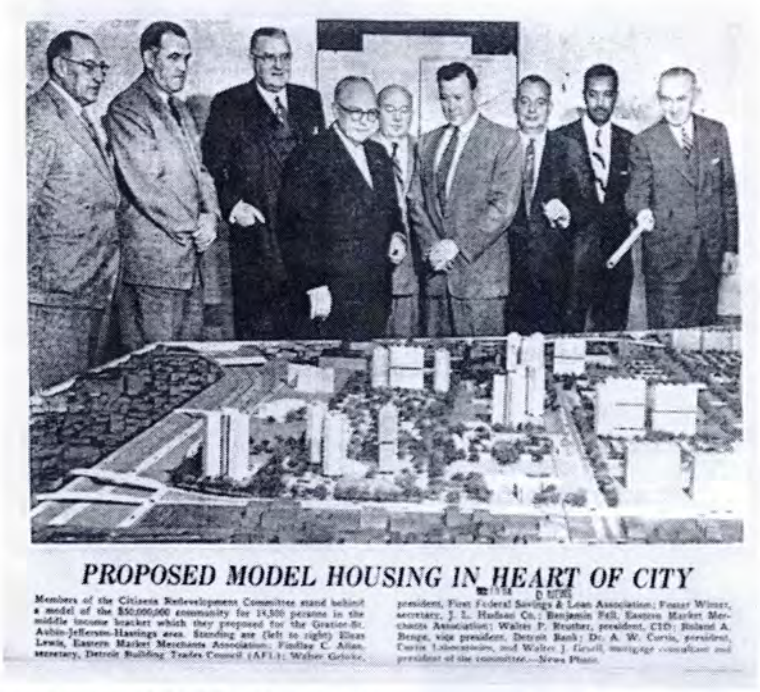
El plan será presentado formalmente el lunes a las 10 am al alcalde y a los miembros del Ayuntamiento.

31. *Free Press*, 18 de diciembre de 1954. Pie de foto: "*Reuther explica la maqueta del Gratiot Redevelopment Project al alcalde Cobo (derecha)*".

MAQUETA DE LA VIVENDA PROPUESTA EN EL CORAZÓN DE LA CIUDAD

D. News, 18 de diciembre de 1954

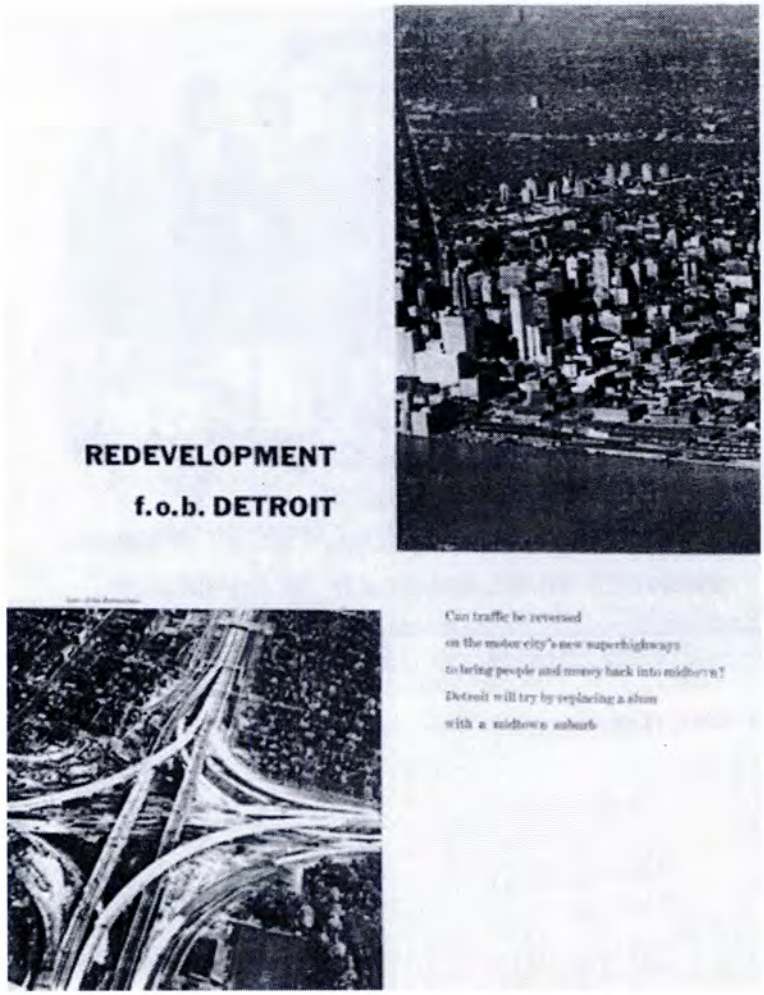
Miembros del Citizens' Development Committee tras una maqueta de la comunidad de 5.000.000$ para 14.500 personas de renta media que propusieron para la zona de Gratiot-St. Aubin-Jefferson-Hastings. De izquierda a derecha Eleas Lewis, Eastern Market Merchants Association; Findlay C. Allan, secretario, Detroit Building Trades Council (AFL); Walter Gehrke, presidente, First Federal Savings & Load Association; Foster Winter, secretary, J. L. Hudson Co.; Benjamin Fell, Eastern Market Merchants Association; Walter P. Reuther, presidente, CIO; Roland A. Benge, vicepresidente, Detroit Bank; Dr. A. W. Curtis, presidente, Curtis Laboratories, y Walter J. Gesell consultor hipotecario y presidente del comité.



PROPOSED MODEL HOUSING IN HEART OF CITY

Members of the Citizens Redevelopment Committee stand behind a model of the $50,000,000 community for 14,500 persons in the middle income bracket which they proposed for the Gratiot-St. Aubin-Jefferson-Hastings area. Standing are (left to right) Eleas Lewis, Eastern Market Merchants Association; Findlay C. Allan, secretary, Detroit Building Trades Council (AFL); Walter Gehrke, president, First Federal Savings & Loan Association; Foster Winter, secretary, J. L. Hudson Co.; Benjamin Fell, Eastern Market Merchants Association; Walter P. Reuther, president, CIO; Roland A. Benge, vice president, Detroit Bank; Dr. A. W. Curtis, president, Curtis Laboratories, and Walter J. Gesell, mortgage consultant and president of the committee.—News Photo.

32. D. NEWS, 18 de diciembre de 1954.



33. *Architectural Forum*, marzo de 1955. En este número de la revista *Architectural Forum*, se describen el contexto socio-económico de *Gratiot Park* y la propuesta de Yamasaki, Gruen y Stonorov.

ARCHITECTURAL FORUM
LA REVISTA DE LA CONSTRUCCIÓN

REURBANIZACIÓN f.o.b. DETROIT

¿Se puede invertir el tráfico en las nuevas superautopistas de la ciudad del motor para volver a traer gente y dinero a la ciudad? Detroit lo intentará reemplazando un tugurio con un suburbio en el centro de la ciudad.

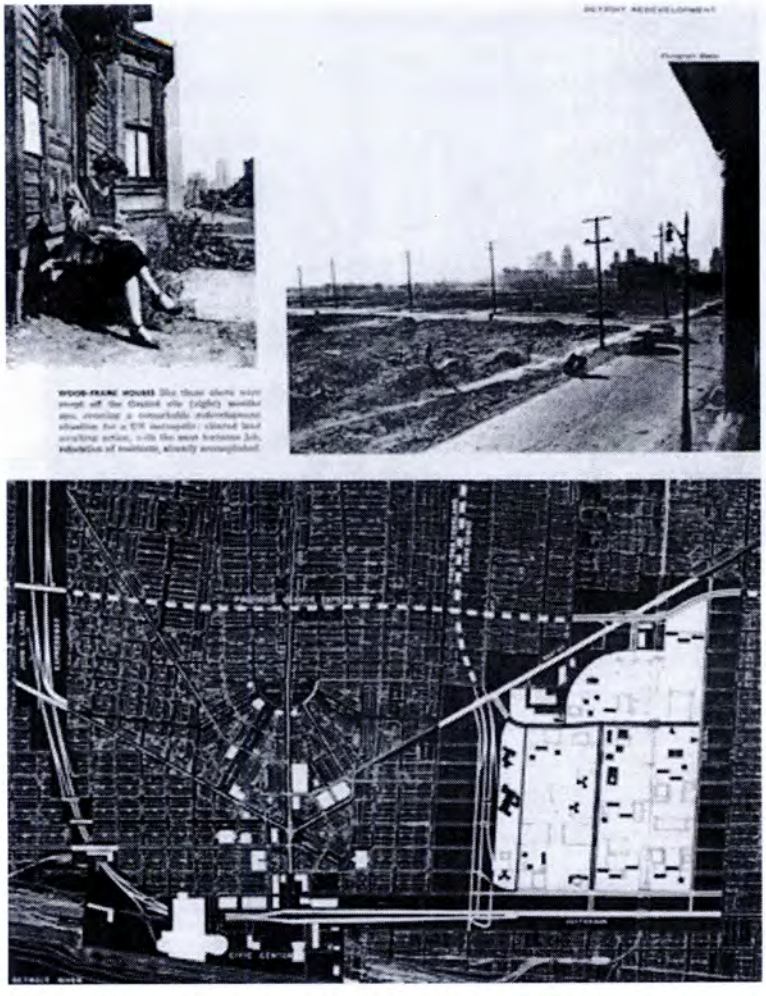
(continuación)

En los pasados 50 años los 115 millones de automóviles producidos en y cerca de Detroit han desplazado a la población de clase media de cientos de ciudades estadounidenses hacia fuera, más allá de los límites de la ciudad hasta los suburbios. Ha sido maravilloso para los niños, pero muy duro para los mayores, porque los más desamparados se han desplazado al centro de la ciudad. Una vez allí, han sido frecuentemente confinados por prejuicios raciales. Alrededor de sus tugurios las tiendas contribuyentes han disminuido. Todo el centro ha empezado a corroerse -o a abandonarse.

Muchas ciudades están buscando soluciones al mismo problema. Algunas intentan cubrir su corrosión municipal con una capa del viejo aceite de serpiente político. Algún derribo, y luego reconstruyen nuevos suburbios. En Detroit, donde nació el problema, un grupo de ciudadanos destacados piensa que ellos tienen una nueva solución significativa: bajo el Title One Redevelopment, dicen construir suburbios mezclados con la ciudad, mezclados ambos en tipos de edificios -altos y bajos- y en poblaciones, una mezcla de razas. En Detroit todo el mundo va a trabajar en coche, a pesar de todo, sobre las grandes nuevas superautopisas. ¿Porqué no persuadir a algunos para que inviertan el recorrido y salgan de la ciudad por la mañana para trabajar, y luego vuelvan al final del día, para vivir? Mediante la construcción de viviendas de la más alta calidad a precios asequibles tanto en el centro como en los suburbios de Detroit, el grupo que está promoviendo este plan está seguro de que pueden cambiar la dirección del tráfico.

Los mismos promotores son significativos. Sus líderes son un grupo inusual de banqueros, comerciantes y jefes de la industria como para encontrarlos detrás de la reurbanización de cualquier ciudad. Cuando Walter Reuther, el presidente de la United Automobile Workers (sindicato) *se sienta en una mesa -no al otro lado de la mesa- con Foster Winter de la J. L. Hudson Co., el Banquero Walter Gehrke, el Bolsista Walter J. Gessell, y ejecutivos de todas las grandes fábricas de automóviles, esto es noticia en la atmósfera combativa de la conciencia de clases de Detroit. Dice Reuther: "La UAW-CIO está vitalmente implicada en la eliminación de tugurios y la reurbanización de zonas en ruinas.... Detroit debe demostrarse a sí misma y al mundo que tenemos la voluntad y el sentido común de aplicar nuestra experiencia productiva a este problema".*

34. *Architectural Forum*, marzo de 1955 (pág. 117). Pie de foto: "*El emplazamiento de la zona de reurbanización planificada de Detroit*".



35. *Architectural Forum*, marzo de 1955 (pág. 118). Pie de foto: "*Casas con estructura de madera como éstas de arriba fueron barridas del emplazamiento de Gratiot (derecha) hace meses, creando una extraordinaria situación de reurbanización para una US metrópolis: terrenos despejados esperando la acción, con el trabajo más tortuoso, la relocalización de residentes, ya realizado*".

(continuación)

El primer objetivo del Citizen's Redevelopment Commitee es la cavidad de 50-acres de tugurios mostrada en la foto aérea de Detroit (más los acres colindantes que todavía no han sido perforados). En todo este solar el comité propone construir o promover una ciudad para una población 4.500 familias, en la cual estarán integradas la mayoría de los estratos económicos y todos los estratos raciales de Detroit. Variada en cuanto al tipo de viviendas, altas y bajas, ingresos desde el nivel de vivienda pública hasta el nivel de vivienda de propiedad, todas tendrán dos características físicas: fácil acceso a las superautopistas y aparcamiento para todas las familias. Este solar se convertirá en un suburvio verde de casas y edificios de apartamentos dentro de la ciudad, urbanidad después de un viejo modelo - las anticuadas plazas como Rittenhouse en Filadelfia y Gramercy en Nueva York.

Los primeros 50 acres del comité

Los 50 acres que componen el vecindario de Gratiot-Orleans en Detroit y sus alrededores tienen la historia de un gueto que los reurbanizadores están dispuestos a romper. Éste nunca fue un barrio residencial realmente bueno, incluso cuando era nuevo; su bosque de un pequeño entramado de casas fue levantado rápidamente para recibir una oleada de inmigrantes alemanes en los 1850s, mientras una zona similar estaba siendo levantada rápidamente en el lado oeste de la ciudad para inmigrantes irlandeses. Durante un tiempo, las dos concentraciones recelosas reunían casi un tercio de la población de la ciudad, pero más tarde, como los inmigrantes se disolvieron en la comunidad, la fortaleza del lado este fue tomada casi totalmente por negros que acudían a las fábricas desde el sur. Hoy, la arquitectura es la única que puede romper una decadencia habitual que casi se ha convertido en histórica. A menos que el Citizen's Commitee cree viviendas que sean irresistibles para muy diferentes ciudadanos de Detroit, el flemático pasado social del vecindario puede prevalecer. Los reurbanizadores privados lo han sido todo menos entusiastas acerca de esta zona. El terreno ha estado a la espera.

Detroit es una ciudad dura como para convencerla de la armonía racial; cualquier ciudad fábrica cuya población vive principalmente de empleos temporales es desconfiada y competitiva, y la recelosa calma racial de Detroit se ha convertido frecuentemente en violencia de posguerra. Pero el carácter monolítico de los vecindarios como Gratiot, que determinan límites para evitar pisar algo y luego falsifican una heroica tradición de represalias, puede tener mucho que ver con eso.

Detroit tiene una reserva de 6.000 unidades de viviendas públicas, y más de la mitad de ellas, 3.874 unidades de vivienda, fueron programadas para una zona colindante (en esquema, el ensanche de St. Aubin). Si la vivienda pública llenara esta zona, con toda probabilidad sería casi enteramente negra. (La proporción de familias elegibles para vivienda pública fue estimada recientemente en unos 200 blancos y 9.000 Negros). Con esta enorme masa instalada en la zona colindante a Gratiot, el Citizens' Committe vio la ruina para su ideal de un vecindario integrado. No construirían a su sombra.

the will and good sense to apply our productive know-how to this problem."

The first target of the Citizen's Redevelopment Committee is the 50-acre slum cavity shown in the Detroit air photo (plus adjoining acres which have not yet been drilled out). On this entire site the committee proposes to build or promote a town, population 4,500 families, into which will be integrated most of the economic strata and all the racial strata of Detroit. Varied in housing types, both high-rise and low, for incomes from public housing level to house-owning level, it will have two physical characteristics: easy access to superhighways, and facilities for car storage for every family. This plot will be turned into a green suburb of houses and apartment buildings inside the city, urbanity after an old model—the gracious squares like Rittenhouse in Philadelphia and Gramercy in New York.

The committee's first 50 acres

The 50 acres which make up the Gratiot-Orleans neighborhood in Detroit and its surroundings have a ghetto history which the redevelopers are determined to break. This never was a really fine residential neighborhood, even when new; its forest of small frame houses was put up fast to receive a wave of German immigrants in the 1850's, while a similar area was being thrown up on the west side of town for Irish immigrants. The two jealous concentrations made up almost a third of the city's population for a time, then later, as the immigrants dissolved into the community, the east side fortress was taken over almost entirely by Negroes flocking up to the factories from the South. Today, architecture is the only real way to break a habitual decline which has almost become historical. Unless the Citizen's Committee creates housing which is irresistible to many different Detroiters, the neighborhood's phlegmatic social past may prevail. Private redevelopers have been anything but enthusiastic about this area. The land has been waiting.

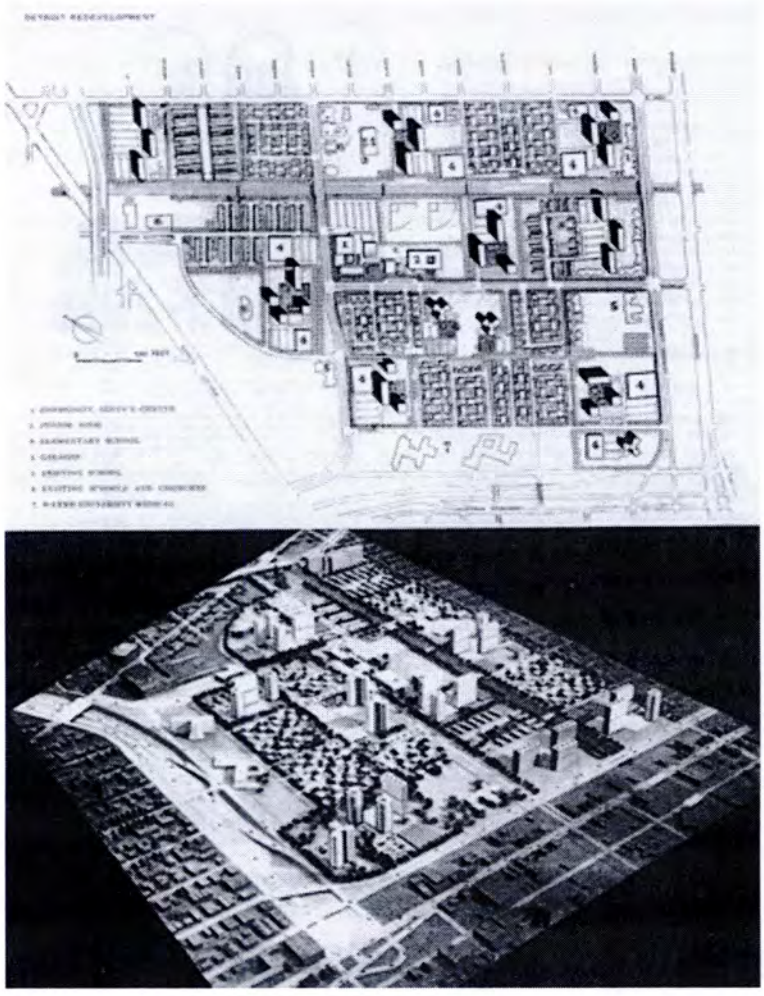
Detroit is a tough town to convince about racial harmony; any factory town whose population exists primarily on seasonal employment is suspicious and competitive, and Detroit's jealous racial calm frequently has shattered into violence postwar. But the monolithic character of neighborhoods like Gratiot, which define lines to step over, and then counterfeit a heroic love of retaliation, may have a lot to do with that.

Detroit has a 6,000-unit public housing reservation, and more than half of it, 3,874 dwelling units, was scheduled for an adjoining area (in chart, the St. Aubin extension). If public housing did fill this area, in all probability it would be almost entirely Negro. (The proportion of Detroit families eligible for public housing recently was quoted at about 200 white and 9,000 Negro.) With this towering mass installed in the area adjoining

THE COMMITTEE LEADERS

THE ARCHITECTS

36. *Architectural Forum*, marzo de 1955 (pág. 119). Pie de foto: "*Los líderes del comité: "Nuestro comité está convencido de que un programa exitoso depende completamente de obtener una comunidad integrada del más avanzado diseño. . . . Una comunidad que sobre una base completamente competitiva pueda volver a atraer al corazón de la ciudad a la gente que está encontrando su vivenda en las afueras. . . . El plan proporciona atractivos que no se encuentran en Detroit". El Citizens' Committee for Redevelopment empezó en la primavera de 1954, poco después un repromotor privado de fuera de la ciudad que había adquirido una opción* (de compra) *del terreno de Gratiot-Orleans liquidaba tranquilamente su contrato y dejaba de figurar. El Ayuntamiento de Detroit constituyó el comité oficialmente; Walter Gessell y James W. Bell, ahora el coordinador del comité, fueron los principales promotores. El apoyo estuvo disponible rápida y tangiblemente en un fondo operativo de 55.000$ (incluyendo 20.000$ de los bancos del centro de la ciudad y 10.000$ del UAW) y el comité pronto saltó el primer obstáculo administrativo: la desgana de Washington de vender terrenos bajo el Título I a un cuerpo supervisor antes que a un repromotor privado. Los arquitectos: los arquitectos del comité son de dos oficinas locales conocidas, Minoru Yamasaki de Leinweber, Yamasaki & Hellmuth, Victor Gruen y Karl Van Leuven de Victor Gruen Associates, y - de Filadelfia - Oskar Stonorov".*



LEYENDA:

1- Centro Comunitario de Servicios
2- Escuela Secundaria
3- Escuela Primaria
4- Garajes
5- Escuela Existente
6- Escuelas e Iglesias Existentes
7- Wayne University Medical

37. *Architectural Forum*, marzo de 1955. (Pág. 120)

(continuación)

El mes pasado, el Ayuntamiento de Detroit determinó que no lo harían; aprobó una ordenanza garantizando la extensión del modelo tipo-Gratiot tanto sobre la zona de Lafayette como la de St. Aubin. En St. Aubin y Lafayette, sólo se incluirán dos pequeñas unidades de vivienda pública, en total 1.098 unidades; el resto se rescatará para ayudar a reasentar a los otros 24 distritos de tugurios de Detroit. Como Gratiot es la más cercana al centro de la ciudad de estas zonas en ruinas, exige la atención más inmediata; también puede ser un modelo para las siguientes. Si es un modelo exitoso, y el Citizen's Committee puede conseguir un nuevo vecindario para su tipo de reurbanización cada dos años, el próximo medio siglo puede ver un Detroit reconstituido. En 50 años,Detroit puede incluso ser uno de los pocos centros urbanos todavía sostenibles para el comercio en el volumen actual - 100.000 familias serían un poderoso baluarte para los negocios del centro de la ciudad.

El alcalde Cobo está impaciente por empezar la reurbanización este verano; el mes pasado dio al Citizen's Committee 30 días para que su corporación consiguiera poner en marcha el proyecto de construcción de $50 millones.

El primer millón

En este momento, los futuros pasos del Citizen's Redevelopment Committee dependen de la financiación. El plan es completar la creación de una corporación operativa con $1 millón de capital, la mitad aportado, la mitad aumentado por obligaciones a corto plazo. Los 50 acres del solar Gratiot costarán un total de cerca de 950.000$ después de rebajar el precio - casi 20.000$ por acre (la ayuda federal ha rebajado el precio de todo el solar de 24 acres cerca de 60.000$ por acre, gastos de despeje incluidos). Los ciudadanos no pretenden invertir todo su dinero en el terreno para empezar; lo que pretenden es comprar una opción (de compra) *y establecer un acuerdo de plazos de compra con la ciudad. En realidad, al principio sólo tomarán pleno título de propiedad del terreno para dos proyectos piloto en Gratiot - probablemente tres torres de apartamentos, el centro de servicios y un proyecto bajo de unas 150 unidades* (de viviendas), *delante del conjunto médico Wayne. Después establecerán corporaciones subsidiarias con repromotores privados para completar otras secciones de Gratiot; cuando éstas estén acabadas, pero no antes, los promotores comprarán la parte de los ciudadanos de las corporaciones subsidiarias. De este modo el Citizen's Redevelopment Committe puede tener el control, obligando a cumplir todo su plan al detalle, y todavía puede extraer esta semilla financiera bastante rápido y replantarla en otras parcelas del proyecto o en otros tugurios de Detroit.*

En sus planes, los arquitectos de Gratiot han evitado la monotonía del conjunto, el anonimato y la desnudez económica de la mayoría de los proyectos de vivienda, públicos o privados. han situado grupos de apartamentos altos en zonas verdes por todo el proyecto, pero han dedicado la mayor parte de la zona a complejos de viviendas unifamiliares aisladas, hileras de viviendas de tres habitaciones de alquiler, viviendas pareadas con patios cerrados y comunes, y viviendas de cuatro habitaciones de propiedad, ingeniosamente planificadas. En general, la distribución económica localizará las viviendas más caras en el centro, las siguientes más caras en la periferia y las de bajo coste en medio. Ordenados sobre el sistema de supermanzanas, la mayoría de los edificios bajos estarán encarados hacia dentro sobre grupos de patios de juego comunes para niños, un tipo celular de vecindario. En el plan de calles la idea no era esforzarse en crear curvas o culs de sac, sino en crear un acceso rodado sumamente simple a las superautopistas colindantes. Como Detroit es tan dominantemente una ciudad de coches, su sistema de transporte público se ha descuidado. La gente tiene que conducir. El nuevo plan para Gratiot utiliza las autopistas como los fundadores de Detroit usaron el río, enfatizando el espacio del muelle; hay el 175% de aparcamiento fuera de la calle -una indicación que también puede ser necesaria para otras ciudades, cuando toda la presión de las implacables cadenas de montaje de Detroit las alcancen.

La reurbanización municipal bajo el estandarte de una corporación privada sin ánimo de lucro puede ser un híbrido, pero los ciudadanos de Detroit esperan demostrarlo tan eficaz como otros cuerpos casi públicos en los Estados Unidos, como las autoridades portuarias y de autopistas. Sus bases para el éxito: continuidad no-política, y una oportunidad para los ciudadanos privados de poner una cantidad prudente de idealismo en juego.

Gratiot, the Citizen's Committee saw reason for their ideal of an integrated neighborhood. They would not build in its shadow.

Last month Detroit's Common Council ruled that they would not have to; they passed an ordinance guaranteeing the extension of their Gratiot-type layout over both the Lafayette and St. Aubin areas. In St. Aubin and Lafayette, only two small public housing units will be included, totalling 1,098 units; the rest will be saved to help rescue the other 24 slum districts in Detroit. Because Gratiot is the closest to midtown of these blighted areas, it demands the most immediate attention; it might also be a model for others to follow. If it is a successful model, and the Citizen's Committee can take on a new neighborhood for their kind of redevelopment every two years, the next half century may see a reconstituted Detroit. In 50 years, Detroit might even be one of the few midtowns still tenable for commerce at the present volume—100,000 families would be a mighty taxing bulwark for midtown business.

Mayor Cobo is impatient to get this redevelopment under construction this summer; last month he gave the Citizen's Committee 30 days to get their corporation moving on the $50 million building project.

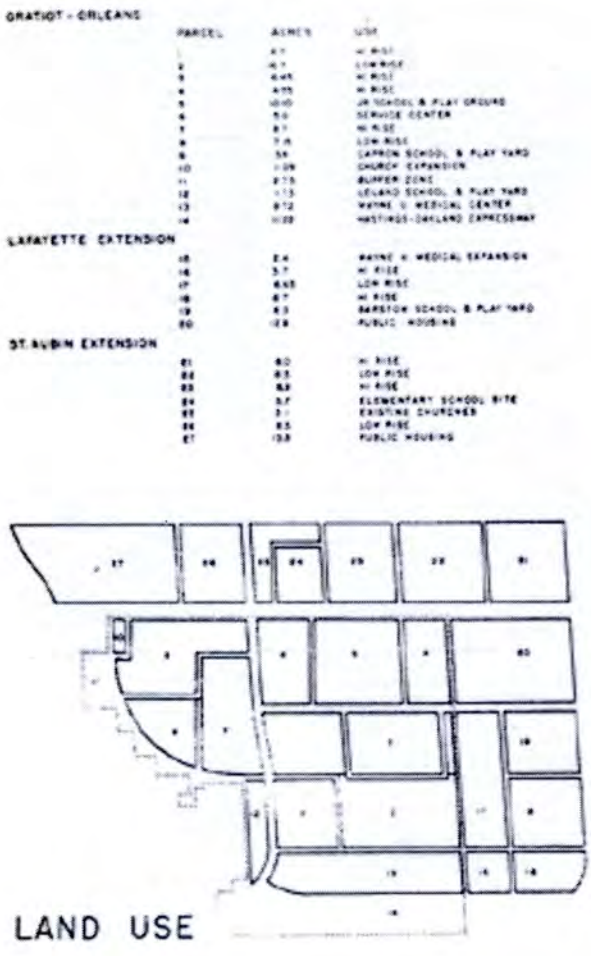
The first million

Future steps of the Citizen's Redevelopment Committee depend largely upon financing at this point. The plan is to complete the setting up of an operating corporation with $1 million in capital, half contributed, half raised by short-term debentures. The 50 acres of the Gratiot plot will cost a total of nearly $950,000 after markdown—almost $20,000 per acre. (Federal Aid brought the price of the entire 328 acre plot down from nearly $60,000 per acre, clearing expenses included.) The Citizens do not plan to invest all their cash in land to start with; instead they plan to buy an option and set up an installment-buying agreement with the city. They actually will take full title at first only to the land for two pilot projects in Gratiot—probably three apartment towers, the service center and a low-rise project of about 150 units, opposite the Wayne medical group. Then they will set up subsidiary corporations with private redevelopers to complete other Gratiot sections, when these are complete, but not before, the developers will buy the Citizens out of the subsidiary corporations. In this way the Citizen's Committee can retain control, enforcing their over-all plan in detail, and yet can dig this seed money out fairly fast and replant it in other parcels of the project or in other Detroit slums.

In their plans Gratiot's architects have avoided the over-all monotony, anonymity and economic nudity of most housing projects, public or private. They have placed groups of high-rise apartments in green fields throughout the project, but have given most of the ground area to ingeniously planned complexes of single free-standing houses, three-bedroom rental row houses, semi-detached houses with enclosed yards and commons, and four-bedroom ownership-type houses. In general the economic distribution will locate the highest priced housing in the center, the next highest on the periphery, and the low cost in between. Arranged on the superblock system, most of the low buildings will face inward on sets of common play yards for children, a cellular type of neighborhood. In street plan the idea was not to strain for intimate curves or cul de sacs, but to create exceedingly simple access to adjoining superhighways in the family car. Because Detroit is so dominantly an auto city, its public transportation system has been neglected. People have to drive. The new plan for Gratiot uses the highways as the founders of Detroit used the river, emphasizing wharf space; there is 175% off-street parking —a hint of what may be necessary for other cities too, when the full pressure of Detroit's relentless assembly lines reaches them.

Municipal redevelopment under the banner of a private nonprofit corporation may be a hybrid, but the Detroit Citizens hope to prove it to be as efficient as other quasi-public bodies in the US, like port and highway authorities. Their basis for success: competitive continuity, and an opportunity for private citizens to put a shrewd brand of idealism into play.

38. *Architectural Forum*, marzo de 1955. (Pág. 121)



39. Minoru Yamasaki, Victor Gruen y Oskar Stonorov. Planta de Usos del Suelo de *Gratiot Park*, c. 1955-1956.

LA PROPUESTA DE YAMASAKI, GRUEN Y STONOROV

La idea principal de esta propuesta consiste en construir un suburbio en el centro de la ciudad, mezclando todo tipo de viviendas para que sean accesibles al máximo número de rentas posible y se pueda diversificar la población. Si observamos las agrupaciones de edificos altos alrededor de una plaza y las agrupaciones de edificios bajos alrededor de un patio de recreo, la influencia de Mies nos parecerá evidente. Por otro lado, la mezcla de edificios altos con edificios bajos también nos recuerda al concepto de alturas mixtas de Mies y Hilberseimer.

Sin embargo, la propuesta de Yamasaki, Gruen y Stonorov no sigue el principio de la unidad de asentamiento y acaba convirtiendo la ciudad en un mosaico indeterminado de manzanas con edificios de alturas mixtas y equipamientos comunitarios. En la planta de "Usos del Suelo" podemos comprobar que todo el solar está subdividido en manzanas que se utilizan para zonificar y aislar los diferentes tipos de edificios: los bloques de apartamentos altos están agrupados en unas manzanas situadas al tresbolillo y los edificios bajos en otras. Es decir, el conjunto no constituye una supermanzana como la de Radburn o como las de la Metrópolis como Ciudad Jardín, con un parque central comunitario.

Respecto al sistema viario, la propuesta de Yamasaki, Gruen y Stonorov responde directamente a las exigencias planteadas por el *Citizen's Redevelopment Committee*: tener fácil acceso a la superautopista Hastings y disponer del aparcamiento suficiente para los residentes y los visitantes (tanto cubierto como al aire libre). Sin embargo, esta propuesta no estaba pensada para el peatón, especialmente por la ausencia de culs de sac, que impidirían el tráfico a través, y por la ausencia de cuñas verdes, que permitirían situar las escuelas y equipamientos de ocio en un parque comunitario.

MIRA AL FUTURO

D. News, 22 de junio de 1955.

Aquí es donde se va a destinar el dinero, le dice el alcalde Cobo a Henry Ford II (centro), presidente de Ford Motor Co., que ayer garantizó 80.000$ para la Citizens' Redevelopment Corp. de Detroit. La corporación, que ahora tiene 400.000$ en garantías, se propone comprar 50 acres de tierra en el proyecto de reurbanización Gratiot de la ciudad de Detroit y organizar y controlar su reurbanización para viviendas urbanas. A la derecha se encuentra Walter Gehrke, tesorero de CRC. - News Photo.

OK TO THE FUTURE—Here is where the money will be ... Mayor Cobo tells Henry Ford II (center), president of ... Motor Co. which yesterday pledged $80,000 to the Citizens ... Development Corp. of Detroit. The corporation, which now ... has $400,000 in pledges, intends to purchase 50 acres of land in the Gratiot redevelopment project from the City of Detroit and to organize and control its redevelopment for urban housing. Right is Walter Gehrke, CRC treasurer.—News Photo.

40. D. News, 22 de junio de 1955.

SCALE MODEL of the prize-winning design of the Gratiot Redevelopment Project is shown above. Project took top national honors in contest sponsored by Progressive Architecture magazine. Award was made at banquet Thursday.

3 Architects Honored For Gratiot Projects

Top national honors will go Friday to the three architects who designed the Gratiot Redevelopment project.

Minoru Yamasaki, Oskar Stonorov and Victor Gruen will receive the overall First Design Award and the Design Award in the Town and Country Planning category in the annual contest sponsored by Progressive Architecture magazine.

* * *

EVEN AS the three awaited the awards dinner at the Whittier Hotel it was revealed Thursday that changes have been proposed in the prize-winning design by the Chicago firm that will build the project.

Walter J. Gesell, acting chairman of the Citizens Redevelopment Corp., said the Chicago builders, Herbert S. Greenwald and Samuel N. Katzin intend to bring in their own site plans.

Ludwig Mies Van Der Rohe, director of architecture at the University of Illinois, has been named project architect.

Gesell described the changes proposed by the Chicago builders as "an honorable compromise" between the generalized design and actual construction.

The proposed changes include substituting a center walkway in the 50-acre development for the boulevard-type street proposed.

41. *Free Press*, 20de enero de 1956. Pie de foto: *"Maqueta a escala del Gratiot Redevelopment Project ganador del premio. El proyecto recibió el más alto galardón en el concurso patrocinado por la revista Progressive Architecture. El fallo se dio el jueves en el banquete".*

TRES ARQUITECTOS PREMIADOS POR EL PROYECTO DE GRATIOT

Free Press, 20 de enero de 1956.

El viernes se dará el mayor premio nacional a los tres arquitectos que han diseñado el Gratiot Redevelopment Project.

Minoru Yamasaki, Oskar Stonorov y Victor Gruen recibirán el Primer Premio de Diseño y el Premio de Diseño en la categoría de Urbanismo en el concurso anual patrocinado por la revista Progressive Architecture.

***

El jueves, mientras los tres esperaban el fallo en la cena del Hotel Whittier, se reveló que la firma de Chicago que construirá el proyecto había propuesto unos cambios en el diseño del proyecto ganador.

Walter J. Gesell, presidente suplente de la Citizens' Development Corp., dijo que los constructores de Chicago Herbert S. Greenwaald y Samuel N. Katzin pensaban presentar su propio proyecto.

Ludwig Mies van der Rohe, director de arquitectura en la University of Illinois ha sido nombrado arquitecto del proyecto.

Gesell describió los cambios propuestos por los constructores de Chicago como "un compromiso honrado" entre el diseño generalizado y la construcción actual.

Los cambios propuestos incluyen sustituir el bulevar tipo calle de la propuesta por un parque de 50 acres'.

PLAN DE SEGURIDAD EN LAS CALLES PARA EL PROYECTO GRATIOT

D. News, 20 de enero de 1956

Por Nuestra Oficina de la Ciudad del Condado.

Los urbanistas dijeron hoy que el arquitecto de Chicago que está diseñando el proyecto Gratiot para sus constructores ha propuesto "un diseño radicalmente diferente" que el ganador del premio nacional para la zona presentado por una coalición de tres arquitectos.

Charles A. Blessing, urbanista, dijo que había visto la "distribución" propuesta por Ludwig Mies van der Rohe, director de arquitectura en la University of Illinois y arquitecto del nuevo proyecto.

"Está muy cerca de lo que al principio pensaba la City Plan Commission", dijo Blessing.

SIN CRUZAR CALLES

El plano de situación de Van Der Rohe propone desviar todas las calles principales alrededor de la zona delimitada por Gratiot, Hastings, Lafayette y Dequindre.

"En vez de un bulevar a través del centro del proyecto habrá todo un centro comercial peatonal en el centro", dijo Blessing.

"Las calles locales entrarán dentro del proyecto, pero no lo atravesarán. Los residentes podrán ir a la iglesia o a los centros comerciales, o enviar a los niños al colegio, sin tener que cruzar calles principales".

Blessing dijo que Van Der Rohe había propuesto algunos otros cambios en lo que respecta al número de edificios de apartamentos y viviendas de una y dos plantas planificadas en la zona.

Cincuenta de los 119 acres del solar despejado se han asignado al uso residencial. De los 50, los apartamentos ocuparán aproximadamente 26 acres, y las viviendas en hilera los otros 24.

Cuando se haya reconstruido completamente, la zona del proyecto proporcionará nuevas viviendas para de 1.500 a 1.700 familias.

PREMIOS PARA ARQUITECTOS

Progressive Architecture, una revista nacional, y el capítulo de Detroit del American Institute of Architects copatrocinan esta noche un banquete en el Hotel Whittier para entregar un "Primer Premio de Diseño" a los arquitectos cuyos planes están siendo modificados.

Los ganadores del concurso de diseño tanto en la categoría general como en la categoría de urbanismo fueron Minoru Yamasaki, Oskar Stonorov y Victor Gruen, consultores de la Citizens' Redevelopment Corp. (CRC), co-promotores del proyecto.

Herbert S. Greenwald y Samuel N. Katzin, de Chicago, han solicitado la licencia al Ayuntamiento para empezar a construir en la zona esta primavera. Greenwald y Katzin nombraron a Van Der Rohe como su arquitecto.

SAARINEN GANADOR

Otros dos ganadores en el banquete de esta noche están disfrutando más de sus proyectos.

Eero Saarinen & Associates, de Bloomfield Hills, recibirá el primer premio de diseño en el campo de la enseñanza superior. Su proyecto para el Concordia Senior College de la Iglesia Luterana en Fort Wayne, Ind., ya está en fase de construcción.

Eberle M. Smith Associates Inc., que conseguirá una mención por un colegio de bachillerato elemental en Plymouth, Mich., está dibujando el proyecto ejecutivo. Esperan pedir ofertas de construcción en aproximadamente dos meses.

Entre los conferenciantes del banquete se encontraban Walter P. Reuther, presidente de la UAW y miembro de la CRC, y Pietro Belluschi, decano de la escuela de arquitectura y urbanismo del Massachusetts Institute of Technology.

Plan Street Safety for Gratiot Project

D NEWS JAN 20 1956

From the City-County Bureau

City planners said today that the Chicago architect now designing the Gratiot project for its builders has proposed "a radically different design" than the national prize-winning one for the area submitted by a coalition of three architects.

Charles A. Blessing, city planner, said he has seen the "subdivision layout" proposed by Ludwig Mies Van Der Rohe, director of architecture at the University of Illinois and new project architect.

"It is very close to the old thinking of the City Plan Commission," Blessing said.

NO STREET TO CROSS

Van Der Rohe's site design calls for all major thoroughfares to detour around the area, bounded by Gratiot, Hastings, Lafayette and Dequindre.

"Instead of a boulevard through the center of the project, there will be a complete central pedestrian mall," Blessing said.

"Local streets will run into the project, but not through it. Residents will be able to go to church or to shopping centers, or send the children to school, without having to cross major streets."

Blessing said Van Der Rohe had proposed few other changes of consequence so far as the number of planned apartment buildings and one and two-story houses in the area is concerned.

Fifty acres of the 119-acre cleared site has been set aside for residential redevelopment. Of the 50, apartments will take approximately 26 acres, and terrace-type housing the other 24.

When completely rebuilt, the project area will provide new dwellings for 1,500 to 1,700 families.

AWARD FOR ARCHITECTS

Progressive Architecture, a national magazine, and the Detroit chapter of the American Institute of Architects are co-sponsoring a banquet at the Whittier Hotel tonight to present a "first design award" to the architects whose plans are being altered.

Winners of the design contest in both the over-all field and the town planning and redevelopment category were Minoru Yamasaki, Oscar Stonorov and Victor Gruen, consultants to the Citizens Redevelopment Corp. (CRC), co-developers of the project.

Herbert S. Greenwald and Samuel N. Katzin, of Chicago, have submitted a building contract to city officials calling for a start on construction in the area this spring. Greenwald and Katzin named Van Der Rohe as their architect.

SAARINEN WINNER

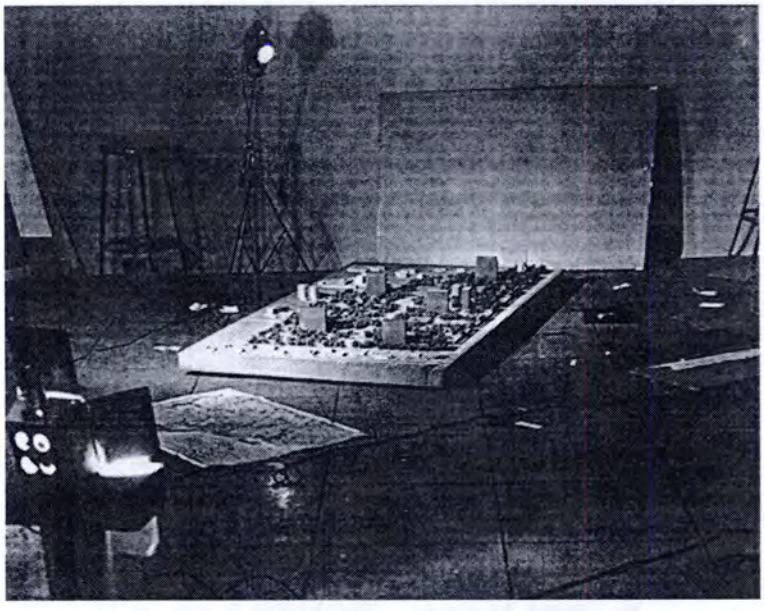
Two other award winners at tonight's banquet are faring better with their design projects.

Eero Saarinen & Associates, of Bloomfield Hills, will receive the top award for design in the higher education field. Their plan for Concordia Senior College of the Lutheran Church at Fort Wayne, Ind., is already in the construction stage.

Eberle M. Smith Associates Inc., who will get an award citation for a junior high school design for Plymouth, Mich., are at work on construction drawings. They expect to ask for construction bids in around two months.

Speakers at the banquet will include Walter P. Reuther, president of the UAW and a member of the CRC, and Pietro Belluschi, dean of the school of architecture and planning at the Massachusetts Institute of Technology.

42. D. News, 20 de enero de 1956.



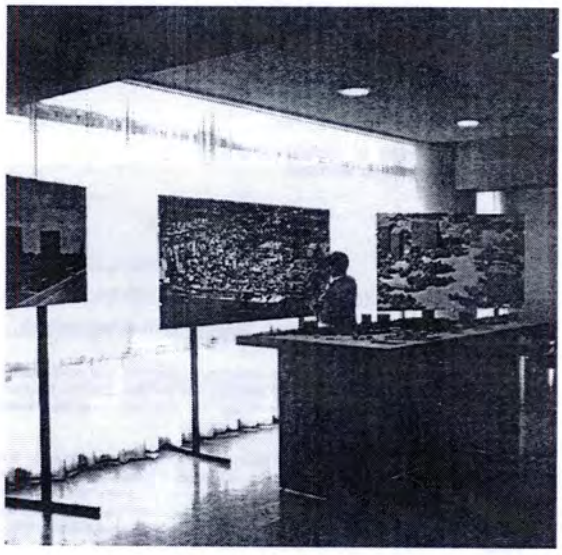
43. Hedrich Blessing, 1956. Sesión fotográfica de la maqueta de la propuesta de Herbert S. Greenwald y Samuel N. Katzin para presentarla en público.

44. Hedrich Blessing, 1956. Sesión fotográfica de la maqueta de la propuesta de Herbert S. Greenwald (derecha en la foto) y Samuel N. Katzin para presentarla en público.

LA PROPUESTA DE GREENWALD, MIES Y HILBERSEIMER

En 1954, cuando Yamasaki, Gruen y Stonorov hicieron pública su propuesta, Herbert Greenwald les pidió a Mies y Hilberseimer que desarrollaran una propuesta alternativa para poder presentarla al *Citizen's Redevelopment Committee* y llegar a un acuerdo para construirla. El *Citizen's Redevelopment Committee* estuvo de acuerdo con Greenwald y decidieron formar una corporación subsidiaria que les permitiera reurbanizar *Gratiot Park*. En 1956, Greenwald, Katzin y el *Citizen's Redevelopment Committee* presentaron en público la propuesta de Mies y Hilberseimer.

La diferencia más importante con la propuesta de Yamasaki, Gruen y Stonorov consistía en la sustitución de la calle comercial por un parque lineal con equipamientos al que se podía acceder a través de unos culs de sac, pero no se podía atravesar en coche. La propuesta de Mies y Hilberseimer se puede considerar una supermanzana como la de Radburn, con un parque comunitario en medio. Además, como se basa en el principio de la unidad de asentamiento, también se puede considerar como un fragmento de la Metrópolis como Ciudad Jardín. En realidad, la reurbanización de *Lafayette Park* se podría haber llevado a cabo en varias fases sucesivas, pero como el Ayuntamiento ya había comprado y despejado todo el terreno se acabó convirtiendo en una operación de nueva planta.



45. Presentación pública del proyecto de Herbert S. Greenwald y Samuel N. Katzin. Detroit, 2 de febrero de 1956.

46. Presentación pública de la propuesta de Herbert S. Greenwald y Samuel N. Katzin. Detroit, 2 de febrero de 1956.

47. Presentación pública de la propuesta de Herbert S. Greenwald y Samuel N. Katzin. Detroit, 2 de febrero de 1956.

FROM: OSCAR KATOV AND COMPANY
PUBLIC RELATIONS
75 East Wacker Drive
Chicago 1, Illinois

FOR: HERBERT S. GREENWALD and
SAMUEL N. KATZIN

FOR RELEASE

WEDNESDAY, FEBRUARY 1, 1956

GRATIOT CO-DEVELOPERS UNVEIL MODEL

OF APARTMENT TOWERS AND TOWN HOUSES

Detroit--A scale model of apartment towers and town houses, designed to accommodate more than 1,700 families in the $25 million Gratiot redevelopment project, was unveiled here today for city officials by co-developers Herbert S. Greenwald and Samuel N. Katzin.

Named as co-developers three weeks ago by the Citizens Redevelopment Corporation, Greenwald and Katzin, Chicago's largest apartment builders, told Mayor Cobo and the Common Council how they propose to transform the cleared 50-acre slum area--only 3,000 feet from the Woodward business district--into a flowering residential community which will help rehabilitate the core of the City.

SOME 22-STORY APARTMENT TOWERS

Approximately 1,390 units will be available in the apartment towers and 350 units in the two-story town houses, Greenwald said. Efficiency, one and two-bedroom units will be offered in the apartment buildings with two, three and four-bedroom units available in the town houses. Preliminary test of soil conditions indicate that the optimum height of some of the apartment towers may be 22 stories.

One hundred town house units and an apartment tower, located in close proximity to the Wayne University Medical Center, will comprise the initial construction. All buildings will be completely fire-proof.

"From this point forward," Greenwald told Mayor Cobo and the Council, "the success and speed with which the project is developed will depend on the facility with which we obtain first mortgage financing."

- more -

48. Memoria redactada para distribuir a la prensa durante la presentación del proyecto a los representantes del Ayuntamiento. Detroit, 1956.

DE: *OSCAR KATOV AND COMPANY*
75 East Wacker Drive
Chicago 1, Illinois

PARA *HERBERT S. GREENWALD y*
SAMUEL N. KATZIN

PARA DIVULGAR

MIERCOLES, 1 DE FEBRERO DE 1956

LOS CO-PROMOTORES DE GRATIOT DESCUBREN LA MAQUETA DE LAS TORRES DE APARTAMENTOS Y VIVIENDAS UNIFAMILIARES

Detroit – Los co-promotores Herbert S. Greenwald y Samuel N. Katzin han descubierto hoy aquí, para los representantes municipales, una maqueta a escala de las torres de apartamentos y viviendas unifamiliares diseñadas para alojar a más de 1.700 familias en el Gratiot Redevelopment Project de $25 millones.

Greenwald y Katzin, los mayores constructores de apartamentos de Chicago, nombrados co-promotores hace tres semanas por la Citizens' Redevelopment Corporation, le explicaron al alcalde Cobo y a los miembros del Ayuntamiento cómo proponen transformar la zona de tugurios de 50 acres desocupada –sólo a 3.000 pies del distrito de negocios Woodward – en una comunidad residencial floreciente que ayudará a rehabilitar el corazón de la ciudad.

ALGUNAS TORRES DE APARTAMENTOS DE 22 PLANTAS

Aproximadamente 1.390 unidades estarán disponibles en las torres de apartamentos y 350 unidades en las viviendas unifamiliares de dos plantas, dijo Greenwald. En los edificios de apartamentos se ofrecerán estudios, unidades de una y dos habitaciones y en las viviendas unifamiliares se tendrán disponibles unidades de tres y cuatro habitaciones. El estudio preliminar sobre las condiciones del suelo indica que la altura óptima de algunas de las torres de apartamentos puede ser de 22 plantas.

La construcción inicial comprenderá cien unidades de viviendas unifamiliares y una torre de apartamentos, situada cerca del Wayne University Medical Center. Todos los edificios estarán completamente protegidos contra incendios.

"De ahora en adelante", le comentó Greenwald al alcalde Cobo y a los miembros del Ayuntamiento, "el éxito y velocidad con que el proyecto se desarrolle dependerá de la facilidad con que obtengamos la primera hipoteca para la financiación".

-más-

(continuación)

"En los próximos días deberíamos solicitar los primeros fondos de la hipoteca sobre una base convencional y bajo la sección 220 del Federal Housing Act.", dijo Katzin. "Esperamos sinceramente que las instituciones prestamistas vean esta zona, como nosotros lo hacemos, como una oportunidad para una inversión sólida y segura y una oportunidad para prestar servicio a los ciudadanos de la metrópolis de Detroit".

DECLARACIÓN DE PRINCIPIOS

Una clave de la presentación de Greenwald-Katzin fue la siguiente declaración de siete principios de acuerdo con los principios propuestos por la CRC:

1. Debemos ser conscientes de que estamos construyendo para el presente y el futuro, y no para el pasado. Nuestros edificios deben dar fe de nuestro conocimiento de las necesidades de toda la gente y de nuestra habilidad para satisfacerlas, en el campo de la vivienda, a través de la tecnología avanzada. El diseño arquitectónico de todas las estructuras debe avanzar al mismo ritmo que esta tecnología avanzada.

2. Se deben hacer todos los esfuerzos para evitar diseñar unidades de vivienda para estándares mínimos. Desafortunadamente parece cierto que los estándares mínimos de vivienda se han convertido en los estándares máximos demasiado a menudo.

3. Se deberían utilizar los mejores talentos arquitectónicos para planificar la nueva comunidad así como evitar una atmósfera institucional de organización y estandarización.

4. Se debe hacer el esfuerzo de suministrar unidades de vivienda para grupos que representen un abanico económico tan amplio como sea posible.

5. La selección de inquilinos se debería basar en el carácter y la responsabilidad y no en el credo y el color.

6. Los equipamientos comerciales se deberían abastecer sólo sobre la base de que su función principal es satisfacer las necesidades inmediatas de las personas en la urbanización. Las empresas comerciales en el distrito comercial de negocios y zonas adyacentes ven este proyecto como una fuente muy necesitada de soporte económico. El proyecto debería proporcionarles un buen mercado antes que competencia.

7. Se deben reconocer otras necesidades y satisfacerlas. Se deberían proporcionar equipamientos escolares en un emplazamiento físico consonante con las viviendas. Además, la atención de las agencias gubernamentales se debería dirigir a la necesidad de suministrar alumbrado público, policía, equipamientos recreativos apropiados y otros servicios similares para la comunidad.

-más-

ADD 1 - GRATIOT

"We shall in the next few days make application for first mortgage funds both on a conventional basis and under section 220 of the Federal Housing Act," said Katzin. "It is our sincere hope that the lending institutions will see this area, as we do, an opportunity for a sound, safe investment and one for rendering service to the citizens of metropolitan Detroit."

STATEMENT OF PRINCIPLES

A keynote of the Greenwald-Katzin presentation was the following statement of seven principles in concurrence with the original principles proposed by the CRC:

1. We must be mindful that we are building for the present and the future, and not for the past. Our buildings must testify to our knowledge of the needs of all people and to our ability to meet such needs, in the housing field, through advanced technology. Architectural design of all structures must keep pace with this advanced technology.

2. Every effort must be made to avoid designing dwelling units to minimum standards. It appears unfortunately true that minimum housing standards have become maximum standards far too often.

3. The finest architectural talents should be utilized to plan the new community so as to avoid an institutional atmosphere of regimentation and standardization.

4. An effort must be made to provide dwelling units for groups representing as broad an economic range as possible. Moreover, such dwelling units should be available on a variety of terms, thus providing opportunities to rent, to purchase under co-operative ownership or to purchase under more conventional methods.

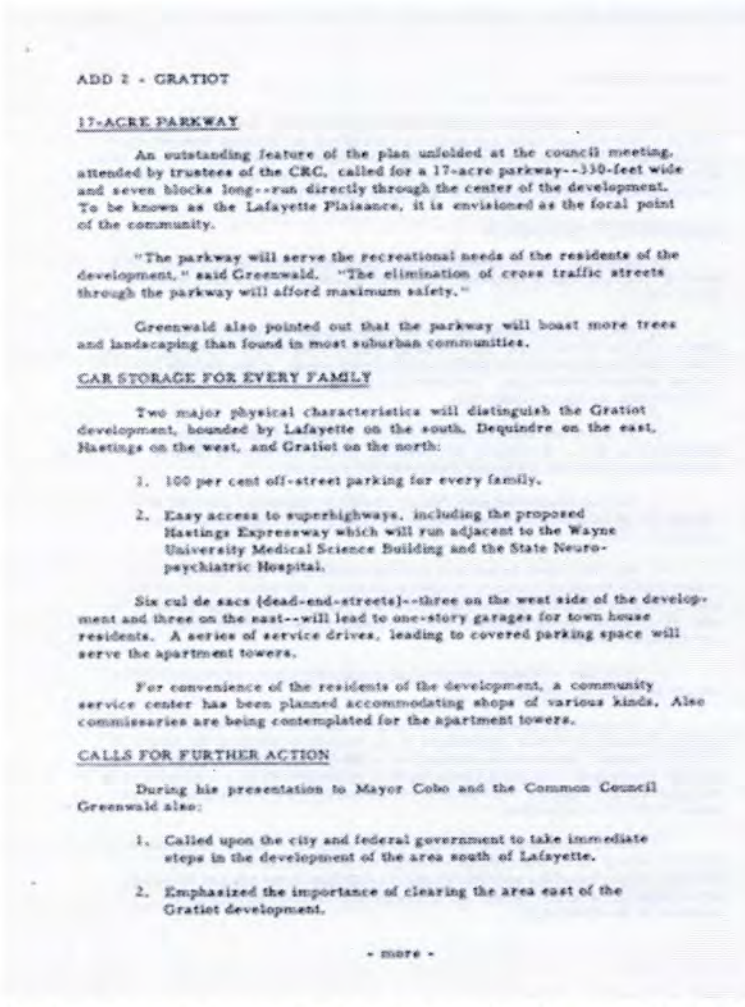
5. Selection of tenants should be based on character and responsibility and not on creed or color.

6. Commercial facilities should be provided only on the basis that their primary function is to be a convenience to the immediate needs of the people in the development. Commercial enterprises in the Central Business District and adjacent areas look forward to redevelopment of the project as a source of much needed economic support. The project should supply them with a good market rather than with competition.

7. Other needs must be recognized and satisfied. School facilities in a physical setting consonant with the housing should be provided. In addition, the attention of governmental agencies should be directed to the need of furnishing street lighting, policing, proper recreational facilities and other similar services to the community.

- more -

49. Memoria redactada para distribuir a la prensa durante la presentación del proyecto a los representantes del Ayuntamiento. Detroit, 1956.



ADD 2 - GRATIOT

17-ACRE PARKWAY

An outstanding feature of the plan unfolded at the council meeting, attended by trustees of the CRC, called for a 17-acre parkway--330-feet wide and seven blocks long--run directly through the center of the development. To be known as the Lafayette Plaisance, it is envisioned as the focal point of the community.

"The parkway will serve the recreational needs of the residents of the development," said Greenwald. "The elimination of cross traffic streets through the parkway will afford maximum safety."

Greenwald also pointed out that the parkway will boast more trees and landscaping than found in most suburban communities.

CAR STORAGE FOR EVERY FAMILY

Two major physical characteristics will distinguish the Gratiot development, bounded by Lafayette on the south, Dequindre on the east, Hastings on the west, and Gratiot on the north:

1. 100 per cent off-street parking for every family.
2. Easy access to superhighways, including the proposed Hastings Expressway which will run adjacent to the Wayne University Medical Science Building and the State Neuro-psychiatric Hospital.

Six cul de sacs (dead-end-streets)--three on the west side of the development and three on the east--will lead to one-story garages for town house residents. A series of service drives, leading to covered parking space will serve the apartment towers.

For convenience of the residents of the development, a community service center has been planned accommodating shops of various kinds. Also commissaries are being contemplated for the apartment towers.

CALLS FOR FURTHER ACTION

During his presentation to Mayor Cobo and the Common Council Greenwald also:

1. Called upon the city and federal government to take immediate steps in the development of the area south of Lafayette.
2. Emphasized the importance of clearing the area east of the Gratiot development.

- more -

50. Memoria redactada para distribuir a la prensa durante la presentación del proyecto a los representantes del Ayuntamiento. Detroit, 1956.

(continuación)

PARQUE DE 17 ACRES

Una característica destacada del proyecto desvelado en la reunión del consejo, asistida por miembros de la CRC, es un parque de 17 acres, 330 pies de ancho y siete manzanas de largo que discurre directamente a través de la urbanización. Se le llamará Lafayette Plaisance, y está concebido como el punto focal de la comunidad.

"El parque estará al servicio de las necesidades de recreo de los residentes de la urbanización", dijo Greenwald. "La eliminación de las calles a través del parque proporcionará la máxima seguridad".

Greenwald señaló también que el parque ostentará más árboles y paisaje que el que se encuentra en la mayoría de comunidades suburbanas.

APARCAMIENTO PARA CADA FAMILIA

Dos características físicas principales distinguirán la urbanización Gratiot, rodeada por Lafayette al sur, Dequindre al este, Hastings al oeste, y Gratiot al norte:

1. *100 por cien de aparcamiento fuera de la calle para cada familia.*
2. *Fácil acceso a las superautopistas, incluida la propuesta Hastings Expressway que discurrirá junto al Wayne University Medical Science Building and State Neuropsychiatric Hospital.*

Seis culs de sac (calles sin salida) –tres en el lado oeste de la urbanización y tres en el este- conducirán a garajes de una planta para los residentes de las viviendas unifamiliares. Una serie de calles de servicio que conducen a espacios de aparcamiento cubiertos estarán al servicio de las torres de apartamentos.

Para comodidad de los residentes de la urbanización, se ha planificado un centro de servicios comunitarios para alojar tiendas de varias clases. También se están contemplando comisarías para las torres de apartamentos.

LLAMAMIENTOS PARA PROMOVER ACCIÓN

Durante su presentación al alcalde Cobo y a los miembros del Ayuntamiento, Greenwald también:

1. *Convocó al Ayuntamiento y al Gobierno Federal para dar los pasos inmediatos en la urbanización de la zona sur de Lafayette.*
2. *Enfatizó la importancia de desocupar la zona este de la urbanización Gratiot.*

-más-

(continuación)

3. *Señaló la conveniencia de abrir un paso hacia al distrito de negocios central desde la urbanización Gratiot cerca del Receiving Hospital.*

4. *Aplaudió la aprobación de un programa de reurbanización de 31 acres alrededor del Wayne University College of Medicine inmediatamente al oeste de la urbanización Gratiot.*

"La urbanización Gratiot lanza un gran reto no sólo a Detroit, sino a la nación entera", dijo Greenwald.

"El éxito que se obtenga aquí señalará infaliblemente el camino para que otras áreas metropolitanas complejas se den cuenta de que el extraordinario avance de la tecnología se puede aprovechar con buena arquitectura y buen urbanismo para hacer renacer nuestras ciudades decadentes. La ciudad debe ser liberada de su encierro para que se pueda vincular al espacio abierto del paisaje".

Greenwald elogió la previsión y determinación de la Citizens' Redevelopment Corporation para superar grandes obstáculos y realizar el proyecto.

"Los miembros de la CRC, así como la Housing Authority, la Plan Commission y otros representantes municipales que han cooperado y nos han dado una ayuda tremenda", dijo Greenwald. "Sin su soporte y constante ayuda habría sido imposible seguir hacia delante".

EL EQUIPO CRC-GREENWALD

Walter Gesell, destacado asesor hipotecario de Detroit y representante del presidente de la CRC, ha aplaudido la asociación de Greenwald y su grupo con el grupo de ciudadanos.

"Poseen la experiencia, recursos, responsabilidad e imaginación tan vitalmente necesarios para garantizar el éxito de este proyecto", dijo.

Después de la reunión con el alcalde Cobo y los miembros del Ayuntamiento, Greenwald y Katzin fueron los invitados de honor en un almuerzo en el Hotel Statler ofrecido por la CRC.

Sirviendo como moderador estaba Thomas C. Reid, director de la Office of Civic Affairs, Ford Motor Co., y miembro de la CRC. Entre los invitados se encontraban líderes municipales y representantes gubernamentales.

VIVIENDAS POR VALOR DE $50 MILLONES EN 8 AÑOS

Greenwald y Katzin han construido apartamentos y otras viviendas en Chicago durante los pasados ocho años por un valor equivalente a casi $50 millones.

-más-

ADD 3 - GRATIOT

3. Noted the desirability of a "break-through" to the central business district from the Gratiot development in the vicinity of Receiving Hospital.

4. Hailed the approval of a 31-acre redevelopment program around the Wayne University College of Medicine immediately west of the Gratiot development.

"The Gratiot development offers a major challenge not only to Detroit, but to the entire nation," said Greenwald.

"Successful results here will unerringly point the way for other complex metropolitan areas to realize that the extraordinary advance of technology can be harnessed with sound architecture and sound planning to give a rebirth to our decaying cities. The city must be liberated from its confinement so that it may be linked to the open space of the landscape."

Greenwald praised the foresight and determination of the Citizens Redevelopment Corporation in overcoming major obstacles to bring the project to fruition.

"The trustees of the CRC, as well as the Housing Authority, the Plan Commission and other city officials have given us tremendous cooperation and help," said Greenwald. "Without their support and constant aid it would have been impossible to move ahead."

CRC-GREENWALD TEAM

Walter Gesell, a leading Detroit mortgage consultant and acting chairman of the CRC, has hailed the association of Greenwald and his group with the citizens group.

"They possess the experience, resources, responsibility and imagination so vitally necessary to see through the successful undertaking of this project," he said.

Following the meeting with Mayor Cobo and the Common Council, Greenwald and Katzin were the guests of honor at a luncheon at the Hotel Statler hosted by the CRC.

Serving as toastmaster was Thomas C. Reid, director of the Office of Civic Affairs, Ford Motor Co., and a CRC trustee. Among the guests were civic leaders and governmental officials.

$50 MILLION OF HOUSING IN 8 YEARS

Greenwald and Katzin have built nearly $50 million worth of apartments and other housing in Chicago during the past eight years.

- more -

51. Memoria redactada para distribuir a la prensa durante la presentación del proyecto a los representantes del Ayuntamiento. Detroit, 1956.

ADD 4 - GRATIOT

Their latest and most spectacular development consists of six skyscrapers on Chicago's Gold Coast boasting revolutionary skins of aluminum and glass. Two of the towers will rise 29 floors, the four others, 28. When four of the six structures are completed this fall, they will be the tallest reinforced concrete structures in the world.

Ludwig Mies van der Rohe, who designed the glass towers for Greenwald and Katzin, is the architect for the Gratiot development. The director of Architecture at the Illinois Institute of Technology in Chicago, he has been recognized throughout the world for his designs and is the architect for the new 120-acre Campus for I. I. T. on the city's south side. The largest school development program of its type, including classrooms and dormitories, it has been called the best architectural expression of a technical college in the world.

Associated with van der Rohe in the development of the Gratiot plan and the design of the buildings are Joseph Fujikawa, Joseph Burnett, and Ludwig Hilberseimer, Professor of City Planning at the Illinois Institute of Technology and author of many well known text books on city planning.

Greenwald in 1950 was chosen by 5th Army Headquarters in Chicago to build and operate two 22-story apartment buildings on the city's south side. The twin structures, built for $2, 300, 000, house 252 military and civilian families.

Katzin has been a member of the Chicago Housing Authority for the past three years in addition to being highly active in community affairs. A member of the Citizens Council of the University of Chicago, he also is a Fellow of the Board of Governors of Hebrew University.

Counsel for Greenwald and Katzin on the Gratiot redevelopment project is Justin A. Stanley of Isham, Lincoln and Beale of Chicago. Representing the Citizens Redevelopment Corporation is George Miller of Miller, Canfield, Paddock and Stone.

- 4 -

52. Memoria redactada para distribuir a la prensa durante la presentación del proyecto a los representantes del Ayuntamiento. Detroit, 1956.

(continuación)

Su última y más espectacular promoción consiste en seis rascacielos en la Gold Coast de Chicago ostentando pieles revolucionarias de aluminio y vidrio. Dos de las torres se elevarán 29 plantas, las otras cuatro, 28. Cuando cuatro de las seis estructuras se completen este otoño, serán las estructuras de hormigón armado más altas del mundo.

Ludwig Mies van der Rohe, que diseñó las torres de vidrio para Greenwald y Katzin, es el arquitecto de la urbanización Gratiot. El director de Arquitectura del Illinois Institute of Technology de Chicago ha sido reconocido por todo el mundo por sus diseños y es el arquitecto del nuevo Campus del I.I.T. de 120 acres en el sur de la ciudad. El mayor programa de desarrollo escolar de este tipo, incluyendo aulas y dormitorios, se ha llamado la mejor expresión arquitectónica de una escuela técnica.

Asociado con van der Rohe en la urbanización del plan Gratiot y el diseño de los edificios están Joseph Fujikawa, Joseph Burnett, y Ludwig Hilberseimer, profesor de Urbanismo en el Illinois Institute of Technology y autor de muchos libros de texto sobre urbanismo bien conocidos.

Greenwald en 1950 fue elegido por los 5th Army Headquarters de Chicago para construir y administrar dos edificios de apartamentos de 22 plantas en el sur de la ciudad. Las estructuras gemelas, construidas por 2.300.000$, alojan 252 familias militares y civiles.

Katzin ha sido miembro de la Chicago Housing Authority los pasados tres años además de ser altamente activo en asuntos comunitarios. Es miembro del Citizens' Council de la University of Chicago y también es miembro del Board of Governors de la Hebrew University.

El consejero de Greenwald y Katzin en el Gratiot Redevelopment Project es Justin A. Stanley de Isham, Lincoln and Beale de Chicago. El representante de la Citizen Redevelopment Corporation es George Miller de Miller, Canfield, Paddock and Stone.

DESCUBIERTO EL SUEÑO DE GRATIOT DE 25 MILLONES DE DÓLARES. EL AYUNTAMIENTO EXAMINA LOS PLANES PARA "GOLD COAST". EL PROYECTO INCLUYE UNIDADES DE 15.000$

Por James Ramson

Detroit Free Press, 2 de febrero, 1956

Una "costa dorada" de 25 millones de dólares se erigirá en los 50 acres de la zona de reurbanización Gratiot en tres años.

Lo que una vez fue el barrio más ruinoso, hundido e infestado de tugurios de la ciudad se transformará en una comunidad ultramoderna.

Más de 1.700 familias vivirán en las torres de apartamentos más modernas que se haya concebido jamás. Se elevarán 22 plantas hacia el cielo.

También habrá viviendas de una y dos plantas.

Se proporcionará aparcamiento fuera de la calle para cada vivienda.

Un modelo de calle eliminará completamente el tráfico a través.

Se construirán equipamientos comerciales y recreativos en puntos estratégicos.

***

Estos eran algunos de los planes trazados para el alcalde Cobo y los miembros del Ayuntamiento el miércoles por la Citizens' Redevelopment Corp. y la constructora de Chicago de Herbert S. Greenwald y Samuel N. Katzin, co-promotores del proyecto.

Greenwald dijo que la promoción será una "zona muy lujosa" diseñada para gente en el "grupo de renta media".

Greenwald dijo que concibe algunas de las unidades alquiladas, otras en propiedad cooperativa y otras en propiedad individual.

Preveía la compra de una unidad de tres habitaciones en una gama de precios desde 15.000$ a 25.000$

"No anticipamos ninguna vivienda de bajo coste en la zona", dijo Greenwald.

A los representantes les gustaban los planos y dijeron que los aprobarían en su totalidad cuando se presenten.

"Si estos planos se llevan a cabo correctamente el proyecto Gratiot será la comidilla del mundo", dijo el alcalde Cobo.

***

Los representantes del Ayuntamiento estuvieron comentando que todas las partes están de acuerdo sobre los contratos y se espera la aprobación federal en unas semanas.

La firma de Chicago está segura de que se puede empezar a excavar para las primeras unidades de viviendas unifamiliares en 90 días y empezar la construcción de una torre de apartamentos en verano.

"Haremos la solicitud de los primeros fondos de la hipoteca para financiar tanto sobre una base convencional como bajo la Federal Housing Act", dijo Katzin.

***

Detroit Free Press

25-Million-Dollar Gratiot Dream Bared

City Views Plans for 'Gold Coast'

53. *Detroit Free Press*, Febrero 2, 1956. Pie de foto 1: *"Una maqueta del tan esperado Gratiot Redevelopment Project es inspeccionada por Herbert Greenwald, promotor de Chicago; Finlay Allan, tesorero secretario del Building Trades Council; Ludwig Mies van der Rohe, que es el arquitecto del proyecto, y el alcalde Cobo. Es un plan de 25 millones de dólares para alojar a 1.700 familias"*. Pie de foto 2: *"En el plan de reurbanización Gratiot se muestran torres de apartamentos y viviendas unifamiliares. El amplio parque en el centro proporciona espacio de recreo y elimina el tráfico a través. Más árboles y paisajismo que el que se encuentra en la mayoría de las comunidades suburbanas es la meta anunciada por los co-promotores"*.

(continuación)

El punto focal de la urbanización será "Lafayette Plaisance", 17 acres de parque de 339 pies y siete manzanas de largo al servicio de las necesidades de recreo de la zona.

Greenwald y Katzin acudieron a los representantes para que dieran los primeros pasos para urbanizar la zona sur de Lafayette y desocupar la zona este del solar de Gratiot.

También señalaron la conveniencia de abrir un paso hacia el distrito central de negocios desde la urbanización Gratiot cerca del Receiving Hospital y del programa de urbanización de 31 acres incluyendo la expansión del Wayne University's College of Medicine al oeste del solar de Gratiot.

Los constructores señalaron la necesidad de instalaciones escolares en la zona y de iluminación pública, policía y otros servicios.

***

La firma de Chicago ha construido el equivalente a más de 50 millones de dólares en apartamentos y otras viviendas en su ciudad de origen en los últimos ocho años.

Su última y más revolucionaria promoción consiste en seis rascacielos en la costa dorada de Chicago, utilizando principalmente aluminio y vidrio.

Acompañándoles en Detroit estaba Ludwig Mies van der Rohe, que ha diseñado la mayoría de su trabajo en Chicago y que será el arquitecto de la urbanización Gratiot.

'El solar de la urbanización Gratiot, rodeada por Lafayette, Dequindre, Hastings y Gratiot, ha estado a la venta por el Ayuntamiento desde 1952. Detroit ha invertido 2.688.000$ del total de 7.040.000 gastados en declarar en ruinas, desocupar y relocalizar equipamientos.

En 1954, la Citizens' Redevelopment Corp., compuesta por ciudadanos destacados del sindicato, los negocios y las finanzas, fueron y pusieron en marcha la maquinaria para construir una comunidad modelo.

Después de las reuniones con los representantes del Ayuntamiento, la CRC hizo de anfitriona en un almuerzo en el hotel Statler.

PRECIPITACIÓN DE LOS PLANES DEL PROYECTO DE LOS TUGURIOS GRATIOT. SE PUEDE COMPLETAR EL TRABAJO EN 3 AÑOS

Por Dan Gillard

Detroit Times, 2 de febrero de 1956

Dos dedicados millonarios de Chicago precipitaron los planes hoy para invertir 25.000.000$ para crear nuevos hogares para 5.000 ciudadanos de Detroit en una nueva "ciudad dentro de la ciudad".

Los dos constructores dijeron que construirían totalmente el proyecto Gratiot del cercano East Side, que había tenido tanto tiempo paralizado el despeje de tugurios, en los próximos 36 a 45 meses.

Herbert S. Greenwald y Samuel N. Katzin revelaron ayer sus planes para la construcción del proyecto, despertando el inmediato entusiasmo del alcalde Cobo y los miembros del Ayuntamiento.

Se ha Conquistado la Crítica

Incluso Harry S. Durbin, director de la City Housing Commission, dijo:

"Parece que finalmente vamos a hacer el trabajo."

Durante meses, Durbin ha sido un franco crítico de la Citizens' Redevelopment Corp., el grupo sin ánimo de lucro de Detroit compuesto por líderes de los negocios, la industria y el trabajo.

Hace tres semanas La CRC nombró a Greenwald y Katzin como sus co-promotores después de haber intentado conseguir, desde julio de 1954, que el proyecto arrancara.

Aprobación de la FHA

Preliminarmente Greenwald y Katzin se separaron para hablar con los representantes locales de la FHA para intentar resolver los obstáculos financieros y poder empezar a construir en primavera.

Antes de que el proyecto se pueda empezar, los planes se tienen que aprobar por el Ayuntamiento y el Gobierno Federal – ambos considerados ahora formalidades más que obstáculos.

El plan de Greenwald y Katzin primero empezará con la construcción de unas cuantas viviendas de una y dos plantas, seguidas este verano por un edificio de apartamentos de 22 plantas.

Aunque los dibujos arquitectónicos todavía no se han acabado, la firma espera utilizar su nacionalmente famoso tipo de construcción "glass house".

Aparcamiento en el Centro

La zona de Gratiot está rodeada por Lafayette, Dequindre, Hastings y Gratiot.

La idea de Greenwald y Katzin divide el proyecto con un parque de 17 acres conocido como "Lafayette Plaissance".

Buscando cubrir cualquier necesidad de la vida comunitaria, los constructores dijeron que se proveerían aparcamientos separados

Rush Plans on Gratiot Slum Project

May Complete Job in 3 Years

By Dan Gillard

Crisis Is Won Over

Seek FHA OK

Parking in Center

Mid-Income Groups

54. Detroit Times, Febrero 2, 1956.

(continuación)

de la calle para cada residente; se construiría un nuevo centro comercial y se diseñarían las calles para eliminar el tráfico a través y proteger a los niños.

'Cada edificio estará protegido contra incendios.

'En las seis torres de apartamentos habrán disponible estudios y unidades de una y dos habitaciones. Las 40 viviendas de una y dos plantas ofrecerán unidades de dos a cuatro dormitorios. Se construirá un total de más de 1.700 unidades.

Grupos de Renta Media

Los apartamentos de los rascacielos se alquilarán, pero las viviendas estarán disponibles sobre la base de alquiler, cooperativa o compra.

'Los alquileres se fijarán para atraer residentes de renta media que serán seleccionados por "su carácter y responsabilidad y no por su credo o color".

En un almuerzo proclamando la declaración en el Hotel Statler, Katzin dijo que el proyecto perseguía invertir el éxodo de los habitantes de la ciudad a los suburbios.'

FOTO: Noralee Spatafora, 4130 Springle, mirando una maqueta del Gratiot Redevelopment Project propuesto. Una firma constructora de Chicago le dijo a los miembros del Ayuntamiento que se gastarían 25.000.000$ en los próximos cinco años para construir viviendas modernas para 1.700 familias. La zona está rodeada por Gratiot, Hastings, Lafayette y Dequindre.

GREENWALD Y KATZIN ESTÁN LISTOS PARA CONSTRUIR EL PROYECTO DE MIES VAN DE ROHE EN DETROIT

Architectural Forum, marzo de 1956

Hace algunos meses que se sabía que los planes globales y plausibles para el enorme proyecto de reurbanización de viviendas Gratiot de Detroit preparado en 1954 para la Citizens' Redevelopment Committee por Minoru Yamasaki, Oskar Stonorov y Victor Gruen (AF, Mar. '55) tenía pocas esperanzas de materializarse. Los presuntos promotores tenían sus propias ideas para la planificación de la zona y el diseño de los edificios.

El pasado mes se anunciaron los detalles del último plan para este solar de 50 acres a sólo 3.000 pies del centro de negocios de Detroit. Este plan fue avanzado por dos destacados constructores de Chicago que estaban preparados para firmar los contratos para empezar a construir el terreno desocupado antes del verano. Más que nunca parecía como si el proyecto Gratiot fuera a entrar en construcción en serio.

Greenwald, Katzin y Mies. *Los constructores preparados para empezar un grupo de viviendas modernas de dos plantas con jardín y una torre de apartamentos de 22 plantas por valor de de 25.000.000$: Herbert S. Greenwald y Samuel N. Katzin. Su arquitecto: Mies van der Rohe.*

Durante los últimos ocho años, Greenwald y Katzin (un miembro de la Chicago Housing Authority) han construido apartamentos y viviendas en Chicago por un valor aproximado de 50 millones de dólares. Actualmente están levantando seis torres dramáticas de piel de vidrio y aluminio junto al lago diseñadas por Mies que serán los edificios de hormigón armado más altos del mundo hasta la fecha. (AF, Nov. '55)

La reurbanización de la zona de Gratiot bajo la propuesta de Greenwald-Mies sigue el mismo concepto de renovación urbana del plan de Yamasaki-Stonorov-Gruen. La nueva comunidad para 1.700 familias formará un "suburbio dentro de la ciudad" que podría convertirse en un patrón para invertir la inmensa deriva de familias que huyen de la ciudad en la era del automóvil. Proporcionará garaje o espacio de aparcamiento protegido para cada familia.

El cambio principal del plano de situación en la propuesta de Greenwald-Mies hará que las dos calles principales rodeen en vez de atravesar el proyecto. Seis calles en cul de sac conducen a la comunidad (tres desde el lado este, tres desde el lado oeste). A través de su largo centro correrá una franja de parque de 17 acres, de 330 pies de ancho y siete manzanas de largo.

Renta media y ocupación libre como metas. *Greenwald dijo que el proyecto intentaría servir a un amplio grupo de consumidores, pero principalmente a familias de renta media, y que habría varias unidades disponibles para alquilar, para comprar en su totalidad o comprar en cooperativa. Los edificios en altura tendrán mayoritariamente apartamentos de una y dos habitaciones, los edificios bajos de viviendas tendrán unidades de tres y cuatro habitaciones. Hasta que el último edificio y los detalles financieros estén decididos, no estimará los alquileres o precios, excepto que el precio para una unidad de tres habitaciones costará "entre 15.000$ y 25.000$".*

Como el Ayuntamiento adquirió el terreno Gratiot con el subsidio federal Title I, Greenwald aceptó la responsabilidad de ocupación libre en una declaración de siete principios a los que se compromete. Los más importantes de ellos:

NEWS

Greenwald and Katzin ready to build Detroit project by Mies van der Rohe

55. *Architectural Forum*, Marzo de 1956. Pie de foto: *"El último plan Gratiot para Greenwald-Katzin fue preparado por Mies van der Rohe en asociación con Joseph Fujikawa, Joseph Burnett, y el profesor de urbanismo Ludwig Hilberseimer".*

(continuación)

> "Se deben hacer todos los esfuerzos para evitar diseñar unidades de vivienda para estándares mínimos. Desafortunadamente, los estándares de vivienda mínimos se han convertido en los estándares máximos demasiado a menudo.
> "Se deberían utilizar los mejores talentos arquitectónicos para planificar la nueva comunidad así como evitar una atmósfera institucional de organización y estandarización.
> "La selección de inquilinos se debería basar en el carácter y la responsabilidad y no en el credo y color.
> "Los equipamientos comerciales se deberían abastecer sólo sobre la base de que su función principal es satisfacer las necesidades inmediatas de las personas en la urbanización. Las empresas comerciales del distrito comercial de negocios y zonas adyacentes ven este proyecto como una fuente muy necesitada de soporte económico. El proyecto debería proporcionarles un buen mercado antes que competencia".

Fondos para el terreno preparados. *Técnicamente, Greenwald y Katzin serían "copromotores" con la Citizens' Redevelopment Corp., que se comprometerían a comprar el solar al Ayuntamiento y reurbanizarlo. Esta corporación proviene de la dirección y el trabajo en el Citizens' Redevelopment Committee, compuesto por Walter Reuther, Foster K. Winter de la J. L. Hudson Co., y otros representantes de las más grandes fábricas de automóviles, grandes almacenes, bancos y organizaciones municipales. Ya se han reunido por encima de 400.000$ (incluyendo 80.000$ de Ford y 50.000$ de Chrysler) que están disponibles para empezar a comprar el terreno, todo un barrio de una vez. También tiene autoridad para emitir obligaciones para recaudar más fondos si fuera necesario.*

Sin embargo, cuando se acabe cada edificio Greenwald y Katzin harán todo el pago a la corporación por la parcela ocupada. Cuando el proyecto esté todo acabado, se le habrá devuelto todo su dinero la Citizens' Redevelopment Corporation, que entonces se usará como un fondo giratorio para ayudar a que otros proyectos de reurbanización avancen. Si esta corporación alguna vez se disuelve, su fondo no se devolvería a sus miembros, sino que iría a parar a la tesorería del Ayuntamiento de Detroit.

CEREMONIAS DEL PLAN GRATIOT

Detroit Times, 14 de febrero de 1957

El proyecto de desocupación de tugurios más ambicioso en la historia de Detroit dará un paso más el martes con las ceremonias del inicio de las obras del Gratiot Redevelopment Project.

Pronto empezará la construcción de una "ciudad en la ciudad" sustituyendo a las casas en decadencia introducidas antiguamente a la fuerza en el vecindario.

El proyecto, que tardará tres o cuatro años en acabarse, se construirá en la zona rodeada por Gratiot, Dequindre, Hastings y Larned.

Enormes torres de vidrio y aluminio y viviendas en hilera de una y dos plantas se levantarán en una zona bellamente ajardinada que una vez fue la zona más ruinosa de la ciudad.

EDIFICIOS DE 22 PLANTAS

La primera estructura que se levantará será un edificio de 22 plantas que contendrá 340 apartamentos. Será el precursor de otras cinco torres como ésta en el proyecto.

Los 340 apartamentos, todos con aire acondicionado, se dividirán en 180 estudios, 120 unidades de una habitación y 40 de dos habitaciones. Los alquileres variarán de 80$ a 200$ por mes.

Otras características del proyecto serán el aparcamiento fuera de la calle, centros comerciales céntricamente localizados y calles diseñadas para eliminar el tráfico a través para proteger a los niños.

Los apartamentos en los rascacielos se alquilarán, pero las viviendas unifamiliares estarán disponibles para un plan de alquiler, cooperativa o compra.

El punto culminante de las ceremonias en Rivard y Antietam será el discurso de Albert Cole, administrador del Home Finance Housing Administration en Washington.

HABLARÁN EL GOB. Y COBO

Se espera que asistan el Gobernador Williams y el alcalde Cobo.

Cobo, refiriéndose el martes a "Lafayette Park-University City", celebró los esfuerzos de la Citizens' Redevelopment Corp. y añadió:

"Esta floreciente comunidad residencial ayudará a rehabilitar el corazón de la ciudad y marcará el camino a proyectos similares".

Walter Gesell, presidente de la CRC, observó que el "proyecto se había realizado como resultado de la cooperación y la buena voluntad evidenciada por todas las partes interesadas".

También se espera en el programa a Mies van der Rohe, arquitecto mundialmente reconocido que diseñó la urbanización; a Herbert S. Greenwald y Samuel N. Katzin, copatrocinadores del proyecto, y a Walter P. Reuther, presidente de la UAW y vicepresidente de la CRC.

"BAUTIZO" DEL PROYECTO

Como parte de las ceremonias, la señora Ethel Cobo, esposa del alcalde, romperá una botella de champán contra el filo de un buldózer.

Un estudiante de Detroit le regalará a Katzin un árbol pequeño en nombre de los niños de la escuela municipal como símbolo del Lafayette Plaisance de 18 acres que discurre a través del corazón de la urbanización.

Greenwald dijo que esperaba que el proyecto fuera un modelo de diseño para la ciudad del mañana y añadió:

"Somos conscientes del reto de que lo que hacemos aquí puede muy bien sentar un patrón para toda la nación. El nuevo Lafayette Park-University City fijará los más altos estándares".

An architect's drawing of a 22-floor apartment building that will be constructed in the Gratiot Redevelopment Project—the first of five similar buildings contemplated.

Plan Gratiot Ceremonies

DETROIT TIMES FEB 14 1957

The most ambitious slum clearance project in Detroit history will take a step closer to completion Tuesday with Gratiot Redevelopment Project ground breaking ceremonies.

In place of rundown houses, [illegible] will rise on a "city within a city."

The project, which will take three years to four years to complete, will be built in the area bounded by Gratiot, Dequindre, Hastings and Larned.

Many new and [illegible] homes and one and two-story townhouses will rise in a beautifully landscaped area over the city's most blighted section.

HASTINGS BLVD.

The first structure to be erected will be a 22-story building which will contain 340 apartments. It will be the tallest of five other like "towers" in the project.

The 340 apartments, all of which will be air-conditioned, will be divided into 180 efficiencies, 120 one-bedroom and 40 two-bedroom units. Rentals will range from $80 to $200 monthly.

Other features of the project will be efficient parking, centrally located shopping centers and streets designed to eliminate through traffic to protect children.

Apartments will be rented in the skyscrapers, but the townhouses will be available on a rental, cooperative or outright purchase plan.

Highlight of the ceremonies at Rivard and Antietam will be an address by Albert Cole, administrator of the Home Finance Housing Administration in Washington.

GOV., COBO TO SPEAK

Both Gov. Williams and Mayor Cobo are expected to attend.

Cobo, in a proclamation marking Tuesday as "Lafayette Park-University City," hailed the efforts of the Citizens Redevelopment Corp. and added:

"This flowering residential community will help rehabilitate the core of the city and point the way for similar projects."

Walter Gesell, president of the CRC, observed that the project was brought to realization as a result of the cooperation and good will evidenced by its interested parties.

Also expected at the program are Mies van der Rohe, world-renowned architect who designed the development; Herbert S. Greenwald and Samuel N. Katzin, sponsors of the project, and Walter P. Reuther, president of the UAW and CRC vice president.

"CHRISTEN" PROJECT

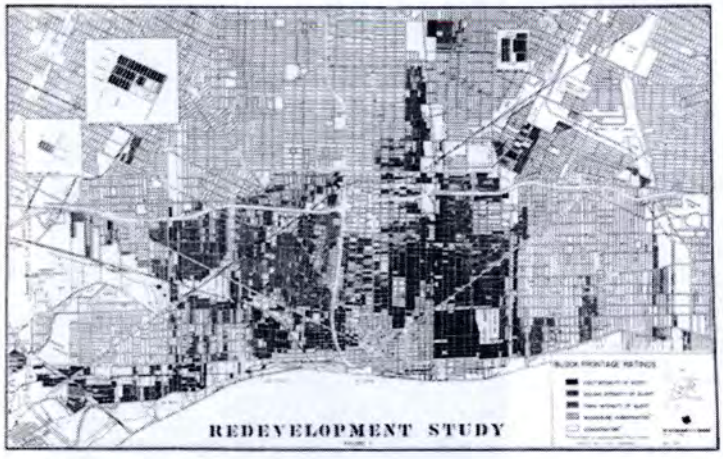
As a part of the ceremonies Mrs. Ethel Cobo, wife of the mayor will break a bottle of champagne across the blade of a bulldozer.

A Detroit student will present Katzin with a small tree in behalf of the city's school children as a symbol of the 18-acre Lafayette Plaisance running through the heart of the development.

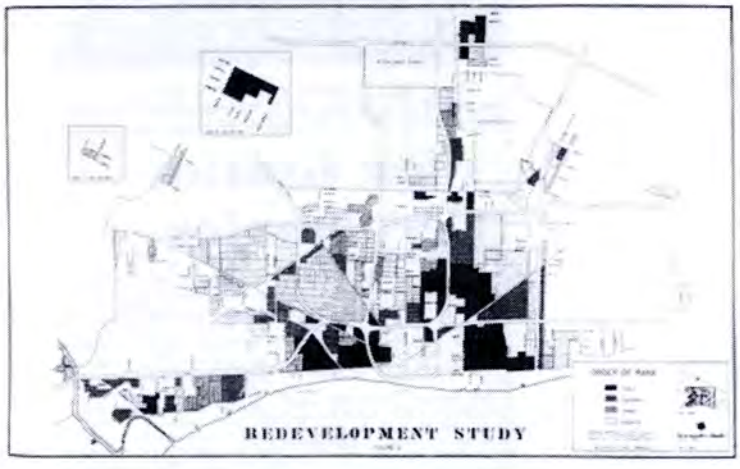
Greenwald said he hoped the project would be a model of design for the city of tomorrow and added:

"We are cognizant of the challenge that what we do here may very well set a pattern for the nation as a whole. The new Lafayette Park-University City will set the highest standards."

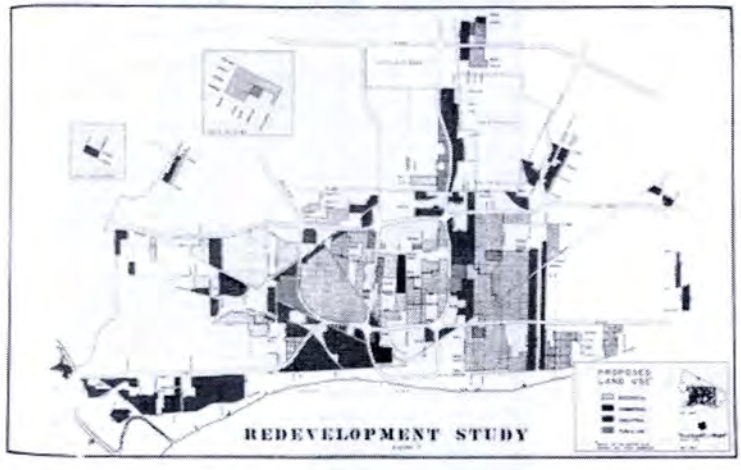
56. Detroit Times, 14 de febrero de 1957. Pie de foto: *"Dibujo de un edificio de apartamentos de 22 plantas que será construido en el Gratiot Redevelopment Project-el primero de los cinco edificios similares contemplados".*



57. *Detroit City Plan Commission. Redevelopment Study,* mayo de 1954. Porcentajes de zonas en ruinas. De más oscuro a más claro: primera intensidad de ruina, segunda intensidad de ruina, tercera intensidad de ruina, dudosa conservación y conservación.



58. *Detroit City Plan Commission. Redevelopment Study,* mayo de 1954. Propuesta de ampliación del sistema de autopistas urbanas. De más oscuro a más claro: primera intensidad de ruina, segunda intensidad de ruina, tercera intensidad de ruina y cuarta intensidad de ruina.



59. *Detroit City Plan Commission. Redevelopment Study,* mayo de 1954. Propuesta de cambio de usos del suelo. De más oscuro a más claro: comercial, industrial, uso público y residencial.

LOS TUGURIOS DE DETROIT

En 1954, el Ayuntamiento de Detroit preparó un estudio de reurbanización que situaba el proyecto de *Lafayette Park* en un contexto más amplio. Ese mismo año Mies y Hilberseimer empezarían a trabajar en el proyecto de *Lafayette Park*, que presentarían en 1956.

En el primer plano aparecen dibujadas todas las zonas en ruinas de la ciudad. Dentro de esta gran superficie que rodea el centro financiero de Detroit y lo separa de los suburbios se encuentra *Lafayette Park*, que no es más que un pequeño fragmento comparado con toda la superficie en ruinas que se tenía que reurbanizar. Era lógico que *Lafayette Park* se planteara como una experiencia piloto para extenderla por todo Detroit y exportarla a las demás ciudades; en el segundo plano aparecen dibujadas las nuevas autopistas que el Ayuntamiento había planificado para el centro de la ciudad; y en el tercer plano se observan los cambios de usos del suelo que proponía el Ayuntamiento a partir de las nuevas autopistas, donde la mayor parte de la industria se concentra a lo largo de las autopistas. Pero el Ayuntamiento no había llegado a desarrollar una morfología urbana tan elaborada como la de Hilberseimer.

Por desgracia no tenemos el plan director de Hilberseimer de la zona donde se inscribe *Lafayette Park* (como el que teníamos de *Hyde Park*), pero tenemos su plan regional y su plan supranacional. Además sabemos que siempre partía de la ciudad existente, incluso de las propuestas que estuvieran sobre la mesa.

LOS PROYECTOS DE REURBANIZACIÓN

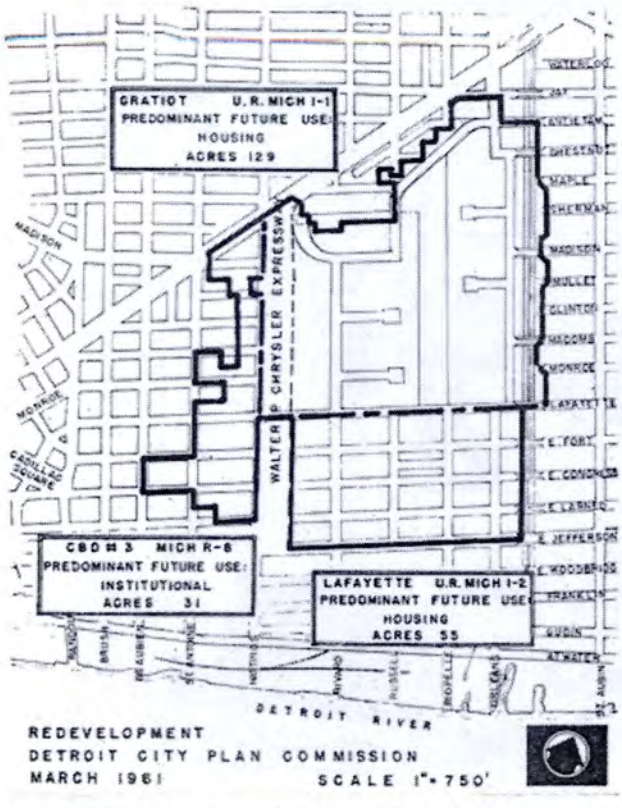
En este otro plano de 1961, se observan las primeras actuaciones urbanísticas de reurbanización previstas por el Ayuntamiento de Detroit. Todas ellas se sitúan alrededor del centro financiero de la ciudad, donde convergen los radios y las diagonales, y muy cerca de las nuevas superautopistas.

En 1961, Mies y Hilberseimer decidieron renunciar a seguir reurbanizando Detroit. Habían podido reurbanizar la mitad de Gratiot-Residencial, que era una parte de *Lafayette Park*, y habían construido dos torres de apartamentos más con el promotor Daniel Levin, pero la muerte de Greenwald en 1959 representó el final de su aventura urbanística. Con el apoyo de Greenwald, Mies y Hilberseimer habrían podido conseguir que la unidad de asentamiento fuera un marco de trabajo para todo el mundo occidental. Afortunadamente, el pequeño fragmento construido todavía puede servirnos de ejemplo para transformar nuestras ciudades en Metrópolis Jardín.

LEYENDA:

1. Gratiot - Residencial
2. Lafayette - Residencial
3. Elmwood Park #1 - Viviendas
4. Elmwood Park - Zona en Estudio
5. Distrito Central de Negocios #1 - Comercial
6. Distrito Central de Negocios #2 - Residencial
7. Distrito Central de Negocios #3 - Institucional
8. West Side - Industrial
9. Centro Médico #1
10. Centro Médico #2
11. Centro Médico GNRP
12. Milwaukee - Unión #1 - Industrial
13. Milwaukee - Unión #2
14. Ciudad Universitaria - Institucional
15. Ciudad Universitaria - Zona en Estudio

60. *Detroit City Plan Commission*, marzo de 1961. Detalle del centro de la ciudad.



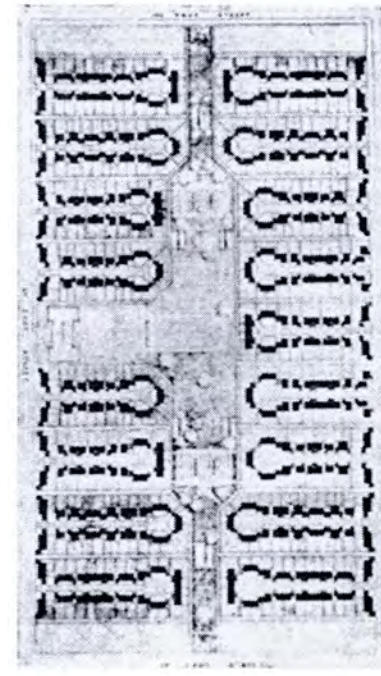
61. *Detroit City Plan Commission.* Reurbanización de *Lafayette Park*, marzo de 1961.

62. *Detroit City Plan Commission.* Sistema Viario, Reurbanización de *Lafayette Park*. Final Plan U. R. MICH. 1-1. *Lafayette Park*, Detroit, 13 de marzo de 1956, (Rev. 24 abril 1956, Rev. 13 abril 1960).

LA SUPERMANZANA DE HILBERSEIMER

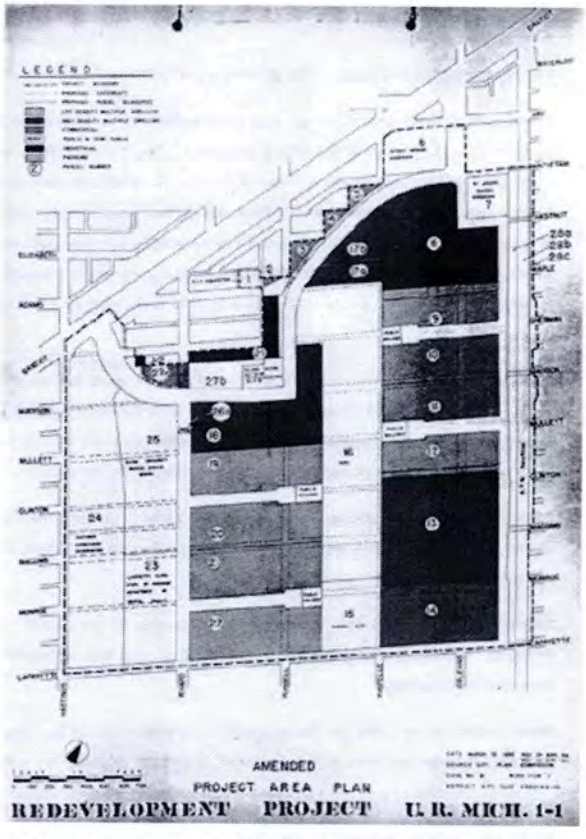
La propuesta de Mies y Hilberseimer se basa en el principio de la unidad de asentamiento. En este caso, la propuesta se encuadra en un parque central que separa dos unidades de asentamiento (en el caso de *Hyde Park A*, la propuesta se encuadraba en el eje de una unidad de asentamiento). En este plano municipal se puede comprobar que el método utilizado para transformar la ciudad ha consistido en eliminar unas calles y cortar otras, y en definir el parque central que debería llegar hasta el lago.

En el urbanismo desurbanizador de Hilberseimer, cada fase de transformación aporta alguna ventaja y no depende de las fases siguientes. Si el proceso de transformación se detiene siempre se habrá obtenido alguna mejora. En el caso de *Lafayette Park* se habrá eliminado el tráfico interior y se habrá convertido en una supermanzana segura con culs de sac, como el ejemplo de Radburn que Henry Wright y Clarence Stein diseñaron en Nueva Jersey, 1928.

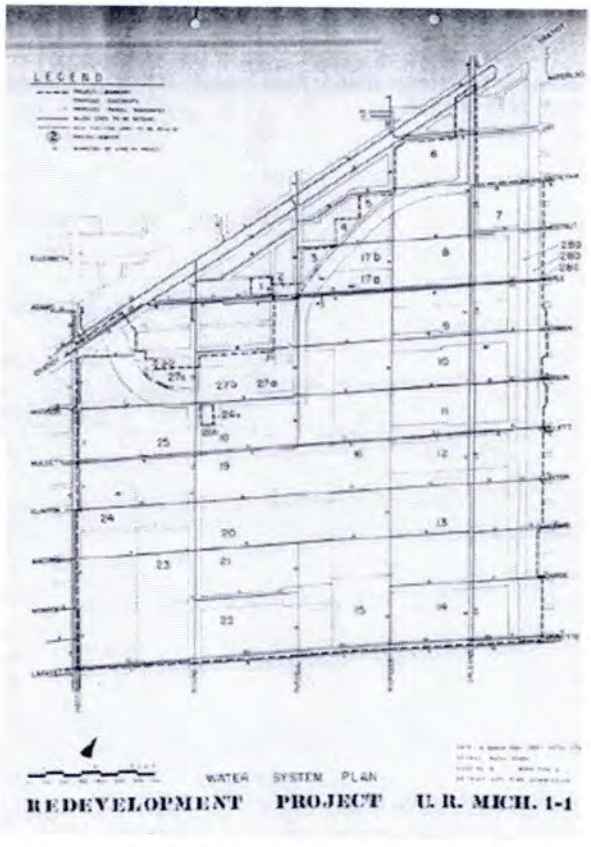


Por lo que respecta al sistema viario, Hilberseimer mantiene el trazado existente y se limita a eliminar el viario sobrante para definir la supermanzana y los culs de sac. Sólo ha desplazado la calle Dequindre para que pase la vía de tren en trinchera prevista por el Ayuntamiento (que al final no se ha construido). Al aprovechar las calles existentes ha podido aprovechar las redes de instalaciones existentes para abastecer a los edificios y mantener el parque, sin necesidad de modificarlas.

Los usos del suelo quedan zonificados por bandas donde se alternan las zonas residenciales y el parque. Éste es un criterio mucho más sistemático y organizado que el mosaico indeterminado de Yamasaki, Gruen y Stonorov. En cada una de las bandas residenciales se alternan las zonas de baja densidad (viviendas unifamiliares bajas) con las zonas de alta densidad (edificios de apartamentos altos). El hecho de colocarlas al tresbolillo rompe la monotonía y mejora la visibilidad de las torres. Entre los equipamientos que necesita la comunidad, Hilberseimer sitúa un centro comercial en una de las bandas residenciales y una escuela en el parque. El resto de equipamientos comerciales, culturales y de ocio se situarían en las plantas bajas de los rascacielos y en los edificos bajos asociados a los rascacielos, aunque esporádicamente también podrían situarse en algunas de las viviendas unifamiliares. El centro comercial se encuentra situado junto a la calle Lafayette, que en un futuro se convertiría en la calle comercial peatonal que conectaría todas las unidades de asentamiento pertenecientes a esta pequeña ciudad.



63. *Detroit City Plan Commission.* Usos del Suelo, Reurbanización de *Lafayette Park.* Final Plan U. R. MICH. 1-1. *Lafayette Park*, Detroit, 13 de marzo de 1956, (Rev. 24 abril 1956, Rev. 13 abril 1960).



64. *Detroit City Plan Commission.* Sistema de Agua, Reurbanización de *Lafayette Park.* Final Plan U. R. MICH. 1-1. *Lafayette Park*, Detroit, 13 de marzo de 1956, (Rev. 19 octubre 1960).

GRATIOT REDEVELOPMENT PROJECT, CITY OF DETROIT, MICHIGAN

Planning for a large area is always more advantageous than planning for smaller parts of it. It also makes possible a solution of the traffic problem within residential areas. Our existing street system is going back to ancient times; however motor vehicles have rendered this once perfect system obsolete. Therefore we construct highways but usually forget the pedestrian for whom each street corner is still a death-trap. To avoid this there should be no through traffic within a residential area but it should also be possible to reach each house or building by car.

The plan presented is more or less a Land Use Plan. It shows how the different areas compromising the whole could best and most effectively be located in relation to each other. The neighborhoods are indicated by thin lines and it will be seen that their position had a great influence on the development of the plan.

There are two kinds of streets; one type leading to the apartment buildings and around the garages so that there can be a free traffic flow. Streets of this type are 30 feet wide.

The other type of street is a closed end street leading to the houses. This type will carry relatively little traffic. The width of this type of street is 20 feet exclusive of sidewalks.

Group garages are provided for the apartment buildings while in the zone of the houses, cars can be parked in front of the houses or in garages provided for each house.

The row houses can be arranged in different ways; there are many variations possible within the flexible framework of the plan.

65. Ludwig Hilberseimer. *Gratiot Redevelopment Project*, Ciudad de Detroit, Michigan, julio de 1955.

GRATIOT REDEVELOPMENT PROJECT, CITY OF DETROIT, MICHIGAN

Por Ludwig Hilberseimer

Julio de 1955.

Planificar para una gran superficie es siempre más ventajoso que planificar una pequeña parte de ella. Esto también permite solucionar los problemas de tráfico dentro de la zona residencial. Nuestro sistema de calles existente está volviendo a la antigüedad, sin embargo los vehículos a motor han vuelto este sistema que una vez fue perfecto obsoleto. Por lo tanto construimos autopistas pero normalmente olvidamos al peatón para el que cada esquina de la calle todavía es un lugar muy peligroso. Para evitar esto no debería haber tráfico a través de la zona residencial pero también debería ser posible llegar a cada vivienda o edificio en coche.

El plan presentado es más o menos un Plan de Usos del Suelo. Muestra cómo las diferentes partes comprometidas con el todo se podrían localizar mejor y en una relación más efectiva con las otras. Las manzanas están indicadas con líneas finas y se verá que su posición tenía una gran influencia en el desarrollo del plan.

Hay dos tipos de calles: un tipo que lleva a los edificios de apartamentos y alrededor de los garajes, de tal manera que puede haber un flujo de tráfico libre. Las calles de este tipo son de 30 pies de ancho.

El otro tipo de calle es una calle sin salida que lleva a las viviendas. Este tipo tendrá relativamente poco tráfico. El ancho de este tipo de calle es de 20 pies sin contar las aceras.

Se proporcionan grupos de garajes para los edificios de apartamentos mientras, en el caso de las viviendas, se puede aparcar delante de las viviendas o en garajes proporcionados para cada vivienda.

Las casas en hilera se pueden agrupar de diferente modo, hay muchas variaciones posibles dentro del marco de trabajo flexible del plan.

(continuación)

La parte de en medio consiste en una zona verde a la que se puede llegar sin cruzar una sola calle de tráfico. En esta zona se emplazan la escuela existente y la nueva escuela secundaria con sus patios de recreo. De este modo los niños pueden ir a la escuela o a los patios de recreo desde sus casas sin cruzar calles de tráfico.

En la zona sureste hay un centro de servicios y las facilidades de aparcamiento necesarias.

La densidad bruta es de 30 familias por acre. Hay de 370 a 400 viviendas dependiendo del tamaño y de si en el paseo en lado este de la zona verde se puede construir o no.

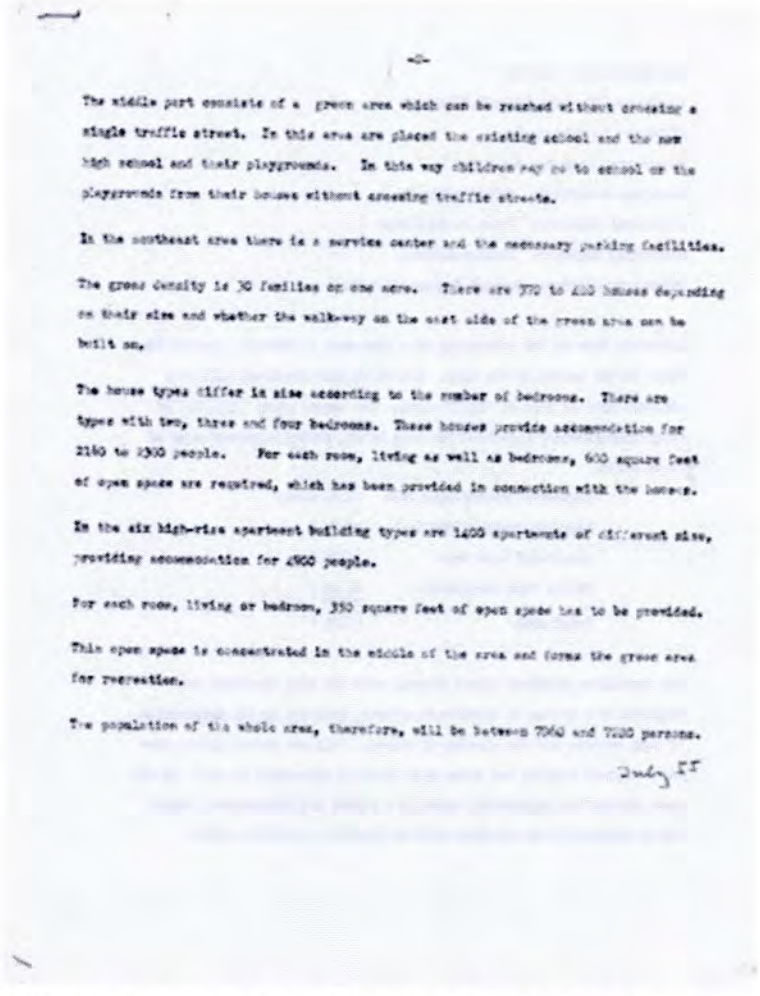
Los tipos de casas difieren en tamaño según el número de habitaciones. Hay tipos con dos, tres y cuatro habitaciones. Estas viviendas proporcionan alojamiento para 2160 a 2300 personas. Para cada habitación, tanto el salón como las dormitorios, se requieren 600 pies cuadrados de espacio público, que se han proporcionado en conexión con las casas.

En los seis tipos de edificios altos de apartamentos hay 1400 apartamentos de diferente tamaño, que proporcionan alojamiento a 4.900 personas.

Para cada habitación, salón o dormitorio, se proporcionan 350 pies cuadrados de espacio público.

Este espacio públicose concentra en medio de la zona y forma la zona verde de recreo.

Por lo tanto, la población de toda la zona estará entre 7.060 y 7.200 personas.



-2-

The middle part consists of a green area which can be reached without crossing a single traffic street. In this area are placed the existing school and the new high school and their playgrounds. In this way children may go to school or the playgrounds from their houses without crossing traffic streets.

In the southeast area there is a service center and the necessary parking facilities.

The gross density is 30 families on one acre. There are 370 to 400 houses depending on their size and whether the walkway on the east side of the green area can be built on.

The house types differ in size according to the number of bedrooms. There are types with two, three and four bedrooms. These houses provide accommodation for 2160 to 2300 people. For each room, living as well as bedrooms, 600 square feet of open space are required, which has been provided in connection with the houses.

In the six high-rise apartment building types are 1400 apartments of different size, providing accommodation for 4900 people.

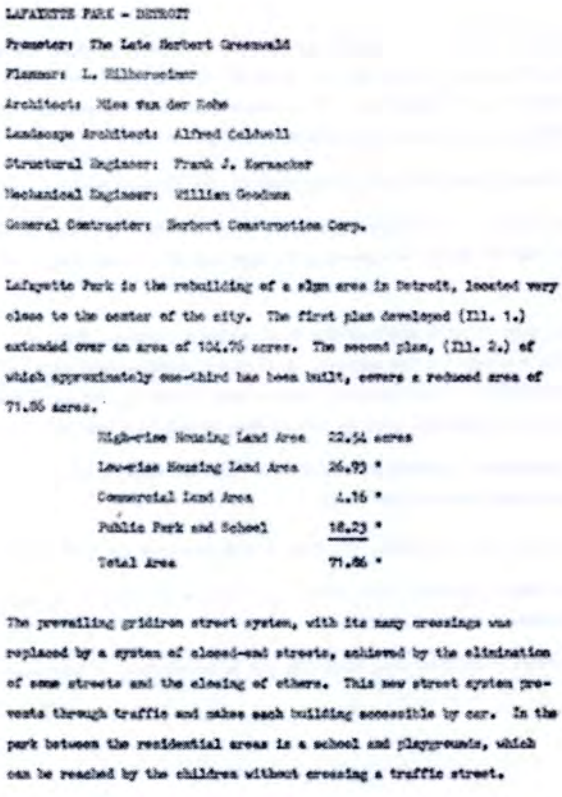
For each room, living or bedroom, 350 square feet of open space has to be provided.

This open space is concentrated in the middle of the area and forms the green area for recreation.

The population of the whole area, therefore, will be between 7060 and 7200 persons.

Dudy 55

66. Ludwig Hilberseimer. *Gratiot Redevelopment Project*, City of Detroit, Michigan, julio de 1955.



LAFAYETTE PARK - DETROIT

Promoter: The Late Herbert Greenwald

Planner: L. Hilberseimer

Architect: Mies van der Rohe

Landscape Architect: Alfred Caldwell

Structural Engineer: Frank J. Kornacker

Mechanical Engineer: William Goodman

General Contractor: Herbert Construction Corp.

Lafayette Park is the rebuilding of a slum area in Detroit, located very close to the center of the city. The first plan developed (Ill. 1.) extended over an area of 104.76 acres. The second plan, (Ill. 2.) of which approximately one-third has been built, covers a reduced area of 71.86 acres.

High-rise Housing Land Area	22.54 acres
Low-rise Housing Land Area	26.93 "
Commercial Land Area	4.16 "
Public Park and School	18.23 "
Total Area	71.86 "

The prevailing gridiron street system, with its many crossings was replaced by a system of closed-end streets, achieved by the elimination of some streets and the closing of others. This new street system prevents through traffic and makes each building accessible by car. In the park between the residential areas is a school and playground, which can be reached by the children without crossing a traffic street.

LAFAYETTE PARK – DETROIT

Promotor: El difunto Herbert Greenwald
Urbanista: L. Hilberseimer
Arquitecto: Mies van der Rohe
Arquitecto paisajista: Alfred Caldwell
Ingeniero estructural: Frank J. Kornacker
Ingeniero mecánico: William Goodman
Contratista General: Herbert Construction Corp.

Lafayette Park es la reconstrucción de una zona de tugurios en Detroit, situada muy cerca del centro de la ciudad. El primer plan desarrollado se extiende sobre un área de 104,76 acres. El segundo plan, del que aproximadamente se ha construido un tercio, cubre un área reducida 71,86 acres.

Suelo viviendas altas	*22.54 acres*
Suelo viviendas bajas	*26.93 acres*
Suelo comercial	*4.16 acres*
Parque público y escuela.	*18.23 acres*
Total suelo	*71.86 acres*

El sistema de calles en parrilla existente, con sus muchos cruces fue reemplazado por un sistema de calles sin salida, conseguido por la eliminación de algunas calles y el cierre de otras. Este nuevo sistema de calles impide el tráfico a través y hace accesible cada edificio en coche. En el parque, entre las zonas residenciales hay una escuela y patios de recreo, a los que pueden llegar los niños sin cruzar una calle de tráfico.

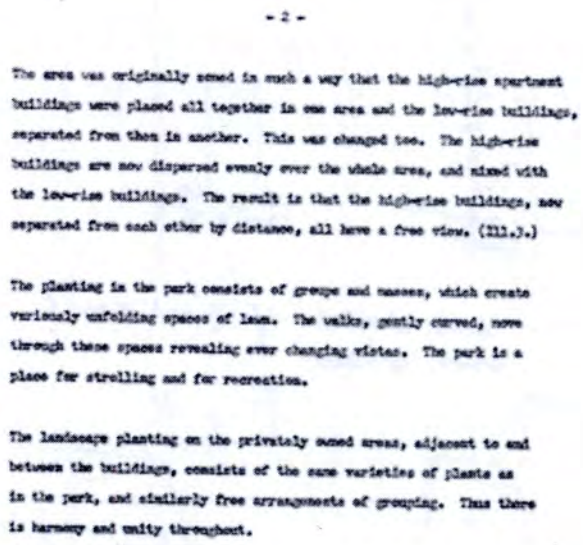
67. Ludwig Hilberseimer, 1 de julio de 1960. Documentación para el profesor Robert Auzelle del *Institut d'Urbanisme* de la *Université de Paris*.

(continuación)

El solar fue originalmente zonificado de tal modo que los edificios altos de apartamentos estaban situados todos juntos en una zona y los edificios bajos en otra. Esto también se cambió. Los edificios altos ahora están dispersos uniformemente por todo el solar y mezclados con los edificios bajos. El resultado es que todos los edificios altos, ahora distanciados unos de otros, tienen una vista abierta.

La vegetación del parque se dispone en grupos y masas que crean un variado despliegue de espacios de césped. Los caminos, suavemente curvados, se mueven a través de estos espacios desvelando vistas siempre cambiantes. El parque es un lugar para pasear y para el recreo.

La vegetación que constituye el paisaje en las zonas privadas, adyacente a y entre los edificios, consta de las mismas variedades de plantas que el parque y están agrupadas libremente de un modo similar. Así hay armonía y unidad por todas partes.



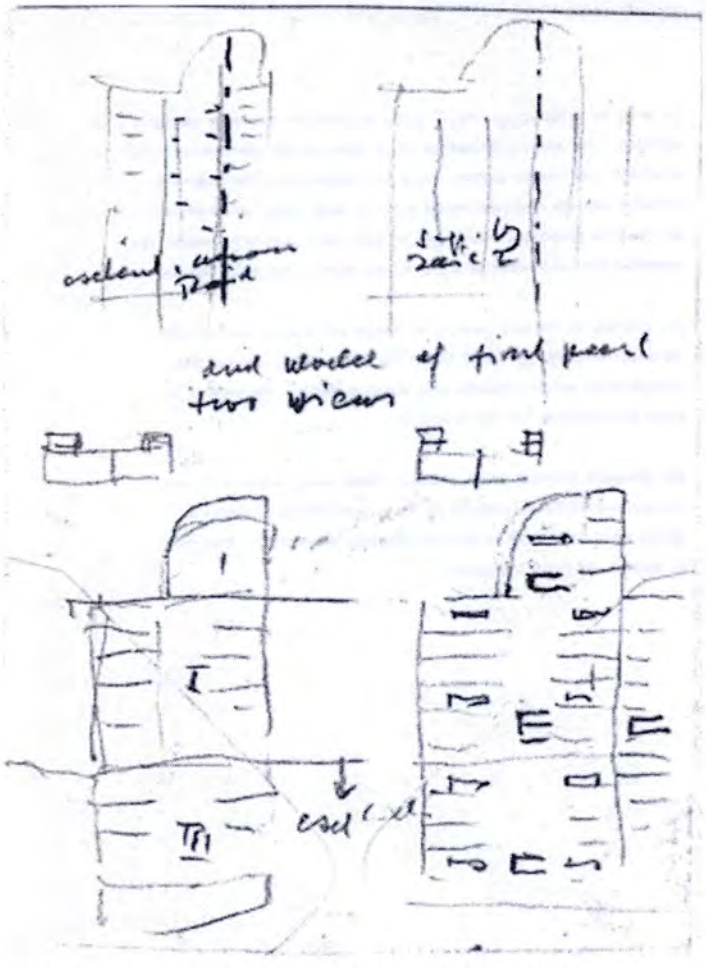
- 2 -

The area was originally zoned in such a way that the high-rise apartment buildings were placed all together in one area and the low-rise buildings, separated from them in another. This was changed too. The high-rise buildings are now dispersed evenly over the whole area, and mixed with the low-rise buildings. The result is that the high-rise buildings, now separated from each other by distance, all have a free view. (Ill.3.)

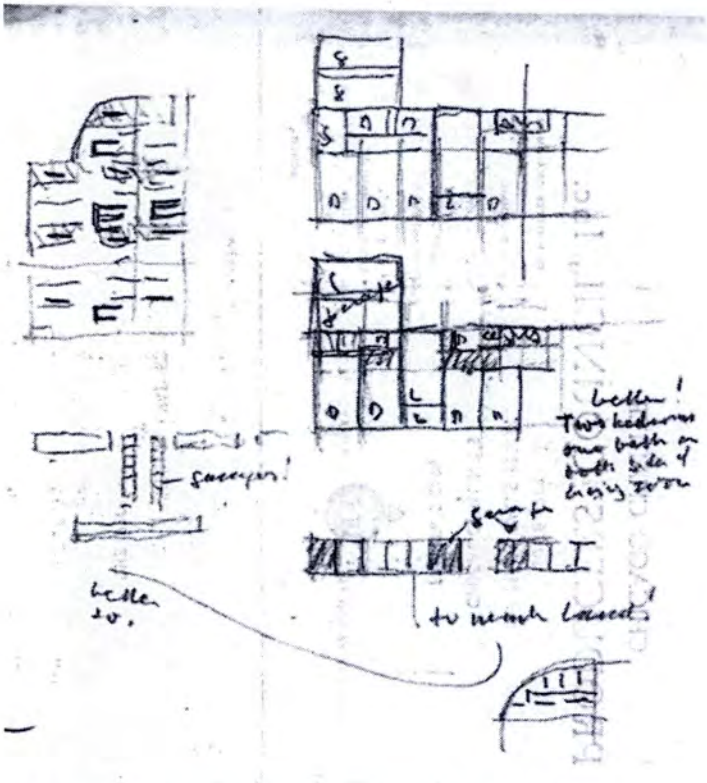
The planting in the park consists of groups and masses, which create variously unfolding spaces of lawn. The walks, gently curved, move through these spaces revealing ever changing vistas. The park is a place for strolling and for recreation.

The landscape planting on the privately owned areas, adjacent to and between the buildings, consists of the same varieties of plants as in the park, and similarly free arrangements of grouping. Thus there is harmony and unity throughout.

68. Ludwig Hilberseimer, 1 de julio de 1960. Documentación para el profesor Robert Auzelle del *Institut d'Urbanisme* de la *Université de Paris*.



69. Ludwig Hilberseimer. Croquis de *Lafayette Park*, c. 1954.



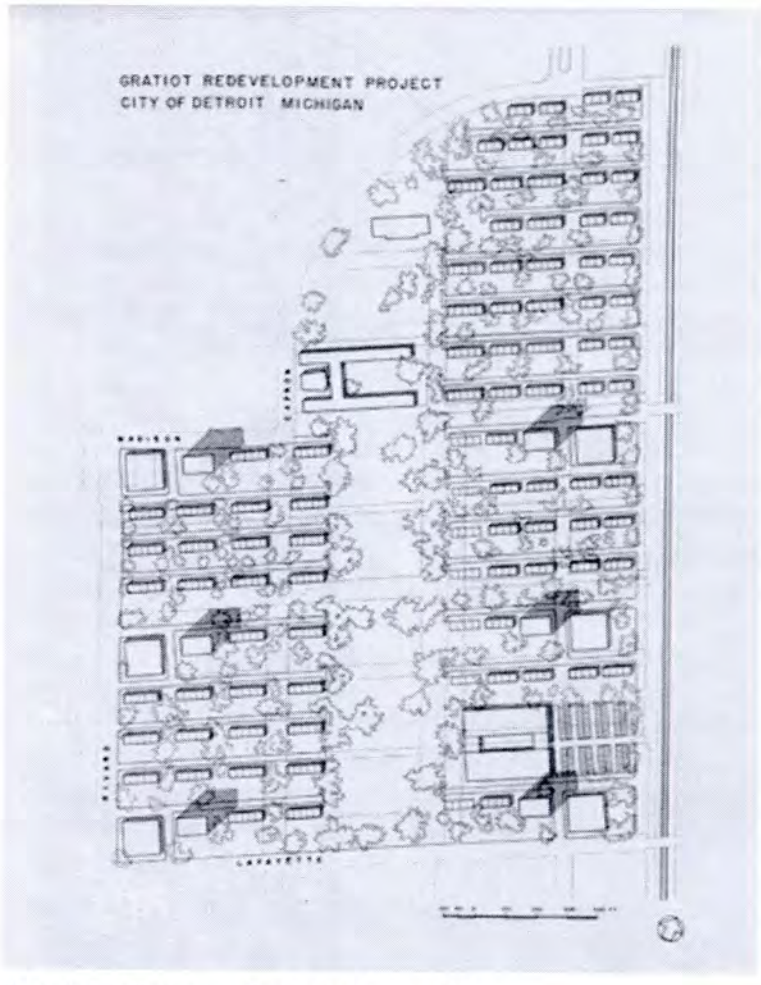
70. Ludwig Hilberseimer. Croquis de *Lafayette Park*, c. 1954.

TANTEOS DE HILBERSEIMER

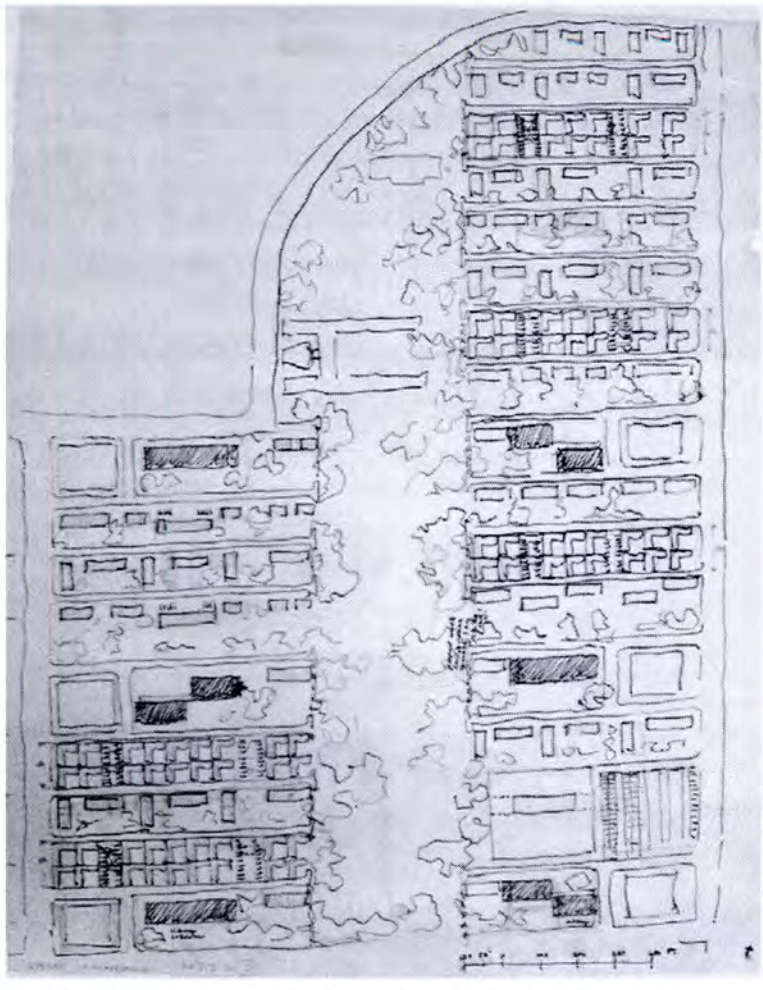
La cuestión más importante para Hilberseimer es la definición de las unidades de asentamiento sobre la trama existente. En el caso de *Lafayette Park*, la posición de los ejes de las espinas de pez es la que va a determinar la anchura de la supermanzana. El eje de la derecha viene determinada por la posición de una vía de tren propuesta por el Ayuntamiento. En alguno de los croquis, Hilberseimer tiene en cuenta los solares al otro lado de la vía de tren y absorbe la ampliación de St. Aubin, como si el tren no fuera a construirse o como si no le importara. Al final aceptó el condicionante del tren, aunque no se llegó a construir. Otro aspecto importante que aparece en estos croquis es la distribución de las viviendas, tanto su posición en el plano como su distribución interior. Son tanteos necesarios para definir las densidades y los usos.

Este plano no es el primero ni el último que hace Hilberseimer de *Lafayette Park*, pero aquí ya aparecen todas sus decisiones tomadas: 1) se observan los culs de sac coincidiendo con la malla viaria existente; 2) se encuentran bien definidas las zonas residenciales y el parque; 3) aparecen mezclados los tipos de viviendas, altos y bajos; 4) cada torre de apartamentos va acompañada de un edificio de aparcamientos cubiertos; 5) aparece un centro comercial y de servicios en junto a la calle Lafayette, con aparcamientos al aire libre; 6) aparece una escuela de secundaria en el parque (la de primaria ya existía).

Sobre esta base es sobre la que Mies empezará a trabajar e intercambiar información con Hilberseimer. La volumetría responde al concepto de alturas mixtas con el objetivo de abrir el espacio, dejar que penetre el paisaje y relacionar las funciones urbanas mediante distancias a pie. Sin embargo la volumetría todavía es muy rígida y los edificios están demasiado alineados, generando un espacio demasiado uniforme y monótono que no proporciona la variedad e intimidad suficiente entre las casas bajas.



71. Ludwig Hilberseimer. Planta de *Lafayette Park*.



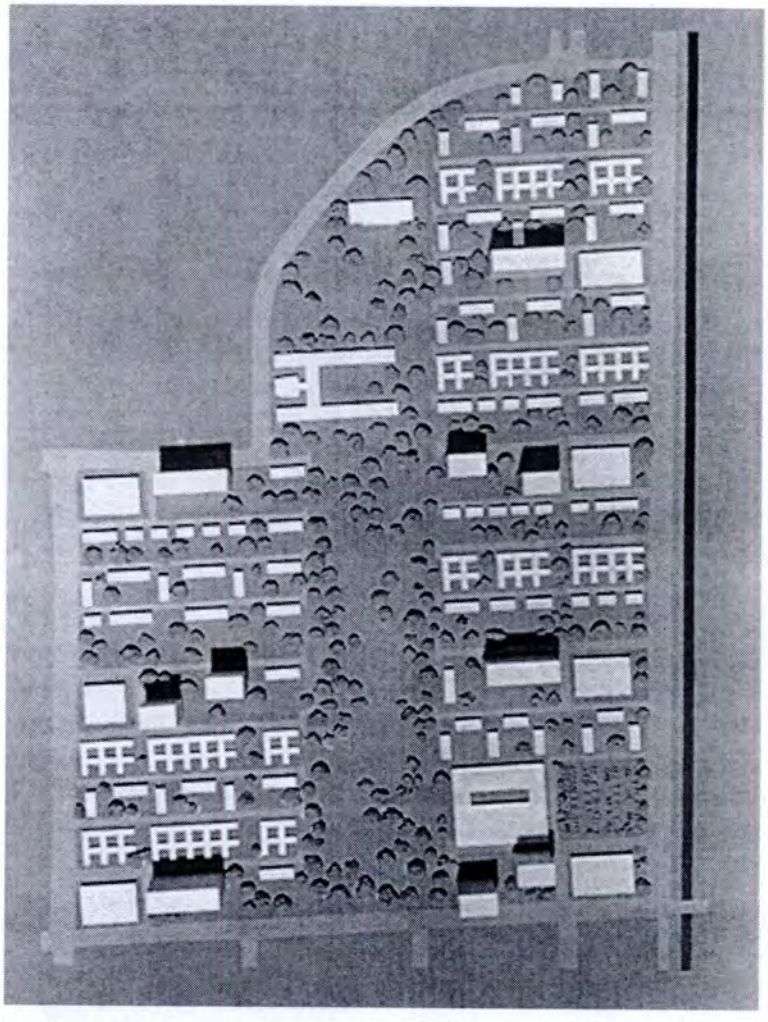
72. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. Planta de *Lafayette Park*.

INTERACCIONES DE MIES

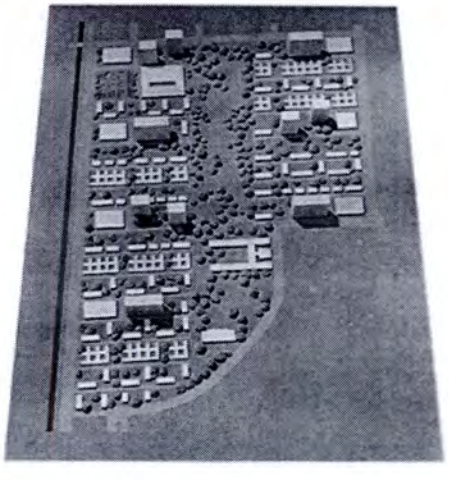
En este croquis se introducen cambios importantes en la volumetría, seguramente propuestos por Mies. Por un lado, aumenta la densidad y se introduce un tresbolillo que alterna torres con bloques de apartamentos. Cabe la posibilidad de que las torres sean de oficinas y los bloques sean de apartamentos, aunque esto sólo es una hipótesis. Sin embargo, tenemos a nuestro favor el proyecto de *Westmount Square*, en Montreal, de 1965-1968, donde Mies mezcla torres de viviendas y torres de oficinas en una única promoción urbana de gran escala (como el *Chicago Federal Center* o el *Toronto Dominion*, pero añadiendo viviendas). La aplicación de este nuevo concepto urbanístico es muy significativa, porque va en contra de las restrictivas ordenanzas de zonificación y el consiguiente gravamen de tasas, que convierten esta mezcla de usos en un ejemplo poco común.

Por otro lado, en este plano del proyecto de *Lafayette Park*, Mies y Hilberseimer también empiezan a introducir algunas variaciones tipológicas y desplazamientos entre las viviendas unifamiliares para crear diversidad y definir algunos patios de recreo. Entre los tipos aparecen grupos de viviendas en hilera, aisladas y alfombras de casas patio con las típicas viviendas en L de Hilberseimer.

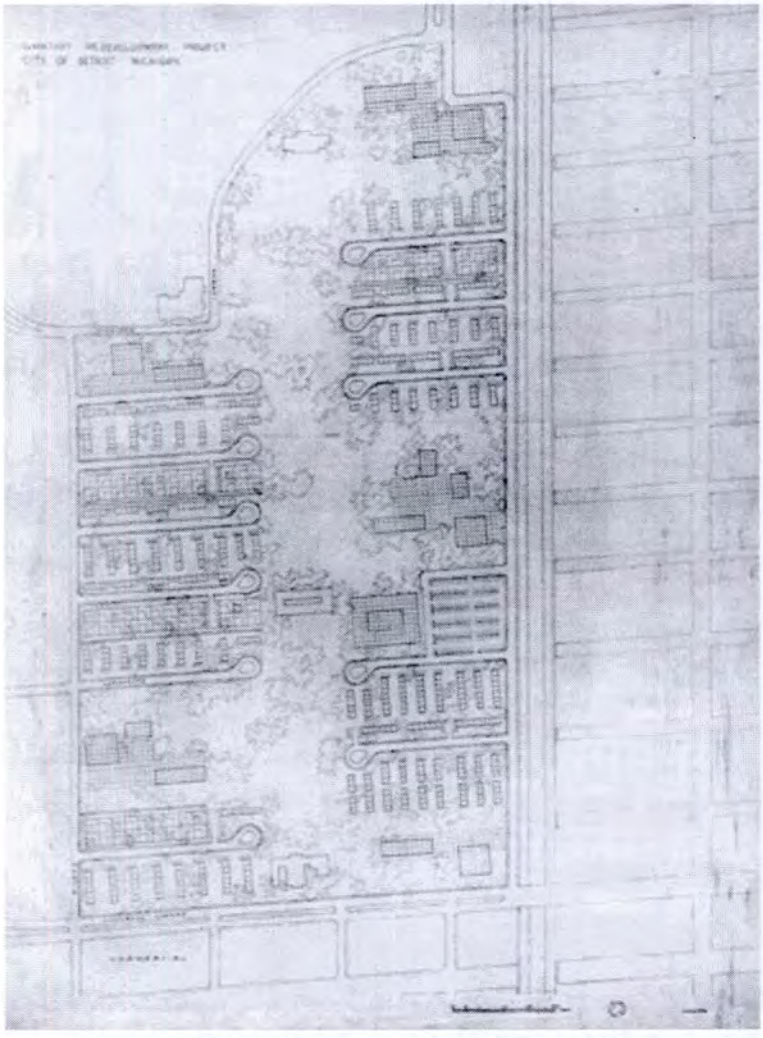
Esta maqueta corresponde a la misma volumetría del croquis anterior. Las variaciones tipológicas y el tresbolillo de las pantallas con los grupos de dos torres introducen un gran dinamismo en la génesis del espacio urbano. Realmente nos estamos aproximando cada vez más a la concepción de una ciudad con un espacio como el de la casa Tugendath, por la que apostaba Hilberseimer.



73. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. Maqueta de *Lafayette Park*.



74. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. Maqueta de *Lafayette Park*.



75. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. Planta de *Lafayette Park*.

En esta otra planta podemos observar otra fase mucho más avanzada del proyecto, que además incluye la zona ampliada por debajo de la calle Lafayette en dirección hacia el lago. En este caso, el tresbolillo ha cogido mucha más fuerza, porque las torres (que podrían ser de oficinas) se han agrupado alrededor de las pantallas de apartamentos.

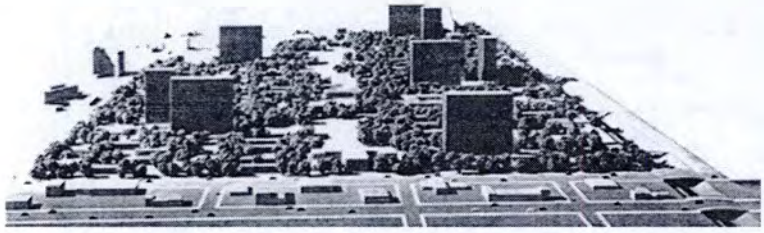
Si nos centramos en cada grupo, veremos que los edificios altos van acompañados de un cuerpo bajo de aparcamientos y servicios comunitarios. La ordenación de cada grupo es bastante libre, pero en general los edificios están organizados alrededor de una plaza pavimentada, como las plazas que Mies construirá en los centros urbanos de las grandes ciudades. En este plano, los grupos de casas bajas no han cambiado demasiado respecto al plano anterior.

ANTEPROYECTO DEFINITIVO
Esta es la maqueta de la versión presentada al Ayuntamiento de Detroit. En esta versión los grupos de torres de apartamentos son exactamente los mismos que los del dibujo anterior, los que han cambiado completamente son los grupos de casas bajas. Ahora las viviendas se han convertido en una textura regular, pero no uniforme, de espacio continuo y variado. Al romper la uniformidad se consiguen espacios privados de recreo y espacios de aparcamiento. Para construir esta textura Mies ha fijado una única serie de varios volúmenes y la ha desplegado por cada banda residencial generando simetrías múltiples. Si relacionamos estas simetrías menores con la simetría del campus del IIT y las simetrías de los edificios obtendremos una composición atonal como las de Schöenberg. Sobre esta textura uniforme, pero variada, Mies introduce pequeñas variaciones, acentos y distorsiones que tensan el espacio plásticamente.

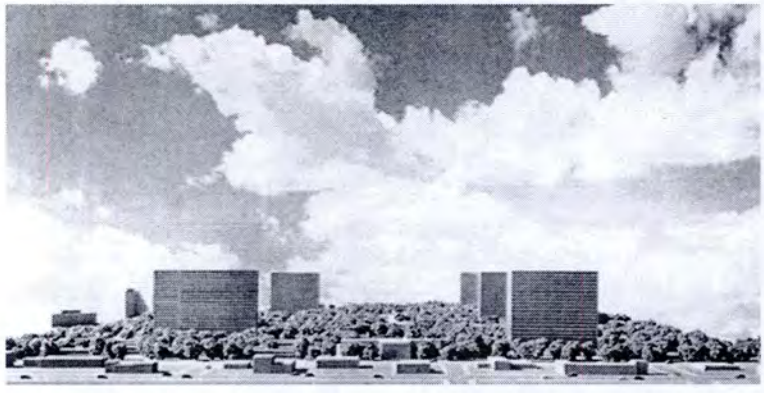
Otro aspecto que se puede observar en esta planta es que además de haber eliminado todas las calles interiores, Hilberseimer ha transformado la calle Lafayette en un paseo peatonal a través del parque, que corresponde a la calle comercial de una pequeña ciudad. Este paseo conectaría las zonas verdes y los centros comerciales de todas las unidades de asentamiento que forman una comunidad y les daría unidad, tal y como aparece en los esquemas de la Ciudad Industrial de Hilberseimer (ver cap. 3.2). Si tenemos en cuenta que *Lafayette Park* mide un cuarto de milla de ancho y que Hilberseimer suele dimensionar una pequeña ciudad con cuatro supermanzanas (o cuatro unidades de asentamiento), entonces podemos deducir que el paseo comercial medirá una milla. Ésta es una longitud adecuada para recorrerla peatonalmente y coincide con la dimensión de las calles comerciales existentes, sólo que en este caso los paseos comerciales podrían repetirse tantas veces como la metrópolis se divida en pequeñas ciudades.

76. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. Maqueta de *Lafayette Park*, 1956.

77. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. Maqueta de *Lafayette Park*, 1956.



78. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. Maqueta de *Lafayette Park*, 1956.



79. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. Maqueta de *Lafayette Park*, 1956.

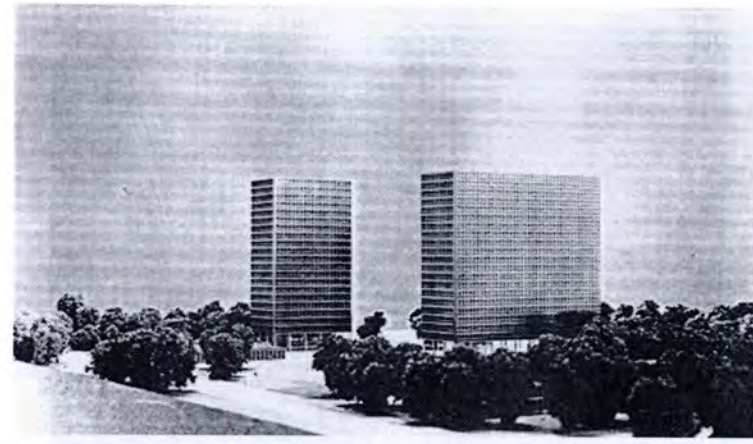
80. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. Maqueta de *Lafayette Park*, 1956.

81. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. Maqueta de *Lafayette Park*, 1956.

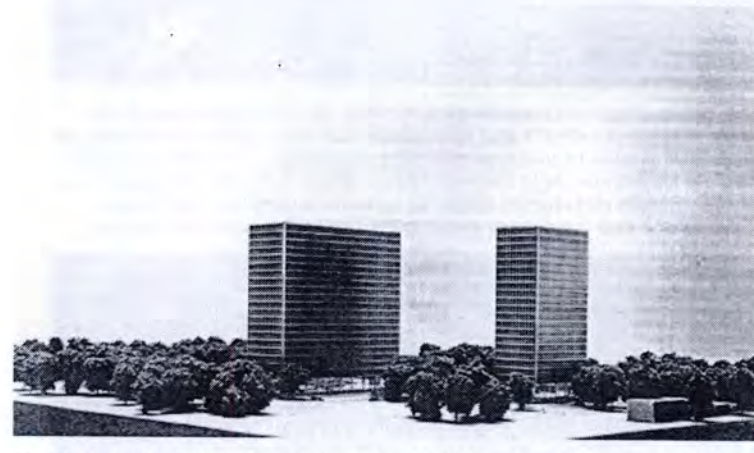
A pesar de la diversidad de los grupos de torres se lee perfectamente la regularidad del tresbolillo definido por las pantallas. Cada torre tiene 22 plantas, 20 levantadas sobre una doble planta de pilotes que cubren la función de hall y de servicios comunitarios, como si fuera un hotel. Las 20 plantas tienen la misma altura que la anchura del bloque y configuran un cuadrado perfecto que flota en medio del cielo sobre los árboles. En cambio, las casas unifamiliares de una y dos plantas se apegan al suelo y permanecen ocultas bajo los árboles.

En estas otras vistas se aprecia perfectamente que estos grupos de torres siguen el mismo esquema compositivo de los que Mies ya había construido en Chicago para Greenwald, como los *Lake Shore Drive* o los *Commonwealth*, donde se combinan varias torres de apartamentos con un cuerpo bajo de aparcamiento cubierto, piscina y otros servicios. Estos proyectos también anticipan otros proyectos urbanos muy refinados, como el *Chicago Federal Center* o el *Toronto Dominion*, donde Mies combina varias torres de oficinas con un cuerpo bajo de servicios comunitarios (una oficina de correos y un banco respectivamente). Se podría decir que el papel que juegan las torres de apartamentos en las zonas residenciales es el mismo que juegan las torres de oficinas en las zonas industriales. De este modo se justifica plásticamente, además de constructivamente, el gran parecido morfológico de todas las torres y cuerpos bajos porque todos responden a las mismas consideraciones artísticas del conjunto. La Metrópolis como Ciudad Jardín se configura como una ciudad neoplástica donde predomina el vacío como espacio positivo.

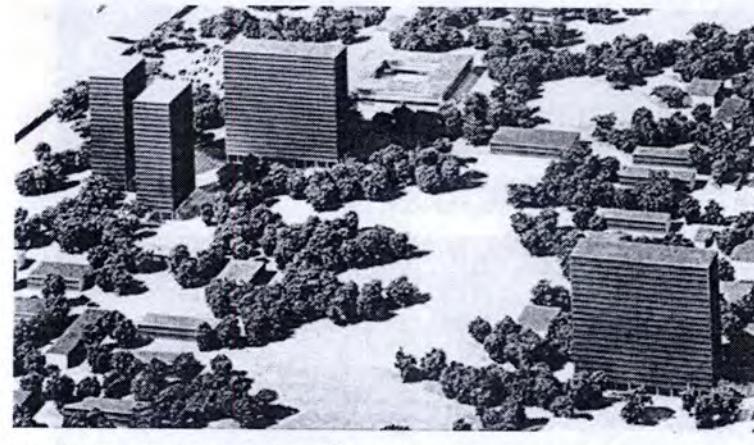
Mientras las torres se encuentran en contacto con el azul del cielo y articulan las distancias largas, las casas bajas se encuentran en contacto con el verde de las plantas y articulan las distancias cortas. Los folletos comerciales de *Lafayette Park* juegan constantemente con estos dos valores representados por estos dos colores.



82. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. Maqueta de *Lafayette Park*, 1956.



83. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. Maqueta de *Lafayette Park*, 1956.



84. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. Maqueta de *Lafayette Park*, 1956.

85. Mies van der Rohe y Ludwig Hilberseimer. Maqueta de *Lafayette Park*, 1956.

86. Solar desocupado de *Lafayette Park*, c. 1955. En la inmensa llanura del paisaje de la pradera sobre la que se extiende indefinidamente el suburbio se distinguen dos centros urbanos, el más cercano Detroit y al fondo un núcleo alrededor de las oficinas de la *General Motors*. El descampado corresponde al solar desocupado de tugurios donde se construirá *Lafayette Park*, cuya superficie parece casi tan grande como la del centro financiero de Detroit.

87. Hedrich Blessing. Fotomontaje de la maqueta de Mies y Hilberseimer sobre el solar desocupado de *Lafayette Park*, 1956.

88. Hedrich Blessing. Tratamiento de imagen destacando los límites del proyecto de *Lafayette Park*, 1956.

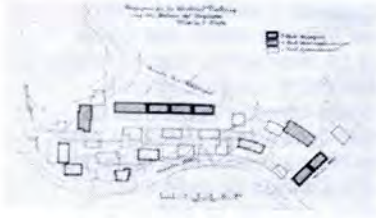
EL PAISAJE EN LA CIUDAD

Una de las cualidades más importantes de la Metrópolis como Ciudad Jardín es que además de estar en el paisaje, el paisaje está en la ciudad. Esta idea se entiende perfectamente en el fotomontaje de *Lafayette Park*, donde vemos cómo el paisaje se reintroduce cubriendo las casas bajas y camuflando la ciudad en el paisaje. El centro de *Lafayette Park* es un claro bordeado de bosque donde se encuentran los edificios. Todo el mundo puede vivir en un parque natural, ecológico y con las características propias del paisaje circundante, porque la ciudad se funde con el paisaje. Su integración con la naturaleza es tan grande que sin conocer a fondo el proyecto, sería difícil saber dónde tiene sus límites.

La Metrópolis como Ciudad Jardín está hecha con todos los ingredientes de la ciudad y el suburbio, pero mezclándolos y relacionándolos a través de un parque central. *Lafayette Park* es una comunidad que lo tiene todo al alcance de la mano, las ventajas del campo y las ventajas de la ciudad. Se puede acceder a todas partes caminando y además está bien conectada con las autopistas. En este fotomontaje también se vuelve muy explícito el concepto de densidad media con el que trabajaban Mies y Hilberseimer, que en realidad es una mezcla de las altas densidades del centro y las bajas densidades de la periferia, en este caso al tresbolillo. Si se reurbaniza el suburbio, se pueden construir torres de apartamentos, relocalizar a una parte de la población y abrir parques. Si se reurbanizan las zonas que se hayan despoblado del centro, como en el caso de Detroit, se pueden derribar algunos edificios dejando los más representativos en pie. Estos edificios pueden cubrir funciones institucionales a escala metropolitana y los solares vacíos pueden sustituirse por parques.

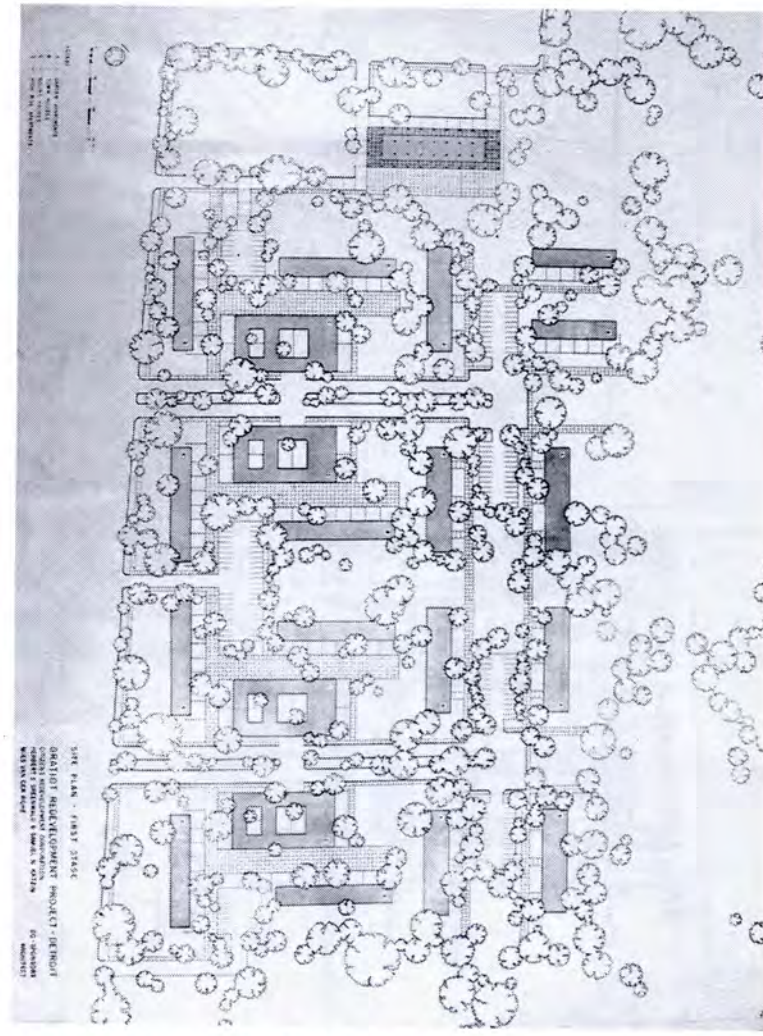
LA UNIDAD RESIDENCIAL

Se puede intuir que el proyecto de *Lafayette Park* se divide en 5 fases, una para cada unidad residencial que incluye un grupo de torres, una alfombra de casas bajas y los respectivos equipamientos. Cada una de estas unidades residenciales equivale aproximadamente a la *Weissenhof*, que puede repetirse varias veces para definir una unidad de asentamiento. Mies y Hilberseimer sólo llegaron a construir la primera de estas unidades residenciales con Greenwald, la primera fase.

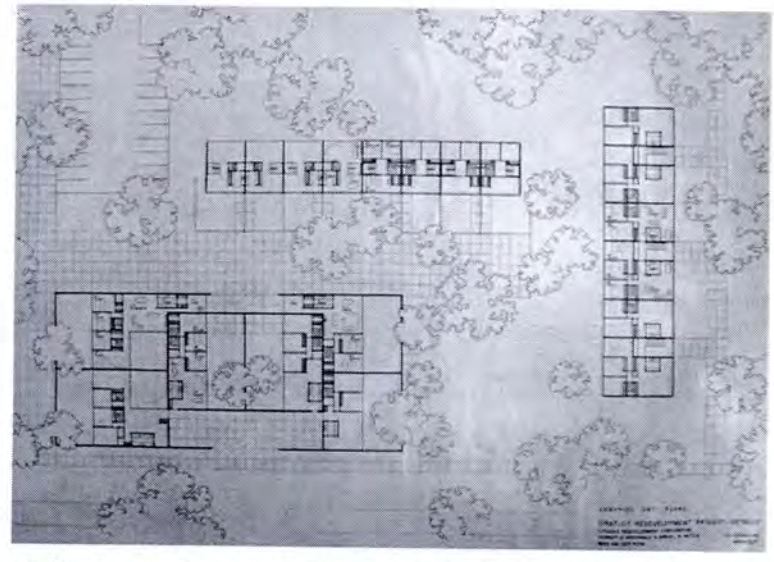


En la primera unidad residencial hay varias cosas que destacar, sobre todo por lo que respecta a los culs de sac. A pesar de que las calles estaban en muy mal estado y tuvieron que volver a urbanizarlas de nuevo, Mies y Hilberseimer no abandonaron el criterio desurbanizador ni el principio de la unidad de asentamiento para hacer el proyecto. Además el urbanismo desurbanizador les permitía aprovechar todas las instalaciones y reducir el coste de la promoción. Lo más interesante es el diseño de los culs de sac, que siguen el mismo criterio que los de *Hyde Park*, es decir, también se aprovechan los tramos de las calles cortadas como superficies de aparcamiento, aunque en este caso sean de nueva planta. Por otro lado, al aprovechar las calles se mantienen las manzanas, aunque luego se difuminen al desurbanizarlas. El dinamismo que consigue Mies al mover los edificios le permite conseguir una gran variedad de espacios donde puede encajar los aparcamientos y definir unos patios de recreo semiprivados para los vecinos.

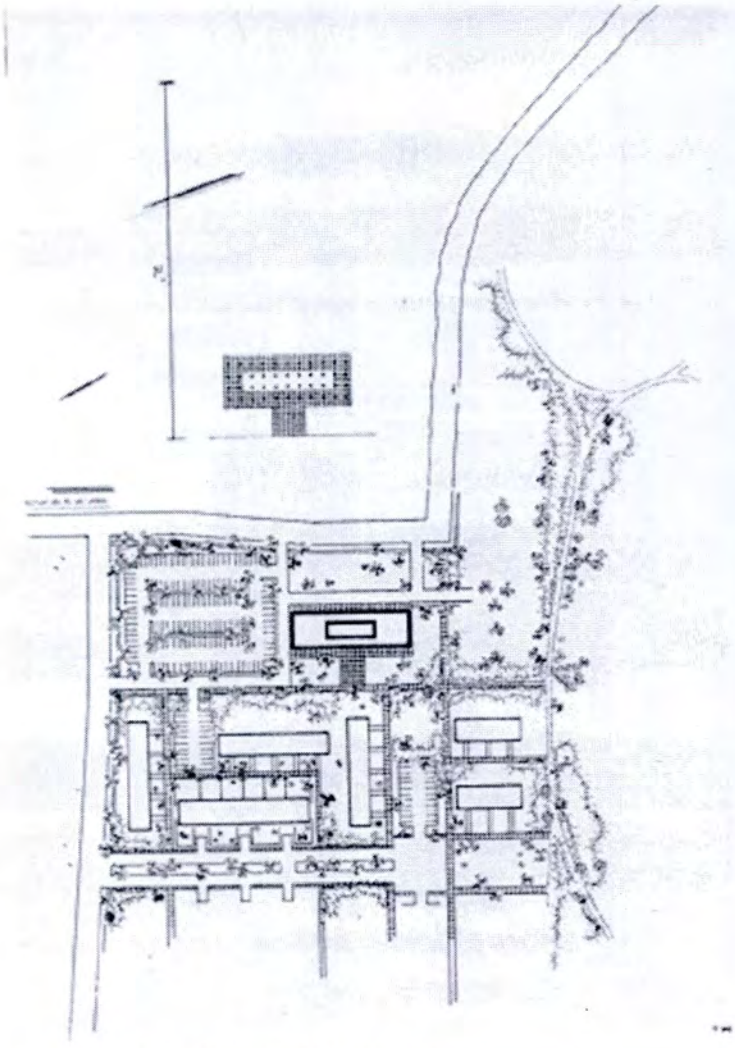
En los planos de la primera fase se aprecia claramente que Mies estaba desarrollando dos tipos de viviendas unifamiliares: 1) viviendas dúplex en hilera; y 2) viviendas de una sola planta con patios. Al final, las casas patio se acabaron simplificando y se agruparon formando una hilera con todos los patios detrás.



89. Mies van der Rohe. Planta de situación de la primera fase, *Lafayette Park*. Promotores: *Citizens' Redevelopment Corporation*, Herbert Greenwald & Samuel Katzin.



90. Mies van der Rohe. Distribución de las unidades bajas de vivienda, *Lafayette Park*. Promotores: *Citizens' Redevelopment Corporation*, Herbert Greenwald & Samuel Katzin.



91. Mies van der Rohe. *Lafayette Park*, Detroit.

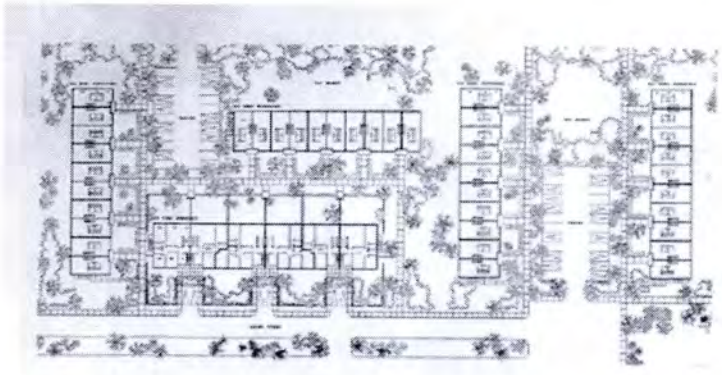
ANÁLISIS DE LA MANZANA

En este oto plano aparecen dibujadas dos manzanas donde quedan resumidos todos los elementos decisivos de la unidad residencial: una torre de apartamentos, una serie repetible de casas bajas y un fragmento de parque (como en la *Weissenhof*). Los caminos del parque siguen un trazado curvo planteado a partir de los criterios paisajísticos de la Escuela de la Pradera por Alfred Caldwell; en cambio, los caminos entre las viviendas siguen el mismo criterio geométrico de las aceras existentes.

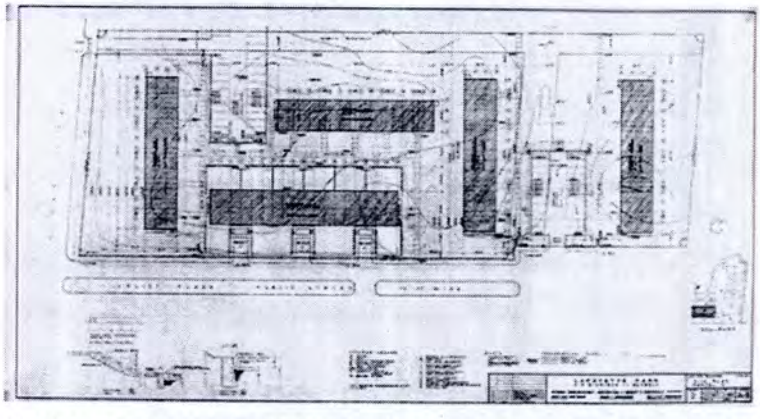
El grupo de viviendas en hilera puede aislarse como una única pieza (la manzana), que es la que se multiplica simétricamente. Funciona como un conjunto de partida (una serie) pensado para generar una textura de espacios abiertos donde se define el espacio, pero no se encierra. El resultado es una textura regular, pero no uniforme, que permite incorporar variaciones sin que apenas se note.

En estos planos se analiza la unidad básica de la manzana de viviendas unifamiliares que se repite simétricamente con pequeñas variaciones. Los propietarios de las viviendas de dos plantas tienen su aparcamiento al final de los culs de sac, mientras que los propietarios de las viviendas de una sola planta aparcan justo delante de casa. También hay espacios de aparcamiento diferenciados para los visitantes. En el plano de los elementos de urbanización, los edificios se han representado como rectángulos negros y la información se ha centrado en los aspectos constructivos de los caminos, bordillos, escaleras y otros elementos de urbanización.

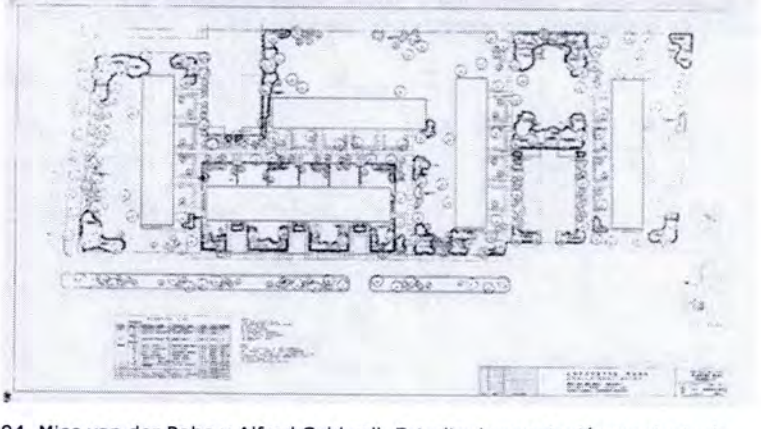
Por lo que respecta al paisaje, Caldwell hizo un estudio general de la vegetación de todo *Lafayette Park* y un estudio detallado de la primera fase, describiendo todas las especies necesarias para reconstruir el paisaje nativo y exuberante de la pradera. Como nadie quería renunciar al proyecto de paisaje de Caldwell, decidieron arriesgarse plantando árboles muy pequeños para reducir costes, pero sin reducir el número de plantas. Actualmente, *Lafayette Park* se ha convertido en una selva y forma parte del paisaje de la pradera.



92. Mies van der Rohe. Distribución definitiva de las viviendas de una de las manzanas de casas bajas, *Lafayette Park*.



93. Mies van der Rohe. Elementos de urbanización de una de las manzanas de casas bajas, *Lafayette Park*.



94. Mies van der Rohe y Alfred Caldwell. Estudio de vegetación y paisaje de una de las manzanas de casas bajas, *Lafayette Park*.

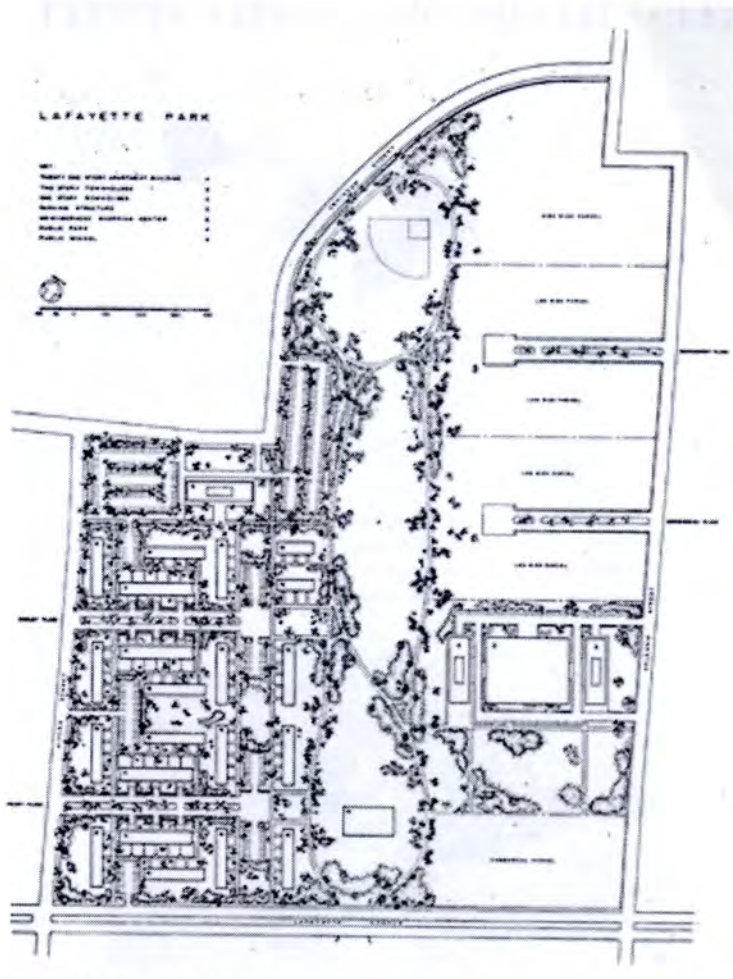
95. Mies van der Rohe. *Lafayette Park* – Detroit. Planta general de la propuesta sin la ampliación por debajo de la calle Lafayette.

PROPUESTA DEFINITIVA

En esta planta se aprecian todos los elementos que han tenido que definirse para planificar una unidad de asentamiento al detalle: los elementos repetibles, los singulares y las variaciones. Toda la ciudad se ha convertido en un parque habitable que se podría acabar conectando al paisaje. El conjunto ha acabado configurado como una supermanzana sin tráfico interior y acceso rodado a todos los edificios. La ciudad está en el paisaje y el paisaje está en la ciudad, gracias al uso racional y responsable de la tecnología y las infraestructuras. Como prueba piloto, *Lafayette Park* significa el inicio de la desurbanización de Detroit que permitiría descentralizar la ciudad y convertirla en un sistema fractal de pequeñas ciudades que funcionarían como mundos completos. Estas pequeñas ciudades estarían pensadas a partir del automóvil para las personas, pero no estarían dominadas por el automóvil, sino por el peatón. Si esta prueba piloto se hubiera extendido por todo Detroit, Detroit se habría convertido en un racimo de ciudades jardín conectadas a una red integrada de infraestructuras.

PORCIÓN CONSTRUIDA
En 1959, Greenwald tuvo un accidente de aviación cuando aterrizaba en el aeropuerto de Newark, Nueva Jersey. Su muerte acabó definitivamente con esta aventura urbanística y a partir de entonces Mies y Hilberseimer intentaron seguir trabajando con Daniel Levin, que había participado en todo el proceso desde el Ayuntamiento, pero no fue lo mismo. Daniel Levin se empezó a cuestionar si era necesario construir una arquitectura tan moderna y si había que gastarse el dinero plantando tanta vegetación. Mies y Hilberseimer sólo construyeron dos torres con Daniel Levin y las situaron en una posición muy distinta a la del proyecto inicial, girando la orientación de las pantallas. Mies ya había hecho lo mismo en la Casa Farnsworth: cuando la doctora Farnsworth le obligó a poner un armario que Mies no consideraba necesario. Era una casa de fin de semana y se podían dejar las cosas en el baño. Lo construyó con madera de otro color para que se notara el cambio. Seguramente aquí ha ocurrido lo mismo en *Lafayette Park*. En cambio con Herbert Greenwald y con Henry Heald todo se hacía según el criterio de Mies y Hilberseimer. Si Greenwald o Heald recibían dinero de algún promotor que quería imponer sus ideas alterando el criterio de Mies, le devolvían el dinero.

La primera fase de *Lafayette Park* es un buen ejemplo de Metrópolis como Ciudad Jardín, sobre todo teniendo en cuenta que también se han construido el parque central y las dos torres al otro lado del parque, que dan una sensación de espacialidad que no tienen las otras ciudades. Sin embargo, en su momento no fue suficiente como para formar una nueva generación de representantes públicos y promotores que pudieran implantar una nueva tradición urbanística. Aunque algunos lo intentaron, como Stanley Tigerman.



96. Mies van der Rohe. *Lafayette Park*, Detroit.

97. Cara exterior desplegada del folleto comercial de *Lafayette Plaisance*. Lema publicitario: "*Vive en los suburbios en la ciudad. Vive en la ciudad en los suburbios*".

PUBLICIDAD COMERCIAL

Para la venta y alquiler de las viviendas de *Lafayette Park* se editaron dos folletos comerciales diferenciados. Por un lado, se editaron folletos de *Lafayette Plaisance*, que incluían las viviendas unifamiliares de tres habitaciones en hilera, de una y dos plantas. Por otro lado, se editaron folletos de los *Pavilion Apartments*, que incluían estudios y apartamentos de una y dos habitaciones.

La publicidad se centraba en la amplitud de los apartamentos, la tecnología y el contacto con la naturaleza. La arquitectura y el urbanismo se unían para recuperar el paisaje en las grandes ciudades, gracias al uso racional y sensato de la tecnología. El concepto principal de la campaña era introducir un suburbio en la ciudad, como queda reflejado en el folleto plegado de *Lafayette Plaisance*.

Leyenda:

1 WAYNE MEDICAL CENTER

2 PAVILION APARTMENTS

3 NUEVA ESCUELA

4 PROMENADE APARTMENTS

5 TRI TOWERS

6 CENTRO COMERCIAL

7 Calle Antietam

8 Plaza Nicolet

9 Plaza Joliet

10 Calle Rivard

11 Avenida Lafayette

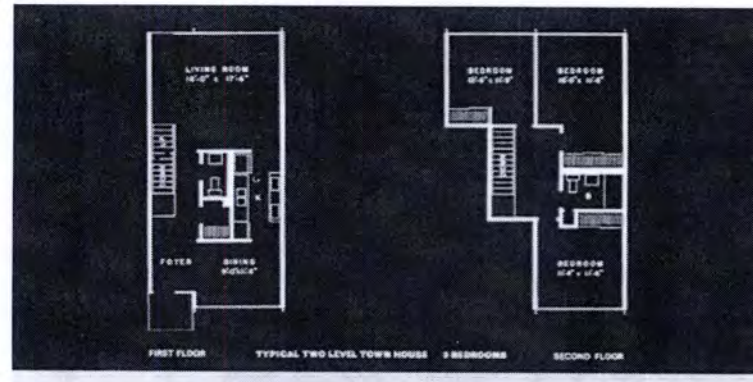
12 Lafayette Plaisance

13 Plaza Chateaufort

14 Plaza Cherboneau

LAFAYETTE PLAISANCE

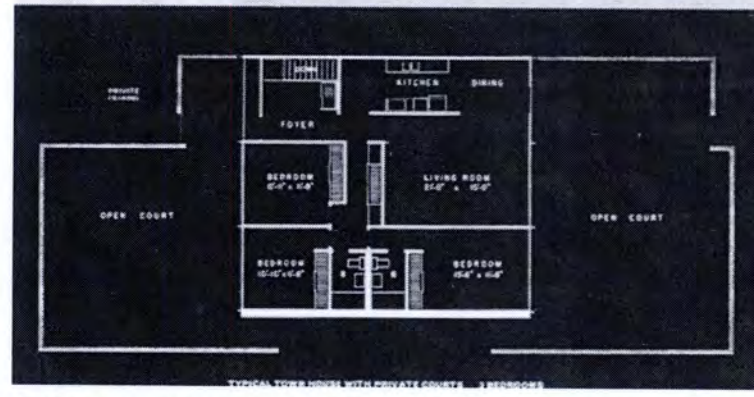
Una situación sin precedentes hace posible para unos pocos ciudadanos de Detroit vivir en un "suburbio en la ciudad" -tener su propia casa en un parque de 55 acres- sólo a 10 minutos caminando del centro de Detroit. Diseñado por uno de los más grandes arquitectos vivos -Mies van der Rohe- y construido con todo tipo de comodidades para la vida familiar, estos hogares de una y dos plantas establecerán un nuevo estándar para la nación. Estos hogares están situados a lo largo de los caminos de acceso bellamente ajardinados por los cuales entras en Lafayette Plaisance, un nombre adecuado para esta nueva zona residencial que no tiene calles a través. Sus paseos, patios de recreo, centro comercial y otros equipamientos serán accesibles para cada hogar sin cruzar una sola calle. Éste es un nuevo y diferente modo de vida asequible a partir de la base del accionista arrendatario, que te proporciona los beneficios de un hogar en propiedad. Financiado por una hipoteca asegurada FHA (Federal Housing Authority) de 39 años y 11 meses, este plan de propiedad te permitirá aumentar tu acción de dividendo no fijo cada mes y, si el 80% de las contribuciones del proyecto son derivados de accionistas arrendatarios individuales, al mismo tiempo te beneficia de las deducciones de tu impuesto sobre la renta personal tal como está permitido por el Internal Revenue Code (Código de la Delegación de Contribuciones). Algunas de las características que encontrarás en estos hogares son: Habitaciones sobredimensionadas con grandes muros-ventana/Aire acondicionado completo con controles termostáticos individuales/Sótano completo con espacio para una habitación de recreo/ Sistemas de calefacción insonora Edison/Cocina equipada con fogones eléctricos, recogida de basuras y hornos eléctricos hasta la altura de la cintura empotrados/Cuartos de baño extra-grandes con puertas del suelo al techo/Comedores separados/Plazas de aparcamiento individuales. Pero para apreciar plenamente Lafayette Plaisance y estos espaciosos hogares de una y dos plantas, tendréis que verlos por vosotros mismos. Envía tu solicitud a Plaisance Realty Company, 1 Lafayette Plaisance. WO 1-8877.



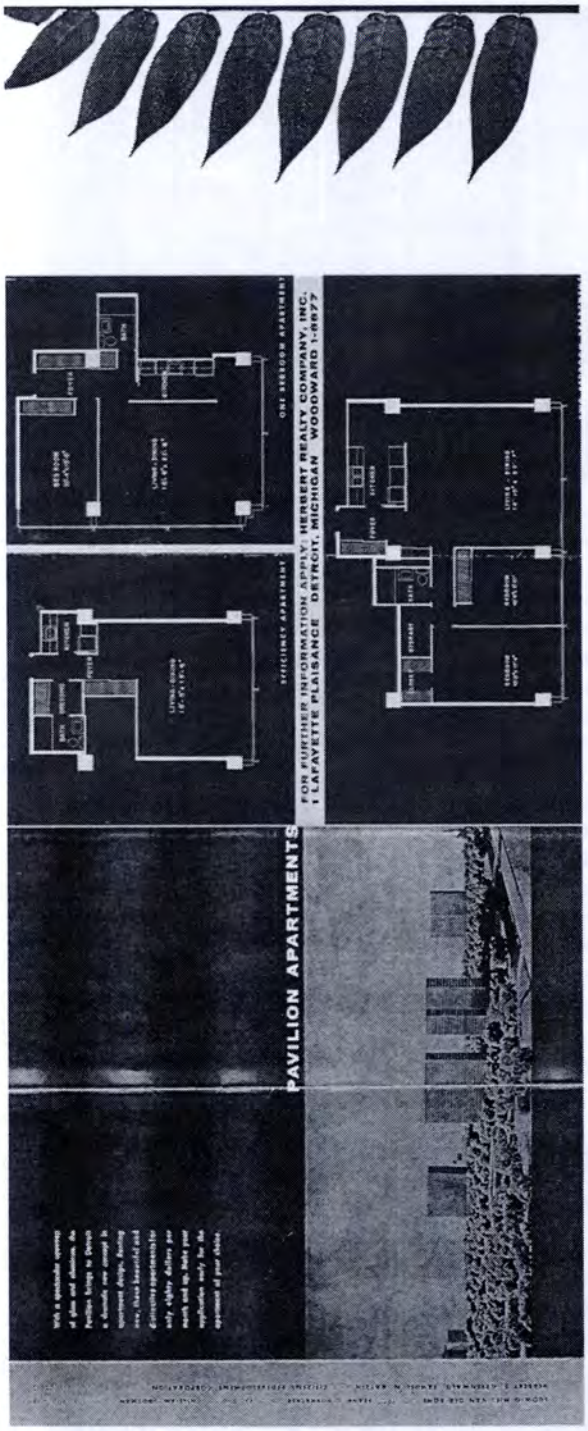
LAFAYETTE

An unprecedented situation makes it possible for a few citizens of Detroit to live in a "suburb in the city"—to own their own home in a 55-acre park—only a 10-minute walk to downtown Detroit. Designed by one of the greatest living architects —Ludwig Mies van der Rohe—and built with a view to every comfort and convenience for family living, these one and two level homes will set a new standard for the nation. These homes are located along the beautifully planted access-ways by which you enter Lafayette Plaisance, a fitting name for this new residential area which has no through streets. Its promenades, playgrounds, shopping center and other facilities will be accessible to every home without crossing a single street. This is a new and different way of life available on a tenant shareholder basis affording you the benefits of home ownership. Financed by an FHA insured 39-year 11-month mortgage with interest at 4½% this ownership plan will make it possible for you to add to your equity each month and, if 80% of the revenues of the project are derived from individual tenant shareholders, at the same time take advantage of deductions from your personal income tax as permitted by the Internal Revenue Code. Some of the features you will find in these homes are: Oversized rooms with large window-walls/Complete air conditioning with individual thermostatic controls/Full basements with space for a recreation room/Edison soundless warm-air heating systems/Kitchens equipped with electric stoves, disposals and built-in waist-high electric ovens/Extra-large closets with floor to ceiling doors/Separate dining areas/ Individual parking spaces. But to appreciate fully Lafayette Plaisance and these spacious one and two level homes, you will have to see them for yobrself. Direct your inquiry to the Plaisance Realty Company, 1 Lafayette Plaisance. WO 1-8877.

PLAISANCE



98. Cara interior desplegada del folleto comercial de *Lafayette Plaisance*.



PAVILION APARTMENTS

Con la construcción de los Pavilion Apartments iniciamos la mayor reurbanización de una zona que se debería convertir en la más hermosa de la Ciudad de Detroit, y así dar ejemplo a toda la nación. El Pavilion será el primero de 6 rascacielos de apartamentos que fluirán junto a viviendas en hilera de 1 y 2 plantas para formar el más excitante diseño a gran escala de esta era. Cuando se haya completado, el suburbio Ciudad Universitaria-Lafayette Park en Detroit alojará a 2000 familias. Tendrá su propio centro comercial y escuela pública. Además, para cubrir las necesidades de recreo, la Ciudad de Detroit está empezando inmediatamente a trabajar sobre un parque de 18 acres que estará localizado en el centro de la zona y que será conocido como Lafayette Plaisance.

Aquí entonces, se encuentra un nuevo entorno para ti, ofreciéndote un elegante marco físico con unos inquilinos cuidadosamente seleccionados a quien estarás orgulloso de reconocer como tus vecinos. Aquí estarás libre de los ruidos de la ciudad y de los problemas de tráfico. Aquí encontrarás el aparcamiento adecuado y todas las comodidades necesarias para una vida agradable inmediatamente a mano. Y aquí puedes participar no sólo en un nuevo arte cívico, sino en un nuevo programa cívico de todo nuestro país.

El Pavilion Apartment Building siendo el primero de este excitante nuevo programa, ha sido diseñado para fijar un estándar para todo el proyecto. Esta rara oportunidad ha estimulado a los arquitectos y constructores para sus más inspirados esfuerzos. Ludwig Mies van der Rohe ha sido internacionalmente aclamado como el diseñador de los principales edificios de apartamentos de América, y en el Pavilion encontrarás justa razón para su aclamación.

Desde el momento en que te aproximas al edificio su grandeza, su elegancia y la belleza de sus alrededores hablarán por sí mismos. En ningún lugar de Detroit, y por supuesto en pocos lugares de la nación, encontrarás tal belleza y confort. El vestíbulo tendrá 2 plantas de alto y contendrá un porche que rodea todo el edificio. Las puertas de entrada establecerán el tono mantenido en todo el edificio.

Cada planta contendrá Estudios, Apartamentos de Uno y Dos dormitorios. En el reverso de esta página encontrarás tres distribuciones típicas entre las cuales puedes seleccionar tu nuevo hogar. Hay otras plantas estándar disponibles para tu inspección y consideración.

99. Cara exterior desplegada del folleto comercial de *Pavilion Apartments*. Pie de foto: "*Con un espectacular elevarse de vidrio y aluminio, el Pavilion trae a Detroit un nuevo concepto dramático en el diseño de apartamentos. Estos preciosos y característicos apartamentos se están alquilando ahora a partir de 80 dólares al mes. Haz pronto tu solicitud para el apartamento de tu elección*". Créditos: "*Ludwig Mies van der Rohe, arquitecto; Frank J. Kornaker, ingeniero estructural; William Goodman, ingeniero mecánico; Herbert S. Greenwald, Smuel N. Katzin y Citizens' Redevelopment Corporation, patrocinadores y promotores*".

(continuación)

Las imágenes de este folleto están tomadas de maquetas actuales que son el modelo para la realización definitiva de un plan para este vecindario. Observarás que esta única comunidad caminable-al-trabajo proporciona más parque, árboles y vegetación de la que puedas encontrar en el suburbio medio. La máxima seguridad será proporcionada a través del empleo de un conserje que estará de guardia 24 horas al día. Y en esta ciudad dentro de una ciudad, encontrarás todas tus necesidades esenciales rápidamente a mano. El edificio contendrá una comisaría, un colmado, una farmacia, un salón de belleza y un servicio doméstico para proporcionar completo bienestar. Aquí, veloces ascensores electrónicos te llevarán volando a pasillos climatizados con aire acondicionado desde donde entrarás a tu nuevo hogar.

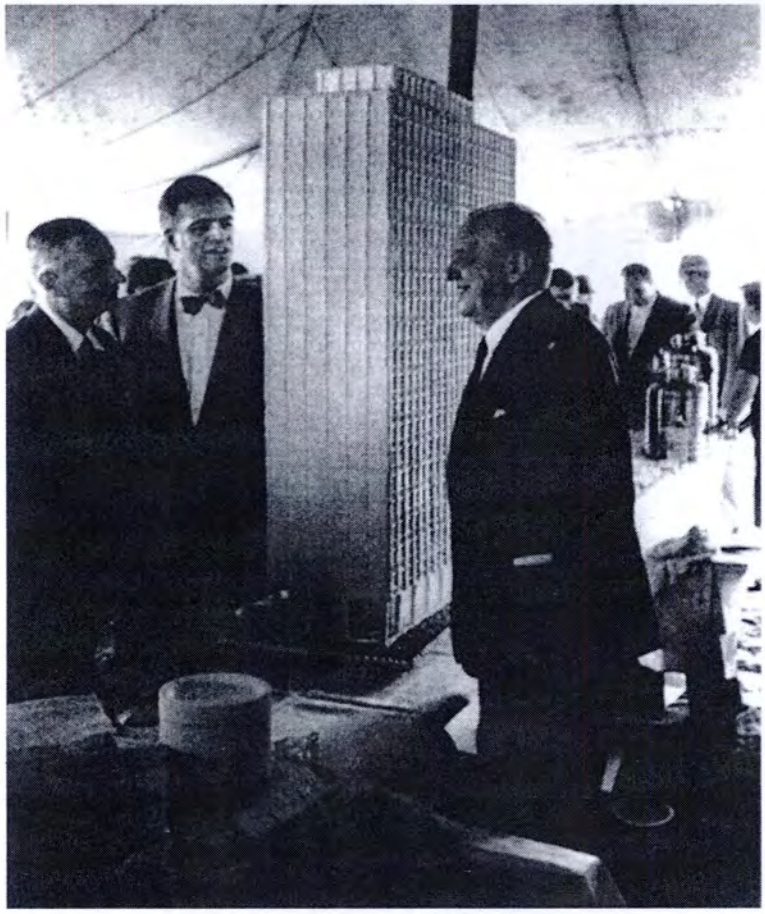
Una vez estés dentro, encontrarás un apartamento completamente climatizado con aire acondicionado todo el año, y podrás controlar el clima en cada habitación. Grandes vidrios, ventanas del suelo al techo te permitirán admirar el espectacular paisaje, pero están diseñados para proporcionarte la máxima privacidad.

Ahora se están aceptando alquileres para inquilinos cualificados, y lo serán en base a 3 años.

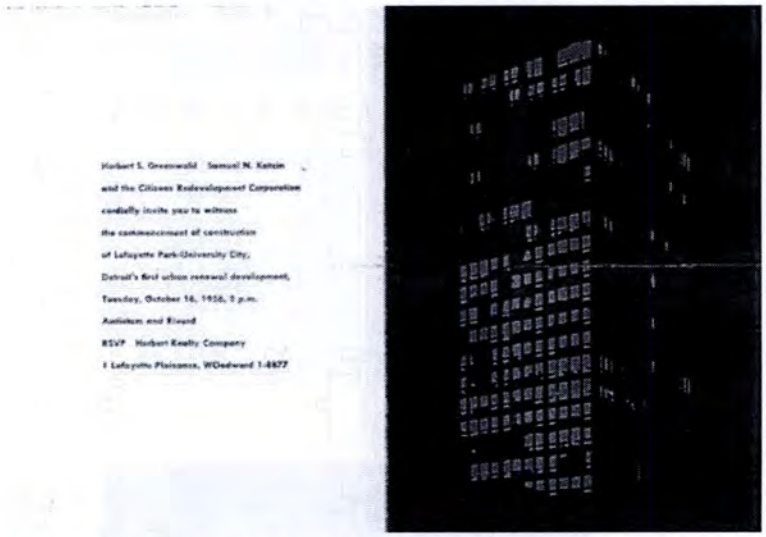
Características de los Pavilion Apartments

- Aire Acondicionado todas las estaciones, con controles de clima individuales en todas las habitaciones
- Ascensores electrónicos especialmente diseñados para el transporte vertical de alta velocidad
- Pasillos con aire acondicionado presurizado
- Especial atención a los problemas acústicos, asegurando la máxima insonorización
- Incineradores controlados electrónicamente
- Lavandería eléctrica automática
- Puertas hasta el techo
- Puertas correderas en todos los armarios
- Botiquín empotrado en el baño
- Fogones y neveras eléctricos de lujo
- Espacios de desayuno en algunos apartamentos
- 100% aparcamiento
- Patios de recreo especialmente diseñados para los niños
- Servicios de recepción
- Comisaría, Colmado, Salón de Belleza
- Servicio doméstico disponible
- Puedes ir andando a trabajar

100. Cara interior desplegada del folleto comercial de *Pavilion Apartments*. Pie de foto: *"Un refugio del bullicio del tráfico de Detroit, y sin embargo soberbiamente localizado – cerca de todas las comodidades".*



101. Inicio de la construcción de *Lafayette Park*, martes 16 de octubre de 1956.



102. Invitación para asistir al inicio de la construcción de *Lafayette Park*, Detroit: *"Herbert S. Greenwald, Samuel N. Katzin y la Citizens' Redevelopment Corporation les invitan cordialmente a presenciar el comienzo de la construcción de Lafayette Park-Ciudad Universitaria, la primera promoción de renovación urbana de Detroit, el martes 16 de octubre, de 1956, a las 2 p.m. Antietam and Rivard, RSVP Herbert Realty Company, 1 Lafayette Plaisance, WOodward 1-8877"*.

LOS EDIFICIOS ALTOS

Las torres son acentos verticales que se separan del suelo y se elevan hacia el cielo. Sobresalen por encima del paisaje en grupos de uno, dos o tres rascacielos, separados varias manzanas de los otros grupos. Son el testimonio de la concentración y garantizan las ventajas de la vida urbana. La distancia que separa las torres confirma la dispersión de la ciudad por el campo definiendo el espacio, sin encerrarlo.

Cuando Mies construyó el bloque de la *Weissenhof* situó los servicios comunitarios en la cubierta, siguiendo los cinco puntos de Le Corbusier, pero en las torres que construyó en los Estados Unidos decidió situar los sevicios comunitarios en planta baja, potenciando la relación con el plano del suelo, la ciudad y el paisaje. La torre que se encuentra en primer término de esta fotografía es la que construyó para Greenwald en *Lafayette Park*. Es la única torre donde Mies utilizó un muro cortina con los vidrios tan grandes (cuadrados enteros). En las demás torres dividirá los vidrios por la mitad para conseguir que los apartamentos tengan las distribuciones más flexibles (medios cuadrados): si hay más montantes en la fachada, también hay más posibilidades de atracar los tabiques y distribuir el interior con mayor libertad.

103. *Lafayette Park*, Detroit.

104. *Lafayette Park*, Detroit.

105. *Lafayette Park*, Detroit.

106. *Lafayette Park*, Detroit. Entre las dos torres de apartamentos, Mies ha situado un edificio de aparcamientos con una piscina en la cubierta; la composición arquitectónica del volumen tiene como antecedente el edificio de oficinas de hormigón armado de 1923.

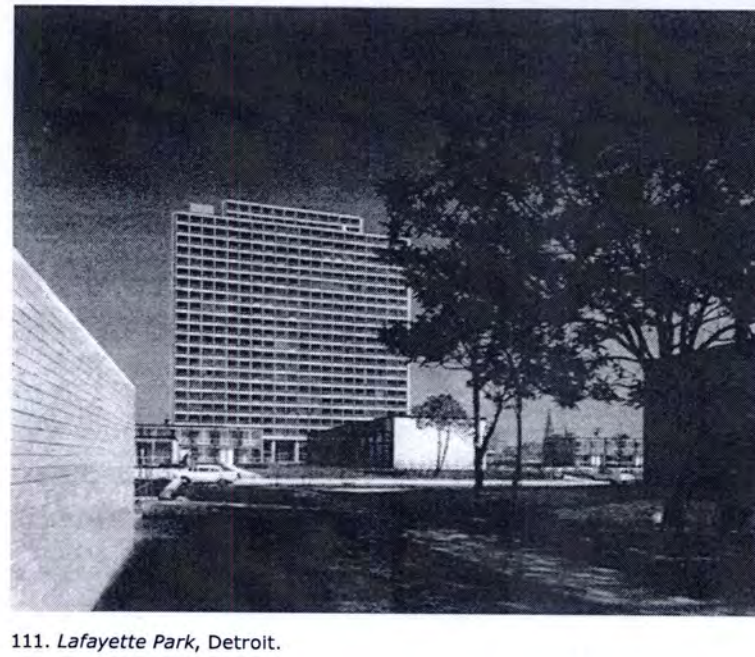
107. *Lafayette Park*, Detroit.

108. *Lafayette Park*, Detroit.

109. *Lafayette Park*, Detroit.

LOS EDIFICIOS BAJOS
Las viviendas de una y dos plantas se relacionan directamente con el suelo y garantizan una vida en contacto con la naturaleza. Cuando crezcan todos los árboles, las viviendas acabarán totalmente cubiertas y camufladas por las copas de los árboles.

110. *Lafayette Park*, Detroit.



111. *Lafayette Park*, Detroit.

112. *Lafayette Park*, Detroit.

113. *Lafayette Park*, Detroit.

114. *Lafayette Park*, Detroit.

115. *Lafayette Park*, Detroit.

116. *Lafayette Park*, Detroit.

117. *Lafayette Park*, Detroit.

118. *Lafayette Park*, Detroit.

119. *Lafayette Park*, Detroit.

LOS CULS DE SAC

La forma urbanística que garantiza esta nueva relación ecológica de la ciudad con el paisaje es el cul de sac, la base de la unidad de asentamiento de Hilberseimer. Aunque en este caso Hilberseimer ha tenido que reconstruir las calles por su mal estado, ha mantenido el esquema desurbanizador, aprovechando los tramos de calles cortadas como aparcamientos al aire libre.

Para amortiguar un poco más el impacto negativo del automóvil, Mies, Hilberseimer y Caldwell decidieron construir los culs de sac en trinchera. En la foto de abajo la vegetación ya está a punto de superar la altura de las casas bajas, aumentando el contraste con la ciudad central que se encuentra al fondo de la fotografía. Al haber construido un suburbio en la ciudad, los habitantes pueden ir y volver caminando al trabajo en el centro financiero de Detroit, o en los hospitales y facultades de medicina de *Lafayette Park-University City*.

VIVIR EN UN PARQUE

El objetivo final es conseguir una metrópolis pensada para la gente y no sólo para los coches. Una metrópolis avanzada, caminable y reconciliada con el automóvil. Una metrópolis donde el espacio lo puedan ocupar las personas de todas las edades, todas las razas y todos los niveles de renta. Donde los niños se sientan seguros, creciendo en medio del paisaje natural.

120. *Lafayette Park*, Detroit.

121. *Lafayette Park*, Detroit.

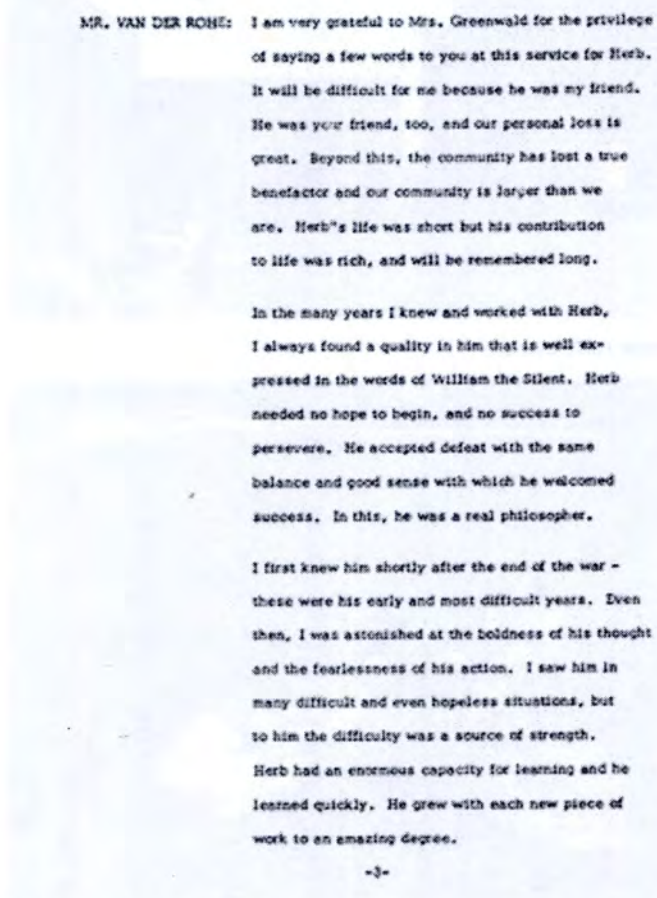
122. *Lafayette Park*, Detroit.

123. *Lafayette Park*, Detroit.

124. *Lafayette Park*, Detroit.

125. *Lafayette Park*, Detroit.

126. *Lafayette Park*, Detroit.



MR. VAN DER ROHE: I am very grateful to Mrs. Greenwald for the privilege of saying a few words to you at this service for Herb. It will be difficult for me because he was my friend. He was your friend, too, and our personal loss is great. Beyond this, the community has lost a true benefactor and our community is larger than we are. Herb's life was short but his contribution to life was rich, and will be remembered long.

In the many years I knew and worked with Herb, I always found a quality in him that is well expressed in the words of William the Silent. Herb needed no hope to begin, and no success to persevere. He accepted defeat with the same balance and good sense with which he welcomed success. In this, he was a real philosopher.

I first knew him shortly after the end of the war - these were his early and most difficult years. Even then, I was astonished at the boldness of his thought and the fearlessness of his action. I saw him in many difficult and even hopeless situations, but to him the difficulty was a source of strength. Herb had an enormous capacity for learning and he learned quickly. He grew with each new piece of work to an amazing degree.

-3-

127. Discurso de Mies van der Rohe en el funeral de Herbert Greenwald.

MIES VAN DER ROHE:

Estoy muy agradecido a la Sra. Greenwald por el privilegio de decirles unas pocas palabras en este servicio por Herb. Será difícil para mí porque era mi amigo. También era vuestro amigo y nuestra pérdida personal es grande. Más allá de esto, la comunidad ha perdido un verdadero benefactor y nuestra comunidad es más grande de lo que somos nosotros. La vida de Herb ha sido corta pero su contribución a la vida ha sido rica, y será recordada por mucho tiempo.

En los muchos años que le conocí y trabajé con Herb, siempre encontré una cualidad en él que está bien expresada en las palabras de William el Silencioso. Herb no necesitaba esperanza para empezar, ni éxito para perseverar. Aceptaba la derrota con el mismo equilibrio y buen sentido con que recibía el éxito. En esto, era un verdadero filósofo.

Le conocí por primera vez poco después del fin de la guerra – estos fueron sus primeros y más difíciles años. Incluso entonces, yo estaba asombrado por la osadía de su pensamiento y la intrepidez de su acción. Le vi en muchas situaciones difíciles e incluso desesperadas, pero para él la dificultad era una fuente de fuerza. Herb tenía una enorme capacidad para aprender y aprendía rápido. Crecía con cada trabajo de una manera asombrosa.

(continuación)

Como todos sabéis, en muy pocos años estuvo activo no sólo aquí, sino en muchas de las grandes ciudades de este país. A todos en mi oficina nos gustaba mucho. Era el amigo de todos los que trabajaban con él. Llegamos a depender de su vitalidad y su optimismo – cualidades que eran una fuente de verdadera inspiración para nosotros.

Le hemos perdido. Hemos perdido su brillantez, idealismo y su espíritu valiente. Era tan intensamente un hombre de nuestra época y sin embargo se atenía a los mejores valores de todas las épocas. Tenemos mucho que agradecerle.

As you all know, in the very few years he was active not only here, but in many of the large cities in this country. All of us in my office liked him so much. He was the friend of everyone who worked with him. We came to depend on his vitality and his optimism -- qualities that were a source of real inspiration to us.

We will miss him. We will miss his brilliance, idealism and his gallant spirit. He was so strongly a man of our age and yet he held to the best values of all the ages. We have much to thank him for.

****

-4-

128. Discurso de Mies van der Rohe en el funeral de Herbert Greenwald.