DE CIUDAD MEDITERRÁNEA A CIUDAD LINEAL

TRANSFORMACIÓN DE LAS IMÁGENES E IDENTIDADES EL CASO TEL AVIV-YAFO

El encuentro fundacional de Tel Aviv, 1908.

Autor: Uriel David Bryk I Director: Xavier Llobet i Ribeiro
Departament de Projectes Arquitectònics I Grup de Recerca - Cercle d'Arquitectura

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA I ESCOLA TÈCNICA SUPERIOR D'ARQUITECTURA DE BARCELONA

PARTE 2
CIUDAD**JARDÍN**
(1925-1966)

Fuente: Yashar Architects

El sector norte de la ciudad jardín

Capítulo 3
ESCALA MECÁNICA

El automóvil había adquirido una gran notoriedad ya para comienzos de la década de 1920 principalmente en Europa Central y en los Estados Unidos, y ello venía dado en detrimento del uso del transporte público. Paralelamente se había comenzado a dar marcha a la explotación de una nueva era moderna por medio de la sustracción indiscriminada de los restos fósiles para fabricar el combustible y poder con ello generar la suficiente energía para que los nuevos medios de transporte individual pudieran comercializarse en masa. Consecuentemente, la escala e imagen de las ciudades se fue transformando a semejanza de las nuevas máquinas que se apoderaban de las calles y del espacio público de las grandes urbanizaciones del mundo occidental. A lo largo de este capítulo se analizan tales efectos.

LOS EFECTOS DEL AUTOMÓVIL EN LOS CENTROS URBANOS

Chueca Goitia a finales de la década de 1960 hacía referencia sobre el problema que estaba generando el transporte mecánico en las ciudades modernas de la siguiente manera: "El automóvil, que ha sido la palanca de la expansión, se ha convertido, por otro lado, en el elemento más perturbador e incómodo de la vida ciudadana".[1] Como consecuencia de la expansión del mercado automotriz por parte de las diferentes industrias encargadas de los suministros para su fabricación, el espacio público de las ciudades se vio significativamente perjudicado. Los centros históricos prontamente empezaron a colapsar debido a la intensa concentración de contaminación, polución, y ruidos nocivos que producían los medios masivos del transporte mecánico. El sistema de calles existente hasta ese momento se vio desbordado mientras que los municipios intentaban apalear estos problemas agrandando las vías rápidas y otorgando mayor espacio al automóvil en perjuicio del peatón. "Estas obras de circunstancias suelen ser, además, las que más perjudican las estructuras existentes y las que destruyen aspectos muy valiosos de la ciudad tradicional que luego no se podrán recuperar. Se sacrifican plazas arboladas (tan necesarias como pulmones en medio de la congestión, tan útiles

[1] CHUECA GOITIA, Fernando. "*Breve historia del urbanismo*" La ciudad del presente. El urbanismo en expansión, pág. 205.

para clarificar el aire y luchar contra la "polución" y los gases nocivos) para instalar aparcamientos que son solución temporal y raquítica. Se destruyen avenidas y bulevares existentes con arbolado de gran desarrollo para preparar provisionalmente vías de penetración y de tráfico rápido que también quedan a medias porque no estaban planeadas dentro de un sistema orgánico. En suma, se destruye lo que constituía a veces el mayor aliciente del paisaje urbano sin beneficio a largo plazo."[2] Goitia estaba describiendo las consecuencias que habían producido las políticas urbanas en el espacio público posterior a la finalización de la Segunda Guerra Mundial.

CIUDADES MONOFUNCIONALES

Ciertas ciudades que fueron subordinadas por las necesidades de la movilidad mecánica (Detroit, Los Angeles, Phoenix, entre otras), fueron finalmente víctimas del fanatismo por el automóvil. Esto provocó prontamente una discontinuidad morfológica dentro de los núcleos urbanos debido a un asentamiento más bien disperso en donde las edificaciones aisladas se dispersaron sobre un territorio configurando por un sistema de muy baja densidad, algo similar a lo que se produce en los entornos semi-rurales. Esa transformación radical en el cambio de paradigma de la ciudad tradicional fue producto por un consumismo impulsado por el capitalismo a partir de la década de 1950 en las principales ciudades americanas. A raíz de ello fue aumentando exponencialmente el deseo de imponer sobre la sociedad americana la movilidad individual en detrimento del antiguo transporte público en los centros urbanos.

Por otra parte, durante la primera mitad del siglo XX surgieron nuevas ciudades (Brasilia, Chandigarh, Canberra) que habían sido planificadas y asentadas como urbanizaciones de nueva implantación y que poseían la particularidad funcional (administración política) de querer representar monumentalmente a las nuevas capitales de los diferentes estados. Actualmente es posible observar cómo los efectos producidos por la globalización ponen en riesgo la diversidad funcional de gran parte de las principales ciudades del mundo debido al estado de homogenización y competitividad constante derivados principalmente por el turismo de masas y el desarrollo indiscriminado de las industrias de tecnología de información y comunicación.

[2] Ibídem.

(1) El puente Noah Mozes sobre la Ayalon Highway (A-20) en el centro geográfico de Tel Aviv. Imagen de 2008.

(2) La Cross-Bronx expressway en la ciudad de New York.

(4) Un típico congestionamiento de tránsito en San Pablo.

(3) La cultura del automóvil. Kansas, Estados Unidos. Imagen de 1959.

(5) El nudo urbano en la ciudad de Los Ángeles, Estados Unidos.

3.1 **LA CALLE EN LA CIUDAD PLANIFICADA DEL SIGLO XX**

La dimensión, morfología y funcionalidad de la calle planificada, fue la diferencia más notoria que aparece entre las distintas teorías urbanas de principios del siglo XX. Si bien se podría decir, que la gran mayoría de los principales arquitectos y urbanistas más influyentes de esa época - Le Corbusier, J.L. Sert, Hilberseimer, Mies Van der Rohe, F.L. Wright, Soria, Howard, Geddes, entre otros - coincidían en líneas generales en cómo debían de ser los nuevos bloques residenciales o los edificios más representativos para absorber la gran demanda habitacional entre el fin del siglo XIX hasta la época de entre guerras; la concepción de cómo debía de ser la calle moderna era uno de los puntos de mayor disonancia entre estos. A grandes rasgos, es posible identificar dos conceptos antagónicos sobre cómo debía funcionar la ciudad y a que aspiraba la nueva calle moderna. De aquí, que la morfología y funcionalidad de la calle moderna era lo que realmente produciría un tipo de ciudad u otro, bien dirigiéndose hacia una mayor centralización de los núcleos urbanos (ciudad concéntrica), o bien enfatizando una descentralización de los mismos núcleos mediante la conformación de vías infraestructurales, lo que generaría un crecimiento más bien fractal (ciudad jardín y ciudad lineal). Esta bipolarización en las teorías de las ciudades modernas, y por ende, en la concepción de la movilidad en el espacio público, continúa siendo en la actualidad un tema de discusión sobre una u otra forma de entender y planificar la ciudad del siglo XXI.

LA TRANSFORMACIÓN DE LOS CRUCES URBANOS

Una nueva tipología de ciudad había desarrollado Le Corbusier (1887-1965) mediante sus dos mega-proyectos de ciudades concéntricas: La *Ville contemporaine* en 1922 (la ciudad contemporánea) y la *Ville radieuse* en 1932 (la ciudad radiante). Ambos proyectos reflejaban su idea funcionalista a la hora de planificar la ciudad moderna y exponían el deseo de definir cómo debía entenderse la nueva calle para la sociedad moderna. En palabras de Le Corbuiser: "Las distancias entre los cruces de las calles son demasiado pequeñas. (…) Los cruces actuales, situados a 100, 50, 20 o incluso 10 metros de distancia los unos de los otros, no resultan convenientes para la buena marcha de los

vehículos mecánicos. Deberían estar separados por espacios de 200 a 400 metros"[3]. A propósito, para esa misma época se comenzaban a establecer los primeros Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) que serían de una gran ayudar para expandir las ideas funcionalistas de Le Corbusier por sobre el resto de los arquitectos y urbanistas de la época. Sin embargo, desde sus comienzos los que más criticaron esas ideas fueron dos de los urbanistas y arquitectos alemanes que más influyeron en la historia del urbanismo moderno y que casualmente no participaron activamente de los CIAM. "(…) Hilberseimer y Mies reaccionaron contra la ciudad contemporánea y decidieron planificar la unidad de asentamiento del tamaño de un barrio: una pieza pequeña, caminable, manejable, repetible y que se podía conseguir mediante un proceso de des-urbanización gradual. Ésta es la diferencia más grande con el urbanismo de Le Corbusier. Es necesario observar que en toda la propuesta urbanística de Le Corbusier no hay barrios (excepto en Chandigarh), sólo divisiones funcionales de la gran ciudad. Ésta sería una prueba más del exceso de confianza en el automóvil que le ha llevado a prescindir de la escala peatonal de la comunidad"[4].

CENTRALIZAR VS DESCENTRALIZAR

En su tesis doctoral, Llobet analiza comparativamente los dos tipos de urbanismo que mayor repercusión causaron para el desarrollo, la planificación y reestructuración de las ciudades occidentales del siglo XX. Por un lado, analiza el estudiado y bien conocido urbanismo centralizador francés desarrollado por el mismo Le Corbusier, como su gran mentor. Éste proponía un esquema jerárquico en donde se separaba sistemáticamente la ciudad del campo, o sea, el centro por un lado y la periferia por el otro. No obstante, Llobet basa su investigación analizando el olvidado o desconocido urbanismo federal alemán que Ludwing Hilberseimer (1885-1967) junto a Mies van der Rohe (1886-1969) habían comenzado a teorizar durante su época en la escuela Bauhaus y desarrollado en algunos proyectos urbanos en Alemania (Weissenhof, Friedrichstadt, Alexanderplatz) y posteriormente sobre las principales ciudades de los Estados Unidos (New York, Chicago, Detroit).

---

[3] LE CORBUSIER. *"Principios de urbanismo - La Carta de Atenas (1933)"*. Publicado por primera vez en 1942. Segunda parte: Estado actual de las ciudades, críticas y remedios. Circulación: observaciones, pág. 92.

[4] LLOBET I RIBEIRO, Xavier. *"Hilberseimer y Mies, La metrópolis como ciudad jardín"*. Cap.7: Nota final. El tamaño de nuestras ciudades, págs. 268-69.

La ciudad Le-Corbusierana tendía más hacia una dependencia del transporte mecánico para movilizarse dentro de sus ciudades separadas funcionalmente. La influencia política y económica que ejercían los industriales fabricantes de los medios de transportes en Europa (Voisin, Citröen, Peugeot, Michelin)[5] había sido decisiva para generar una dependencia mecánica dentro de la sociedad, y poder con ello transformar los centros urbanos y desarrollar los primeros suburbios residenciales. De aquí que los planes urbanísticos de Le Corbusier trascendieron en el ámbito político y sus teorías finalmente adquirieron mayor relevancia por sobre el resto. Contrariamente, el tipo de ciudad pensada y teorizada en un comienzo por Hilberseimer (*Ciudad satélite residencial, 1923; Ciudad vertical, 1924; La metrópoli como ciudad jardín, 1927*)[6] y posteriormente desarrollada junto a su socio Mies van der Rohe, planteaba un sistema más bien sustentable y orgánico que podía ser transformable con el paso del tiempo sin la dependencia mecánica para trasladarse de un lugar a otro. Según LLobet, estas ideas proyectuales estaban pensadas para transformar y des-urbanizar los grandes centros de las ciudades americanas en verdaderas ciudades jardín donde la movilidad urbana fuera mayormente caminable.

LA CARTA DE ATENAS DE 1933

Un grupo de arquitectos modernistas se había reunido en 1928 en la ciudad de Sarraz, Suiza (Primer Congreso Internacional de Arquitectura Moderna) con el fin de fundar una agrupación que centrara sus encuentros en debatir, difundir y resolver los problemas que acarreaban a la arquitectura y al urbanismo dentro de las ciudades europeas de entreguerras. Durante el IV Congreso Internacional realizado en la ciudad de Atenas se redactó el manifiesto realizado por el CIAM que marcaría un antes y un después dentro del urbanismo del siglo XX. "(…) El urbanismo ya no puede estar sometido exclusivamente a las reglas de un esteticismo gratuito. Es, por su esencia misma, de orden funcional. Las tres funciones fundamentales para cuya realización debe velar el urbanismo son: 1°) habitar; 2°) trabajar; 3°) recrearse (…) Las tres funciones fundamentales arriba indicadas no se ven favorecidas por el estado actual de las

[5] LORENZO, Antonio Amado. *"El Voiture Maximum de Le Corbusier y Pierre Jeanneret"*. El automóvil en las ciudades ideales de Le Corbusier. Boletín Académico. Escola Técnico Superior de Arquitectura da Coruña, 1996, Núm. 20, págs. 31-36.

[6] LLOBET I RIBEIRO, Xavier. *"Hilberseimer y Mies, La metrópolis como ciudad jardín"*. Parte II: Infraestructuras. Cap.3: La unidad de asentamiento, págs. 77-111.

aglomeraciones. Deben ser calculadas de nuevo las relaciones entre los diversos lugares dedicados a ellas (…) Se debe reconsiderar el problema de la circulación y el de la densidad"[7]. Se podría afirmar que ese pensamiento, más bien radical por querer imponer una separación sistemática de las funciones básicas dentro de la ciudad tradicional, transformó prontamente el modo de pensar y re-planificar los centros históricos.

En el IV congreso se habían analizado 33 ciudades (Ámsterdam, Atenas, Bruselas, Berlín, Barcelona, Londres, Madrid, Paris, Roma, Detroit, Los Ángeles, entre otras) que posteriormente dieron lugar a la elaboración de la famosa carta del urbanismo, más conocida como la *Carta de Atenas* publicada finalmente en 1942. La misma fue formulada en base a 95 puntos doctrinales que fueron divididos a su vez en tres partes: *Generalidades: la ciudad y su región*, describe los aspectos económicos, sociales y políticos que constituyeron la conformación histórica de las ciudades. Se exponen en esa primera parte aspectos como la geografía, topografía, los recursos naturales y la llegada del maquinismo para explicar los cambios continuos desarrollados durante la era industrial. "El advenimiento de la era del maquinismo ha provocado inmensas perturbaciones en el comportamiento de los hombres, en su distribución sobre la tierra y en sus actividades mismas; movimiento irrefrenado de concentración en la ciudades al amparo de las velocidades mecánicas; evolución brutal y universal sin precedentes en la historia. El caos ha hecho su entrada en las ciudades"[8]. A pesar de ello, el problema del transporte mecánico estaba siendo separado y aislado por aquellas ideas modernistas en vez de procurar encontrar soluciones que lo involucren dentro del sistema tradicional y lo transforme desde sus raíces en algo benigno para un mejoramiento funcional a largo plazo (Llobet, 2007).

En la segunda parte: *Estado actual de las ciudades, críticas y remedios,* es en donde se observan y describen los problemas urbanos sobre la habitabilidad, el esparcimiento, el trabajo y la circulación. A su vez, se exponen las ideas primarias que exigían el establecimiento de esas bases para un mejor funcionamiento de la ciudad moderna. "Las vías de circulación deben clasificarse según su naturaleza y construirse en función de los vehículos y de sus velocidades. (…) Es hora ya de remediar una situación

[7] LE CORBUSIER. *"Principios de urbanismo - La Carta de Atenas (1933)"*. CIAM: Notas sobre los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna, pág. 146.
[8] Ibídem. Primera parte: Generalidades: La ciudad y su región, pág. 33.

abocada a la catástrofe. La primera medida útil consistiría en separar radicalmente, en las arterias congestionadas, el camino de los peatones y el de los vehículos mecánicos. (…) Las calles deben diferenciarse según su destino: calles de vivienda, calles de paseo, calles de tránsito y arterias principales"[9]. Por otra parte, Le Corbusier continuó analizando sobre este punto específico con el fin de mejorar el funcionamiento de las vías de circulación; culminando en una teoría que ordenaba de cierta forma todo el sistema circulatorio de las ciudades (*teoría de las 7 vías*) y que posteriormente, como veremos más adelante, la usaría para planificar la ciudad India de Chandigarh.

En la tercera parte: *Conclusiones: Puntos doctrinales,* se plantean las metodologías de estudio para poder efectuar los nuevos planes regionales y de zonificación, basados en los informes realizados sobre la situación edilicia de las diferentes ciudades que se habían analizado en ese mismo congreso. "La zonificación, teniendo en cuenta las funciones claves - habitar, trabajar y recrearse - introducirá orden en el espacio urbano. La circulación, esa cuarta función, debe tener un único objetivo: poner a las otras tres en comunicación útil. Habrá que hacer inevitablemente grandes transformaciones"[10]. Los planes de zonificación - la nueva manera de entender el urbanismo moderno - se habían introducido en la práctica urbana con el fin de ordenar en zonas funcionales las reconstrucciones de las ciudades desbastadas por las dos guerras mundiales. Sin embargo, la función "reguladora" que deberían haber cumplido las vías de circulación, ha producido en su defecto un deterioro en la calidad de vida de la mayoría de los centros urbanos separando las tres funciones básicas.

LA CALLE FUNCIONAL DEL MOVIMIENTO MODERNO

La *Ciudad Funcional* había sido estipulada finalmente por gran parte de los integrantes del Movimiento Moderno a través de los congresos CIAM, los cuales se realizaron en diferentes ciudades europeas a partir de 1928 hasta 1959. Como se ha mencionado anteriormente, en esos congresos internacionales se aspiraba entre otras cosas transformar y separar sistemáticamente la calle tradicional dentro de los núcleos históricos. Se creía que la calle se encontraba obsoleta para las necesidades de la

[9] Ibídem. Segunda parte: Estado actual de las ciudades: Críticas y remedios. Circulación: Exigencias, págs. 98-101.
[10] Ibídem. Tercera parte: Conclusiones: Puntos doctrinales, pág. 124.

nueva sociedad que se estaba gestando para mediados del siglo XX. Esas ideas venían dadas bajo las directrices de higienizar los centros urbanos (tabula rasa), y por el otro lado liberar las plantas bajas de los terrenos para comenzar a construir y densificar las ciudades en altura. Lo cierto fue que la planificación de las vías de circulación resultaron ser demasiadas direccionales y mono-funcionales para la vida simple y comunitaria que se había desarrollado históricamente en la calle de las ciudades. A raíz de ello se fue perdiendo el contacto físico entre las personas dentro de una misma comunidad, desaparecieron en muchos casos la espontaneidad de los cruces y la conexión entre los habitantes para el desenvolvimiento y el desarrollo de las actividades diarias como trabajar, pasear, recrearse, etc.

LA ESENCIA DE LA CALLE TRADICIONAL

Es lógico pensar que la *calle funcional* estaba únicamente pensada para que cumpla el rol de ser una vía de circulación, y de aquí que no haya sido considerada como un verdadero espacio público con el fin de generar mayor diversidad de usos o un incremento en la multiplicidad de funciones. Para Jane Jacobs, "Las calles de las ciudades sirven para muchas cosas aparte de para transportar vehículos; y las aceras de las ciudades - la parte peatonal de las calles - sirven para muchas cosas aparte de para transportar peatones. Estos usos están en estrecha relación con la circulación, pero no son idénticos a ella y son, por defecto propio, al menos tan básicos como la circulación para el buen funcionamiento de las ciudades."[11] Jacobs publicó en 1961 el libro: "*Muerte y vida de las grandes ciudades americanas*" en donde criticaba intensamente los conceptos que había propuesto el Movimiento Moderno por medio de los congresos CIAM. La autora consideraba esas ideas demasiado segregativas para la conformación del modelo funcionalista de ciudad que se estaba generando en varias de las calles de las ciudades americanas. Asimismo ella creía, contrariamente al pensamiento de los urbanistas modernos (Le Corbusier, Robert Moses, Clarence Perry, entre otros) que la diversidad de las funciones en la calle tradicional junto a la multiplicidad y cercanía de los cruces era lo que generaba la vida propia de los lugares e intensificaban las identidades mismas de las ciudades. Por consiguiente, ella sostenía

[11] JACOBS, Jane. *"Muerte y vida de las grandes ciudades americanas".* Primera parte: La peculiar naturaleza de las ciudades. Usos de las aceras: seguridad, pág. 55. Título original: *The Death and Life of Great American Cities.*

que lo que realmente valía la pena conservar, recuperar y fomentar para el buen funcionamiento futuro de las ciudades contemporáneas era justamente lo que se había comenzado a transformar y destruir a través los proyectos funcionalistas de los CIAM: la esencia misma de la calle tradicional.

CIUDADES DE NUEVA IMPLANTACIÓN

A continuación se presentan algunos de los ejemplos más paradigmáticos dentro de las ciudades contemporáneas que fueron planificadas y asentadas como urbanizaciones de nueva implantación durante la primera mitad del siglo XX. Todas estas tenían la particularidad de haberse establecido con el fin de ser las nuevas capitales de los diferentes estados: 1) *Brasilia*, la nueva capital política de Brasil. 2) *Chandigarh*, la capital de dos estados de la India tras su independencia del Imperio Británico. 3) *Canberra*, la capital gubernamental de Australia. Por otro lado, los diferentes arquitectos y urbanistas que planificaron estas tres ciudades compartían el deseo común de querer representar a toda una nación por medio de una arquitectura monumental junto a un espacio público que la enaltezca, aunque perdiendo en algunos casos la noción de la escala humana. Es posible observar cómo estas ciudades fueron planificadas adoptando y llevando a cabo los principios urbanísticos de los movimientos teóricos que se difundían en sus respectivos períodos. Asimismo, durante cada proceso proyectual estas ciudades han cumplido un rol protagónico dentro del ensayo práctico de las tipologías urbanas desarrolladas durante el siglo XX.

1 El caso Brasilia

La ciudad de Brasilia fue construida entre 1956-1960 con el fin de convertirse en la capital política y administrativa de Brasil. Fue constituida en base a la planificación urbanística de Lucio Costa (1902-1998) y al diseño arquitectónico, por demás monumental, de Oscar Niemeyer (1907-2012). El plan urbanístico de Brasilia, denominado el *Plan Piloto*, se centró en casi todas las premisas del Movimiento Moderno, es decir, en los manifiestos funcionalistas y racionalistas de los CIAM, y en particular en los postulados que planteaba la *Carta de Atenas*. "Lucio Costa diseño el Plan Piloto según cuatro escalas. La monumental, sello de la nueva capital, expresada por el Eje Monumental. La gregaria, por los sectores de diversión, comercial, bancario, hotelero, (…) La residencial compuesta por las súper-manzanas conformando las

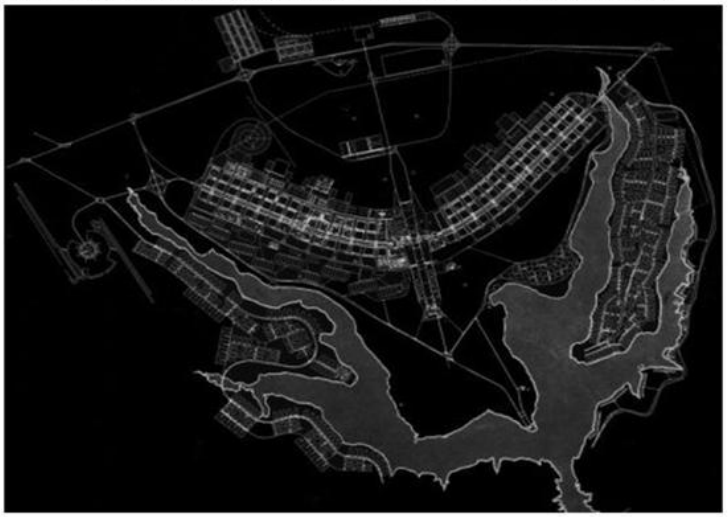
Ciudades de nueva implantación - Brasilia

(6) La Plaza de los Tres Poderes sobre el Eje Monumental. Imagen de 2010.

(7) La ciudad como una obra de arte. 1956-1960.

(8) La explanada de los ministerios sobre el Eje Monumental. 1956-1960.

(9) La fragmentación del espacio público, la "ciudad funcional".



(10) El *Plan Piloto* de Lucio Costa.

unidades de vecindad. Y la "escala bucólica" conformada por todas las áreas verdes libres que confieren a Brasilia la categoría y cualidad de "ciudad-parque" (…) El Plan Piloto, en su conjunto, se organiza de modo jerárquico. La calle tradicional es sustituida por un sistema de vías de circulación. El eje "rodoviário" (vía primaria, de primera magnitud) se destina al automóvil"[12]. Se podría a su vez añadir que la planificación de la ciudad se basó prácticamente en la dependencia del transporte mecánico para trasladarse de un lugar a otro, otorgándole a la circulación la función preponderante para el desenvolvimiento correcto del transeúnte en la ciudad. Como consecuencia de ello, es posible observar cómo las vías rápidas - los principales ejes de comunicación - provocaron que la escala humana desaparezca por completo del núcleo urbano.

Según el urbanista danés Jan Gehl[13], una de las causas de esa desaparición de las proporciones humanas podría ser el hecho que la ciudad ha sido planificada desde el aire y no ha tenido demasiado en cuenta la planta baja y el espacio público a escala de la típica ciudad tradicional. Paradójicamente, la imagen en planta de la ciudad posee una morfología semejante a la de una aeronave, en cuyas alas (eje norte-sur) se dispusieron las viviendas, hoteles y edificios empresariales. En la parte central, donde se ubica el *Eje Monumental*, se situaron los edificios gubernamentales y administrativos de la nación. En el encuentro entre los dos ejes se materializó el punto neurálgico de la ciudad situando allí el centro de transferencias y de intercambio ciudadano. El resultado de ello originó que los edificios residenciales se encuentren prácticamente subordinados respecto a las vías de circulación rápida y que a su vez quedaran inconexos con la vida urbana a escala peatonal. La separación funcional de las actividades diarias - habitar, trabajar, recrear y circular - produjo una mayor dependencia en sus habitantes en relación al uso de los transportes mecánicos, lo que contribuyó a incrementar y desarrollar en exceso la movilidad urbana para poder realizar dichas tareas (fig.9, pág.116).

[12] ALMEIDA, Sandra. *"Historia urbana, una ciudad planeada para el futuro y la igualdad social"*. El Plan Piloto, pág. 20. En GAL, Guías de Arquitectura Latinoamericana. Brasilia. Editor: Berto González Montaner.

[13] Gehl es arquitecto, urbanista, profesor y consultor urbano danés. Éste basa sus estudios e investigaciones sobre los diferentes problemas que acontecen dentro de las ciudades tradicionales en lo concerniente a la transformación de la escala urbana, recientemente ha lanzado el documental *"The Human Scale" (2012)* en donde ejemplifica estas deficiencias urbanas analizando diferentes ciudades (New York, Melbourne, Dhaka, Christchurch, Copenhagen). Es también el autor de libros como: *Life between buildings, 1971; New City Spaces, 2001; City for People, 2010;* entre otros.

Es interesante retomar el pensamiento que describe Gehl de manera sintética sobre la ciudad de Brasilia: "(…) se ve estupenda desde el avión pero si estás abajo, al nivel de la vista, a pie y yendo de un lugar a otro, Brasilia es un desastre. Cada distancia es demasiado extensa, las cosas no están conectadas. Tienes que andar interminables kilómetros a lo largo de caminos completamente rectos. Nunca nadie se puso a pensar en lo que sería andar en la calle en Brasilia entre todos esos monumentos"[14]. Al parecer esta ciudad contemporánea fue más bien ideada y planificada para generar únicamente imágenes monumentales que representen a Brasilia como la nueva capital de Brasil en el siglo XX. Pero lo concreto fue que ese descuido en la calidad espacial y en su escala urbana peatonal produjo que sus relaciones humanas se vean imposibilitadas de un encuentro social y de conformarse como una verdadera capital diversa y abierta a todo tipo de público.

Ese prototipo de *ciudad funcional* que proyectaba los deseos utópicos de los teóricos arquitectos del Movimiento Moderno sobre cómo debía de ser la ciudad del futuro, terminó por acabar con el pensamiento radical de los CIAM, disolviéndose finalmente esos encuentros internacionales justamente para 1959, cuando se terminaba de construir Brasilia. El visible fracaso práctico de esta ciudad generó una intensa crítica por parte de la nueva generación de arquitectos del Team X, denunciando los excesos de la teoría y el pensamiento funcionalista que se había desarrollado durante la primera mitad del siglo XX. Podría pensarse, que el hecho de haber proyectado esa ciudad como si fuera un monumento para ser visto desde diferentes perspectivas sobre un eje, indirectamente se le ha aplicado el concepto de una obra construida y acabada al mismo tiempo. Sin embargo, actualmente es posible afirmar que el éxito de una ciudad está más bien dado por su capacidad de transformarse en el tiempo, y por ello se debería repensar la misma como lo que es, un ente vivo que permita absorber sin problema alguno los sucesivos cambios en el modo de habitar de las sociedades futuras.

2 El caso Chandigarh

Chandigarh está situada en el norte de la India y es la capital de los estados de Punjab y Haryana. La misma fue planificada siguiendo el modelo de las ciudades jardín de nueva implantación de pos-guerra tras la partida del Imperio Británico que había

[14] El arquitecto Jan Gehl en el documental "*Urbanized*" del director Gary Hustwit. (2011).

dominado ese país hasta 1947. El plan-maestro había sido planificado en una primera instancia por un grupo de arquitectos americanos (Albert Mayer y Mathew Nowicki) aunque posteriormente por cuestiones económicas fue readaptado morfológicamente por Le Corbusier (1887-1965) a través de una malla ortogonal. La ciudad fue planificada para realizarse en dos etapas: La primera de ellas proveería de viviendas para 150.000 habitantes e incluía también a los edificios gubernamentales y administrativos (capitolio). Esta fase se encontraba distribuida en 30 sectores o como se denominó posteriormente las unidades básicas de asentamiento[15]. Con la segunda fase se llegaría a una población cercana a las 500.000 personas sumando otros 17 sectores a la ciudad.

Lo cierto es que Le Corbusier había desarrollado la *"Teoría de las Siete Vías (7V)"* en 1948 y la usaría posteriormente como base para planificar la ciudad de Chandigarh en 1951-1952[16]. La teoría establecía una separación jerárquica del tráfico mediante siete vías que variaban en función del tipo de tránsito y de las velocidades que él consideraba que cada vía debía desarrollar para un mejor funcionamiento de la nueva ciudad. A este sistema Le Corbusier lo denominó *"la irrigación del territorio"* en el cual proponía independizar el tránsito vehicular del tránsito peatonal. Las vías variaban desde las más rápidas (V1), que eran las autopistas a escala estatal para el transporte vehicular, hasta las vías más lentas para los recorridos peatonales dentro de los parques (V7). El sistema se terminaba de componer por las vías comerciales (V4), las vías dentro de los barrios residenciales (V5), las vías de acceso a las viviendas (V6), etc.

3 El caso Canberra

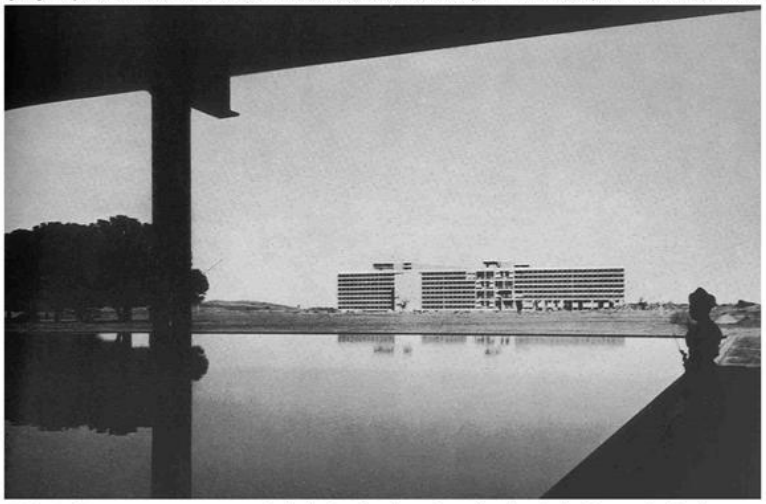
La región de Canberra fue seleccionada en 1909 para albergar a la capital nacional de Australia. En 1911 se efectuó un concurso internacional para planificar una ciudad de

[15] El "sector" era la unidad básica de planeamiento (barrio) y fue el módulo primario y repetible propuesto por Le Corbusier para la ciudad. Cada sector se inscribía en un área de aproximadamente 800 metros x 1200 metros. En él residirían además de las viviendas, los comercios, las escuelas, los centros médicos, los espacios recreativos, etc. En: Chandigarh Administration - http://chandigarh.gov.in/

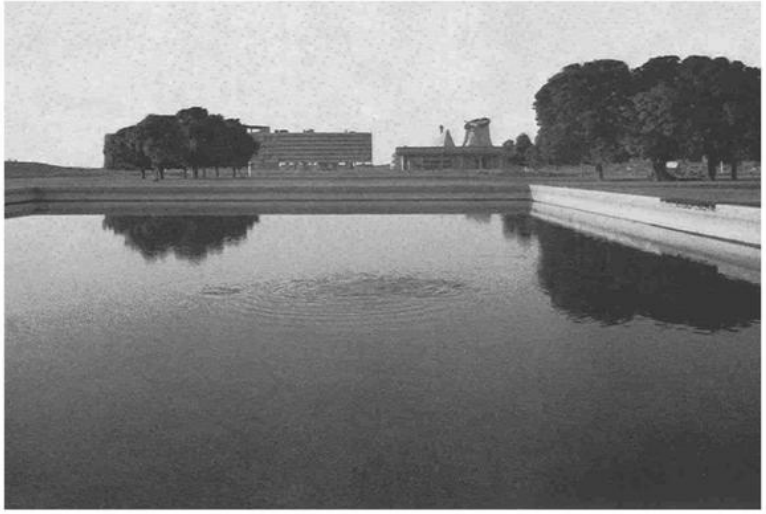
[16] Le Corbusier escribió un texto llamado *"Paris, verano de 1942"* en donde analizaba la situación de las vías de circulación de la ciudad en plena Segunda Guerra Mundial. Es justamente en ese momento donde se daría cuenta que las calles y los bulevares estaban sobredimensionados por el tránsito vehicular en las ciudades contemporáneas. Por aquellos años, las ciudades europeas se encontraban prácticamente devastadas por la guerra y los bulevares de la capital francesa se encontraban prácticamente vacíos del transporte mecánico. A raíz de ello pensó que la calle podía cambiar su funcionamiento para que el ciudadano pudiera observar la arquitectura mediante nuevos puntos de vista sin el predominio absoluto del automóvil. En los apuntes de cátedra del *Máster en Teoría y Práctica del Proyecto de Arquitectura 2009-2010 de la Universidad Politécnica de Catalunya*. Intensificación III: Proyecto y análisis. Sesión tres: Calles. De la *rue corridor* a las 7V. Profesor: Xavier Monteys.

Ciudades de nueva implantación - Chandigarh

(11) El plano definitivo de urbanización de la primera etapa. La ciudad fue conformada por unidades de asentamiento. Le Corbusier 1951-1952.



(12) La imagen monumental de la fachada principal del Secretariado.



(13) El Palacio de Asambleas (Parlamento). Arq. Le Corbusier. 1958.

(14) La Teoría de las Siete Vías (7v) implantada sobre el terreno.

(15) El plan-maestro original de Mayer-Nowicki. 1947-1950.

nueva implantación que acogiera a las sedes administrativas y políticas del país oceánico. En 1913 se seleccionó el proyecto del arquitecto-paisajista estadounidense Walter Burley Griffin (1876-1937), y ese mismo año se comenzó a construir la ciudad sobre el monte del capitolio (Capital Hill). El diseño de Griffin estuvo fuertemente condicionado por la topografía y por el paisaje a escala territorial, adoptando el recurso natural del agua como objeto reflejante para enaltecer las edificaciones gubernamentales (Parlamento, Ministerio de Defensa) y para generar un sistema de ejes monumentales que represente visualmente a la ciudad como una verdadera capital nacional. El núcleo fundacional de la ciudad se estableció mediante una geometría triangular denominada, el *Triángulo Nacional o Triángulo Parlamentario* donde se ubicarían las construcciones más representativas. La ciudad finalmente se desarrolló en torno a dos ejes simétricos (terrestre y acuático) que convergían justamente en el centro del triángulo geométrico. El eje norte-sur conectaba la ciudad visualmente con la región montañosa que posee el territorio de Canberra. Por otra parte, el eje este-oeste se expandió a lo largo de un lago dividiendo al centro geográfico de la ciudad en dos partes: la civil y comercial en el sector norte, y la política en la parte sur.

La planificación conceptual estuvo influenciada por dos movimientos urbanísticos que se habían desarrollado intensamente para finales del siglo XIX y que en ese momento se encontraban en pleno auge[17]. Uno de ellos era el "*City Beautiful Movement*", que había sido constituido en los Estados Unidos con la intención de revitalizar, embellecer y monumentalizar el espacio urbano de las grandes ciudades norteamericanas (Chicago, Washington D.C, Detroit, Denver, entre otras), involucrando la planificación misma de la ciudad directamente con el paisaje natural para destacar visualmente a los edificios más emblemáticos. Por otra parte, la teoría de la ciudad jardín que desarrolló Ebenezar Howard en 1898, fue el otro movimiento que contribuyó de manera directa en la planificación de las áreas residenciales y en la ordenación del sistema de calles para generar un tamizado orgánico de parques entre las viviendas y los principales ejes viarios. Dentro del plan urbano fueron propuestos diferentes patrones geométricos que incluyeron hexágonos y octógonos concéntricos para jerarquizar ciertos espacios públicos y poder establecer un orden sobre el sistema de calles separando a los sectores residenciales del tránsito vehicular masivo.

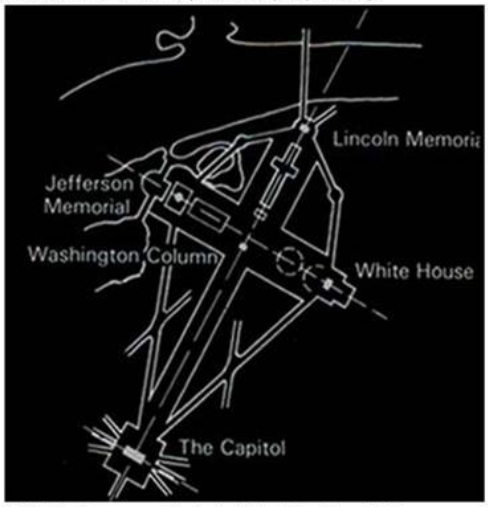
[17] BUNNARITH, Meng. "*Urban planning and development of the Australian Capital Territory, Canberra: A critical review*". The University of Sydney: Faculty of Architecture, Department of Urban and Regional Planning & Policy, Sydney, 2002.

Ciudades de nueva implantación - Canberra

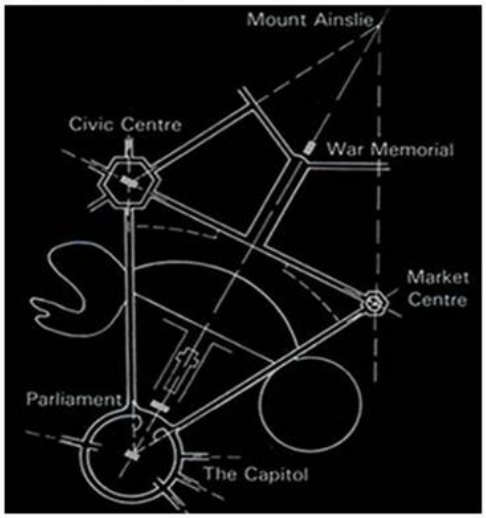
(16) El *Triángulo Nacional*: en primer plano el centro cívico, a la izquierda el centro comercial, y a la derecha el centro político (capitolio).

(17) El centro cívico. A la distancia la región montañosa de Canberra.

(18) Un propuesta de renovación del centro cívico. Imagen de 2010.



(19) El sistema axial de Washington D.C.



(20) El sistema axial de Canberra.

EL CONTEXTO URBANO PREVIO A LA PLANIFICACIÓN DE LA CIUDAD JARDÍN DE TEL AVIV

La ciudad de Tel Aviv fue creciendo de una manera vertiginosa durante sus primeras dos décadas de vida, transformando drásticamente su tamaño y densidad. Había nacido en 1909 como un pequeño barrio (Achuzat Baiyt) alejado de la ciudad de Yafo que contaba en sus comienzos con apenas 550 habitantes. Entre 1920-1921 se produjo el primer gran salto demográfico originado a causa de la primera revuelta árabe en Yafo y en otras ciudades del país[18]. En ese mismo año Tel Aviv pasó de tener 3.600 a 13.000 habitantes, y para 1926 ya se registraban 40.000 personas habitando en la ciudad. Lo cierto es que en 1925 el alcalde de la ciudad, Meir Dizzengof, había invitado al urbanista, biólogo y botánico escocés Sir Patrick Geddes (1854-1932) para que desarrolle un plan maestro con el fin de ordenar la expansión espontánea y descontrolada que se estaba registrando hasta entonces. Geddes entendió que la rápida expansión de las construcciones residenciales en la ciudad no podía ser simplemente alterada, y por ello concentró todos sus esfuerzos en establecer rápidamente un sistema conceptual de ciudad que le permita desarrollar un verdadero plan maestro sobre el territorio a urbanizar de fácil acción (fig.24, pág.126).

El plan del ensanche de Tel Aviv se llevaría a cabo siguiendo algunos postulados de la teoría de la ciudad-jardín, aunque con un carácter mucho más urbano que los casos anteriores. Por cierto Geddes no renegaba del comercio y de la vida cultural en las ciudades, como sí lo hacía su mentor Ebenezer Howard (Jacobs, 1961). Todo lo contrario, pensaba que el civismo moderno se debía desarrollar debidamente en un entorno cultural y comercial. La trama urbana estaría compuesta por calles principales, calles secundarias, calles residenciales y bulevares que proveerían de una "matriz protectora" sobre las manzanas residenciales provistas de pequeñas plazas y jardines. Ese concepto teórico era parte del deseo urbanizador socialista europeo, que creía que aumentando la tranquilidad y el sentimiento de las comunidades en pequeños barrios se podría llegar a desarrollar una sociedad mucho más igualitaria. Por cierto, el propio Geddes sostenía que el progreso social y la forma espacial de las ciudades estaban sumamente relacionados. Es decir, creía que transformando la manera de planificar las ciudades indefectiblemente se estaba influenciando en la conformación de una nueva

[18] TEL AVIV VIEWS, Photos by Avraham Soskin and Ran Erde 1909-2009. En 1921 Tel Aviv es declara como un municipio autónomo independiente de la ciudad de Yafo bajo el Mandato Británico de Palestina. Sin embargo, será reconocido oficialmente como un Ayuntamiento recién en 1934.

estructura social. Por otra parte, el flujo inmigratorio europeo que azotaba a la ciudad de Tel Aviv por aquellos años, traía consigo una diversidad social, cultural y económica que justamente enriquecía a la ciudad desde sus múltiples diferencias. Por consiguiente, se precisaba de un plan maestro que fuera orgánico y transformable en el tiempo, ya que podría llegar a dar mejores soluciones de una forma más ecuánime e igualitaria.

EL ENSANCHE MEDITERRÁNEO-JARDÍN

El *Plan Geddes*, desarrollado entre 1925-1927, fue como se denominó finalmente al ensanche de la ciudad jardín de Tel Aviv[19]. El mismo había sido planificado para una ciudad de 100.000 habitantes, sin embargo hay que recordar que la ciudad en aquellos años ya poseía 40.000 personas y que hasta ese momento no se había llevado a cabo ningún plan-maestro de tal envergadura. El plan fue aceptado en una primera instancia por el Ayuntamiento en 1927 y se comenzó a ejecutar un tiempo después sobre el territorio. Sin embargo, fue terminado de aprobarse recién en 1938 mediante el *Plan 58* luego de haber sufrido una modificación del plan original ya que se había establecido que era necesario aumentar las densidades (Anexo 4, fig.5, pag.413). A pesar de ello, las modificaciones que se realizaron preservaron las principales ideas del plan original ya que se encontraban bien arraigas al sitio, estipuladas de acuerdo a las condiciones climáticas locales, y según los ideales del movimiento sionista y de la sociedad socialista europea que se estaba conformando en los años de entreguerras (Cohen, 2003).

Como se ha mencionado, Geddes había adaptado la teoría de ciudad jardín de su mentor, Ebenezer Howard, para reconfigurarla y finalmente aplicarla a una ciudad oriental situada en el mediterráneo que poseía matices europeos bien marcados. Para ello ubicó sobre los principales puntos geográficos los espacios culturales que serían los elementos referenciales de la nueva ciudad. A su vez, ubicó las áreas comerciales cuidando la relación y la distancias entre la vivienda residencial y el ocio al aire libre. El plan establecía una orientación norte-sur de las vías principales para generar un tamizado sobre los bloques residenciales debido a la potente luz solar proveniente del sur. Las calles secundarias residenciales estarían orientadas hacia el este-oeste para recibir y poder hacer ingresar a las viviendas las brisas frescas del Mar Mediterráneo. En

[19] Sobre el Plan Geddes véase: SZMUK-METZGER, Nitza. "*Dwelling on the dunes: Tel Aviv - Modern Movement and Bauhaus ideals*". El texto original se encuentra en inglés y francés.

definitiva, con ese plan se había establecido un sistema jerárquico de calles basado en: a) vías principales de 24 metros de ancho cuya orientación norte-sur absorbían la mayor circulación vehicular y contenían a su vez gran parte de las actividades comerciales. b) vías secundarias arboladas de 20 metros de ancho orientadas al este-oeste con pequeños locales comerciales. c) vías residenciales (home ways) de 16 metros de ancho conectando las calles a) y b) hacia los jardines y plazas comunales. En palabras de Cohen: "Estas calles, establecieron un patrón en forma de *molino* (windmill pattern) alrededor de los espacios comunales y jardines que continúan desempeñándose adecuadamente hasta el día de hoy"[20]. d) senderos peatonales de 1.5 metros de ancho (rose and vine lanes) conectando las vías principales con los jardines comunales ubicados en el interior de los respectivos bloques residenciales.

Por otra parte, Geddes acentuó para su planificación los rasgos característicos del primer barrio jardín de *Achuzat baiyt* (1909) ya que poseía una baja ocupación del suelo, un máximo del 30% de la superficie del terreno. Los bloques residenciales estaban separados físicamente entre sí y rodeados por jardines que se regían por las siguientes pautas edilicias: un retiro de 4 metros desde el frente del terreno, de 2 a 3 metros de separación con el límite lateral del terreno (generando una separación entre bloques de 6 metros) y 5 metros de retiro de la línea del fondo del terreno. Esto generó una gran cantidad de pequeños espacios verdes entre las áreas libres de los edificios residenciales que contribuyó a la imagen arquitectónica tridimensional en el espacio público de la ciudad jardín de Tel Aviv (Szmuk, 2002). El particular tejido urbano planificado por Geddes ayudó a que los precios de las pequeñas parcelas de 500 m^2 sean más accesibles para una gran mayoría de sus habitantes, lo que generó que rápidamente se termine de conformar el nuevo centro urbano. Prácticamente en dos décadas (1930-1940) se terminó de construir la totalidad de la ciudad jardín de Tel Aviv.

LA DESCONEXIÓN ESPACIAL DEL ENSANCHE JARDÍN CON YAFO

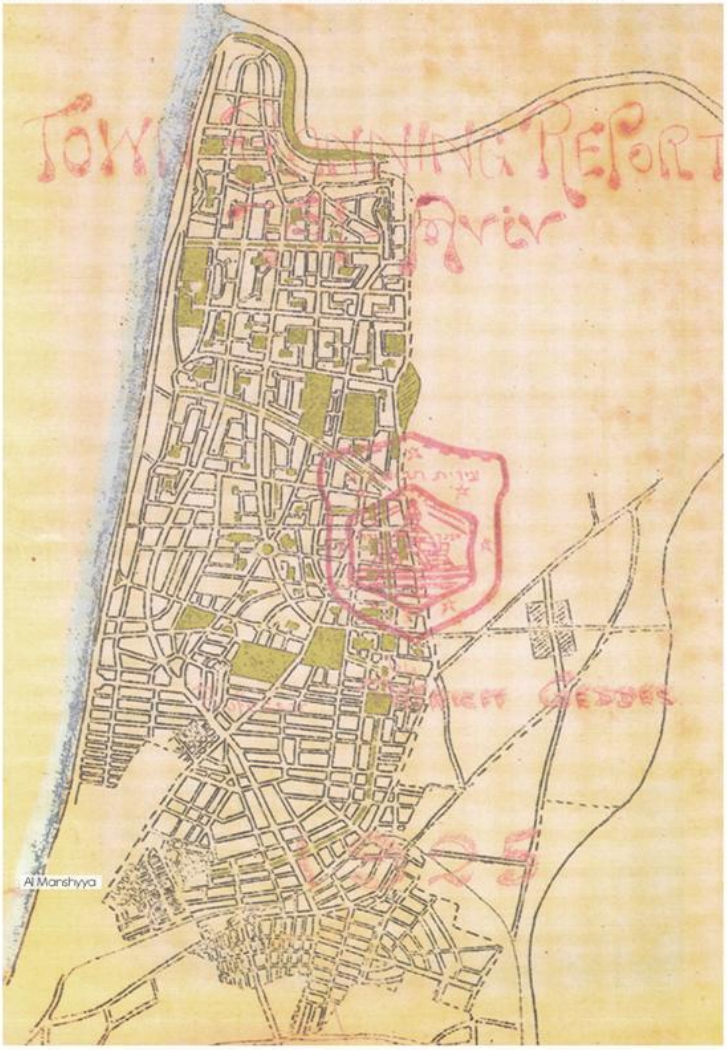
A la hora de planificar el ensanche de Tel Aviv, es oportuno señalar que se ha obviado el núcleo antiguo de la ciudad de Yafo (el primer núcleo urbano). Por un lado, hay que recordar que Tel Aviv se conformó como una extensión de Yafo pero se terminó

[20] COHEN, Nahoum. "*Bauhaus Tel Aviv, an architectural guide*". Introduction: A local development of the Modern Movement. Planning, págs. 10-11. La traducción fue realizada por el autor.

(21) El área donde se implantó el Plan Geddes entre 1925-1927. Vías principales en sentido norte-sur, vías secundarias en sentido este-oeste.

(22) La *Plaza Dizengoff*, el centro de la ciudad jardín. Década de 1940.

(23) Yafo, la antigua Tel Aviv y el futuro ensanche jardín. Imagen de 1932.



(24) El primer plan-maestro para Tel Aviv. Patrick Geddes, 1925-1927.

separando jurisdiccionalmente de la misma en 1921. Este hecho se produjo como consecuencia de los primeros disturbios árabes producidos días antes en la ciudad de Yafo contra las políticas del Mandato Británico y las inmigraciones judías provenientes de Europa. No obstante, la parte histórica de la ciudad de Tel Aviv, comúnmente llamada la "*Pequeña Tel Aviv*" o "*la Ciudad Roja*" en referencia a sus tejados rojos, fue un tema de debate y discusión a la hora de integrarla físicamente con la nueva parte de la ciudad (Marom, 2009). En los primeros planos realizados por Geddes se reflejaba ya las diferencias morfológicas entre la parte histórica construida hasta mediados de la década de 1920 - la antigua Tel Aviv - (véase Anexo 3, fig.1-2, pag.412), y el nuevo trazado de la ciudad-jardín

La desconexión física entre el centro geográfico de Tel Aviv con el antiguo puerto de Yafo y su casco histórico de origen oriental se fue acrecentando de manera exponencial con el transcurrir de las décadas siguientes. Sin embargo, es oportuno repensar ciertos rasgos que pueden existir en el concepto de calle entre la ciudad islámica y la ciudad-jardín. Chueca Goitia hace una referencia al respecto que es importante citar: "En el dédalo de callejuelas de las ciudades musulmanas advertimos en seguida un hecho sorprendente: la enorme cantidad de callejones sin salida (…) el adarve, en este aspecto, es algo así como la negación de la calle, la negación del valor estructural de la calle en la formación de la ciudad. La calle formativa es la que conduce de un lado a otro, siendo pieza esencial de ese espacio público condicionante. El adarve no tiene salida, no tiene continuación, no sirve un interés público, sino un interés privado, el del conjunto de casas en cuyo interior penetra para darles entrada. (…) gracias al uso extensivo de los adarves o callejones sin salida los musulmanes lograron privatizar una gran parte del espacio público sustrayéndolo a su condición. Así nos damos cuenta de por qué proliferó tanto ese elemento urbano que apenas encontramos en las ciudades medievales cristianas y que sólo volverán a renacer en algunas urbanizaciones modernas del tipo de las ciudades-jardín, donde predomina también el sentimiento de lo doméstico y de lo privado"[21].

Ese carácter privado del espacio público y la supuesta negación de la calle que menciona Chueca Goitia, no es más ni menos lo que deseaba introducir Geddes en el espacio urbano al proyectar su manzana tipológica para la parte central y norte de la

[21] CHUECA GOITIA, Fernando "*Breve historia del urbanismo*" Cap.: La ciudad islámica. págs. 76-78.

ciudad de Tel Aviv. En su plan justamente se enfatizaba la necesidad de jerarquizar las vías de tránsito para preservar la tranquilidad y el sentimiento comunitario de las áreas residenciales que conformaban dichos bloques. Por cierto, ¿es realmente el *adarve* musulmán o el callejón sin salida, la versión oriental del *cul-de-sac* de la ciudad jardín europea? En cualquiera de los casos, surge una cuestión inevitable que difícilmente contenga una respuesta lógica. ¿Cómo fue posible que dos tramas orgánicas y conceptualmente similares y que supieron cuidar de la escala humana, no se hayan conectado o reinterpretado nunca entre sí?

EL BULEVAR EN LA HISTORIA DEL URBANISMO

Dentro de la larga historia que poseen las ciudades tradicionales, los bulevares nacieron mayoritariamente como consecuencia por el derribo de las antiguas defensas de los núcleos históricos - posterior a la época de las ciudades medievales - entre los siglos XVII y XVIII. En esos espacios se habían asentado previamente las murallas de protección, y hasta en algunos casos, las rieras que dividían los poblados de una región de otra, desarrollando espacialmente la noción del límite para la ciudad amurallada (un ejemplo de esto podría ser la rambla en la ciudad de Barcelona). Con la destrucción de las fortificaciones esos espacios se transformaron en las primeras alamedas dentro de la red de circulación urbana generando un amplio cinturón de circunvalación alrededor de los centros urbanos antiguos. Esos lugares se comenzaron a diseñar y planificar a partir del siglo XIX, transformándose posteriormente, en los primeros espacios públicos de grandes dimensiones para el esparcimiento y la libre circulación de los ciudadanos.

Contrariamente, en la teoría de la ciudad-jardín los bulevares no fueron conformados siguiendo una relación física con el sitio o con su entorno ya que justamente estas ciudades fueron proyectadas como entes autónomos de nueva fundación[22]. Es por eso que los mismos se encontraban en muchas ocasiones desconectados físicamente de la ciudad histórica. Sin embargo, la funcionalidad que se les otorgaría a esos espacios públicos lineales se desarrollaría de una manera similar. Se efectuaría pues, por medio de vías radiales en forma de estrella que partirían justamente de la gran plaza pública

[22] GONZÁLEZ DEL CASTILLO, Hilarión. "*Ciudades Jardines y Ciudades Lineales*". Conferencia organizada por el Congreso de las Ciencias efectuada en el ateneo de Madrid el 20 de Junio de 1913, Teoría de la ciudad-jardín, pág. 4. Madrid imprenta de la ciudad lineal, 1913.

de la ciudad y en donde se establecerían los principales edificios públicos: museos, salas de conciertos, teatros, bibliotecas públicas, ayuntamientos, etc.

LA PRINCIPAL VÍA PEATONAL DE LA CIUDAD JARDÍN DE TEL AVIV

En el caso de la ciudad de Tel Aviv, Patrick Geddes había planificado un sistema integral de cinco bulevares, de los cuales cuatro de ellos estarían conectados entre sí formando una red de conexión y comunicación ininterrumpida entre los espacios públicos y los edificios más representativos de la ciudad (fig.25, pág.132). Los mismos conformarían un semicírculo delineando el centro geográfico del ensanche jardín y culminando con su recorrido sobre la margen costera[23]. Por consiguiente, es posible observar cómo los edificios más emblemáticos en el plano sociocultural han sido ubicados sobre los vértices o encuentros de los bulevares, generando los nuevos nodos urbanos para la conformación de la ciudad-jardín: el *Teatro Nacional Habimah*, el *Pabellón de Arte Contemporáneo Helena Rubinstein*, el *Auditorio de Conciertos Charles Bronfman* y la plaza *Yaacob Garden*, se sitúan en el encuentro trilógico de los bulevares, Rothschild - Ben Tziyon - Chen, conformando conjuntamente la "Acrópolis" cultural de la ciudad[24].

La plaza *Rabin Square,* junto al Ayuntamiento de la ciudad de Tel Aviv-Yafo, generan la rótula cívica en el encuentro de los bulevares Chen - Ben Gurion. Por último, la plaza *Atarim Square* nace en el tramo final del bulevar Ben Gurion, siendo el espacio público que permite que el "anillo verde" de bulevares desemboque directamente sobre el mar. A su vez, esa plaza pública se encuentra elevada respecto a la línea costera, lo que permite desarrollar amplias visuales sobre la costa mediterránea. Con la implementación del plan urbano se consideraba plantar desde un comienzo diferentes especies arbóreas subtropicales (*ficus sycomorus*, *ficus mircrocarpa*, etc.) sobre las márgenes de los bulevares para producir un efecto visual de parque lineal, y a su vez

[23] COHEN, Nahoum. "*An urban miracle, the single success of modern planning*". Part three: The Plan. Tel Aviv created. Bulevards, págs. 120-126. La extensión de la red de bulevares es de aproximadamente 5 km longitud, 4km de éstos se encuentran dentro del circuito ininterrumpido llamado el "anillo verde".

[24] MAROM, Nathan. "*City of Concept: Planning Tel-Aviv*". [trad., cast.] Ciudad Conceptual: Planificando Tel-Aviv. Cap. El planificador preparado - el plan Geddes y los principios de la planificación urbana de Tel Aviv. Acrópolis en Tel Aviv, págs. 66-71. Geddes escogió ese punto geográfico de la ciudad, por ser el punto más elevado y accesible para establecer, como él mismo denominó, la acrópolis cultural de Tel Aviv.

establecer sectores frescos que generen sombra[25]. La vegetación debía de ser autóctona, que requiera de muy poca agua para que se pueda adecuar perfectamente a las condiciones climáticas del lugar. Cabe recordar que la ciudad había sido fundada en 1909 sobre un terreno prácticamente desértico con escasas precipitaciones durante gran parte del año. A continuación se presentan los cinco bulevares que fueron distribuidos en el centro y norte de la ciudad planificada por Geddes. Éstos aún continúan conformando y organizando el sistema primario de circulación, comunicación y esparcimiento sociocultural de la ciudad de Tel Aviv.

1 Bulevar Rothschild - *Achuzat baiyt*, la ciudad antigua de Tel Aviv

Este fue el primer y único bulevar construido previo al *Plan Geddes* (1925-27), siendo el mismo, el primer gran espacio público construido en 1910 dentro del primer barrio de la ciudad - Achuzat baiyt - ubicado actualmente en el distrito número 5 (fig.26-28, pág.132). Dentro de los archivos históricos municipales es posible observar cómo esta vía arbolada había nacido como parte intrínseca e inseparable de la ciudad. "El bulevar Rothschild fue conformado, en efecto, de la estructura geofísica de Tel Aviv: debido a que la ciudad se construyó sobre dunas, era necesario nivelar el terreno a causa de la diferencia de alturas existente para comenzar a construir. Las excavaciones sobre las dunas crearon una superficie que no era apta para edificar, por lo tanto, decidieron implantar sobre esa área dicho bulevar"[26]. Por consiguiente, Geddes lo adoptaría como un elemento decisivo en su proyecto urbanístico para poder generar, partiendo justamente del histórico bulevar - hasta ese momento se encontraba inconcluso - una secuencia continua de bulevares que establecerían una relación particular entre el espacio público y los elementos arquitectónicos.

El primer tramo del bulevar fue construido sobre un área de 300 metros de longitud y se ubicaba en sentido este-oeste, paralelo a las vías del ferrocarril que unían la ciudad de Yafo con Jerusalén. En él se ubicó el primer depósito de agua, el primer edificio del Ayuntamiento de la ciudad y el primer kiosco (chiringuito) que expedía jugos naturales y cafés. A su vez, esa porción del bulevar se hallaba desconectada del Mar Mediterráneo debido a la forma en que se asentaron los barrios históricos de la ciudad, obstruyendo

[25] COHEN, Nahoum. "*An urban miracle, the single success of modern planning*". Part three: The Plan. Tel Aviv created. Bulevards, págs. 120-126.

[26] Sobre el bulevar Rothschild véase los archivos históricos de la Municipalidad de Tel Aviv-Yafo en la versión digital (hebreo). http://tel-aviv.millenium.org.il/. La traducción fue realizada por el autor.

su llegada a la costa. Es por ello que Geddes realizó un giro gradual de 90 grados, cambiando la dirección del extremo este del bulevar en dirección norte para poder conectarlo con su nuevo plan urbanístico. Para comienzos de la década de 1930, este bulevar de 1.5 km de longitud fue creando dentro del espacio urbano una "identidad propia" para la conformación y consolidación de la imagen de la ciudad-jardín. Tanto es así que las principales edificaciones del *Estilo Internacional* se comenzaron a construir sobre esta vía arbolada de la ciudad, acrecentando la importancia tipológica de los bulevares dentro de la espacialidad y funcionalidad urbana de Tel Aviv.

2 Bulevar Ben-Tsiyon - La "Acrópolis" Cultural

La culminación del tramo norte del bulevar Rothschild había originado en un comienzo un espacio de borde entre la parte antigua de la ciudad - área que actualmente pertenece al distrito número 5 - y el nuevo ensanche de Geddes - distrito número 3 - . Es por ello que se precisaba diseñar una pieza que funcione como nexo para resolver dicho encuentro, y que a su vez fuera clave para establecer el centro geográfico de la ciudad. En esa nueva rótula o nodo urbano se ubicó el centro de las actividades culturales más significativas de la ciudad y en uno de los puntos topográficos más elevados y de mejor accesibilidad[27]. Ben-Tsiyon es uno de los tres bulevares, el de menor longitud, que desembocan directamente en la plaza de acceso al polo cultural. Rothschild y Chen, son las otras dos vías arboladas que conforman la trilogía de bulevares que refuerzan la importancia espacial de ese nodo urbano conocido comúnmente como la *Plaza Habimah,* en honor al *Teatro Nacional Habimah* diseñado y construido entre los años 1935-45 por el arquitecto húngaro Oskar Kaufmann[28].

3 Bulevar Chen, Malchey Israel - El Centro Cívico

Este bulevar de 800 metros de longitud se encuentra ubicado en el extremo sur-este del distrito número 3, siendo el distrito que abarca los 3 km^2 del área planificada por Patrick Geddes para la construcción de la parte central de la ciudad. Esta senda peatonal, vehicular y de bicicletas, es la vía principal de conexión y comunicación entre el nodo

[27] En ese punto geográfico de la ciudad es posible observar una parte del Mar Mediterráneo y del horizonte a pesar que su ubicación se encuentra a más de 1km de distancia de la costa. A su vez, ese nodo cultural comunica la parte este, oeste y sur con el centro de la ciudad.

[28] Oskar Kaufmann (1873-1956) se especializó en el diseño de teatros de estilo neoclásico-moderno. Gran parte de sus obras se encuentran en la ciudad de Berlín. Entre las más importantes se encuentran: Renassaincetheater, Hebbeltheater, Kroll Opera House, Volksbühne. Ésta última obra posee una gran reminiscencia con el Teatro Habimah construido posteriormente en Tel-Aviv.

(25) El sistema integral de bulevares del ensanche mediterráneo-jardín planificado por Geddes entre 1925-1927.

(26) El bulevar Rothschild esquina Herzl St. en 1910 (sentido este).

(28) El bulevar Rothschild, a metros del encuentro con Ben-Tsiyon. 2009.

(27) El bulevar Rothschild desconectado del Mar Mediterráneo. 1911.

(29) El bulevar Ben Gurion, a metros del encuentro con el mar. 2009.

cultural, anteriormente descrito, y el Centro Cívico, Administrativo y Político de Tel Aviv. El nodo urbano está compuesto por la *Plaza Rabin*, el principal espacio público de encuentro y manifestación social, y por el edificio de estilo "brutalista" diseñado a finales de la década de 1950 para acoger al Ayuntamiento de Tel Aviv-Yafo, el cual se ubica en el extremo norte de la plaza misma[29]. El bulevar lleva el nombre del poeta y escritor Chaim Nahman Bialik, considerado una de las personalidades más influyentes para el desarrollo de la lengua y cultura hebrea moderna.

4 Bulevar Ben Gurion - *Atarim Square*, la plaza junto al mar

Este eje arbolado conecta actualmente el Centro Cívico de Tel Aviv, anteriormente descrito, con el Mar Mediterráneo por medio de la plaza *Atarim Square*[30]. El bulevar de aproximadamente 1km de longitud se encuentra orientado en sentido este-oeste conectando las principales calles comerciales de la ciudad planificada por Geddes que se extienden en sentido norte-sur: Ha'yarkon St., Ben Yehuda St., Dizengoff St., Raines St., Shlomo Hamelech St., Ibn Gabirol St. A su vez, ésta fue la vía principal de esparcimiento que estableció una conexión directa con el entramado de bloques que conformaron el tejido urbano de Tel Aviv. Al igual que en los demás bulevares, en este parque lineal funcionan una gran cantidad de kioscos (chiringuitos) que se encuentran ubicados a pocos metros de los cruces con las calles perpendiculares, reforzando la importancia del comercio a pequeña escala. A lo largo de esta senda se encuentran concentrados una amplia cantidad de bloques residenciales construidos bajo las ideas del *Estilo Internacional* durante las décadas de 1930-40. Por lo tanto, es una de las áreas patrimoniales que fue catalogada por la UNESCO en el año 2003 en el marco de la declaración de la *White City* (Ciudad Blanca) de Tel Aviv.

[29] La *Plaza Rabin* de forma rectangular (100m x 200m) es el principal espacio público que mayor congregación reúne en la ciudad. Este espacio actúa funcionalmente de manera diversa: conmemoraciones del día de la Independencia Nacional; recordatorios por el día del Holocausto; eventos religiosos; conciertos al aire libre; festejos deportivos; actos políticos; manifestaciones de protestas sociales; exposiciones culturales; ferias de libros, etc.

[30] *Atarim Square* fue diseñada en la década de 1960 por los arquitectos Yaakov Rechter y Werner Joseph Wittkower. Es una plaza pública de estilo brutalista que fue proyectada como un edificio infraestructural de varios pisos para asimilar el desnivel que existía entre el acantilado natural de piedra *kurkar* y el Mar Mediterráneo. La estructura contiene en el subsuelo una parte de la principal calle costera junto a un aparcamiento y un puesto de carga de gasolina. Por sobre ese nivel se encuentran a su vez dos plantas de locales comerciales, restaurantes y un hotel. A su vez, la plaza es una plataforma estructural de hormigón revestida en piedra que desciende al mar. La misma tuvo su esplendor durante las décadas 1970-80. Actualmente se encuentra en un estado de abandono tal que ha replanteado su funcionalidad y permanencia sobre las autoridades municipales. Se ha realizado en 2013 un concurso de ideas para reciclar y revitalizar el área. El detalle de los proyectos en: http://www.project-tlv.com/places/kikar-hatarim.

5 Bulevar Nordau - El *Parque de la Independencia* junto al mar

Nordau fue el último bulevar en construirse dentro del sistema de parques lineales planificado por Geddes para el centro y norte de la ciudad. El mismo está situado en la parte norte del ensanche con una extensión de un 1km de longitud y está orientado en sentido este-oeste. A su vez, conecta el *Gan Hatzmaut* (Parque de la Independencia) conformado sobre la costa mediterránea, con la calle Ibn Gabirol St., la cual establecía el antiguo límite del *Plan Geddes* en el sector noreste. Al igual que en el bulevar Ben-Gurion, esta vía arbolada conecta las principales calles comerciales que están orientadas en sentido norte-sur. El bulevar alberga el complejo residencial para trabajadores de una cooperativa que había sido diseñado por el arquitecto Arieh Sharon (1900-1984), alumno de la escuela Bauhaus de Dessau, bajo las premisas que promulgaba la arquitectura moderna de 1920-1930.

EL ORIGEN DE LA CALLE EN *CUL-DE-SAC*

El concepto de calle en *cul-de-sac* nació en Inglaterra a comienzos del siglo XX para dar una solución al problema de baja densidad urbana registrada en las primeras ciudades-jardín (Llobet, 2007). Ese espacio se formalizó finalmente como una pequeña calle sin salida que protegía a las viviendas residenciales de los efectos nocivos de la calle tradicional en la época industrial, es decir, creaba un acceso directo hacia los parques o diferentes espacios públicos. Por cierto se pretendía encontrar una nueva morfología para desarrollar las vías secundarias con el fin de independizar los edificios de las vías principales de circulación; y a su vez permitir efectuar una ordenación de las viviendas de una manera más variada, dinámica y más orgánica sobre el terreno para incrementar las densidades. Este nuevo concepto de calle suburbana fue desarrollado por Raymond Unwin (1863-1940) en 1914, tras resolver el encargo que le había realizado Ebenezer Howard sobre un problema de densidades en unos terrenos que iban a edificarse en la primera ciudad jardín de Letchworth, en las afueras de Londres.

Xavier Llobet en su tesis doctoral analiza los efectos que derivaron del nuevo concepto de calle que desarrolló Unwin para las ciudades inglesas. "Entre sus conclusiones, describe el descubrimiento del *cul-de-sac,* que permite aumentar la densidad y la intensidad urbana sin tener que renunciar a las zonas verdes. De este modo, se podría disponer de parques urbanos relacionados directamente con las viviendas, que se

podrían llegar a diseñar con la misma intensidad que el jardín de un palacio o de un parque urbano"[31]. Es por ello que sea interesante analizar y relacionar la prototípica calle de la ciudad jardín en relación a las premisas que Geddes adoptó para definir la "manzana Geddes" y producir el nuevo tejido urbano del ensanche de Tel Aviv.

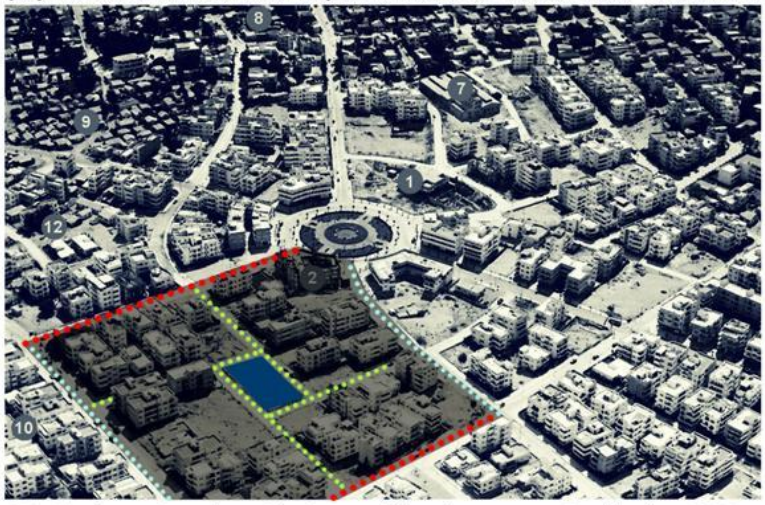
LA TRAMA URBANA DEL ENSANCHE JARDÍN DE GEDDES

Patrick Geddes propuso para el centro y norte de Tel Aviv, el área del ensanche, la creación de una manzana (Geddes's block) que funcionara como una entidad semiautónoma respecto al resto de la ciudad pero que igualmente se encuentre en relación directa con su entorno (fig.32, pág.136). La tipología de manzana que él proponía, estaba delimitada por cuatro vías: dos calles principales en sentido norte-sur, y dos calles secundarias en sentido este-oeste (ciudad-mar). Las calles principales serían las que cumplirían una función más bien comercial, combinando el comercio sobre las plantas bajas con viviendas residenciales distribuidas en tres o cuatro niveles. La relación entre la anchura de calle y la altura de los edificios sería 2.4 a 1. Por otra parte, las calles secundarias fueron pensadas como sendas residenciales arboladas que descendían y conectaban la trama directamente con la costa mediterránea en una relación de sección de calle de 2 a 1. Entretanto, dicha manzana de entre 200 a 300 metros de lado se encontraba dividida en su interior por cuatro pequeñas calles residenciales en forma de "T" que generaba un sistema concéntrico en forma de "molino" con una sección de calle de 1.6 a 1. Estas cuatro vías se encontraban conectadas entre sí por una plaza pública, o en su defecto, por un edificio público a escala barrial - escuela pública, jardín de infantes, centro médico, correo, etc.- (fig.33, pág.136).

El propósito de Geddes era establecer con ese patrón, una unidad funcional a escala barrial para que fuera repetible indefinidamente sobre el territorio, pero que a su vez se la pueda transformar según las necesidades de cada sitio. Es decir, se había planificado construir con esa pieza prácticamente todo el ensanche de Tel Aviv. Por otra parte, su principal objetivo era generar en el interior de cada manzana un espacio íntimo de quietud y tranquilidad para producir un sentimiento más bien comunitario y de vecindad entre los ciudadanos respetando la escala humana. Esos espacios públicos

[31] LLOBET I RIBEIRO, Xavier. *"Hilberseimer y Mies, La metrópolis como ciudad jardín"*. Parte I: Superestructuras. Cap.2: Teorías sobre el estado de la ciudad. La forma del *cul-de-sac,* pág. 56.

(30) El ensanche mediterráneo-jardín. La conformación de la "manzana Geddes" a través de la jerarquización de las vías de circulación.



(31) Obsérvese la volumetría de una típica "manzana Geddes" en 1937.

(33) El centro de manzana desde una calle interna. Imagen 2014.

(32) El Plan Geddes original de 1926 generaba más calles en *cul-de-sac*.

(34) La enmienda del Plan Geddes en base al *Plan 58* de 1938.

de centralidad a pequeña escala estarían resguardados de las vías principales comerciales y del ruido nocivo del tránsito vehicular. A pesar de ello, tanto los bloques residenciales como los espacios públicos ubicados en los centros de estas manzanas estarían fácilmente conectados con la actividad comercial, el esparcimiento al aire libre, y con el quehacer de la ciudad a una mínima distancia recorrida a pie.

GEDDES Y LA REINTERPRETACIÓN DEL *CUL-DE-SAC*

La calle en *cul-de-sac* que Unwin había desarrollado fue reinterpretada una década más tarde por Geddes para la planificación de la trama urbana de Tel Aviv. Las pequeñas calles residenciales en forma de "T" que fueron propuestas dentro de la manzana Geddes, por un lado han ejercido el rol de intensificar las densidades urbanas al aumentar la cantidad de parcelas disponibles para la construcción de más bloques de viviendas. Por otra parte, su funcionalidad estaba pensada para conectar las vías principales y secundarias con un espacio público a escala barrial, ubicado justamente en el centro de cada manzana (fig.31, pág.136).

En el informe realizado por el ICOMOS (*International Council on Monuments and Sites*) en la ciudad de Tel Aviv durante el 2003, se describe de qué manera la ciudad fue concebida como una ciudad-jardín, o mejor dicho, cómo el ensanche de Tel Aviv había sido planificado para convertirse en una verdadera gran ciudad[32]. Por cierto, sus primeros años se habían desarrollado de forma muy activa mediante un intenso comercio a pequeña escala, por el uso de grandes espacios culturales que conformaban una sociedad diversa y que se diferenciaba drásticamente del típico suburbio residencial inglés. Por otra parte, en el reporte oficial de la UNESCO se remarca una diferencia conceptual con los otros dos ejemplos tipológicos realizados hasta ese momento especialmente en las afueras de Londres (Letchworth, Welwyn).

En este caso de estudio se resalta un carácter mucho más urbano que tenía como propósito entrelazar conjuntamente todas las actividades urbanas (trabajo, vivienda,

[32] Véase *White City of Tel Aviv: The Modern Movement*. Advisory Body Evaluation. Tel Aviv (Israel) No. 1096, ICOMOS, March 2003. El ICOMOS es una organización especializada en asesorar técnicamente a la UNESCO en la determinación de los casos concernientes al título de *Patrimonio Cultural de la Humanidad*.

esparcimiento) en un entorno intenso y de proximidad. Si bien es difícil determinar si el plan maestro de Geddes fue pensado en un primer momento para entrelazar la tipología arquitectónica del Movimiento Moderno, lo cierto es que el mismo fue sumamente contextualizado con el lugar de asentamiento. Éste había sido planificado en base a una escala única y particular que cuidaba al detalle las proporciones entre el vacío y lo construido, y acrecentaba a su vez las densidades de la típica ciudad-jardín inglesa a través de una nueva textura urbana mucho más ligada a los procesos biológicos que a los mecánicos. Según lo señalado recientemente por Allweil (2014), y lo analizado anteriormente por Chueca Goitia (1968), se podría reafirmar que las tramas urbanas islámicas y las tramas de las ciudades-jardín (Tel Aviv, 1925-1927) de cierto modo compartían un mismo concepto "anárquico" basado en construir "viviendas antes que calles"[33] (fig.23, pág.126).

En definitiva, el entramado de calles de la ciudad-jardín de Tel Aviv se diferenciaba significativamente de los modelos urbanísticos anteriormente descritos (Brasilia, Chandigarh, Canberra) y no fue simplemente por causas territoriales. Como se ha observado y mencionado anteriormente, en estos ejemplos predominaba en mayor o menor medida una jerarquización de las vías de circulación a fin de monumentalizar ciertos elementos de carácter referencial con su entorno (Plaza de los Tres Poderes, Palacio de Asambleas, Capitolio). Por otra parte, a excepción de Chandigarh que sí se conformó en base a una unidad funcional autosuficiente y diversa (el sector o la super-manzana), aunque a una escala mucho mayor a la planificada por Geddes; la sectorización funcional de las otras dos ciudades de nueva implantación terminaron por disgregar y fragmentar en muchas ocasiones el espacio público y su escala peatonal.

En relación a esto último, a continuación se realiza un análisis descriptivo sobre los efectos producidos por la masificación indiscriminada del transporte individual en detrimento del transporte público en gran parte de las ciudades occidentales a partir de la segunda mitad del siglo XX. La nueva movilidad vehicular sería la encargada de modelar la calle tradicional transformando la morfología del espacio urbano, y en donde la ciudad de Tel Aviv sufriría gran parte de esas transformaciones.

[33] Véase ALLWEIL, Yael. *"Housing Before Street": Geddes' 1925 Plan for Tel Aviv and its Anarchist Disruption of the Dichotomy Between Top-Down Planners-Ideologues and Bottom-Up Urban Citizens.* Israel Institute of Technology (IIT) - Technion, Israel.

3.2 **EL AUTOMÓVIL, TRANSFORMADOR DEL ESPACIO URBANO**

El primer automóvil propulsado por un motor a combustión se originó a finales del siglo XIX en el continente europeo, y su primera aparición sucedió en las calles francesas recién en 1890 (Kreimer, 2006). En los Estados Unidos el coche apareció una década más tarde para comienzos del siglo XX, hecho que posteriormente marcaría el rumbo de su economía. Con ese descubrimiento se concretaba el deseo que el ser humano venía soñando desde hacía siglos: la creación de una máquina autopropulsada que se encuentre 100% a su alcance y que pueda reemplazar el uso de la fuerza animal para su movilidad y transporte diario a una mayor velocidad.

LA PRODUCCIÓN EN SERIE

A partir de la década de 1930 se produce en los Estados Unidos una interesante lucha de poderes por parte de las empresas relacionadas con la masificación del automóvil, entre ellas: *General Motors, Standard Oil y Firestone Tire*. Éstas pretendían imponer en la nueva sociedad la necesidad del transporte privado en lugar del existente transporte público, suplantando a los ferrocarriles, tranvías, autobuses, etc. Hasta tal punto es así que esas empresas crearon conjuntamente la *National City Lines Inc.,* la cual compraría la gran mayoría de las redes de tranvías de las ciudades estadounidenses (Detroit, New York, Seattle, Los Ángeles, etc.) para poder reemplazarlas directamente por los vehículos motorizados que ellos mismos estaban produciendo en masa. Si bien algo de lo aquí descrito podría formar parte de una teoría conspirativa, lo cierto es que en la práctica el transporte mecánico individual transformó rápidamente la cara visible de las ciudades tradicionales[34]. Henry Ford (1863-1947) fue el hombre que había puesto el automóvil al alcance de las masas por medio de un sistema revolucionario de producción en serie: la línea de montaje. El proceso de fabricación de sus automóviles provocó la racionalización del trabajo, algo propio del mundo industrial que prontamente se transformó en el paradigma socio-productivo de la sociedad moderna. Ford sostenía que su propósito era facilitar el traslado de los ciudadanos por los centros urbanos, y poder además permitir que las personas deseen y disfruten del campo, el territorio y el aire libre sin impedimentos.

[34] Sobre la teoría conspirativa véase el artículo: *The GM Trolley Conspiracy: What Really Happened.* CBS News, 02.09.2010. http://www.cbsnews.com/news/the-gm-trolley-conspiracy-what-really-happened/

EL EMBLEMA DE LA MODERNIDAD

Para finales de la década de 1940 el automóvil se transformó definitivamente en el emblema de la modernidad (Kreimer, 2006) y las vías rápidas se expandieron por todo el territorio consolidando un modelo de dispersión urbana que fue creciendo prácticamente sin cesar hasta nuestros días. Aaron Fleisher ya criticaba a finales de la década de 1960 la manera con la que se trataba de dar soluciones al problema del transporte mecánico. "No parece posible que la tecnología pueda contribuir sustancialmente a la solución del problema creado por las aglomeraciones humanas y de vehículos que aqueja a la ciudad moderna. La congestión humana no se comporta como un mero síntoma de deficiencias en el funcionamiento. Ya que si así fuese, su evitación sería en gran parte cuestión de aumentar suficientemente la capacidad. Una de las soluciones más socorridas suele ser la construcción de nuevas carreteras; pero la realidad pronto se encarga de demostrar su inutilidad, pues la consecuencia suele ser casi invariablemente una intensificación del tráfico aún mayor. Al achacar el nuevo desequilibrio al crecimiento de la ciudad o a una redistribución de la circulación rodada, se admite tácitamente que las vías de comunicación no son un elemento pasivo en la determinación del modo en que se repartirá el tráfico. Por tanto, no se podrá remediar nunca la congestión urbana mediante simples adiciones de carreteras nuevas a la red ya existente, en este sentido, la red nacional de carreteras se asemeja a un sistema con realimentaciones desestabilizadoras"[35].

Por consiguiente, la construcción de más autopistas y vías elevadas de circulación vehicular se presenta en la actualidad como un elemento cada vez más nocivo para las ciudades, que provoca cicatrices urbanas y segregación de barrios quedando muchas veces divididos por estas inmensas infraestructuras prontamente obsoletas. Las vías elevadas para el transporte vehicular dentro de los núcleos urbanos son prueba de una concepción de movilidad sumamente segregativa y destructiva sobre la escala humana (Jacobs, 1961). Es por ello que sea tan necesario comenzar por cambiar viejas tradiciones en pos de un sistema más sostenible y efectivo de transporte público.

La licenciada en filosofía y doctora en Ciencias Sociales, Roxana Kreimer, se ha encargado de estudiar las consecuencias que el automóvil produjo en la ciudad

[35] FLEISHER, Aaron. *"Influencia de la tecnología sobre la forma de la ciudad"*, en: *"Breve historia del urbanismo"* de Chueca Goitia, Fernando. Cap. La ciudad del presente, urbanismo en expansión, pág. 206.

moderna desde una perspectiva socio-filosófica. Su estudió comienza relatando lo que representa el automóvil en el imaginario colectivo de la sociedad moderna. "(…) objeto de consumo universal, privilegiado motor de la economía, generador de modas masivas, mercancía identitaria por excelencia, expresión máxima del individualismo capitalista (…)"[36]. En el primer capítulo de su libro, define al automóvil como el objeto mecánico más emblemático del siglo XX, el cual generó una dependencia en la movilidad urbana y un ideal ilusorio en el corazón de la sociedad. "(…) el automóvil presupone ideales emblemáticos de la modernidad: (…) la autonomía, la libertad, la utopía democrática y universalista de la dignidad igualitaria, el progreso, la aceleración del tiempo, la realidad mediatizada y la reducción de distancias"[37].

Como bien es sabido, actualmente en la gran mayoría de las ciudades occidentales este fenómeno ha traspasado los límites físicos que le fueron otorgados en un primer momento. Su expansión se produjo prácticamente sin control alguno sobre el territorio urbano y sub-urbano. En referencia a lo recientemente planteado, el académico y crítico de la arquitectura Kenneth Frampton describe esa situación mediante un claro pensamiento: "El crecimiento sin límites no hace ciudades. Es un reflejo del consumismo"[38]. Y luego agrega su visión sobre la funcionalidad y el predominio del automóvil en las ciudades modernas: "El automóvil es el invento más apocalíptico de todos los tiempos. Más aún que la bomba atómica, porque está por todo el mundo y no tiene vuelta atrás. El automóvil está tan integrado en el funcionamiento de nuestra economía que no podremos prescindir de él. Aunque caminemos"[39]. Esto produjo que durante prácticamente todo el siglo XX, el automóvil se convirtiera en uno de los ejes de la economía mundial y el principal promotor de los nuevos estilos de vida urbana. Las urbanizaciones dispersas generaron que los suburbios y la dependencia en la movilidad mecánica se expandieran a lo largo del amplio territorio de casi todas las ciudades del sur de los Estados Unidos, no obstante, actualmente es posible observar esas características pseudo-urbanas en Europa, Asia y Sudamérica[40].

---

[36] KREIMER, Roxana. *"La tiranía del automóvil, los costos humanos del desarrollo tecnológico"*. Introducción, pág. 9.

[37] Ibídem, pág. 15.

[38] Publicado en el periódico *El País* (España). *"El coche es un invento más apocalíptico que la bomba atómica"*. 06.06.2011. http://elpais.com/diario/2011/06/06/cultura/1307311202_850215.html

[39] Ibídem.

[40] Véase *"Antípolis, el desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol"*. GARCÍA VÁZQUEZ, Carlos. En este libro se describen y analizan las características físicas y morfológicas del estilo de vida americano en las ciudades del sur, más precisamente las que se encuentran entre el paralelo 37 y la frontera con México.

LA FRAGMENTACIÓN DEL ESPACIO URBANO

Como se ha señaló anteriormente, a partir de la finalización de la Segunda Guerra Mundial, el automóvil se transformó definitivamente en el objeto mecánico más deseado por la sociedad moderna. Ello originó que el espacio urbano de las ciudades occidentales comience a fragmentarse y a perder peso la noción de lo público y comunitario dentro de la sociedad. En aquella época, los ideales del capitalismo llegaban a un nivel muy alto de adhesión, y se usaba justamente al automóvil como la herramienta predilecta para generar el mayor consumo posible dentro de la nueva sociedad híper-capitalista. "La industria automovilística generó y desarrolló la economía capitalista de post-guerra, sobre todo entre los años 1959 y 1973, conocidos como el "periodo de oro" de la industria automovilística mundial"[41]. A partir de esos años fue posible observar cómo el uso indiscriminado del automóvil comenzaba a producir profundas transformaciones que irían modelando la estructura urbana de las ciudades según sus necesidades - el caso de Tel Aviv se analizará con detalle más adelante - (fig.35, pág.144). Tal como sostiene Kreimer, esto se originó ya que en un primer momento se le fue concediendo al automóvil la mayor parte de la publicidad en la televisión, la mayor parte de las horas de conversación y la mayor parte del espacio físico de las calles. Los cambios vinculados a las distancias físicas en los recorridos dentro de las ciudades, y principalmente, las relacionadas con los nuevos territorios urbanizados, afectaron directamente sobre las relaciones humanas.

Las ciudades se fueron convirtiendo paulatinamente en objetos para servir exclusivamente a las necesidades de los automóviles dejando de lado los ideales primarios de las personas. "La propagación del automóvil modificó sustancialmente el escenario urbano. Los paseos peatonales y las estrechas vías construidas para los coches de caballos fueron paulatinamente sustituidos por las autopistas de alta circulación y velocidad, reduciendo y confinando el tránsito peatonal a espacios específicamente diseñados para tal fin"[42]. En definitiva, la producción en serie que se había propagado en el mundo occidental a principios del siglo XX siguiendo las ideas Fordistas para masificar la producción del automóvil, produjo que las ciudades tradicionales transformen su espacio público a semejanza de las máquinas modernas.

---

[41] KREIMER, Roxana. *"La tiranía del automóvil, los costos humanos del desarrollo tecnológico"*. Cap. II: La aparición del automóvil en el contexto del desarrollo de la industria y de los medios de transporte, pág. 27.

[42] Ibídem. Cap. III: El automóvil como factor determinante de una nueva configuración de los espacios urbanos, pág. 33.

Las políticas netamente desarrollistas implementadas por los respectivos municipios fueron perjudicando gravemente las relaciones humanas en torno a la escala urbana de dichas ciudades, generando a su vez una desconexión física con las nuevas periferias en el extrarradio (fig.38, pág.144).

EL PREDOMINIO DEL ASFALTO EN LA CIUDAD MODERNA

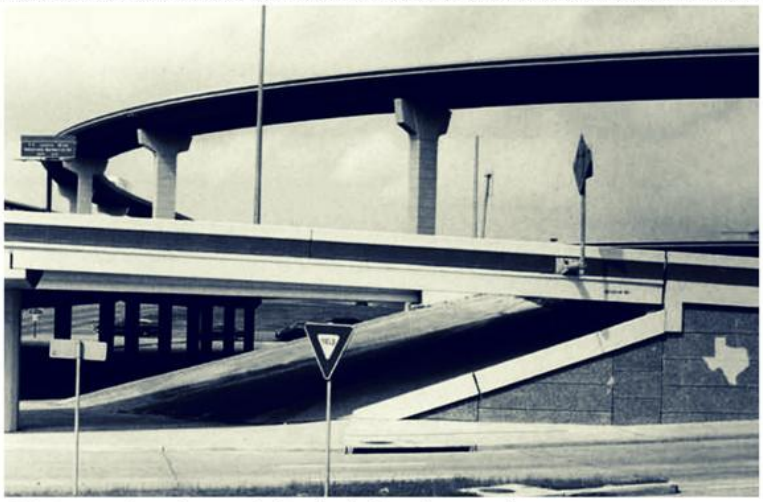
"(…) Walter Benjamin nos recuerda que el asfalto se utilizó en primer lugar para las aceras. Por tanto, su aparición en las ciudades europeas y americanas en la década de 1820 estuvo vinculada originalmente a los peatones. (…) En la actualidad, la mayor parte de la superficie de las ciudades está cubierta de asfalto. Este material corriente y olvidado caracteriza el ámbito urbano en el mundo occidental, ya nos refiramos a ciudades tradicionales o a las nuevas configuraciones tipo pos-metrópolis, cosmópolis, ciudad orilla o paisaje medio"[43].

Ahora bien, si el asfalto hoy en día es un material sumamente globalizado y asociado al predominio del automóvil, tal como sostiene Mirko Zardini en su artículo, ¿su masivo e indiscriminado uso no estaría contribuyendo enormemente a que las ciudades se parezcan cada vez más entre sí, en detrimento de acentuar ciertas identidades locales? Al usar el asfalto dentro de todas las ciudades modernas de una misma manera, ¿no se estará perdiendo la oportunidad de utilizar ciertos materiales autóctonos que aún posee cada región? Según Zardini, la lucha contra los efectos destructivos y dominantes del tráfico vehicular se ha convertido en una lucha contra este material bituminoso. El arquitecto-urbanista ingles Gordon Cullen (1914-1994) proponía ya en 1961 en su libro *The Consise Townscape*, utilizar formas tradicionales de pavimento en lugar de asfalto[44]. En la actualidad, es posible observar cómo en algunos centros históricos (Ámsterdam, Copenhague, Hamburgo, etc.) se propone utilizar adoquines o diferentes pavimentos como medio para indicar al automóvil que se encuentra fuera de su ámbito y que debe reducir la velocidad de tránsito. Sin lugar a dudas podría ser una manera inteligente de enfatizar quien debe dominar en el espacio público y no depender continuamente de los típicos bolardos que cercan las aceras y encierran el libre movimiento de los ciudadanos.

[43] ZARDINI, Mirko. *"El suelo en la ciudad moderna y el predominio del asfalto"*. En *"Naturaleza y Artificio, el ideal pintoresco en la arquitectura y el paisajismo contemporáneos"* editado por Iñaki Ábalos. págs. 211-19.
[44] Ibídem.

La fragmentación del espacio urbano

(35) Derech Namir, una vía rápida al lado de la estación *Arlozorov* que es destinada a trenes y autobuses en Tel Aviv. Imagen de 2007.



(36) Los nodos urbanos de la ciudad contemporánea.

(37) La "Meca" del automóvil.

(38) La perdición del tejido urbano.

LA VELOCIDAD DE LA CALLE MODERNA

La terminación lisa y continúa del asfalto permitió que los vehículos se deslicen a mayor velocidad, cumpliendo finalmente el deseo de Le Corbusier cuando en la década de 1930 se propuso diseñar un vehículo con un interior espacialmente revolucionario para la época[45]. "Una ciudad construida para la velocidad es una ciudad construida para el éxito", había manifestado Le Corbusier en el mismo momento que planificaba la *Ciudad Contemporánea* para tres millones de habitantes. Lo cierto es que en un pasado reciente los suelos texturados (adoquines, piedras) de cierta forma controlaban la velocidad de los medios de transporte en los centros urbanos. No obstante, en la actualidad existen también diferentes opciones para disminuir las velocidades de los automóviles en las ciudades sin grandes costos infraestructurales[46].

En el aspecto físico, con la elección de un correcto material o modificando la anchura de la calzada se podría demarcar los límites sobre el transporte rodado para mejorar la relación entre la calle y el transeúnte. Sin embargo, para que la calle vuelva a ser funcionalmente más diversa para sus ciudadanos hay que replantearse seriamente tanto sus modos de construcción y utilización de los materiales que la componen con el fin de reducir las velocidades de los medios de transporte en los centros urbanos. Por otra parte, se debe inducir enfáticamente al uso de otros sistemas de transporte.

La diferencia de nivel que existe entre la senda vehicular y la acera peatonal por medio de esos diez o quince centímetros provocan muchas veces una barrera física sobre el transeúnte que prioriza al transporte rodado entre todos los actores urbanos. Por consiguiente, la percepción visual, sensorial y auditiva dentro el espacio público puede transformase con tan sólo la desaparición de estos desniveles, pudiendo generar una diferente visión de la vía pública y a su vez producir con ello mayor diversidad de funciones, tal como ocurrió tras la renovación del barrio de Gracia en la ciudad de Barcelona[47]. Ello ayudaría a transformar algunas densidades en los flujos de movimiento

[45] LORENZO, Antonio Amado. "*El Voiture Maximum de Le Corbusier y Pierre Jeanneret*". El automóvil en las ciudades ideales de Le Corbusier. Boletín Académico. Escola Técnico Superior de Arquitectura da Coruña, 1996, Núm. 20, págs. 31-36.

[46] Véase el proyecto "30km/h - por unas calles habitables" del comité participe de la *Iniciativa Ciudadana Europea* (ICE). http://es.30kmh.eu/

[47] Sobre la renovación del barrio de Gracia véase SOLÀ-MORALES RUBIÓ, Manuel. "*Diez lecciones sobre Barcelona, los episodios urbanísticos que han hecho la ciudad moderna*". Cap. 3: La nueva Villa de Gràcia, págs. 157-219.

dentro del espacio público, interrelacionando mayores experiencias entre los diferentes actores de un barrio. Está comprobado que la ciudad tradicional basa sus identidades en la conformación de sus barrios (Barcelona), y su supuesto éxito, proviene en gran parte por la calidad y continuidad espacial de su espacio público. El automóvil dentro de esa pequeña estructura urbana muchas veces condiciona y fracciona el escaso espacio libre resultante, siendo además un objeto que se desplaza a una velocidad diferente de la normal para la mayoría de los integrantes de un barrio. Ello produce justamente una marcada diferenciación entre las velocidades en un mismo espacio, y es ahí justamente donde aparecen los problemas de fricción entre las partes.

EL DESENLACE FINAL: LA CIUDAD DEL AUTOMÓVIL[48]

La ciudad de Detroit ubicada en los Estados Unidos fue fundada en 1701 por comerciantes de pieles franceses quienes la apodaron hacia fines del siglo XIX, la "*París del Oeste*" por la gran concentración de edificios de estilo neoclásico que poseía la ciudad en aquella época. En su período de esplendor, la ciudad supo ser el símbolo del poderío de los Estados Unidos y la "meca" del trabajo y los buenos salarios.

Durante los últimos 40 años la ciudad se vio significantemente golpeada, perdiendo gran parte de su población activa. La ciudad disminuyó su población en más de un 60%, descuidando parte de su clase trabajadora en ese corto período histórico. Es probable que ello se haya originado en un comienzo por la expansión de los suburbios, que paradójicamente, se originaron cuando se desarrolló la masificación del transporte privado - "el automóvil ya había llegado a la clase trabajadora"[49] - . Por cierto, el incremento de las importaciones previo a la era global, y sumado a la crisis mundial del petróleo acontecida en 1973, terminaron por destruir la estructura urbana de Detroit. Como consecuencia de ello, las compañías automotrices de mayor importancia en los Estados Unidos: *Ford, General Motors y Chrysler* ya estaban sufriendo pérdidas millonarias y con ello se perdían cientos de miles de puestos de trabajo dentro de la ciudad. Ante

[48] Véase WALDHEIM, Charles. "*Motor City*", en: "*Shrinking Cities, Detroit III*", págs. 55-60.

[49] BAUMAN, Zygmunt. "*Modernidad Líquida*". Cap. 4: Trabajo. El ascenso y la caída de la mano de obra, págs. 149-157. En este capítulo Bauman hace mención sobre el interés que tenía Henry Ford para que sus empleados pudieran comprar sus automóviles y con eso disminuir sustancialmente los gastos salariales de su empresa. Por otra parte, Ford pretendía poseer un mayor control sobre su clase trabajadora por medio de las grandes deudas que sus trabajadores adquirirían con la compra de los automóviles que ellos mismos estaban fabricando.

esa situación, las empresas comenzaron a abrir nuevas plantas industriales en otras ciudades del país y en el resto del mundo para abaratar sus costos de producción y mano de obra. Es posible pensar que estos hechos originaron en parte, el inicio del fin de la era industrial en las ciudades contemporáneas, y por consiguiente, que se comience a desarrollar el concepto de las ciudades post-industriales con el suburbio como su ideal imaginario.

LA GRAN CIUDAD MONOFUNCIONAL

La ciudad de Detroit, víctima del fanatismo por el automóvil y la movilidad mecánica, fue transformando paulatinamente su histórico tejido urbano (fig.41, pág.148). Esto provocó prontamente una discontinuidad morfológica dentro de su núcleo histórico "en pos de un asentamiento disperso, donde edificaciones aisladas se distribuyen homogéneamente en el territorio configurando un sistema de baja densidad, similar al que se produce en los entornos rurales"[50]. Esa radical transformación en el cambio de paradigma de la ciudad fue producto por el extremo consumismo que había impulsado el capitalismo a partir de la década de 1950 en las principales ciudades americanas. A raíz de ello, fue aumentando exponencialmente el deseo de imponer sobre la sociedad americana la movilidad individual en detrimento del antiguo transporte público en los centros urbanos (fig.39, pág.148).

En la actualidad, en medio de la profunda crisis financiera que soporta Detroit, la ciudad se ha declarado en bancarrota ya que posee una deuda récord de 18.500 millones de dólares, además de contar con más de 80.000 edificios abandonados (1/3 del área total de la ciudad se encuentra en ruinas) y un 40% de su alumbrado público se encuentra en estado obsoleto[51]. Los índices de criminalidad, bien reflejados en el film Robocop de 1987, son los más altos registrados en los últimos 40 años. "(…) La zona metropolitana era el centro de la producción industrial no sólo de los Estados Unidos sino del mundo. La ciudad se redujo a unos 700.000 habitantes (…) entonces cuando tienes

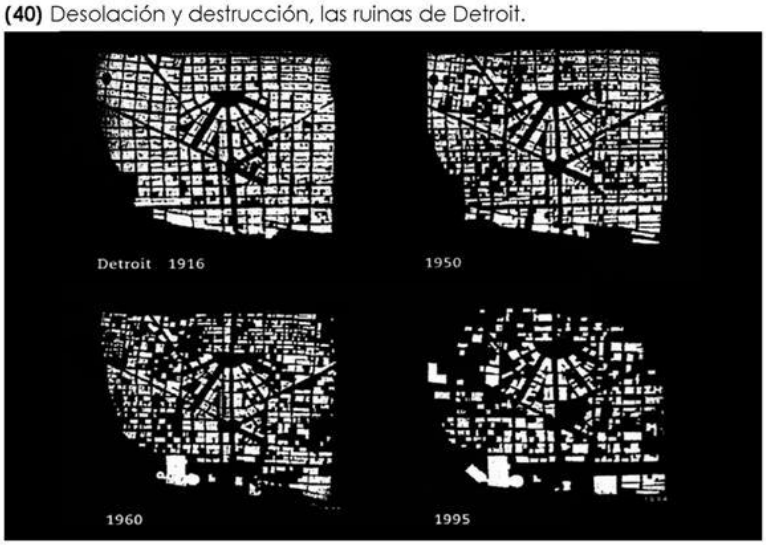
[50] Illescas Marín, Ángel. "*Retiradas Estratégicas*". 3. Clasificaciones: 3.1.Detroit: Disolución, pág. 9. Tesina final de Máster. MTPPA 2009/10. UPC. Arquitectura i Societat de Masses. Junio 2010. Prof. Bru Bistuer, Eduard.

[51] Véase "*Detroit, un símbolo industrial, apaga los motores y se declara en quiebra*". Publicación del diario Clarín, Argentina. (20.07.2013).
http://www.clarin.com/mundo/Detroit-simbolo-industrial-motores-declara_0_959304164.html

El desenlace final: La ciudad del automóvil

(39) La industria automotriz. Una exposición de automóviles en la ciudad de Detroit.

(40) Desolación y destrucción, las ruinas de Detroit.



(41) El proceso de desurbanización de Detroit entre 1916-1995.

(42) La portada de la revista Time. Octubre de 2009.

700.000 personas en lugar de 2.000.000, tienes que reducir tu vecindario y las zonas donde hay concentración, donde hay habitabilidad y urbanismo"[52].

EL FUTURO DE LAS CIUDADES MONOFUNCIONALES

Las ciudades que se centran en el desarrollo de una sola función, como en el caso de la industria automotriz en Detroit, el turismo de masas en Venecia o el petróleo en la nueva Dubai[53], ¿no corren el riesgo de envejecer más rápidamente, quedar obsoletas y aletargar parte de su población a una edad prematura?, ¿serán las ciudades funcionalmente diversas las que tendrán mayores posibilidades de subsistir a las grandes crisis económicas y a los futuros cambios demográficos del siglo XXI? Parecería ser, que el hecho de poseer simplemente mayor diversidad de actividades y diferentes ofertas de empleo permitiría que éstas trabajen de forma conjunta doblegando el problema.

Sin embargo, ¿cómo se establecen en el presente los programas de planificación y zonificación urbana para conformar ciudades multifuncionales con la masificación de ciudades especificadas por la globalización? Y en tal caso, ¿el turismo de masas y la industria de las tecnologías de información y comunicación (TIC), no están siendo una especie de monocultivo para que la mayoría de las ciudades modernas se encuentren en un estado de homogenización y competitividad constante? Si bien las nuevas tecnologías digitales podrían servir justamente como parte de una solución ante ese desequilibro funcional, aun ese prematuro proceso se encuentra en desarrollo. El ejemplo paradigmático de lo acontecido en la ciudad de Detroit, ¿no debería ser un buen ejemplo para replantear varias de esas cuestiones que afectan actualmente a las diferentes ciudades en crisis?

[52] En el documental "*Urbanized*" (2011) del director Gary Hustwit. Bruce Katz es actualmente el director del programa de política urbana de Detroit.
[53] Véase Illescas Marín, Ángel. "*Retiradas Estratégicas*". Clasificaciones: Venecia: Simulación, págs. 25-28. Tesina final de Máster. MTPPA 2009/10. UPC. Arquitectura i Societat de Masses. Junio 2010. Prof. Bru Bistuer, Eduard.

El futuro de las ciudades monofuncionales

(43) No es Beirut, es Detroit.

(44) El linchamiento del asesino de la ciudad de Detroit.

(45) El proyecto Waterfront City en UAE, Dubai, 2008.

(46) El turismo de masas. El funeral de la ciudad de Venecia en 2009.

(47) El proyecto Dubai Renaissance en UAE, Dubai, 2006.

3.3 **IMÁGENES E IDENTIDADES DE LA CIUDAD JARDÍN**

A través de elementos icónicos, simbólicos o indicativos, como pueden ser los objetos arquitectónicos más sobresalientes en una ciudad, o bien por medio de la naturaleza misma, mediante los ríos, mares o montañas; la mente humana puede inconscientemente ser inducida a reproducir una determinada "imagen de ciudad"[54]. No obstante, cuando esas imágenes aparecen indistintamente en cualquier situación o espacio pueden producir una pérdida sustancial de las identidades perjudicando la relación entre el paisaje y la arquitectura de una ciudad. Es posible en la actualidad observar tales imágenes con mayor frecuencia como consecuencia directa de una consolidada globalización. A raíz de ello, en muchos de los casos se produce una homogeneización de los objetos referenciales sobre el espacio público que transforma radicalmente el patrimonio histórico de las ciudades hasta tal punto de producir una banalización de las imágenes mismas (Muñoz, 2008).

LA IMAGEN SIMBÓLICA

Analizando las imágenes de la ciudad jardín inglesa, es posible observar cómo Ebenezer Howard ya se había interesado en 1898 por encontrar la manera de entrelazar en forma conjunta los aspectos positivos que poseían la ciudad y el campo - "Si la ciudad cuida del campo, el campo cuidará de la ciudad", Alegoría del Buen y del Mal Gobierno, Pietro y Ambrogio Lorenzetti, 1338-1340 - (fig.48, pág.156). Estos mismos conceptos se encuentran reflejados en el diagrama de los tres imanes que había compuesto para explicar sus ideas[55]. Su máximo propósito era transformar la imagen misma de la metrópolis industrial mucho antes de que apareciesen los graves problemas de tránsito sobre las grandes ciudades. La idea original pretendía eliminar prácticamente las

[54] Los 3 signos que ayudan a conformar las imágenes en una ciudad: El ***ícono*** es una semejanza con algún elemento determinado. Un ejemplo de ello, es el Hotel W, conocido como "Hotel Vela" justamente por su morfología acuática. El mismo se encuentra ubicado sobre la costa del puerto de Barcelona. El ***símbolo*** está conformado también por un elemento determinado, pero éste no se asemeja formalmente, sino que solamente lo representa. Un ejemplo sería la cruz en una iglesia. El ***índice*** es una ligación más bien física con un elemento, está presente solamente por medio de un indicio, es decir, no está representado por una semejanza formal ni por un símbolo. Una fotografía muchas veces es un índice ya que pierde sentido sin su discurso explicativo. Apuntes de cátedra del Máster en Teoría y Práctica del Proyecto de Arquitectura 2009-2010 de la Universidad Politécnica de Catalunya. Arquitectura i Societat de Masses. Seminario de Crítica y Proyecto: Prof. Dr. Enric Llorach.

[55] HOWARD, Ebenezer. "*Garden Cities of To-morrow*". Introducción, pág. 17.

barreras físicas que separaban el campo de la ciudad industrial, y por eso necesitaba justamente entrelazar los sectores industriales con los agrarios. Lo cierto es que algunas de esas ideas ya se habían planteado con anterioridad por algunos industriales (Krupp, Cadbury, Maunier, Lever) propietarios de diferentes terrenos creyendo que podrían corregir ellos mismos los males que estaban causando los efectos de la Revolución Industrial durante el siglo XIX. Uno de los primeros fue el galés Robert Owen (1771-1858), un socialista utópico y padre del cooperativismo, que en 1816 decidió construir una ciudad colectiva auto-sustentada dando lugar a la creación de su fábrica textil para combinar la actividad industrial con la agricultura[56].

Por consiguiente, no sólo se estaba transformando la imagen de la ciudad industrial del siglo XIX, generando un nuevo éxodo de la ciudad al campo, sino que se estaba planteando una reforma social revolucionaria para la época, oponiéndose duramente a las miserias, enfermedades y abusos que estaban trayendo los excesos de las industrias en los núcleos urbanos. A pesar de ello, también existieron las llamadas *Company Towns,* ciudades construidas por las propias compañías que se asentaban en los lugares de mayor riqueza para la extracción de recursos naturales y en donde en algunos casos se explotaba infrahumanamente los derechos civiles de los obreros.

CIUDADES EN RED

Las primeras localidades que se proyectaron bajo los principios de la teoría de la ciudad jardín de Howard fueron realizadas cerca de Londres. La primera fue Letchworth en 1902, y la segunda fue Welwyn en 1919. Esas nuevas ciudades estaban constituidas sobre una superficie urbanizable de aproximadamente 4 km^2 localizadas en el extrarradio de las ciudades históricas. Por medio de una cierta cantidad de estas ciudades se proponía conformar conjuntamente una red sobre el territorio para interconectar las mismas con la ciudad histórica usando la infraestructura del ferrocarril. Cada una de estas pequeñas urbanizaciones debía de estar rodeada por un cinturón agrícola de 20 km^2 de área cultivable con la idea de atraer a las poblaciones más carenciadas que las grandes ciudades industriales estaban marginando para ese entonces. Por consiguiente, esas ciudades jardín estaban pensadas como piezas nuevas y acabadas que no podían crecer infinitamente, y en donde las mismas

[56] CHUECA GOITIA, Fernando. "*Breve historia del urbanismo*" Cap. La Ciudad Industrial, págs. 166-86.

deberían tener poblaciones de aproximadamente 35.000 habitantes. La densidad no debía de ser mayor a 8.000 habitantes/km^2 para mantener un equilibrio entre lo construido y lo cultivable respetando la relación 1 a 5.

CIUDAD SUSTENTABLE

El catedrático italiano Renato de Fusco describe cual era la identidad primaria que representaba este tipo de ciudad: "Alejada de esta forma de la gran ciudad, con la que, sin embargo, está directamente relacionada, la ciudad jardín representa una unidad urbanística autosuficiente en cuanto que la actividad industrial que se desarrolla y el terreno agrícola que se cultiva, están proporcionados al número de habitantes que allí residen. (…) la idea de la ciudad jardín da comienzo a la tendencia urbanística que, recogida por Geddes, Mumford, Gutkind y otros, auspicia el redimensionamiento de las metrópolis en beneficio de los asentamientos autosuficientes orgánicamente dispuestos en un territorio regional más amplio"[57].

La reinvención de las grandes ciudades de comienzos del siglo XX se efectuaría despoblando las partes más deterioradas y pobres con el fin de reemplazar esas áreas por parques urbanos (Llobet, 2007). La falta de espacios verdes y áreas de esparcimiento al aire libre, era algo que llamaba la atención a los pensadores y críticos de la ciudad industrial. Ahora bien, tal como señala Llobet en su investigación, si esas partes deterioradas urbanísticamente se reemplazaran por nuevas edificaciones, no se estaría actuando directamente sobre las causas del problema y prontamente se volvería a estar en la misma situación de abandono[58]. En cambio sostiene, que si esas zonas degradas fueran reemplazadas por parques prontamente las metrópolis se podrían convertir en una suma de pequeñas ciudades dimensionadas a una escala más humana, conviviendo amenamente con su entorno natural y conformando a su vez un conjunto territorialmente auto-sostenible.

[57] DE FUSCO, Renato. "*Historia de la Arquitectura Contemporánea*". Título original: Storia dell' architettura contemporanea. Cap. I: El eclecticismo historicista, págs. 58-59.
[58] LLOBET I RIBEIRO, Xavier. "*Hilberseimer y Mies, La metrópolis como ciudad jardín*". Cap.2: Teorías sobre el estado de la ciudad. La ciudad jardín, pág. 52.

REGIONALISMO TERRITORIAL

La planificación regional, tal como se la conoce en la actualidad, es un concepto introducido a comienzos del siglo XX por el biólogo, botánico y urbanista escocés Sir Patrick Geddes. Al igual que Ebenezer Howard (1850-1928), tanto Patrick Geddes (1854-1932) como Lewis Mumford (1885-1990) entre otros, buscaron sucesivamente la descentralización de las ciudades históricas e industriales mediante la creación de nuevas pequeñas ciudades integradas con la naturaleza misma, aunque igualmente estrechamente conectadas con la ciudad central. El urbanismo de Geddes estaba pensado para desarrollarse a una escala regional, en donde las ciudades-jardín distribuidas racionalmente en el territorio compartirían sus recursos naturales de forma lógica y conjunta. Por cierto, los mismos creían que transformando la morfología de las ciudades se podría influenciar directamente sobre la estructura social y los modos de vida urbanos (Llobet, 2007). Por consiguiente, ellos creían que los grandes cambios producidos en la sociedad que habían sido originados por medio de las revoluciones sociales, científicas, técnicas, tecnológicas, etc., estaban ligados directamente con las transformaciones espaciales en las ciudades.

En definitiva, como ha mencionado el arquitecto barcelonés Jordi Querol, el modelo de la ciudad jardín había patrocinado premonitoriamente el modelo territorial metropolitano[59]. Sin embargo, cabe agregar que el resultado final en la práctica poco tuvo que ver con los principios teóricos del regionalismo socialista pensado por Geddes. Por cierto, terminó siendo totalmente lo contrario, ya que en la actualidad en la mayoría de las veces se usa la palabra ciudad jardín para publicitar algún barrio cerrado (*gated community*) de carácter segregativo e improductivo.

LA TRANSFORMACIÓN DE LOS COLORES

Analizando algunas de las imágenes que proponía la teoría de la ciudad-jardín, es oportuno volver a señalar el trabajo realizado por Llobet sobre el urbanismo des-urbanizador de Hilberseimer y Mies[60]. En ese estudio se describe la gama de colores que

[59] QUEROL PIERA, Jordi. *"Bienvenidos al urbanismo. Ideas básicas"*. Archivo de la historia. Ciudad jardín, págs. 147-149.

[60] LLOBET I RIBEIRO, Xavier. *"Hilberseimer y Mies, La metrópolis como ciudad jardín"*. Parte III: Estructuras. Cap.5: La ciudad como obra de arte. Textura neo-plástica. Espacio y color, págs. 175-176.

mejor representaba espacialmente sus ideales de ciudad, y de aquí, su relación con el pensamiento de Goethe en la *Teoría de los colores* dentro del espacio urbano. A raíz de ello, Llobet citó el trabajo del filósofo e historiador alemán Oswald Spengler (1880-1936) ya que éste se había basado directamente en esa teoría para explicar el desarrollo y uso del color en la cultura occidental. El análisis de Spengler determinaba que el color azul reflejaba los colores del cielo y del mar. A su vez, el color verde pertenecía a los colores de la campiña fértil, de las sombras del sol al mediodía, de los atardeceres y de las montañas lejanas[61]. Esos colores sintetizaban la presencia de la atmosfera dentro del ámbito urbano, dejando de lado los elementos y objetos producidos por el hombre racional. Por otra parte, los colores fríos (azul, cian, violeta, verde) anulaban la preponderancia de los cuerpos materiales en el entorno, produciendo impresiones de lejanía, de amplitud del horizonte, y enalteciendo el infinito por sobre todas las cosas. Según Llobet, Spengler había definido al azul y al verde como los colores trascendentales, espirituales y suprasensibles para el ser humano en un entorno comunitario. En cambio, definió a los tonos cálidos (amarillo, rojo, naranja) como los colores "antiguos" que reflejaban lo material, la proximidad y las emociones sanguíneas.

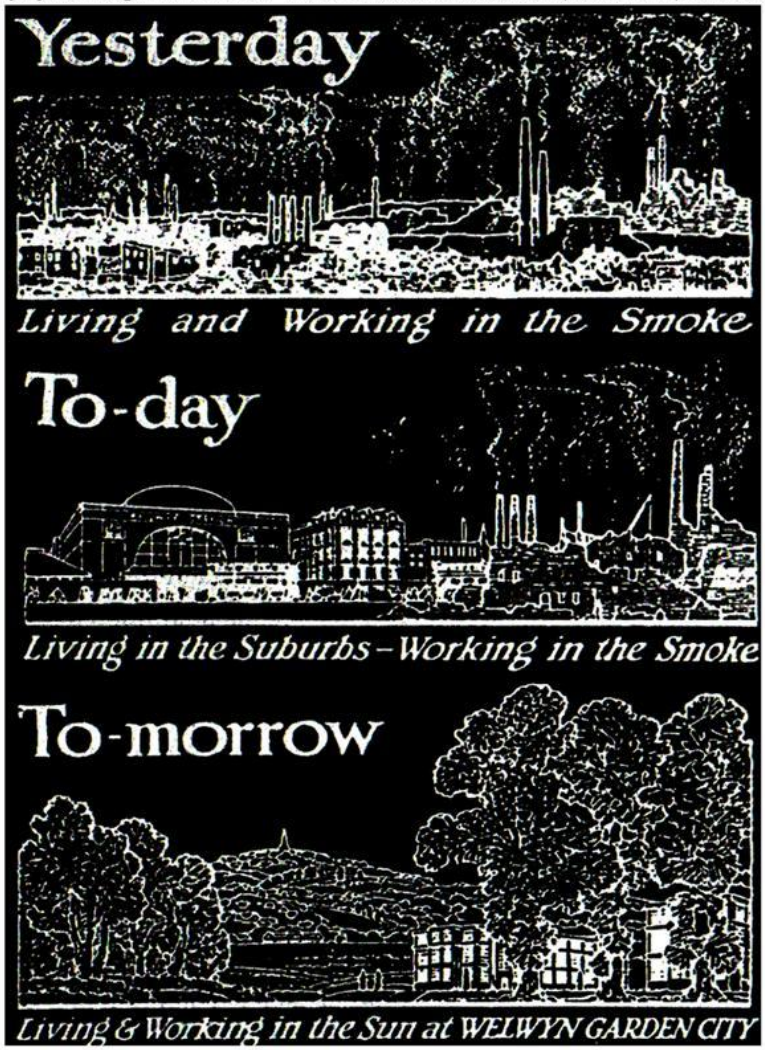
LA IMAGEN UTÓPICA

El análisis anteriormente descrito sobre la teoría de los colores realizado por Spengler ayudaría a clarificar la imagen utópica que estaba pregonando Howard para la teoría de la ciudad-jardín. La misma estaba basada en el uso de los colores fríos para separarse de la imagen de la ciudad tradicional. Está claro que su concepto de ciudad mixta (campo-ciudad) se oponía drásticamente a los efectos de hacinamiento, falta de luz, aire, humo, etc. que estaba produciendo la ciudad industrial sobre los núcleos históricos. Esas imágenes en la realidad de finales del siglo XIX estaban representadas por los colores cálidos, por el negro y los grises del humo de las industrias.

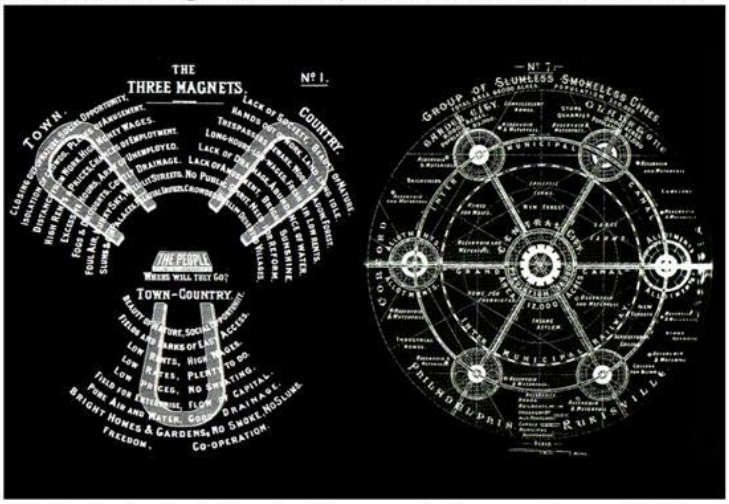
El cartel publicitario realizado en 1919 para promocionar la ciudad de Welwyn, reflejaba el deseo de transformar gradualmente las grandes ciudades industriales en ciudades jardín y poder mezclar las funciones residenciales con el trabajo en una perfecta armonía con el campo. Jane Jacobs (1916-2006) ha resumido así la imagen utópica de la ciudad-jardín. "(…) construyendo un nuevo tipo de ciudad en la que los habitantes

[61] Ibídem.

(48) La imagen simbólica, "Si la ciudad cuida del campo, el campo cuidará de la ciudad", Alegoría del Buen y del Mal Gobierno, Lorenzetti, 1338.



(49) La transformación de los colores, Ebenezer Howard, Welwyn, 1919.



(50) Ciudad sustentable, ciudades en red. Ebenezer Howard, 1898.

(51) Arquitectura rural, el suburbio-jardín de Hampstead en Londres.

pobres de las ciudades pudieran vivir de nuevo en la naturaleza. Para que los individuos pudieran ganarse la vida, las industrias se instalarían en la Ciudad-jardín, pues aunque Howard no planificaba ciudades, tampoco planificaba ciudades dormitorio. (…) Como en todas las utopías, los únicos con derecho a presentar planes de alguna relevancia eran los encargados de planificar"[62] (fig.49, pág.156).

ARQUITECTURA RURAL

Las viviendas unifamiliares fueron proyectadas ante la falta de habitabilidad y hacinamiento que estaba sucediendo en las grandes ciudades a comienzos del siglo XX. Asimismo, este nuevo tipo de viviendas rurales permitiría generar un nuevo tejido urbano que esté más bien vinculado con el campo. No obstante, como ha puesto de relieve Jacobs, el sociólogo Nathan Glazer definía la imagen física de la ciudad jardín de la siguiente manera: "Es la imagen de la ciudad rural inglesa, con la casa solariega y su parque reemplazado por un centro urbano comunal y con algunas fábricas ocultas tras una pantalla de árboles"[63]. Sin embargo, el desarrollo de ese tipo de tejido semi-rural de baja densidad había imposibilitado obtener una intensidad urbana para que realmente se desarrollen como ciudades orgánicas (Llobet, 2007). Paradójicamente, la mayoría de estas urbanizaciones han sido absorbidas posteriormente por las grandes ciudades y se han convertido en los suburbios privilegiados de las clases más adineradas. Al fin y al cabo, una vez más la utopía y la realidad no habían llegado a un punto de encuentro para resolver los problemas prácticos de las ciudades planificadas.

IMÁGENES E IDENTIDADES DE LA CIUDAD JARDÍN DE TEL AVIV

Como se ha mencionado, el ensanche de Tel Aviv había sido planificado entre 1925-1927 por Sir Patrick Geddes (1854-1932), el primer gran discípulo de Ebenezer Howard (1850-1928), el mismo que había desarrollado la teoría de la ciudad jardín en 1898. Sin

[62] JACOBS, Jane. *"Muerte y vida de las grandes ciudades americanas"* Título original: *The Death and Life of Great American Cities.* Introducción, págs. 43-44. Jacobs fue una detractora de los planificadores urbanos que habían adoptado indistintamente las premisas que difundía la teoría de la ciudad jardín para construir los suburbios en los Estados Unidos. Especialmente, ella hacía referencia a aquellos que pretendían eliminar sistemáticamente la calle de los entornos urbanos y que se autodenominaban los *Des-centristas* (L. Mumford, C. Stein, H.Wright, C. Bauer) A su vez, fue una acérrima luchadora contra las ideas funcionalistas que proponía Le Corbusier y el Movimiento Moderno con su máximo exponente en la *Ciudad Radiante*.
[63] Ibídem.

embargo, las imágenes del paisaje urbano que Geddes había visionado para la primera ciudad "hebrea" mediterránea en Palestina, diferían considerablemente de las típicas imágenes que resultaron ser los suburbios-jardín construidos especialmente en Inglaterra, y posteriormente implementados en los Estados Unidos. Estas imágenes se diferenciaban principalmente debido al contexto geográfico de la región del mediterráneo oriental que había sido determinante para la conformación morfológica y funcional de la planificación de Geddes (fig.52, pág.162).

Por otra parte, otro de los aspectos importantes que determinaron una gran diferenciación visual y funcional, fue el paisaje arquitectónico que se generó en la ciudad mediterránea-jardín. La típica vivienda unifamiliar de aspecto rural desarrollada en las ciudades jardín inglesas, no ha tenido relación alguna con la mezcla de bloques de apartamentos que fueron proyectados bajo los ideales de la arquitectura moderna durante las décadas de 1920-1930. En este caso coincidió casualmente, que los arquitectos en su mayoría europeos, se habían planteado la necesidad de construir las viviendas a partir de las nuevas técnicas constructivas desarrolladas en las mismas escuelas europeas de arquitectura que ellos habían estudiado. La necesidad de absorber una gran cantidad de inmigrantes que arribaban incesantemente a la ciudad, había incentivado aún más a tener que desarrollar un sistema de producción de viviendas en masa para doblegar el grave problema habitacional que existía en la época de entreguerras en Tel Aviv.

Por consiguiente, la planificación del espacio público y el diseño de los objetos arquitectónicos habían sido planteados bajo los ideales que se desarrollaban en los suburbios de las ciudades alemanas (Stuttgart, Dessau, Karlsruhe, Berlín) por medio del movimiento *German Garden City* que combinaba la teoría de la ciudad jardín junto al *Estilo Internacional* a partir de la década de 1920 (Szmuk, 2002). Sin embargo, lo más interesante de este caso es que estas ideas fueron aplicadas actuando de una manera por demás particular sobre su medioambiente. De aquí, la conocida expresión "*Think globally, act locally*" (piensa globalmente, actúa localmente) que comúnmente se utiliza en diferentes contextos, es casualmente atribuida al mismo que había planificado la ciudad jardín de Tel Aviv[64].

[64] GEDDES, Patrick. "*Cities in evolution. An introduction to the town planning movement and to the study of civics*". Summary and conclusion. pág. 397. "Local character" is thus no mere accidental old-world

1 El ensanche-jardín mediterráneo

Es posible notar una gran diferencia respecto al contexto geográfico que existía entre la ciudad de Tel Aviv y el resto de las ciudades-jardín que fueron proyectadas y construidas finalmente en Europa, Estados Unidos y el resto del mundo. Cabe aclarar que el territorio semidesértico en el cual se planificó el ensanche de Tel Aviv poseía un poco menos de 3km^2 (tres sectores de Chandigarh) y se encontraba delimitado por: el río *Ha'yarkon*, vertiendo sus aguas sobre el Mar Mediterráneo en la parte norte, el núcleo histórico de la ciudad en la parte sur, por la avenida Ibn Gavirol St. al este, y por la costa mediterránea en la parte oeste.

En contraposición a los ejemplos construidos en esa época, tanto las primeras ciudades-jardín de Letchworth y Welwyn como los sucesivos suburbios-jardín que finalmente se construyeron alrededor del mundo, se encontraban prácticamente descontextualizados arquitectónicamente de su entorno físico. Éstos eran núcleos urbanos en donde se podían asentar en cualquier otro sitio sin importar su contexto. En otras palabras, los mismos no habían sido planificados para funcionar como ensanches-jardín ligados físicamente a las ciudades históricas. Como se ha descrito anteriormente, el ensanche-jardín proyectado por Geddes presentaba una jerarquización de las vías de circulación en función del clima y la geografía del lugar de asentamiento, generando sobre los bloques residenciales una ventilación e iluminación adecuada que se encontraba sumamente contextualizada con la región mediterránea levantina.

2 El paisaje urbano del Movimiento Moderno

Las viviendas unifamiliares habían permitido en un comienzo que las nuevas ciudades jardín se desarrollen en armonía combinando la vivienda con el campo. Sin embargo, el desenlace de la Primera Guerra Mundial (1914-1919), sumado al problema habitacional que existía en esos momentos, cambiaría drásticamente la manera de entender el concepto de la vivienda en general. En palabras de Llobet: "Por otro lado, el hecho de que la textura urbana de las ciudades jardín se haya limitado a la tipología de viviendas unifamiliares de baja altura les ha impedido alcanzar la densidad y la intensidad urbana necesarias para que fueran realmente ciudades. Además, la falta de bloques de viviendas de alquiler impedía la posibilidad de mezclar formas de vida diferentes, atraer

quaintness, as its mimics think and say. It is attained only in course of adequate grasp and treatment of the whole environment, and characteristic life of the place concerned".

trabajo y generar una mayor diversidad en el paisaje urbano. Éste es uno de los motivos por los que las ciudades jardín no han alcanzado la intensidad urbana suficiente y se han convertido en suburbios más o menos atractivos de las grandes ciudades"[65].

En el caso de la ciudad de Tel Aviv, el hecho de haber planificado y empezado a construir la ciudad prácticamente al mismo tiempo, ha permitido que la ciudad naciera de manera coherente y por demás efectiva con respecto a su situación habitacional. No obstante, lo interesante es observar que entre 1925-1927 mientras Geddes planificaba el plan maestro para el ensanche de Tel Aviv, basado en su reinterpretación de la teoría de la ciudad jardín, los máximos exponentes del Movimiento Moderno: Mies, Hilberseimer, Gropius, Le Corbusier, Scharoun, Oud, Bruno y Max Taut, entre otros, diseñaban y construían conjuntamente el primer modelo residencial mixto con viviendas unifamiliares y bloques de apartamentos para convertir los suburbios en nuevas ciudades jardín. Por lo tanto, esos dos hechos serían determinantes en la historia de esta ciudad mediterránea, produciendo que el paisaje urbano se diferencie de los típicos suburbios-jardín ingleses de baja densidad, y que finalmente se conforme una imagen paradigmática en la ciudad mediterránea-jardín de Tel Aviv[66] (fig.53, pág.162).

3 La ciudad tricolor

Los tres colores fundamentales que conformaron desde el inicio una de las imágenes más representativas en el inconsciente colectivo de la ciudad jardín de Tel Aviv, han sido el azul, verde y blanco (fig.55, pág.162). Es posible observar como los colores fríos (azul y verde) de la típica ciudad jardín se han mezclando con el color blanco dentro de la escena urbana. Este último tono había sido característico de las edificaciones de la arquitectura del Movimiento Moderno, y en especial, del *estilo internacional* entre las décadas 1920-1930.

Por otro lado, la representación simbólica del color blanco dentro de la concepción del mundo occidental refleja la pureza, la quietud y la tranquilidad, siendo un color que ayuda a resaltar la importancia de la luz y la amplitud en el ámbito urbano. Por

[65] LLOBET I RIBEIRO, Xavier. *"Hilberseimer y Mies, La metrópolis como ciudad jardín"*. Superestructuras. Cap.2: Teorías sobre el estado de la ciudad. Le Corbusier y el urbanismo. Ludwing Hilberseimer. Viviendas unifamiliares, pág. 58.

[66] Sobre el paisaje urbano conformado en la ciudad de Tel Aviv véase WEILL-ROCHANT, Catherine. *"The Tel Aviv School: A Constrained Rationalism"*, en: Docomomo Journal 40: Tel Aviv: A century of modern buildings. Part 2: The First Modern Hebrew City, págs. 65-69. March 2009. El texto original se encuentra en inglés.

consiguiente, es posible pensar que la imagen idealizada de la ciudad jardín de Tel Aviv se opone sistemáticamente a las imágenes de las grandes ciudades del siglo XIX y principios del XX, en donde prevalecían los colores cálidos (rojo, amarillo, naranja), el negro y los grises del hollín y de la suciedad de los grandes centros urbanos.

La paleta tricolor (azul - verde - blanco) que se conformó en esta particular ciudad mediterránea, contrastó desde un comienzo con las sensaciones de proximidad y hacinamiento típico de las grandes ciudades tradicionales. El azul se encontraba reflejado en el Mar Mediterráneo y en el predominante color del cielo de la región. El verde estuvo representado por la extensa vegetación concentrada en el sistema de bulevares, en las pequeñas plazas ubicadas en los centros de manzana, y sobre las áreas ajardinadas ubicadas en las plantas bajas de los bloques residenciales que se apoyaban sobre pilotes. A su vez, el color blanco típico de las construcciones realizadas durante las décadas de 1930-1940 realzaron justamente los otros dos colores, esfumando prácticamente la arquitectura en el contexto del tejido urbano. En definitiva, se podría decir que la "*Ciudad Blanca*" (The White City) de Tel Aviv se terminó de conformar como un híbrido entre la histórica ciudad mediterránea (Yafo) y la ciudad jardín alemana (WeiBenhofsiedlung - "colonia blanca").

Imágenes e identidades de la ciudad-jardín de Tel Aviv

(52) El ensanche mediterráneo-jardín, un hibrido entre la ciudad mediterránea y la ciudad jardín alemana. Imagen década de 1930.

(53) El bulevar Rothschild, el paisaje urbano del Movimiento Moderno.

(54) El complejo residencial cooperativo IV. Arq. Arieh Sharon, 1934.

(55) El Cinema Esther en la plaza Dizengoff. Arq. Magidovich, 1939.

Capítulo 4
CONSTRUCCIÓN, ABSORCIÓN, EXPANSIÓN

La época comprendida por el período de entreguerras (1919-1939) se ha caracterizado entre otras cosas, por tener que dar soluciones prácticas a la demanda de viviendas en casi todas las ciudades occidentales como consecuencia por la gran destrucción que se había producido en los centros urbanos de las ciudades europeas. Por otra parte, la ola inmigratoria que provenía de las regiones del campo, había producido que se estudie técnicamente y desarrolle de una manera sistemática el bloque residencial para dar respuesta ante dicha demanda. El sistema de producción en serie que había instalado el Fordismo en la sociedad moderna estaba dando grandes logros en el desarrollo del mercado automotriz. Por consiguiente, ese sistema sería el usado para producir los bloques residenciales y poder albergar las masas de trabajadores e inmigrantes que llegaban a las grandes ciudades. Por otra parte, el desarrollo de las nuevas técnicas constructivas junto a los nuevos materiales industriales que aparecieron en el mercado para esa época, como el hormigón armado, el acero laminado o el vidrio en grandes dimensiones, ayudó a terminar de conformar un sistema de producción seriada y estandarizada con el propósito de dar solución al problema habitacional.

LA TRANSFORMACIÓN DE LA ESCALA HUMANA

Uno de los puntos principales que se exponen a lo largo de este capítulo, es justamente el análisis sobre las causas que derivaron en la paulatina pérdida del bienestar social en la ciudad de Tel Aviv, una de las premisas básicas en la teoría de la ciudad-jardín, y en especial, en las ideas socialistas que Patrick Geddes desarrolló para la planificación del ensanche de la ciudad en 1925-1927. ¿Cómo fue posible que gran parte del espacio público de la ciudad histórica, que requería tanto del contacto físico entre las personas, se haya transformando morfológicamente ajeno a su escala? Al parecer, el uso excesivo del transporte vehicular individual fue un elemento clave para inducir a la sociedad a un nuevo tipo de movilidad en la ciudad. El aumento de las velocidades dentro de los centros urbanos, y en especial en el centro histórico de Tel Aviv, transformó rápidamente la manera de habitar el espacio público. Por otro lado, para finales de la

década de 1950 se había intensificado el proceso destructivo sobre los referentes arquitectónicos realizados en las décadas anteriores (1910-1920), produciendo en el imaginario colectivo un nuevo estilo de vida que se asemejaba con las periferias suburbanas de los Estados Unidos. A raíz de ello, aconteció por primera y única vez en los cien años de historia de la ciudad de Tel Aviv, un decrecimiento de casi el 20% de su población desde comienzos de la década de 1960 hasta finales de la década de 1980.

LA CONSTRUCCIÓN-DESTRUCCIÓN DEL PAISAJE URBANO

En este capítulo se analiza cómo los deseos constructivos de la era industrial acentuaron dos grandes problemas en las principales ciudades del mundo occidental: la primera gran cuestión que aparecía en escena era el tema de la movilidad urbana y su relación con las vías de comunicación y las infraestructuras de transporte. El segundo problema que ya se planteaba en aquellos años era la contaminación y polución del aire natural que afectaba a las grandes ciudades.

Chueca Goitia opina de la siguiente manera lo que acontecía en la década de 1960 dentro de los centros urbanos. "Densificar cada vez más el centro de las ciudades, acumular habitantes por metro cuadrado, crear aparcamientos de automóviles con su correspondiente emanación de gases tóxicos, provocar el incremento en detritus de todo orden, mientras se hacen desaparecer plazas, árboles, jardines, avenidas y paseos es no sólo atentar al bien común, al bienestar de los ciudadanos, sino poner en grave peligro la salud orgánica y psíquica, ya que una cosa que sería necesario estudiar es en qué medida la vida de las grandes urbes aumenta el porcentaje de las enfermedades nerviosas."[1] Si bien en los últimos años se ha entendido que la densificación de los centros urbanos puede ser muy beneficiosa para la vida activa de las ciudades (ciudades compactas), añadiendo la diversidad en las actividades diarias para que los seres humanos habiten en comunidad, no sería tan así en lo que respecta la destrucción del paisaje urbano por consecuencia de la masificación del transporte mecánico.

[1] CHUECA GOITIA, Fernando. "*Breve historia del urbanismo*" La ciudad del presente. El urbanismo en expansión, pág. 206.

4.1 **LA BAUHAUS Y EL ESTILO INTERNACIONAL**

La escuela de arte, diseño y arquitectura de la Bauhaus se fundó en la ciudad de Weimar, Alemania en 1919. Ésta basaba su manifiesto en poder conjugar el diseño con la masificación y estandarización de los productos industriales y objetos arquitectónicos. No es casualidad que esta escuela de oficios haya comenzado a difundir sus ideales teóricos y proyectuales al finalizar la primera Guerra Mundial, justamente cuando se vivía una época de desabastecimiento y falta de viviendas, la cual había sido producto de la devastación provocada por el conflicto bélico. El impase en la planificación y construcción de viviendas (1914-1919) permitió de algún modo que se replante hacia donde debía aspirar el diseño y la arquitectura moderna en la Europa de entreguerras, dando el puntapié inicial para una gran transformación en el modo de pensar y de actuar sobre el diseño industrial, la arquitectura y el urbanismo de las ciudades.

LAS PREMISAS ARQUITECTÓNICAS

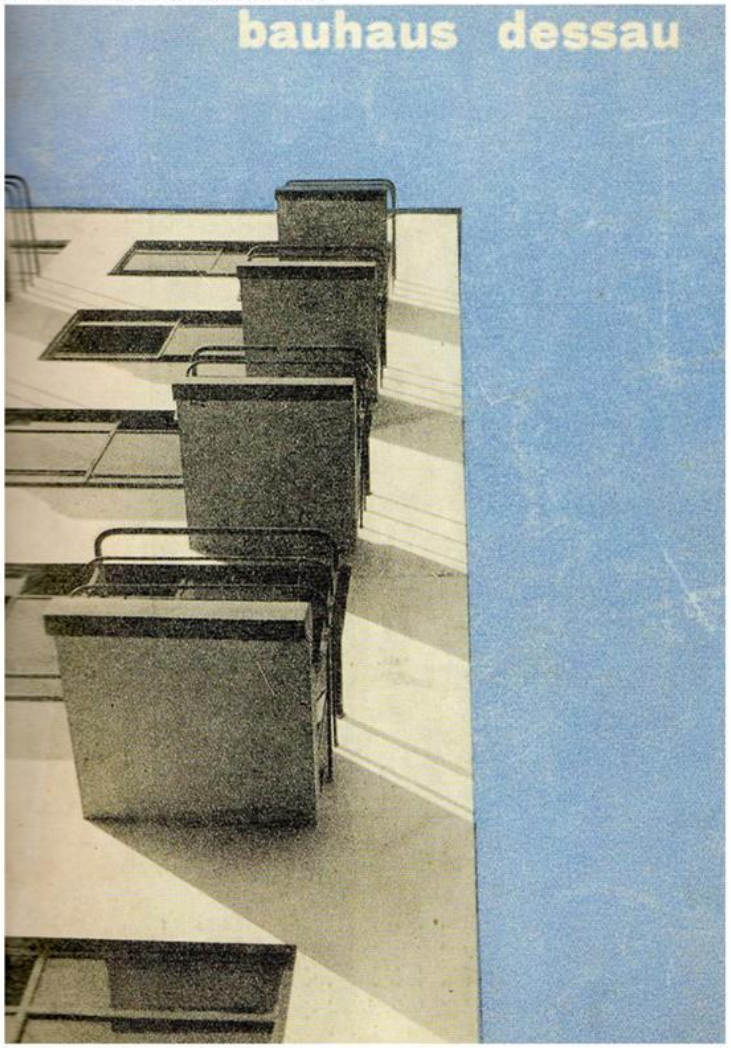
La institución de la Bauhaus a lo largo de su corta historia (1919-1933) tuvo solamente tres directores. Walter Gropius (1883-1969) había sido el fundador de la institución y el que más tiempo estuvo al mando de la escuela, entre 1919-1928. Hannes Meyer (1889-1954) fue el profesor y director más político de los tres y había permanecido en la dirección de la escuela entre 1928-1930, hasta el momento de su destitución cuando fue acusado de comunista. Meyer había fundado el departamento de arquitectura en 1927 justo antes de asumir el cargo como director. Ludwing Mies van der Rohe (1886-1969) fue el último director que tuvo la escuela entre 1930-1933. Mies había transformando los planes de estudio de la escuela de artes y oficios de la Bauhaus en una escuela netamente orientada hacia la arquitectura[2]. Por otra parte, la escuela había funcionado activamente en las ciudades de Weimar entre 1919-1925 y en Dessau entre 1925-1932. En su último corto período, entre 1932-1933, había sido trasladada a Berlín por cuestiones políticas, siendo disuelta al poco tiempo por el propio Mies por haber recibido fuertes presiones por parte del partido nacionalsocialista y la Gestapo.

[2] DROSTE, Magdalena. *"Bauhaus 1919-1933, bauhaus archiv"*. Cap.: Mies van der Rohe: la Bauhaus se convierte en Escuela de Arquitectura. El nuevo curso en la Bauhaus, págs. 204-207.

(1) El edificio de la Bauhaus de Dessau desde el suroeste. La sección de los talleres. Arq. Walter Gropius. 1925.

(2) Las casas de los maestros en Dessau. Arq. Walter Gropius. 1925-1926.

(3) La casa Gropius en Dessau. Arq. Walter Gropius. 1925-1926.



(4) Portada del folleto de la escuela. Herbert Bayer. 1927.

Los maestros que impartieron las clases en la escuela, como también sus directores, fueron los principales actores que desarrollaron y produjeron posteriormente la expansión del Movimiento Moderno alrededor del mundo. Los mismos ejercitaron y expusieron sus pensamientos e ideas mediante la teoría y la práctica, reflejando precisamente en sus obras sus deseos y aspiraciones espaciales. Sus principales anhelos fueron en una primera instancia despojarse de todo tipo de ornamentación que "maquillaba" hasta ese momento las construcciones, como las falsas pilastras, volutas, molduras, techos inclinados, etc.

En segundo lugar, éstos aspiraban a mejorar el espacio físico mediante la transparencia de los objetos arquitectónicos. Gropius proponía a mediados de la década de 1920 mejorar la calidad espacial por medio de innovaciones sobre los métodos constructivos con la ayuda de los nuevos materiales que iban apareciendo en el mercado industrial (hormigón armado, acero laminado, vidrio). En tercer lugar, ellos pretendían desarrollar una imagen abstracta del diseño de los productos y objetos para comenzar a producirlos en masa. Para ello, primero se debía alcanzar una perfección en la ejecución y en los detalles constructivos para llegar a tal minimalismo. En definitiva, lo que aspiraba este grupo de arquitectos y diseñadores era encontrar soluciones prácticas a los problemas sociales mediante la planificación urbana y el diseño de los objetos industriales, una idea similar al pensamiento humanista que tenía Patrick Geddes sobre el progreso social y su relación directa con el espacio urbano.

LA EXPERIENCIA URBANÍSTICA DE LA COLONIA WEISSENHOF

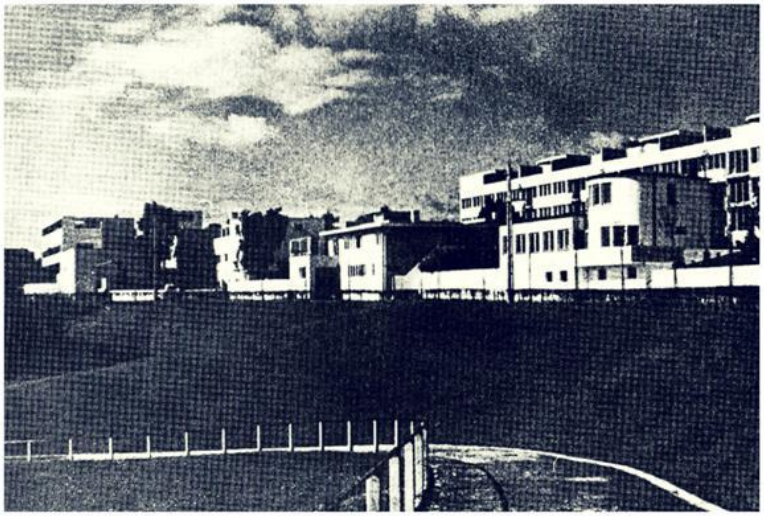
El primer modelo urbanístico de arquitectura moderna había sido construido a escala 1:1 para albergar la colonia Weissenhof desarrollada entre 1925-1927 como un suburbio-jardín al norte de la ciudad de Stuttgart, Alemania. Es oportuno volver a señalar que en aquellos años Geddes se encontraba planificando el ensanche de la ciudad de Tel Aviv reinterpretando conceptualmente la teoría de la ciudad jardín de Howard. Para ese entonces, el área donde se proyectaba la Weissenhof estaba considerada como una periferia misma desconectada del núcleo urbano (fig.5, pág.168).

El nuevo asentamiento había sido proyectado para una exposición de arquitectura moderna por encargo de la *Deutscher Werkbund* (Asociación mixta de arquitectos,

La experiencia urbanística de la colonia Weissenhof

(5) La colonia Weissenhof fue concebida como un suburbio-jardín al norte de la ciudad de Stuttgart, Alemania. 1925-1927.

(6) Tipología residencial de bloques aislados, pareados y en hilera.



(7) La imagen del conjunto desde el parque en 1927.

(8) El bloque en hilera diseñado por el Arq. Mies Van der Rohe.

(9) Detalle de la cubierta jardín. Arq. Mies Van der Rohe.

artistas e industriales) bajo la dirección del arquitecto Mies van der Rohe. Ese proyecto urbano se desarrollaría a una escala barrial para promover justamente el desarrollo de diferentes tipologías de apartamentos y viviendas unifamiliares (bloques en hilera, bloques aislados, bloques pareados), combinando diferentes alturas edilicias para incrementar la diversidad socioeconómica, y poder a su vez aumentar las bajas densidades que comúnmente se registraban en la mayoría de las periferias (fig.6, pág.168). No obstante, hay que aclarar que Mies van der Rohe aún no había comenzado a trabajar plenamente en la planificación urbana junto a Hilberseimer, el que sería su socio una década más tarde. Sin embargo, Mies conocía la progresiva obra teórico-proyectual que éste venía realizando (*Ciudad satélite residencial, 1923*; *Ciudad vertical, 1924*), basada en la redistribución lineal de las grandes ciudades para producir progresivamente la descentralización de las mismas, y poder con ello densificar paulatinamente las periferias.

Hay que señalar que esos primeros proyectos aún descuidaban la relación entre lo urbano y el paisaje, teniendo éstos un carácter demasiado sistemático, homogéneo e industrial (Llobet, 2007). Por consiguiente, será recién a partir este proyecto urbano en donde se vería reflejada espacialmente la idea que ambos tenían de querer transformar la periferia en una ciudad-jardín[3]. Por cierto, como menciona Llobet, ese proyecto sería la base teórico-práctico para su futura obra urbanística entre las décadas de 1940-1960 en los Estados Unidos. Sobre el diseño arquitectónico de ese experimento moderno, Mies había convocado a los máximos exponentes del Movimiento Moderno para que diseñen conjuntamente el primer modelo residencial mixto de viviendas unifamiliares y bloques de apartamentos. Los 17 arquitectos que trabajaron en la construcción de los 21 edificios de viviendas con 63 apartamentos que compusieron el proyecto urbano fueron: Le Corbusier, Gropius, Behrens, Hilberseimer, Scharoun, Oud, Stam, Bruno y Max Taut, y el propio Mies entre los más destacados[4].

[3] LLOBET I RIBEIRO, Xavier. "*Hilberseimer y Mies, La metrópolis como ciudad jardín*". Parte III: Estructuras. Cap.5: La ciudad como obra de arte. El concepto de alturas mixtas de vivienda, págs. 158-163. Llobet afirma que a partir de la colonia Weissenhof, Hilberseimer desarrollaría el primer croquis de la *metrópolis como ciudad jardín* (1927) que conjugaba la idea de ciudad lineal de Arturo Soria con la teoría de la ciudad jardín de Howard, la misma que Mies había utilizado para establecer la implantación en *cul-de-sac* de la colonia.

[4] Sobre el proyecto véase los archivos virtuales de la Municipalidad de Stuttgart para la conmemoración de del 75 aniversario de la colonia Weissenhof. http://www.weissenhof2002.de/english/weissenhof.html

EL CIERRE DE LA BAUHAUS - EL COMIENZO DE UN NUEVO ESTILO ARQUITECTÓNICO

El *Estilo Internacional,* diseminado por Europa Central, Estados Unidos, Sudamérica y Medio Oriente, de cierta forma se conformó de la combinación y materialización de las premisas arquitectónicas que se habían experimentado en la Bauhaus[5]. Por otra parte, las ideas revolucionarias presentadas por Le Corbusier en 1926 (los cinco puntos para una nueva arquitectura) habían sido por primera vez llevadas a la práctica en la colonia Weissenhof, las cuales influirían de una manera decisiva en la propagación de este nuevo estilo por alrededor del mundo. Sin embargo, al poco tiempo de ello la escuela de la Bauhaus de Berlín cerraría sus puertas como consecuencia de la política impuesta por el partido nacionalsocialista (NSDAP) en Abril de 1933. Cabe aclarar que justamente ese partido político había ganado en las elecciones parlamentarias del mes de Enero de ese mismo año, transformando drásticamente la situación socio-política de gran parte de Europa.

La mayoría de sus profesores, graduados y estudiantes de la escuela de diseño y arquitectura se vieron obligados a exiliarse a diferentes países alrededor del mundo: Estados Unidos, Gran Bretaña e Israel. Una gran mayoría de sus prestigiosos profesores finalmente se asentaron en los Estados Unidos, entre ellos, Mies van der Rohe, Hilberseimer, Gropius, Breuer, Albers, Moholy-Nagy, en donde continuaron desarrollando sus actividades académicas en diferentes universidades americanas. Por ejemplo, László Moholy-Nagy había fundado la escuela New Bauhaus en la ciudad de Chicago, Illinois en los Estados Unidos en 1937. Después de unos años, esa institución se había transformado en el IIT Institute of Design (ID), para luego ser parte del IIT Illinois Institute of Technology, y en donde justamente Mies van der Rohe e Hilberseimer trabajarían en los departamentos de arquitectura y urbanismo respectivamente.

Por otro lado, alrededor de 25 de los 700 alumnos formados en la escuela de la Bauhaus arribaron a la por entonces despoblada Palestina bajo el Mandato Británico, entre ellos:

[5] La denominación *"Estilo Internacional"* es un término que se divulgó en el mundo occidental como sinónimo de la primera etapa de la arquitectura del Movimiento Moderno. Sin embargo proviene de una exposición de arquitectura europea que tuvo lugar en el museo MOMA de New York en 1932. La exposición estuvo organizada por Henry-Russell Hitchcock y Philip Johnson, y se caracterizó por mostrar al público las tres tendencias formales que la arquitectura moderna estaba desarrollando en Europa desde la década de 1920: 1) La arquitectura representada por una geometría pura. 2) Las superficies de los elementos debían de ser simples y desprovistas de ornamentos. 3) Las edificaciones debían de estar conformados por medio de una mezcla de elegantes y refinadas proporciones geométricas.

Arieh Sharon, Shmuel Mestechkin, Shlomo Berenstein, Munio Gitai-Weinraub, Chanan Frenkel, Heinz Schwerin, Ricarda Meltzer, Karla Grosch, Franz Aichinger, Stefan Wolpe, entre otros. Las principales ciudades del país (Tel Aviv, Jerusalén, Haifa), fueron los sitios escogidos en donde éstos comenzarían prontamente a ejercer y destacarse en sus respectivas profesiones en los campos de diseño, arte, fotografía, arquitectura y urbanismo.

DE LA BAUHAUS A PALESTINA

Si bien no se había establecido en Palestina ninguna escuela técnica que tenga relación alguna con el programa educativo que se impartía en la Bauhaus (recién para 1924 se había inaugurado el primer centro de enseñanza superior, el Instituto Tecnológico Technion), durante la época de entreguerras también existió la necesidad de construir rápidamente miles de viviendas, centros hospitalarios, escuelas, etc., ante la intensa ola inmigratoria. Por lo tanto, serían los estudiantes que arribaban de sus experiencias en las escuelas de arquitectura europeas los que mejor se encontraban capacitados técnicamente para dar respuesta a esos problemas. Ellos fueron finalmente los que construyeron y compusieron la imagen arquitectónica de la nueva ciudad jardín de Tel Aviv y de gran parte de los nuevos asentamientos del país bajo los ideales de la arquitectura moderna.

Hay que aclarar que existen diferentes versiones sobre la cantidad de arquitectos que se formaron en la Bauhaus antes de arribar al país. En el reporte oficial de la UNESCO (núm. 1096), realizado por el cuerpo asesor de evaluación que dictaminó a la ciudad Tel Aviv, *Patrimonio Cultural de la Humanidad*, menciona que fueron 19 los arquitectos que estudiaron en dicha escuela[6]. Sin embargo, en una reciente exposición realizada por la fundación de la Bauhaus de Dessau, se menciona que fueron alrededor de 25 los estudiantes y graduados que emigraron a Palestina luego de haber sido formados por esa institución aunque sin detallar la cantidad de alumnos que habían estudiado en el departamento de arquitectura[7]. El arquitecto Sharon Rotbard después de realizar una

[6] UNESCO, World Heritage Convention. *White City of Tel Aviv - The Modern Movement*. Advisory body evaluation, Tel Aviv n°1096, pág. 57. El texto original se encuentra en inglés.
[7] Véase la exposición organizada por la Bauhaus Dessau Foundation: FROM BAUHAUS TO PALESTINE: Chanan Frenkel, Ricarda and Heinz Schewerin (Exhibition 2013), en los archivos de la Bauhaus. http://www.bauhaus-dessau.de/from-bauhaus-to-palestine-chanan-frenkel-ricarda-and-heinz-schwerin-exhibition-2013.html.

El cierre de la Bauhaus - el comienzo de un nuevo estilo arquitectónico

(10) La colonia Rothenberg en la ciudad de Kassel, Alemania. Arq. Otto Haesler. 1930.

(11) La clases de arquitectura de Hilberseimer y Mies van der Rohe. 1931.

(12) Propaganda Nazi. La Weissenhof como un poblado árabe. 1940.

(13) El fin de la escuela y el exilio de sus profesores y alumnos. 1933.

recopilación bibliográfica sobre el tema (Michael Levin, 1981; Nitza Metzger Szmuk, 1994), menciona que fueron solamente cuatro los alumnos que se formaron en el departamento de arquitectura de la Bauhaus de Dessau y Berlín respectivamente, sin detallar la cantidad total de alumnos que estudiaron entre todas las ramas de diseño[8]. En realidad poco importa la cantidad de personas que estudiaron en dicha escuela si se piensa en la repercusión que produjo el Movimiento Moderno en el desarrollo de la arquitectura, diseño y urbanismo en todo el país. A continuación se presenta un pequeño repaso de los arquitectos que se formaron en el departamento de arquitectura de la Bauhaus y que posteriormente emigraron a Palestina durante la primera mitad de la década de 1930 para construir el paisaje arquitectónico de las principales ciudades del país, y en especial, el ensanche de la ciudad jardín de Tel Aviv.

1 Arieh Sharon (1900-1984)

Sharon nació en la ciudad de Jaroslaw, Polonia. Al llegar a Palestina en 1920 se asentó en la región de Haifa y fue uno de los fundadores del kibutz *Gan-Shmuel* en 1921. En ese período establecería un gran apego con el modo de vida comunitario y agrícola que se impartía en los kibutzim. Éstos tenían la característica de ser asentamientos que en su mayoría estaban conformados por inmigrantes europeos de ideología socialista. No obstante, Sharon ya había decidido volver a Europa para formarse como arquitecto constructor. Éste había arribado a Alemania en 1926 e inmediatamente comenzó a estudiar el primer semestre en la Bauhaus de Dessau en el invierno de ese mismo año. En el curso preliminar acudió a las clases de Josef Albers, László Moholy-Nagy, Wassily Kandinsky, Paul Klee y Joost Schmidt. En su segundo semestre, fue uno de los primeros estudiantes que integraron el departamento de arquitectura (*building department*), fundado en 1927 y dirigido por Hannes Meyer antes de comenzar a ser el nuevo director de la escuela[9]. Hans Wittwer, socio en el despacho de Meyer, ingresó como profesor en el departamento de arquitectura de la Bauhaus en 1928, aunque abandonaría finalmente la escuela al año siguiente. A raíz de ello Meyer llamaría a Ludwing Hilberseimer para hacerse cargo de la enseñanza del departamento de construcción de viviendas y planificación urbana.

[8] ROTBARD, Sharon. "*White City, Black City*" (Ciudad Blanca, Ciudad Negra) Parte I: Ciudad Blanca. Falsedades blancas, págs. 33-52.

[9] Sobre la historia académica de Arieh Sharon véase los archivos digitales de la Bauhaus de Dessau. http://bauhaus-online.de/en/atlas/personen/arieh-sharon

(14) Uno de los bloques del conjunto residencial cooperativo IV, V, VI entre las calles Frishman S.t - Frug S.t., Tel Aviv. Arq. Arieh Sharon. 1934-1936.

(15) Orientación este. Los bloques poseen una fuerte influencia Miesiana.

(16) Conjunto Residencial Cooperativo VII, Tel Aviv. Arq. Arieh Sharon. 1935.

(17) El certificado de ingreso a la escuela Bauhaus Dessau. 1926.

Sharon terminó de completar sus estudios en Noviembre de 1929, recibiendo el diploma oficial n°6 por parte del mismo Hannes Meyer. En ese mismo año contrajo matrimonio con Gunta Stölzl, una alumna de la Bauhaus de Weimar que luego había sido maestra y directora del departamento de textil en Dessau hasta 1931. Éstos habían habitado la casa *Schlemmer* entre 1929-1930 junto a su hija Yael, vivienda destinada a los maestros de la escuela. Una vez terminada su formación en la escuela, Sharon trabajó en el despacho de Hannes Meyer y Hans Wittwer haciéndose cargo de la construcción del proyecto para la Escuela Federal de la Unión General de Sindicatos Alemanes en Bernau (ADGB) entre 1929-1931. A su vez participó como asistente en diferentes concursos de arquitectura dentro de la Bauhaus misma.

En 1931 regresó a Palestina en donde se asentó en la ciudad de Tel Aviv para comenzar a proyectar principalmente conjuntos cooperativos de viviendas para trabajadores (*Meonot Ha-ovdim*), construidos mayormente en esa misma ciudad hasta 1939. En la década siguiente se encargó particularmente de proyectar en los nuevos kibutzim (*Mishmar Yam, Kfar Glikson, Ma'abarot, Ein Hashofet, Ramat Yohanan*). A partir de la creación del Estado de Israel en 1948, se enfocó en desarrollar un plan territorial, conocido posteriormente como el *Plan Sharon* (1948-1953), pensado para reorganizar funcionalmente y descentralizar las grandes ciudades en el nuevo territorio del país (este plan se analizará en detalle en el último capítulo de la investigación). Por otra parte, también planificó nuevos asentamientos y diversos planes regionales para la reordenación de las principales ciudades existentes (Jerusalén, Haifa, Tel Aviv). En las décadas siguientes proyectaría también en países en vía de desarrollo como Nigeria, Salvador y Tailandia, aunque también continuaría proyectando en el país. La planificación para la reunificada Jerusalén a partir de 1967 y diversos proyectos de edificios públicos, hospitales y universidades en las principales ciudades de Israel.

2 Munio Gitai-Weinraub (1907-1970)

Weinraub nació en la región de Silesia, actualmente perteneciente a Polonia. Al llegar a Berlín comenzó a trabajar como voluntario en el atelier de Mies van der Rohe entre 1930-1931. Munio cursó cuatro semestres en la Bauhaus de Dessau en donde tuvo de profesores a Alfred Arndt, Ludwing Hilberseimer, Alcar Rudelt y Hinnerk Scheper bajo la dirección de Mies entre 1931-1933. En 1933 fue interrogado por la Gestapo y acusado de conspirar contra el Estado Alemán debido a sus "ideas comunistas", siendo

De la Bauhaus a Palestina - Munio Gitai-Weinraub, Shlomo Bernstein, Shmuel Mestiechkin

(18) El comedor comunitario en el Kibutz Mizra. Arq. Shmuel Mestiechkin.

(19) Conjunto residencial. Rupin St., Tel Aviv. Arq. Shmuel Mestiechkin. 1938.

(20) Bloque de apartamentos. Ahad Ha'am St., Tel Aviv. Shlomo Bernstein.

der direktor

hochschule für gestaltung

bauhaus dessau

postanschrift: bauhaus dessau

fernruf: sammel-nr. 3136, nach geschäftsschluß: 1587
bankkonto: städtische kreissparkasse dessau nr. 2634
postscheck: magdeburg 13701

herrn
m. weinraub,
dessau.

ihre zeichen	ihre nachricht vom	unsere zeichen	tag
		j.	5.4.32.

b e s c h e i n i g u n g .

wir bescheinigen hierdurch, dass m u n i e w e i n r a u b , geboren am 16.3.1909 in szumlany/ukreine, in der zeit vom 5. oktober 1931 bis 20. märz 1932 an folgenden kursen des 4. semesters der bau/ausbau-abteilung teilgenommen hat:

architektur-entwurf: wohnung und siedlung bei herrn architekt hilberseimer,
perspektive bei herrn architekt a.arndt,
moderne baukonstruktion,
eisenbeton II
statik II } bei herrn bauing.a.rudelt
festigkeitslehre II
baustofflehre bei herrn studienrat müller,
farbe bei herrn h. scheper.

der direktor:

(21) Certificado de estudios de Munio Weinraub. Bauhaus Dessau.

finalmente deportado del país. A su llegada a Palestina en 1934, Weinraub se asentó en la ciudad de Haifa en donde comenzó a realizar varios proyectos bajo los ideales modernistas: viviendas residenciales, conjuntos cooperativos para trabajadores, edificios públicos y educativos, comedores comunitarios en diferentes kibutzim, etc. Por otra parte impartió clases en la facultad de arquitectura del Instituto Tecnológico Technion conjugando las premisas de la escuela alemana de Dessau, basadas en la socialización de la arquitectura para las necesidades de las personas y la practicidad en el desarrollo técnico de los proyectos. "Weinraub se había esforzado en poner en práctica los ideales socialistas de Hannes Meyer con la tradición arquitectónica de Mies van der Rohe, sus profesores en la Bauhaus"[10]. Dicha frase puede leerse en el nuevo museo de arquitectura que fue construido en su nombre y que ha sido inaugurado en la ciudad de Haifa, Israel en 2012.

3 Shlomo Bernstein (1907-1969)

Bernstein había inmigrado a Palestina en 1924 desde Vilna, Lituania. Estudió los primeros tres años de su carrera, entre 1925-1928, en el Instituto Tecnológico Technion en la ciudad de Haifa. En 1931 había decidido trasladarse a Alemania para terminar de cursar el último año de la carrera (el quinto y el sexto semestre) en la Bauhaus de Dessau bajo los cursos de Hilberseimer y Mies van der Rohe. Al finalizar sus estudios trabajó un corto período en el atelier de Le Corbusier antes de su retorno a Palestina en 1933[11]. En Tel Aviv fundó su despacho en donde comenzó a proyectar bloques residenciales con grandes influencias Lecorbusieranas. A partir de 1946 comenzó a trabajar como arquitecto en el departamento de planificación de la Municipalidad de Tel Aviv.

4 Shmuel Mestiechkin (1908-2004)

Mestiechkin nació en la ciudad de Vasylkiv, Ucrania. En su adolescencia inmigró a Palestina con su familia aunque después de unos años regresó a Europa para estudiar arquitectura en la Bauhaus. Entre 1931-1933 también tuvo de profesores a Hilberseimer y Mies van der Rohe, entre otros. Al regresar a Palestina trabajó en sus primeros años en el

[10] Es posible observar en los archivos del museo la carta de recomendación escrita por el Atelier de Mies van der Rohe y el certificado de estudio del cuarto semestre realizado en la Bauhaus de Dessau. La traducción fue realizada por el autor. THE MUNIO GITAI WEINRAUB ARCHITECTURE MUSEUM. The architecture of memory. http://www.muniogitaimuseum.com/#!munyoarc/c1n0f

[11] Véase *Le Bauhaus et Le Corbusier et leur rapport avec Tel Aviv*. LA FRANCE EN ISRAËL, Ambassade de France à Tel Aviv. L'Institut français de Tel Aviv. Architecte Jordana Maisian. http://www.ambafrance-il.org/le-Bauhaus-et-le-Corbusier-et-leur

despacho de Joseph Neufeld, arquitecto de renombre por haber sido formado profesionalmente en los despachos de Mendelshon y Bruno Taut respectivamente. En 1937 fundó su propio estudio en la ciudad de Tel Aviv en donde comenzó proyectando principalmente proyectos residenciales. A su vez, fue el arquitecto a cargo del Departamento Técnico de la Federación de los Kibutzim (*Kibutz Artzi*) fundados por el movimiento juvenil socialista *Ha-Shomer Ha-tzair*[12].

5 Chanan Frenkel (1905-1957)

Frenkel nació en la ciudad de Halle en el estado de Sajonia-Anhalt, Alemania. En 1926 participó en la fundación del colectivo "Cherut" con un grupo de alemanes de la ciudad de Hameln que deseaban emigrar a Palestina para establecerse en un kibutz. En 1928 arribó a Palestina por causa de su fuerte entusiasmo con los ideales del sionismo, siendo parte de los fundadores del kibutz *Givat Brener*. En 1930 retornó a Alemania para estudiar arquitectura en la Bauhaus de Dessau bajo los cursos de Hilberseimer y Mies van der Rohe. Frenkel completó sus estudios en el verano de 1932 recibiendo el diploma n°91 con la presentación de su proyecto que incluía unas piletas de natación para 12.300 personas en las playas de Grünau, región cercana a Berlín[13]. En la primavera de 1933 retornó a Palestina para comenzar a desarrollar su actividad profesional contribuyendo en los preparativos de dos exposiciones internacionales: Paris (1937) y New York (1939). Con el correr de los años se especializaría en el desarrollo de la arquitectura hospitalaria.

EL CONTEXTO ARQUITECTÓNICO PREVIO A LA CIUDAD JARDÍN DE TEL AVIV

Como se ha señalado en el primer capítulo, el Imperio Otomano había ejercido el control de todo el territorio comprendido en el mediterráneo oriental por 400 años, hasta casi el fin de la Primera Guerra Mundial (1516-1917). Por consiguiente, durante las primeras dos décadas del siglo XX, el diseño arquitectónico en Palestina estaba basado en un tradicional estilo oriental mezclado con un cierto eclecticismo historicista europeo. Estos estilos arquitectónicos provenían de las inmigraciones europeas originadas a partir de finales del siglo XIX en el momento que comenzaron las primeras

[12] *"KIBBUTZ, ARCHITECURE WITHOUT PRECEDENTS"*. Part Four: Key to Terms and Notes on Architects, Shmuel Mestechkin, págs. 240-242. The Israel Pavilion, 12th International Architecture Exhibition. Venice Biennal, 2010.
[13] Sobre la historia académica de Chana Frenkel véase los archivos digitales de la Bauhaus de Dessau. http://bauhaus-online.de/en/atlas/personen/chanan-frenkel

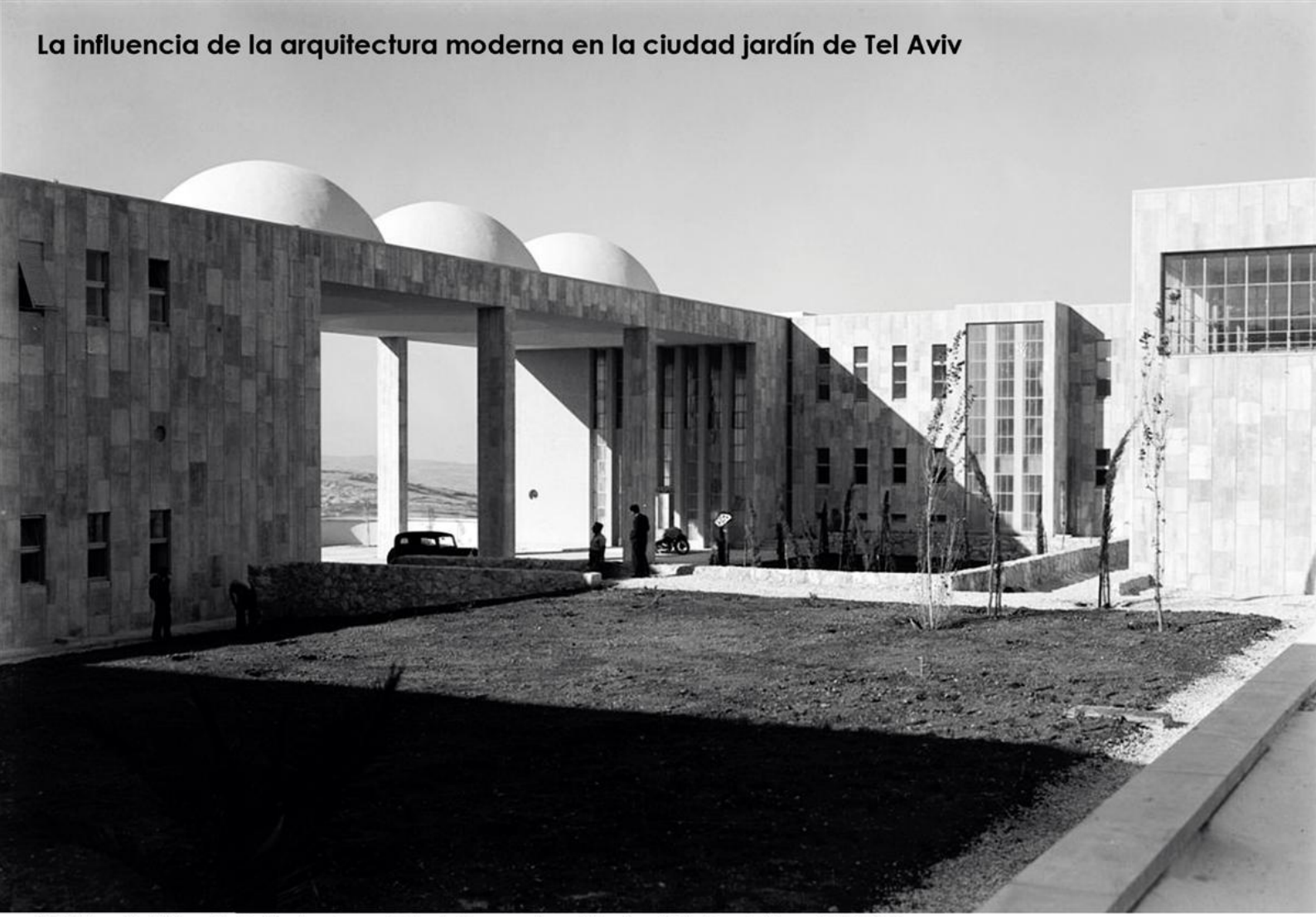
olas inmigratorias. El estilo empleado en los primeros años en la ciudad de Tel Aviv combinaba elementos orientales, como arcos apuntados, bóvedas y cúpulas, con ciertos motivos religiosos como el candelabro de siete brazos "*menorah*" o la estrella de David, símbolo principal del judaísmo moderno. Los principales arquitectos occidentales que desarrollaron el estilo "hebreo" en aquella época habían sido: Joseph Barsky, Alexander Baerwald, Joseph Minor, Joseph Berlin, Yehoshua Tabachnik, Yehuda Megidovitz, entre otros[14]. Éstos habían inmigrado al país introduciendo los diferentes estilos arquitectónicos como el *Neo-Clasicismo* y el *Art-Nouveau* para construir las nuevas edificaciones de la ciudad entre las décadas 1910-1920.

LA INFLUENCIA DE LA ARQUITECTURA MODERNA EN LA CIUDAD JARDÍN DE TEL AVIV

Al comienzo de la década de 1930 ya se había consolidado el Mandato Británico en Palestina (1917-1948) y el *Estilo Internacional* se introdujo directamente en las principales ciudades del país. Ese estilo arquitectónico había sido implementado con gran ímpetu en la ciudad jardín de Tel Aviv por jóvenes arquitectos que habían inmigrado o retornado a Palestina para ejercer su profesión luego de haber finalizado sus estudios en Europa. Estos procedían principalmente de países como Alemania, Austria, Francia, Rusia, Polonia, Holanda, Bélgica, Italia, etc., y en donde habían absorbido las emergentes ideas del Movimiento Moderno, entre ellos: Dov Karmi, Benjamin Aneckstein, Genia Averbuch, Ben Ami Shulman, Ze'ev Rechter, Joseph Neufeld, Carl Rubin, Richard Kaufmann, Yitzhak Rapoport, Lucian Korngold, Zaki Chelouche, Ze'ev Berlin, Sam Barkai, Arieh Streimer, Dov Kutchinsky, Elisha Shimshoni, Joseph Kashdan, Hayim Sokolinsky, Jacob Pinkerfeld, Pinchas Philip Huett, Salomon Liaskovsky, Yehuda Liolka, etc.

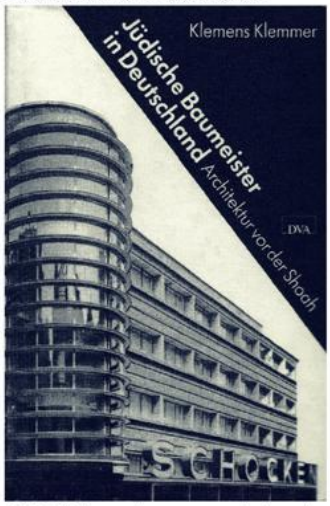
Ese acercamiento hacia las formas geométricas simples que pregonaba el primer período de la arquitectura moderna fue aceptado entre la joven población, mayoritariamente europea, que había recientemente inmigrado y comenzaba a poblar el ensanche-jardín de Tel Aviv. El deseo de construir las bases de una nueva sociedad, ya libre de antiguas tradiciones constructivas y ornamentaciones europeas, conllevó a que se apliquen y adopten los métodos que el Movimiento Moderno promulgaba en sus

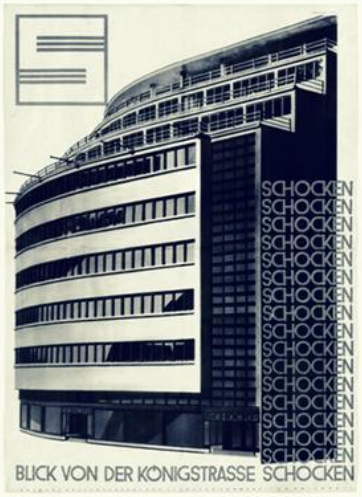
[14] COHEN, Nahoum. "*Bauhaus Tel Aviv, an architectural guide*". Introduction: A local development of the Modern Movement. Architectural context, págs. 8-10.



(22) El hospital Universitario Hadassah en el Monte Scopus, Jerusalén. Arq. Erich Mendelshon. 1935-1938.

(23) La villa Schocken en Jerusalén. Arq. Erich Mendelshon. 1936.





(25-26) Los almacenes Schocken de Stuttgart y Chemnitz. 1928-1930.

(24) Le Corbusier y sus colaboradores en el Atelier Rue de Sèvres 35, París.

(27) La villa Stein-de-Monzie, Garches, Francia. Le Corbusier. 1926.

manifiestos. Para ello, era indispensable establecer una sistematización en el desarrollo de los miles de edificios que eran necesarios construirse para albergar a la gran cantidad de inmigrantes que arribaban de Europa Central y de Europa del Este en la época de entreguerras[15].

Algunos de esos jóvenes arquitectos habían trabajado en los despachos de los grandes arquitectos que se encontraban desarrollando los lineamientos del Movimiento Moderno en Europa. Uno de ellos fue Sam Barkai (1898-1975), que entre 1926-1934 permaneció en París donde terminó sus estudios de arquitectura e inmediatamente fue a trabajar en el atelier de Le Corbusier en la rue de Sèvres[16]. A su retorno a Palestina fue uno de los integrantes del selecto círculo de arquitectos *"Ha-hug"*, grupo que proyectaba una arquitectura de vanguardia siguiendo los postulados de la arquitectura moderna más purista, racionalista, funcionalista, y en especial, siguiendo "los cinco puntos para una nueva arquitectura" que Le Corbusier había expuesto entre 1926-1927. El propio Barkai se había especializado en el diseño de bloques de apartamentos teniendo de clientes a personajes de la burguesía y de la bohemia local[17].

Joseph Neufeld (1899-1980) había nacido en Polonia y en 1920 inmigró a Palestina. Al poco tiempo comenzó sus estudios de arquitectura en la *Academy of Fine Arts* en Viena, y posteriormente los finalizó en la escuela de arquitectura en Roma. Su inicio profesional lo había comenzado en el despacho de Erich Mendelsohn en Berlín entre los años 1926-1929. Al terminar esa experiencia se trasladó a Moscú para trabajar en el estudio de Bruno Taut entre 1929-1931. Al retornar a Palestina con un cierto prestigio, comenzó a diseñar todo tipo de proyectos: residenciales, educativos, hospitalarios, etc. Por otra parte, fue uno de los integrantes del grupo de los vanguardistas *Ha-hug*. Sin embargo, durante la década de 1940 emigraría a los Estados Unidos para impartir clases en la Yale University y ejercer ahí la profesión.

---

[15] MAROM, Nathan. *"City of Concept: Planning Tel-Aviv"*. [trad., cast.] Ciudad Conceptual: Planificando Tel-Aviv. Cap. El ingeniero urbano. La cultura persiste, págs. 106-114. En diciembre de 1931, antes de la quinta ola inmigratoria, en la ciudad de Tel Aviv se alojaban 46.000 habitantes. Para 1933 su población se estimaba en 80.000. Hacia el año siguiente ya se había elevado el número a 100.000 habitantes. En 1936 ya residían en la ciudad 150.000 personas. Antes del comienzo de la Segunda Guerra Mundial habían 160.000 ciudadanos. A su vez, el número de edificaciones casi se duplicó en esa década, pasando de 3.600 a 7.000 viviendas. La cantidad de habitaciones se había cuadriplicado.

[16] MAYER, Avi. *"Samuel (Sam) Barkai Architecture in Tel Aviv, 1934-1939. International Style in Tel Aviv that was influenced by the Architecture of Le Corbusier in Paris"* M.Sc Thesis (2012) Department of Architecture and Town Planning, Technion Israel Institute of Technology. Professor Szmuk Nitza.

[17] Ibídem.

La influencia de la arquitectura moderna en la ciudad jardín de Tel Aviv

(28) El centro nodal de la ciudad jardín. La plaza Zina Dizzengoff, Dizzengoff St., Tel Aviv. Arq. Genia Averbuch. 1934-1938.

(29) Casa Engel. Bulevar Rothschild, Tel Aviv. Arq. Ze'ev Rechter. 1933.

(31) Detalle de la casa Engel.

(32) Casa Bruno. Strauss St., 1935.

(30) Casa Krieger. Bulevar Rothschild, Tel Aviv. Arq. Ze'ev Rechter. 1934.

(33) Casa Recanati. Begin St., Tel Aviv. Arq. Liaskowsky-Ornstein. 1935.

Carl Rubin (1899-1955) también perteneció a ese selecto grupo de arquitectos. Este había estudiado arquitectura en la Universidad de Viena, Austria, en donde allí trabajó sólo unos pocos años. En 1931 permaneció en Berlín trabajando como aprendiz en el despacho de Mendelsohn, hecho que influyó intensamente en el estilo de arquitectura que posteriormente proyectaría. Al año siguiente retornó a Palestina en donde estableció su propio despacho en la ciudad de Tel Aviv. Durante esa década construiría más de una decena de bloques de apartamentos, conjuntos habitacionales para trabajadores y edificios de oficinas.

El propio Erich Mendelsohn (1887-1953) se trasladaría a Palestina por invitación de Salman Z. Schocken, estableciendo su despacho en Jerusalén. Allí es en donde finalmente trabajaría sobre diversos proyectos en dicha ciudad y en otras regiones del país entre 1934-1942[18]. Una de sus primeras obras en Palestina fue la casa del primer presidente de Israel, Chaim Weizmann, y el *Instituto Weizmann* de Ciencias (*Machon Weizmann*) en Rehovot. Luego efectuaría diversos proyectos en Jerusalén: la casa y la biblioteca *Schocken* en el barrio de Rehavia; la sede del banco *Anglo-Palestino* en la calle Yafo St., ubicada en el centro de la ciudad; el *Hospital Universitario Hadassah* y la *Universidad Hebrea* en Har Hatzofim (Monte Scopus). En la ciudad de Haifa proyectó el *Centro Médico Rambam* inaugurado para 1938.

KIBBUTZ + BAUHAUS

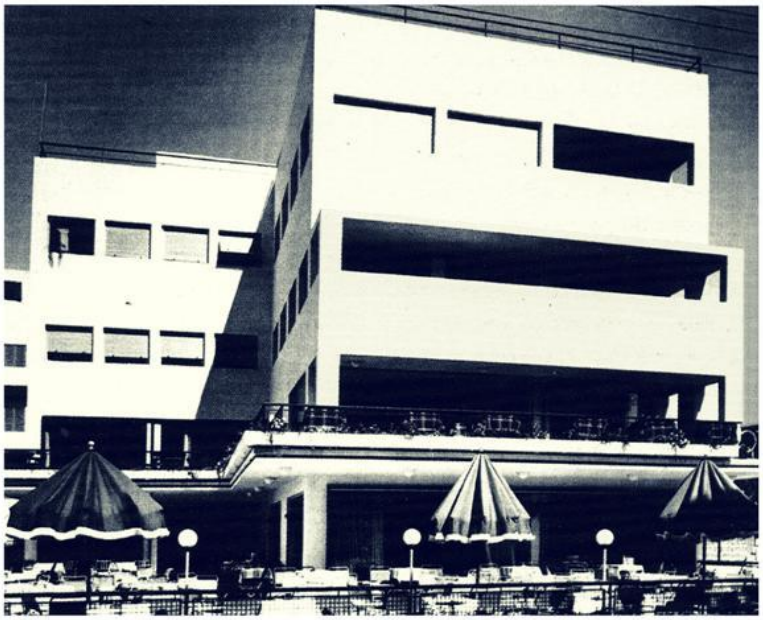
Arieh Sharon fue sin dudas uno de los arquitectos que más repercusión generó a su llegada a Palestina, siendo a su vez el que más tiempo había permanecido en la Bauhaus de Dessau. El título de su libro autobiográfico evidencia cronológicamente esa intrínseca relación que existió entre los ideales socialistas del Movimiento Sionista de la primera mitad del siglo XX, y en especial a través de la construcción de los cientos de *kibutzim* por alrededor del país, con la esencia de los ideales proyectuales de la escuela Bauhaus[19]. En esta primera parte, y siguiendo el análisis realizado por Zvi Efrat en su

[18] Schocken fue una importante familia de negocios alemana que habían construido varias tiendas comerciales en diferentes ciudades alemanas (Nuremberg, Stuttgart, Chemnitz) antes que estallé la Segunda Guerra Mundial. Erich Mendelsohn había diseñado esos almacenes durante la década de 1920. La familia Schocken luego se trasladaría a Palestina fundando el conocido diario *Haaretz* (La tierra).

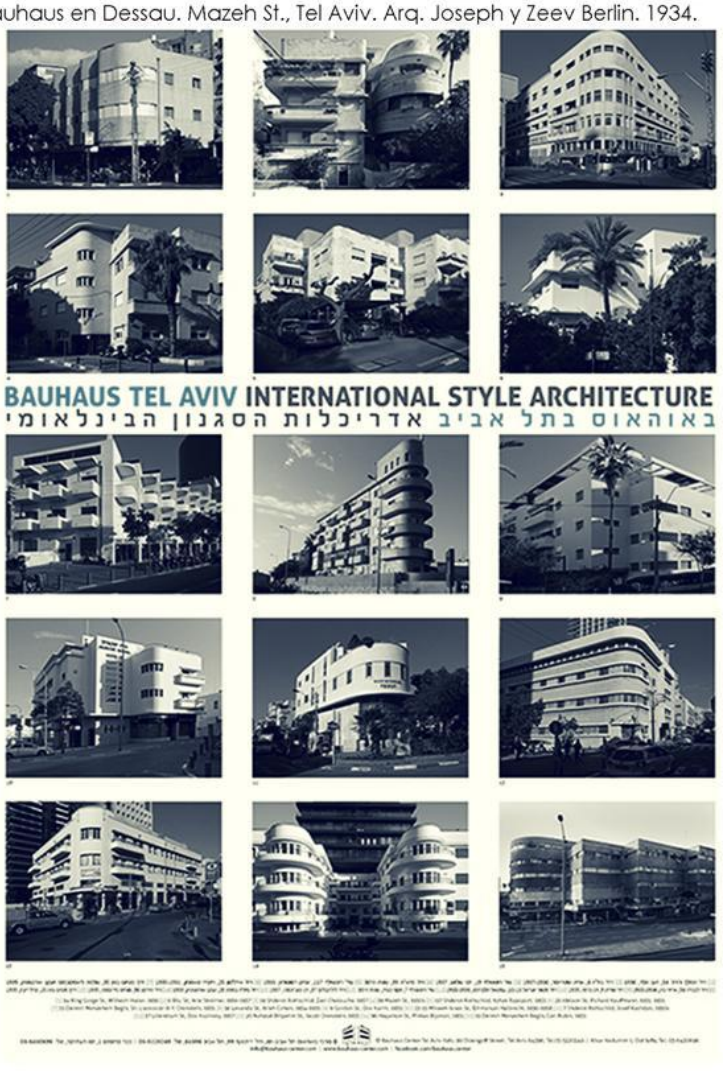
[19] SHARON, Arieh. *"Kibbutz + Bauhaus, an architect's way in a new land"*. Karl Kramer Verlag Stuttgart and Masada Israel, 1976. El libro fue diseñado en formato de álbum fotográfico. El mismo posee subtítulos en inglés, alemán y francés.

(34) La sede del periódico *Ha'aretz* reproduce la imagen del edificio de la Bauhaus en Dessau. Mazeh St., Tel Aviv. Arq. Joseph y Zeev Berlin. 1934.

(35) Bloque de apartamentos, Engel St., Tel Aviv. Arq. Sam Barcai. 1934.



(36) El Café Noga. Pinsker St., Tel Aviv. Arq. Joseph Neufeld. 1934.



(37) Poster publicitario: *Bauhaus Tel Aviv*. Centro Bauhaus Tel Aviv.

artículo sobre dicho libro "*Kibbutz + Bauhaus: Modernism and Zionism as reflected in the Lifework of Arieh Sharon*", se exponen parte de sus tres primeros capítulos que van desde su experiencia personal antes de ingresar a la escuela, su formación académica y profesional en Alemania, y la inmediata implementación de sus ideales funcionalistas y cooperativistas en la ciudad jardín de Tel Aviv.

En su primer capítulo, Sharon comienza describiendo su formación personal cuando inmigra por primera vez a Palestina e inmediatamente comienza a fundar junto al movimiento juvenil *Ha-Shomer Ha-tzair,* el kibutz *Gan Schmuel* entre 1921-1925. En aquellos años, según relata Sharon, había asistido sin darse cuenta a sus primeras clases de arquitectura mientras trabajaba como apicultor en el kibutz. Ahí mismo, comenta, empezaría a comprender como el diseño debe mediante la organización y una efectiva construcción, combinar la función y la forma de una manera simple y económica, tal como lo hacen naturalmente las abejas para construir sus panales compuestos por hexágonos[20].

En el siguiente capítulo continúa relatando su formación académica en la Bauhaus de Dessau entre 1926-1929, y su primera experiencia profesional en el despacho de Meyer y Wittwer en Berlín entre 1929-1931. La identificación con los ideales socialistas que se impartían bajo la dirección de Meyer, había sido muy intensa desde el comienzo de su relación entre alumno-maestro, hecho que influenciaría posteriormente en la relación personal entre ambos y en gran parte de sus proyectos en Palestina. Los ideales que Sharon traía consigo desde su juventud como miembro del movimiento juvenil, sionista y socialista, finalmente los podía ver materializados en el espacio físico, tanto en su primera etapa de constructor en el kibutz, como en su especialización técnica en Alemania. Para Meyer, el arquitecto debía de tener amplios conocimientos científicos, sociológicos y psicológicos. A su vez, sostenía que la arquitectura no es una actividad meramente artística basada en emociones individuales, todo por lo contrario, hallaba que construir es una actividad netamente colectiva[21]. "La tendencia primordial de mi

[20] Ibídem. Cap. 1: A Young Man's Way to the Kibbutz 1921-1925, págs. 12-25. Sharon explica que la forma geométrica del hexágono fue adoptada por las abejas para dar una solución más espaciosa, confortable y económica a su hábitat, obviando los cubos y cilindros que presentan desventajas formales en su composición conjunta. Unos por tener sus lados rectos, y los otros, por dejar espacios residuales entre sí.
[21] Ibídem. Cap. 2: Bauhaus Dessau – Architectural Workshop Berlin 1926-1931. Bauhaus Masters and Students, págs. 32-37.

(38) La arquitectura del *Estilo Internacional* asentada sobre la calle Hayarkon St. y la costa litoral de Tel Aviv. A la distancia, la Casba de Yafo.

(39) El Café Galina. Levant Fair, Tel Aviv. Arq. Genia Averbuch. 1934.

(41) La plaza Zina Dizzengoff, Tel Aviv. Arq. Genia Averbuch. 1934-1938.

(40) La central eléctrica sobre el río Yarkon. Arq. Richard Kauffmann. 1938.

(42) El centro médico Ben Ami, Tel Aviv. Arq. Joseph Noifeld. 1937.

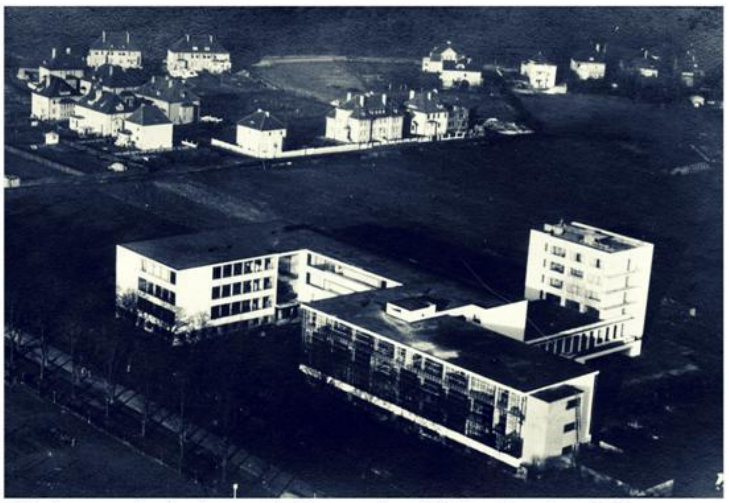
clase será funcionalismo-colectivismo-constructivismo (…)"[22], afirmaba Meyer al asumir el cargo del nuevo departamento de arquitectura en el semestre de verano de 1927. Luego, cuando ya había comenzado a impartir sus clases de arquitectura mencionaba lo siguiente: "Construir no es ningún proceso estético (…) construir es sólo organización: organización social, técnica, económica y psíquica"[23]. Es posible observar cómo el pensamiento que Meyer tenía sobre la arquitectura y sobre lo que representaba el "arte de construir" se relaciona claramente con lo que había experimentado Sharon en su formación en el kibutz. En definitiva, el cambio organizativo realizado por Meyer durante su estancia en la escuela, adoptando el ideal cooperativista, tenía como objetivo restablecer el equilibrio armónico entre el individuo y la sociedad[24]; algo similar a los valores que tenían los planificadores de los kibutzim en Palestina a comienzos y mediados del siglo XX.

En su tercer capítulo, el que más nos incumbe en esta parte de la investigación, hace referencia a su llegada a la ciudad de Tel Aviv para 1931. Ese sería el primer lugar donde implementaría toda la experiencia que había adquirido en la década anterior, mezclando su pasado socialista, cooperativista y agrícola del kibutz, con lo experimentado en la etapa que visualizó, dilucidó y construyó nuevas formas espaciales bajo los postulados de la arquitectura moderna en Europa. Según describe el propio Sharon, el objetivo común que tenía el "*Círculo Ha-hug*", grupo que habían formado con un grupo de jóvenes arquitectos provenientes de las escuelas europeas (Joseph Neufeld, Ze'ev Rechter, Carl Rubin, Dov Karmi, Sam Barkai), era implementar el espíritu vanguardista de la arquitectura contemporánea sobre el masterplan realizado por Patrick Geddes unos pocos años antes. No obstante, al comenzar esa nueva etapa en Tel Aviv, Sharon criticó parte de esa planificación urbana por considerarla un modelo típico de ciudad jardín dormitorio y de estilo inglés implantado en el Mediterráneo[25]. Sin embargo, tal como señala el arquitecto Zvi Efrat, no sería más que una especie de artimaña para remarcar la importancia que tendría su trabajo en la reconfiguración

[22] DROSTE, Magdalena. "*Bauhaus 1919-1933, bauhaus archiv*". Cap. Hannes Meyer: necesidades populares en vez de lujo, pág. 166.
[23] Ibídem. Las clases de arquitectura bajo Hannes Meyer, pág. 190.
[24] Ibídem. Balance de progresos de la Bauhaus bajo Hannes Meyer, págs. 196-200.
[25] EFRAT, Zvi. "*Kibbutz + Bauhaus: Modernism and Zionism as reflected in the Lifework of Arieh Sharon*". Tel Aviv on the Mediterranean - A town on Pilotis 1932-1939. Department of Architecture, Bezalel Academy, Israel. 2009. Su artículo reproduce el recorrido cronológico de la obra de Sharon poniendo énfasis en la etapa que comienza a combinar los ideales funcionalistas de la Bauhaus de Hannes Meyer y sus trabajos en Tel Aviv y en el resto del país (1931-1953).

(43) La portada del libro "*Kibbutz + Bauhaus*". Arieh Sharon. 1976.

(44) Gunta Stölzl en la Escuela Federal (ADGB) en Bernau, Berlín. 1929.



(46) La escuela Bauhaus de Dessau. Arq. Walter Gropius. 1926.

(45) La colmena y el hexágono.

(47) La Escuela Federal de la Unión General de Sindicatos Alemanes (ADGB) en Bernau, Berlín. 1929.

espacial de la ciudad mediante una nueva arquitectura de vanguardia. Su objetivo principal era reemplazar la subdivisión parcelaria del plan Geddes por considerarla un tanto segregativa e individualista en su visión cooperativista. Por otra parte, según Sharon los terrenos eran demasiados pequeños para los nuevos bloques en hilera que estaba proyectando y que finalmente serían destinados a viviendas cooperativistas de trabajadores[26].

Es oportuno volver a recordar que los lotes de la ciudad jardín de Tel Aviv mayormente se dividieron en superficies de aproximadamente 500 m^2, según lo estipulado por el propio Geddes. La construcción sobre éstos debía ocupar solamente 1/3 del terreno. Por consiguiente, se habían generado bloques residenciales separados entre sí que generaban áreas abiertas "inutilizables", y que aportaban entre 4 a 6 apartamentos distribuidos en 3 o 4 niveles por edificio, algo inviable para el pensamiento cooperativista y funcionalista de Sharon. "En lugar de los objetos estilizados de estilo *petit-bourgeois*, Sharon presentó en su libro su propio legado *Bauhaus*, los proyectos residenciales cooperativos diseñados por él y construidos en Tel Aviv durante la década de 1930"[27]. En su libro Sharon presentó solamente los proyectos de carácter social, principalmente los conjuntos cooperativos residenciales para trabajadores (*Meonot Ha-ovdim*) realizados en Tel Aviv entre 1931-1939, como también, el pabellón diseñado para la exposición de la *Histadrut* (Federación General de los Trabajadores) en 1932. Al parecer, Sharon había intentado desde el comienzo de su extensa carrera profesional alejarse de la imagen típica del arquitecto mecenas, intentando introducir los ideales básicos del kibutz en la reconfiguración del espacio urbano de la ciudad jardín de Tel Aviv.

Uno de los temas más importantes que planteaba Sharon al modificar la implantación de los bloques residenciales era mejorar la orientación de la mayoría de los apartamentos ubicándolos al este-oeste[28]. Por lo tanto, esa modificación también

[26] SHARON, Arieh. "*Kibbutz + Bauhaus, an architect's way in a new land*". Cap. 3: Tel Aviv on the Mediterranean - A Town on Pilotis 1932-1939, págs. 44-59.

[27] EFRAT, Zvi. "*Kibbutz + Bauhaus: Modernism and Zionism as reflected in the Lifework of Arieh Sharon*". Tel Aviv on the Mediterranean - A town on Pilotis 1932-1939. Department of Architecture, Bezalel Academy, Israel. 2009. La traducción fue realizada por el autor.

[28] DROSTE, Magdalena. "*Bauhaus 1919-1933, bauhaus archiv*". Cap. Mies van der Rohe: La Bauhaus se convierte en Escuela de Arquitectura. Las clases de arquitectura de Hilberseimer y Mies van der Rohe, págs. 210-216. Una de las directrices que se planteaban en las clases de arquitectura era que la mayoría de las viviendas debían estar orientadas en sentido este a oeste para recibir el sol de mañana y de tarde, lo que

permitiría que se efectúe la ventilación cruzada y las brisas provenientes del mar en gran parte de las habitaciones. Por consiguiente, los bloques en hilera los había alineado paralelos a la calle para permitir la conformación de un patio interno junto a áreas ajardinadas (fig.49-50, pág.192). En las plantas bajas se concentraban todas las funciones públicas: almacenes, lavanderías, guarderías, áreas de lectura, juegos, etc., que delimitaban el área central del proyecto. "El patio interior a su vez simbolizaba la importancia del trabajo en el huerto y su lazo con la tierra"[29]. Asimismo, las partes de los bloques que se encontraban orientadas al sur y al norte respectivamente, las terminó elevando del suelo por medio de pilotis para crear un espacio abierto en sombra con el fin de conectar el "corazón" del proyecto con la vía pública (fig.51-52, pág.192). Las obras más representativas dentro de sus ideales cooperativistas fueron: 1) El complejo residencial IV, V, VI ubicado entre las calles Frishman, Frug y Dov Hoz, construido entre 1934-1936 en la parte sur del plan Geddes. 2) El complejo residencial VII ubicado sobre el bulevar Ben Gurion entre las calles Shpinoza y Reines, construido en 1935 en el centro de la ciudad-jardín. 3) El complejo residencial VIII localizado sobre el bulevar Nordau entre las calles Ha-Ha'yarkon, Nahum y Ben Yehuda, realizado entre 1936-1939 en la parte norte del ensanche-jardín.

EL PROTOTIPO ESPACIAL DE LA CIUDAD JARDÍN DE TEL AVIV

El tejido urbano conformado en esta ciudad mediterránea refleja conjuntamente las principales ideas que desarrollaron Hannes Meyer, Hilberseimer y Mies van der Rohe a finales de la década de 1920 para resolver ciertos problemas técnicos relacionados con la vivienda y el espacio urbano en las grandes ciudades europeas. El ensanche de Tel Aviv fue terminado de conformarse por medio de dos vías diferentes pero que sin embargo estuvieron relacionadas y tenían un mismo objetivo en común: convertir el suburbio en una verdadera ciudad-jardín. La primera de ellas sería la influencia directa de la teoría de la ciudad jardín de Howard (1898) en la planificación del plan-maestro realizado por Geddes entre 1925-1927. Como se ha analizado en el capítulo anterior, tanto Geddes como las autoridades municipales de Tel Aviv creían que la primera

daría lugar al ordenamiento en hileras y sustituiría a la típica organización en bloques aislados. La orientación este-oeste de las viviendas era uno de los postulados más importantes en la implantación de la arquitectura moderna.

[29] EFRAT, Zvi. "*Kibbutz + Bauhaus: Modernism and Zionism as reflected in the Lifework of Arieh Sharon*". Tel Aviv on the Mediterranean - A town on Pilotis 1932-1939. Department of Architecture, Bezalel Academy, Israel. 2009. La traducción fue realizada por el autor.

ciudad "hebrea" debía reflejar los ideales del sionismo ya que se encontraban basados en un fuerte contacto del ser humano con el trabajo de la tierra. La segunda gran impronta se produjo por medio de diferentes jóvenes arquitectos que se asentaron en la ciudad luego de haber estudiado en la escuela Bauhaus (Sharon, Mestiechkin, Bernstein), y en diferentes escuelas europeas de arquitectura (Karmi, Rechter, Neufeld, Rubin, Barkai, Averbuch, etc.). Éstos habían absorbido las ideas filosóficas y conceptos teóricos-proyectuales de los grandes maestros de la arquitectura moderna para poco tiempo después comenzar a implementar esos conocimientos realizando las principales obras arquitectónicas de la ciudad jardín de Tel Aviv.

Desde el punto de vista urbanístico y arquitectónico, se podría decir que el proyecto realizado para la colonia Weissenhof fue una experiencia que sin lugar a dudas influenció directamente en el desarrollo del prototipo espacial de la ciudad jardín de Tel Aviv. Las características constructivas más predominantes realizadas en la colonia habían sido la planta baja sobre pilotes, la planta libre, la ventana corrida, la fachada libre y la terraza jardín (los 5 puntos propuestos por Le Corbusier para la nueva arquitectura entre 1926-1927). Estos puntos se adoptaron rápidamente para construir los bloques aislados y en hilera emplazados en el *Plan Geddes* (fig.29, pág.182). El quinto punto planteado por Le Corbusier, la terraza jardín, no se llegó a implementar masivamente en la ciudad ya que se entendía que las actividades sociales debían permanecer en contacto con el suelo pero resguardadas de las principales vías de tránsito, similar al pensamiento que tenían Hilberseimer y Mies (Llobet, 2007).

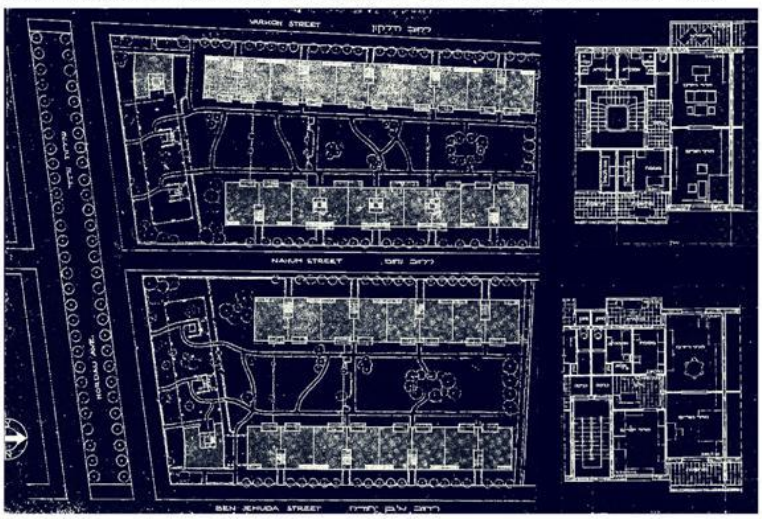
Por otra parte, esa prematura arquitectura moderna de bloques aislados diseñados a través de volúmenes puros de color blanco, terminó de conformar espacialmente la "manzana Geddes" anteriormente descrita. Los bloques residenciales separados entre sí permitían observar la tercera dimensión de la Arquitectura Moderna desde la vía pública, toda una novedad dentro de las ciudades de esa época[30] (fig.35, pág.184). En definitiva, al igual que en la colonia Weissenhof, la textura urbana resultante generó una verdadera unidad urbanística que combinaba las ventajas socio-culturales de una gran ciudad, con las ventajas espaciales propias de la vida en la campiña.

[30] SZMUK-METZGER, Nitza. En: *Nomination of the White City of Tel Aviv for the World Heritage List*. Municipality of Tel Aviv - Yafo. (Head of the Conservation Team). Comparative Analysis. The Architectural Aspect and its Integration into the Urban Setting, Weissenhofsiedlung, pág. 6. (Enero 2002)

(48) El conjunto residencial cooperativo IV sobre la calle Frishman St. y Frug St., Tel Aviv. Arq. Arieh Sharon. 1934-1936.

(49) El conjunto residencial cooperativo VIII. Ben Yehuda St. 1936-1939.

(51) El conjunto residencial cooperativo VII. Bulevar Ben Gurion. 1935.



(50) Planta del conjunto residencial VIII. Bulevar Nordau. 1936-1939.

(52) El conjunto residencial cooperativo VII. Bulevar Ben Gurion. 1935.

"*LA CIUDAD BLANCA*" ES DECLARADA PATRIMONIO MUNDIAL DE LA HUMANIDAD

El 5 de Julio de 2003 la UNESCO *(United Nations Educational Scientific and Cultural Organization)* inscribía a la ciudad de Tel Aviv dentro de las ciudades en el mundo que contaban con el mayor patrimonio edilicio bajo el *Estilo Internacional*. El tipo de planificación urbana que mezclaba por un lado la teoría de la ciudad jardín, y por el otro, la arquitectura moderna, terminó de conformar un sistema innovador que se ajustaba adecuadamente a las necesidades y formas de vida de sus nuevos habitantes mayormente europeos con ideales socialistas. El espacio urbano generado por medio de bulevares, calles en *cul-de-sac*, y plantas bajas ajardinadas sobre pilotis, se relacionaba adecuadamente con las condiciones climáticas desérticas de tal región.

La planificación de la ciudad jardín proyectada por Geddes entre 1925-1927 proporcionó una formidable oportunidad para que los edificios "blancos" y geométricamente "puros" se asienten de una manera por demás orgánica sobre el territorio. En total fueron construidos alrededor de 4.000 edificios siguiendo los postulados del Movimiento Moderno en el área central de la ciudad desde comienzos de la década de 1930 hasta mediados de la década de 1950[31]. El patrimonio urbanístico y arquitectónico de la "*White City*" se encuentra actualmente delimitado sobre un área de apenas 337 hectáreas (140 propios + 197 de las zonas de influencia) entre las calles Allenby St. en la parte sur de la ciudad, Derech Menachem Begin St. e Ibn Gavirol St. en el límite este, el río Ha'yarkon en el borde norte, y por el Mar Mediterráneo en su parte oeste[32]. A su vez, esta área fue dividida en tres zonas según la época y el carácter en que fueron construidas las edificaciones (véase el Anexo 6, pág.415).

La *Zona A* está ubicada en la parte central de la ciudad jardín planificada por Geddes, y se encuentra delimitada por el Mar Mediterráneo y por tres de los cinco bulevares que conforman el "anillo verde" anteriormente descrito (Ben Gurion, Chen, Ben Tzion). A su vez, es la zona más extensa de las tres con una superficie de casi 100 hectáreas y está

[31] Ibídem. Se estima que se construyeron aproximadamente 3.700 edificios bajo el *Estilo Internacional* en la ciudad a lo largo de casi dos décadas (1931-1948). Entre 1931 y 1937 ya se habían construido en la ciudad más de 2.700 bloques residenciales bajo dicho estilo arquitectónico.

[32] UNESCO, World Heritage Convention. *White City of Tel Aviv - The Modern Movement*. Advisory body evaluation, Tel Aviv n°1096. Las zonas de influencia fueron específicamente demarcadas con el fin de proteger el área de preservación patrimonial, ya que entre 1960-1990 se habían construido diferentes torres residenciales y administrativas que transformaron la imagen y el espacio urbano en esa parte de la ciudad.

compuesta por una arquitectura realizada durante mediados de la década de 1930 hasta comienzos de la década de 1940. En total fueron contabilizados 1630 edificios bajo dicho estilo en esta zona.

La *Zona B* está conformada por las construcciones realizadas a principios de la década 1930 reflejando las características más puras de la arquitectura moderna. Ésta se ubica mayoritariamente sobre el bulevar Rothschild y sus alrededores, uno de los espacios públicos culturales y de ocio más importante de la ciudad. Dicha área se extiende sobre una superficie de 36 hectáreas y consta con 600 edificios realizados bajo las premisas de la arquitectura moderna.

La *Zona C*, comúnmente denominada el distrito *Bialik*, está representada por una mezcla de estilos arquitectónicos que fueron realizados a partir de mediados de la década de 1920. Este pequeño barrio de la ciudad posee una superficie de 6.4 hectáreas con 90 edificios catalogados como patrimoniales. En esta área tan particular de la ciudad que refleja la obra arquitectónica desarrollada durante la primera mitad del siglo XX, es posible observar desde el centro de la plazoleta *Bialik,* tres edificios que resumen dichos estilos. 1) La casa del poeta Chaim Nachman Bialik de estilo ecléctico oriental construida en 1924. 2) La antigua Municipalidad de Tel Aviv de estilo neoclásico inaugurada en 1925. 3) El edificio donde actualmente se ubica el museo de la Bauhaus en Tel Aviv construido en 1935 bajo las características del *Estilo Internacional*.

Los criterios propuestos para incluir a la ciudad de Tel Aviv en la lista del patrimonio mundial han sido los ítems II, IV y VI, dentro de un total de diez en el listado de la UNESCO (6 culturales y 4 naturales)[33]. El criterio II justificaba la selección mencionando que la ciudad se había establecido como un laboratorio experimental por medio de la implementación de los principios urbanísticos y arquitectónicos modernos (*Plan Geddes* 1925-1927 y el *Estilo Internacional* 1931-1948) respectivamente. El criterio IV señalaba que el compendio arquitectónico catalogado en la ciudad reflejaba la fusión de todas las corrientes del Movimiento Moderno europeo que habían sido adoptadas específicamente para un contexto local. A su vez, se mencionaba que esa combinación había creado una alta calidad de vida en sus residentes bajo una escala

[33] Véase el documento: *Nomination of the White City of Tel Aviv for the World Heritage List*. Municipality of Tel Aviv - Yafo. 2. Justification for inscription, d. Criteria under which inscription is proposed, págs. 32-33. (January 2002).

y una modalidad incomparable en algún otro lugar. El criterio VI apreciaba que la ciudad se había desarrollado en base a la idea de crear un nuevo lugar para una nueva sociedad. Un sitio donde los ideales del sionismo se verían realizados a través de la implementación de las ideas constructivas del Movimiento Moderno, que conjugaba el funcionalismo y el racionalismo de la arquitectura para las necesidades humanas básicas con el deseo de elevar la calidad de vida a todos los niveles de la sociedad. Por otra parte se señalaba que la arquitectura local había intentado crear una síntesis entre la cultura oriental y occidental en términos arquitectónicos como también en la forma en que se viviría espacialmente la ciudad.

"La *ciudad blanca*" es declarada patrimonio mundial de la humanidad

(53) La antigua Municipalidad de Tel Aviv de estilo neoclásico ubicada sobre la Plaza Bialik. Bialik St., Tel Aviv. 1925.

(54) La Casa Bialik de estilo ecléctico oriental. Bialik St., Tel Aviv. 1924.

(55) La entrada al museo Bauhaus Tel Aviv. Bialik St., Tel Aviv. 1935.

(56) El museo Bauhaus Tel Aviv. Bialik St., Tel Aviv. 1935.

4.2 **LA AMERICANIZACIÓN DE TEL AVIV**

El libro escrito por Joseph Klein estipula que en el mes de Julio de 1959, en el preciso momento que se comenzó a destruir el centro educativo *Gymnasia Herzliya*, empezó a percibirse la "americanización" física del paisaje urbano en Tel Aviv[34]. Sin embargo, es importante señalar que conceptualmente la transformación urbana había empezado una década antes cuando se planificaron los nuevos planes maestros tras la Independencia del Estado de Israel. Por cierto, para comprender las grandes mutaciones efectuadas en la ciudad durante las décadas siguientes, hay que entender antes el contexto geopolítico originado al término de la Segunda Guerra Mundial.

Tras el fin de dicha guerra se había producido un giro político a escala mundial que desencadenó en la bipolarización del mundo occidental generando una situación por demás particular en Medio Oriente. El "*Capitalismo*" había sido promovido por las potencias triunfantes dentro de un proceso para modernizar y renovar las grandes ciudades. En el transcurso de la década de 1950, dicho sistema económico se tornaba cada vez más dominante dentro de los países bajo el proteccionismo estadounidense. De la misma forma, la otra parte triunfante de la guerra, el "*Comunismo*", se había transformado en el gran aliado del nacionalismo socialista árabe apoyando el panarabismo de Medio Oriente.

En ese complicado ambiente político surgió en 1956 el primer conflicto internacional posterior a la independencia del Estado de Israel que incluyó a Francia y Gran Bretaña. El propósito era detener la nacionalización y el cierre del Canal de Suez por parte de Egipto. Lo paradójico es que tanto Estados Unidos como la Unión Soviética habían observado el conflicto bélico de costado, vetando la invasión tripartita sobre la península del Sinaí. Sin embargo, el resultado colateral de ese enfrentamiento incrementó en gran parte el poderío de ambas potencias hegemonizando su control sobre toda la región.

---

[34] KLEIN, Joseph. *"The Beginning of Tel Aviv's Americanization: The Demolition of the Tel Aviv Hebrew Gymnasium Building and its Replacement by the First Israeli Skyscraper "Shalom Mayer Tower" (1959-1966).*[trad., cast.] El comienzo de la Americanización de Tel Aviv: La demolición del edificio Hebreo Gymnasia y su reemplazo por el primer rascacielos israelí "Shalom Mayer Tower". Klein describe al emblemático edificio como un "monumento nacional y sionista". El texto original se encuentra en hebreo.

DE CIUDAD BLANCA A CIUDAD GRIS

Con el nuevo escenario de posguerra, o mejor dicho, en el preámbulo de la Guerra Fría, la ciudad de Tel Aviv comenzó a sufrir las consecuencias de un liberalismo económico extrapolado de lugares con otros intereses socioeconómicos. El modelo americano de urbanización comenzó a reflejarse dentro de la planificación urbana de la ciudad ya a comienzo de la década de 1950, lo que transformó considerablemente el espacio público, el patrimonio de la arquitectura moderna y las principales características mediterráneas orientales. Es posible sintetizar dicha transformación por medio de la siguiente frase: "Ellos me dijeron que la ciudad era blanca. ¿Usted observa algo blanco? Yo no veo absolutamente nada blanco"[35]. Nouvel hacía referencia a la "época dorada" de la ciudad jardín, comúnmente conocida como el "*Período Blanco*" (1931-1948), que refleja visiblemente la relación que existía entre su paisaje arquitectónico con la utopía y el pragmatismo de los ideales más puros del movimiento sionista y del movimiento moderno implementados en la nueva sociedad hebrea.

El "*Período Gris*" que lo prosiguió (1950-1960), fue denominado en muy pocos casos por la relación con su imagen "brutalista" desarrollada en Tel Aviv y en otras ciudades del país[36]. Por cierto, hay que dejar en claro que no se debe confundir la denominación de ese período con su imagen urbana. Las grandes utopías socialistas y cooperativistas que durante varias décadas habían dado sus frutos sobre la naciente sociedad, poco a poco comenzaron a desmoronarse transformando físicamente el espacio público de la ciudad jardín y desmejorando significativamente la calidad arquitectónica que supo tener el período que concluía. Como puede observarse, este es un caso paradigmático de cómo un drástico cambio político puede muchas veces transformar morfológicamente la cara visible de una ciudad que se encuentra en estado de formación y expansión.

[35] La frase pertenece al arquitecto francés Jean Nouvel y fue publicada en un periódico local para Noviembre de 1995, justamente cuando visitaba Tel Aviv por primera vez y observaba desde la terraza de un edificio el centro de la ciudad. En: ROTBARD, Sharon. "*White City, Black City*", pág. 11. La traducción fue realizada por el autor.

[36] Sobre este período véase EFRAT, Zvi. "*Gray*", Bauhaus Global - Bauhaus archiv, Gebr. Mann Verlag, Berlin, 2010.

EL PRIMER RASCACIELOS DE LA CIUDAD DE TEL AVIV

Según explica Klein, con la destrucción del edificio público *Gymnasia Herzliya*, se dio el puntapié inicial para comenzar a transformar físicamente la estructura urbana de la ciudad de Tel Aviv en una metrópolis de estilo americano[37] (fig.57-58, pág.200). Como se ha señalado en el primer capítulo, el monumental edificio destruido había sido la primera obra arquitectónica conformada bajo el estilo "hebreo" y efectuada con materiales autóctonos (la piedra Kurkar, un tipo piedra arenisca) que supo albergar por medio siglo al primer Instituto Superior de Lengua Hebrea en el mundo. Éste se había caracterizado como un ícono sociocultural para la configuración de la ciudad desde su nacimiento en 1909.

La destrucción del emblemático edificio ubicado dentro del núcleo histórico de Tel Aviv (Achuzat Bayit) se efectuó para dar lugar al primer rascacielos de la ciudad, el "*Shalom Mayer Tower*", construido casualmente por los hermanos Mayer, familia encargada de administrar las inversiones privadas provenientes de los Estados Unidos (P.E.C - Palestine Economic Corporation)[38]. Ese hecho no sólo transformaría notablemente la imagen paisajística de todo Tel Aviv-Yafo, sino que a su vez modificaría la manera de entender y planificar la ciudad en las décadas siguientes (fig.63, pág.200). Hasta ese momento la manera de gestionar la ciudad estaba combinada por los intereses públicos y privados bajo una ideología más bien socialista-sionista que tenía como objetivo común establecer una nueva "sociedad libre" en la tierra ancestral. Pero lo cierto fue que a partir de consumado este hecho, se dio lugar a la experimentación de un nuevo tipo de administración enfocada más bien a los intereses privados que generaron una especie de "laboratorio urbano" similar a lo que puede significar Dubai para el mundo actual. En definitiva, la nueva torre comercial incrustada justamente sobre las bases del histórico edificio cultural, traía consigo una banalización de la identidad y del espacio físico de la ciudad que destruía gran parte de la esencia nacional basada en la importancia de la "cultura hebrea y sionista" (Klein, 2011).

---

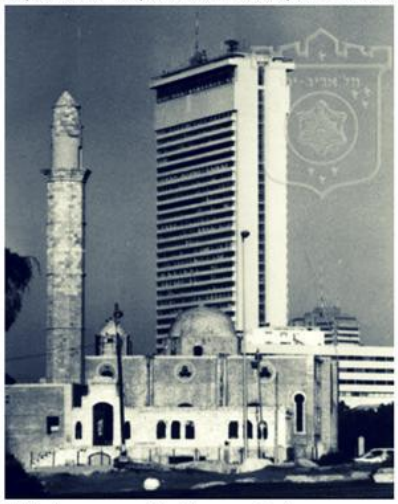
[37] KLEIN, Joseph. *"The Beginning of Tel Aviv's Americanization: The Demolition of the Tel Aviv Hebrew Gymnasium Building and its Replacement by the First Israeli Skyscraper "Shalom Mayer Tower" (1959-1966).* [trad., cast.] El comienzo de la Americanización de Tel Aviv: La demolición del edificio Hebreo Gymnasia y su reemplazo por el primer rascacielos israelí "Shalom Mayer Tower". Parte II: El crecimiento de Tel Aviv desde un barrio-jardín hacia una "metrópolis" y la demanda de destruir el edificio *Gymnasia* (1925-1959). Cap.: La planificación de la "Gran Tel Aviv" en el arquetipo americano después de 1948, y el propósito de construir un edificio "moderno" en el predio del *Gymnasia,* págs. 93-111. El texto original se encuentra en hebreo.

[38] Ibídem.

La americanización de Tel Aviv - el primer rascacielos de la ciudad

(57) El rascacielos "*Shalom Mayer Tower*" construido sobre las bases del edificio público "*Gymnasia Herzliya*". Herzl St., Achuzat Baiyt, Tel Aviv.

(58) A la distancia, el edificio "*Gymnasia Herzliya*" en 1926. Herzl St.



(61) La mezquita Hassan Bek.

(62) Neve Tzedek en el 2013.

(59) La torre en construcción. 1964.

(60) El Shalom Tower en 2013. Herzl St.

(63) Tarjeta postal: "Tel Aviv - vista desde Yafo". Década de 1970.

Para la época de la destrucción-construcción entre 1959-1966, supo ser por varios años el rascacielos más alto de todo Medio Oriente, teniendo 34 niveles y 120 metros de altura. Es importante señalar que en aquellos años las construcciones dentro del casco antiguo de Tel Aviv no superaban los 2 niveles de altura, y sobre la parte central y norte, donde se había conformado el ensanche jardín de Geddes, la mayoría de los bloques de *Estilo Internacional* no excedían los 4 niveles de altura.

Según las autoridades, la nueva implantación de la torre permitiría continuar y prolongar la histórica calle Herzl St. - la principal vía del antiguo núcleo - en dirección noreste hacia el Mar Mediterráneo. Ese era un viejo anhelo que tenía el Ayuntamiento de Tel Aviv con el propósito de expandir la ciudad en esa dirección. Por otra parte, se intentaba adecuar dicha vía para las nuevas necesidades del tránsito rodado, proporcionando a su vez la infraestructura necesaria para dar lugar a una futura estación de metro (transporte que nunca llegó a construirse en la ciudad). Sobre el basamento donde finalmente se asentó el rascacielos se concentraron los pisos que fueron destinadas al primer gran centro comercial de la ciudad, el *"Kolbo Shalom"*, mucho antes de que aparezcan los Shoppings Centers en Tel Aviv para la década de 1980. Los pisos superiores fueron destinados para albergar oficinas administrativas y empresariales.

Al igual que en otros proyectos realizados en ese mismo período, como el edificio SAS del arquitecto Arne Jacobsen realizado entre 1956-1961, el programa funcional se había conformado con el fin de concentrar diferentes usos en un mismo complejo edilicio: tres niveles de aparcamientos subterráneos, tiendas comerciales, un museo de cera, un hotel, restaurantes, oficinas, una terraza panorámica, etc. No obstante, cabe señalar que uno de los primeros ejemplos basados en la idea del "complejo funcional" había sido la *Unité d'Habitation* de Marsella proyectada por Le Corbusier en 1945 y construida entre 1947-1952. La monolítica obra arquitectónica incluía diferentes usos dentro de su estructura edilicia. Por ejemplo, en los pisos medios se ubicaron diferentes tiendas comerciales, un supermercado, un hotel, y hasta un restaurante. En los últimos pisos y en la cubierta comunitaria se albergaron otros servicios públicos como una guardería, un jardín infantil, un gimnasio y una piscina. Esa desconexión funcional entre el edificio habitacional y su entorno inmediato terminó por eliminar progresivamente las actividades comunes sobre el nivel de la calle.

NEW YORK EN TEL AVIV

En el momento que las autoridades municipales aprobaron la construcción del *Migdal Shalom* (la torre Shalom), argumentando que el antiguo edificio educacional bloqueaba la conexión de la parte histórica con el mar e imposibilitaba a su vez la expansión de la ciudad en sentido norte, ¿eran realmente conscientes de que tal transformación morfológica cambiaria drásticamente la horizontalidad histórica del paisaje urbano desarrollado en la ciudad en sus primeros 50 años? Según dos estudios recientes (Marom, 2009); (Klein, 2011) se evidencia que fue justamente eso lo que se estaba procurando transformar, ya que a partir de 1946-1947 por iniciativa del ingeniero civil, Israel Rokach, por entonces el alcalde de Tel Aviv, se habían comenzado a realizar diferentes planes urbanísticos con el fin de convertir la ciudad en una metrópolis económica, social y cultural[39] (Rokach, 1952). "El paso hacia la nueva planificación metropolitana, "La Gran Tel Aviv", acentuaba la importancia en la planificación del transporte mediante la referencia de los precedentes americanos y en la redefinición del centro de la ciudad. (…) El nivel motorizado local a comienzos de la década de 1950 era por cierto bajo, pero la nueva metrópolis sufría serios problemas de tránsito que afluyeron por la enredada y falta de programación, propagándose y expandiéndose sobre el territorio"[40] (Kolin and Zahavi, 1961).

Por otro lado, Yaakov Shifman "Ben-Sira" (1899-1994) había sido el ingeniero de la ciudad (City Engineer) entre 1929-1950, suplantando a Geddes tras su fallecimiento en 1932, con el fin de realizar las modificaciones sobre la planificación que éste venía realizando. Como ingeniero municipal había sido un hombre clave en la inclusión del *Estilo Internacional* en la ciudad para principios de la década de 1930, proyectando varias escuelas públicas bajo dicho estilo arquitectónico (Balfur, Bilu, Bialik, Ha-Carmel, el Seminario Levinsky). Ya en 1949, antes de dejar su cargo público, Ben-Sira había viajado a Europa y especialmente a los Estados Unidos con el fin de interiorizarse en las nuevas tendencias urbanísticas que se estaban implementando en las principales ciudades occidentales, principalmente en las obras relacionadas con las infraestructuras de transporte. En ese viaje se dirigió a New York para encontrarse especialmente con Robert Moses, el urbanista, emprendedor y patrocinador más influyente que tuvo esa

[39] Ibídem.

[40] Ibídem. pág. 94. Klein cita a los responsables de la empresa consultora de ingeniería en tránsito y transporte que trabajaban directamente con el Ayuntamiento de Tel Aviv.

ciudad entre 1924 y 1968 en el desarrollo del sistema de autopistas (highways), vías rápidas (expressway) y autovías (parkway)[41]. Moses había creado y presidido por largos años la administración para la construcción de los puentes y túneles de la ciudad - *Triborough Bridge and Tunnel Authority* - , división de la Autoridad Metropolitana del Transporte de la ciudad de New York. En ese encuentro, el ingeniero de la ciudad de Tel Aviv descubriría un "mundo nuevo" lleno de admiración por los logros técnicos relacionados con el transporte rodado de la planificación americana[42].

Marom describe que cuando Ben-Sira regresó al país expuso en un congreso de ingenieros realizado en la ciudad de Tel Aviv, las ideas radicales que había experimentado en su viaje a New York, enfatizando la necesidad que tenía la ciudad de realizar un verdadero plan maestro que ordene la circulación motora. "Al igual que Moses en New York, Ben-Sira interrelacionó el traspaso a las vías rápidas y espaciosas en la ciudad con la destrucción de los barrios más carenciados"[43]. Por otra parte, otros miembros de la Comisión Municipal de Tel Aviv también se habían entusiasmado por los "adelantos" tecnológicos desarrollados en el modelo americano de transporte. Tal es el caso de Eliezer Perlson "Peri" (1894-1979) que había viajado a los Estados Unidos en 1951 para aprender las "virtudes" que se habían efectuado en el campo del transporte metropolitano. En *"Cuestiones y ordenanzas en la dirigencia municipal americana"*[44]

[41] Sobre Robert Moses véase: Jane Jacobs en *"The Death and Life of Great American Cities"* (1961) y Robert Caro en la biografía dedicada a Moses *"The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New York"* (1974). Ambos critican intensamente el controversial método usado por Moses para modernizar y transformar la ciudad de New York en una metrópolis conformada por extensos parques y en un ambiente rodeado de autopistas y túneles desconectados de la vida urbana. Para organizar el nuevo sistema de circulación vial, la estrategia de Moses fue destruir la antigua textura urbana de "tugurios" (slums) que se asentaba por entonces sobre grandes sectores de la ciudad.

[42] MAROM, Nathan. *"City of Concept: Planning Tel Aviv"*. [trad., cast.] Ciudad Conceptual: Planificando Tel-Aviv. Cap.: Destrucción-incitada. El plan-maestro y los "hijos" antinaturales en la ciudad. América en Tel Aviv, págs. 207-212. Según Marom, la "americanización" en la planificación urbana de Tel Aviv se encuentra especialmente manifestada en relación al sistema vial implementado dentro del núcleo urbano y en sus alrededores. El texto original se encuentra en hebreo.

[43] Ibídem. pág. 212. "La destrucción de los edificios de los barrios antiguos posibilitará dar paso a nuevas vías (…) en todo lugar se requiere destruir los edificios que interfieren, el ensanchamiento de las calles y la transformación de las vías se efectuará de la combinación entre la planificación del tránsito y la recuperación y reacondicionamiento de las áreas obsoletas y barrios indigentes". (Ben-Sira, *Problemas de tráfico en Tel Aviv,* 1950). La traducción fue realizada por el autor.

[44] KLEIN, Joseph. *"The Beginning of Tel Aviv's Americanization: The Demolition of the Tel Aviv Hebrew Gymnasium Building and its Replacement by the First Israeli Skyscraper "Shalom Mayer Tower" (1959-1966).* [trad., cast.] El comienzo de la Americanización de Tel Aviv: La demolición del edificio Hebreo Gymnasia y su reemplazo por el primer rascacielos israelí "Shalom Mayer Tower". Parte II: El crecimiento de Tel Aviv desde un barrio-jardín hacia una "metrópolis" y la demanda de destruir el edificio *Gymnasia* (1925-1959). Cap.: La

(Peri, 1951) se describe con fascinación el nuevo sistema de vías elevadas (Elevated Street) y subterráneas (Underground Street) heredadas por Robert Moses. A su vez, Klein ha puesto de relieve que Peri defendía al igual que Ben-Sira, la renovación urbana implementada en los Estados Unidos ya que no dudaban en destruir grandes partes de la ciudad histórica en pos de la demanda economía y del transporte vehicular. Peri afirmaba al respecto: "Si hay necesidad de destruir grandes edificios, entonces se los destruye… mejorando por supuesto los de valor…" y en relación a la destrucción del emblemático edificio *Gymnasia Herzliya* con el fin de extender la vía vehicular en dirección al mar, sostenía lo siguiente: "el camino adicional en dirección al mar, paralelo a la calle Allenby…fue obstaculizado por la dirigencia del *Gymnasia* desde hace ya cuatro años, y eso trastorna a la ciudad"[45].

EL MASTER PLAN AMERICANO

Posterior a la Guerra de la Independencia desarrollada entre 1947-1949, el Estado de Israel decidió anexionar para el mes de Octubre de 1949 la ciudad de Yafo a Tel Aviv, aunque se decretó jurisdiccionalmente la unificación el 18 de Junio de 1950[46]. En ese nuevo contexto socio-político, la ciudad unificada de Tel Aviv-Yafo se duplicaría territorial y demográficamente[47] (fig.70, pág.206). Las autoridades municipales hallaban que el renovado escenario urbano demandaba más que nunca un plan maestro para que reordene el sistema de transporte y circulación, de una respuesta firme a las áreas "marginales" y planifique sobre los nuevos territorios anexionados. A finales de 1951 había llegado al país Aaron Horwitz, un ingeniero civil americano que había trabajado durante varios años como director de la planificación urbana en la Municipalidad de Cleveland,

---

planificación de la "Gran Tel Aviv" en el arquetipo americano después de 1948, y el propósito de construir un edificio "moderno" en el predio del *Gymnasia,* pág. 96.

[45] Ibídem.

[46] Los datos estadísticos fueron extraídos de los archivos municipales. Véase The Municipal Historical Archives. Tel Aviv - Yafo. El texto original se encuentra en hebreo.
http://tel-aviv.millenium.org.il/The+Municipal+Historical+Archives.htm

[47] MAROM, Nathan. "*City of Concept: Planning Tel Aviv*". [trad., cast.] Ciudad Conceptual: Planificando Tel-Aviv. Cap.: Destrucción-incitada. El plan-maestro y los "hijos" antinaturales en la ciudad. ciudad doble, págs. 186-189. Entre marzo de 1948 y Junio de 1950 la ciudad se expandió territorialmente, tanto en su parte norte, cruzando el río Ha'yarkon; en la parte este, al otro lado del arroyo Ayalon; y principalmente en la parte sur, anexionando finalmente la ciudad de Yafo a Tel Aviv. Por lo tanto, en dos años el territorio de la ciudad se duplicó de 23.46 km^2 a 48.90km^2. Entre 1948-1952 la población casi se duplicó: de 185.000 a 350.000 habitantes. En 1959 ya residían en la ciudad 383.000 personas. (Municipalidad de Tel Aviv-Yafo, libro del año 1964, pág. 347.)

Estados Unidos[48]. Éste había sido invitado especialmente por el nuevo ingeniero que tenía la ciudad, Moshe Amiaz - tras la partida de Ben-Sira del cargo - para dirigir la planificación del *"Plan Maestro Tel Aviv-Yafo,* 1954" (fig.68, pág.206).

La primera idea que tenía Horwitz en su cabeza era repensar el nuevo y extenso territorio como un tablero de juego, en donde se moverían o desecharían las piezas que más se adecuaran a su estrategia dispersiva. "La mitad de las 50.000 dunam (50km^2) dentro de los límites del plan maestro están desocupadas. Un cuarto de esa mitad construida son tugurios que hay que reconstruir de nuevo"[49]. Es por ello que en una primera instancia su principal objetivo para la parte sur de la ciudad, fue reconvertir parte del territorio de Yafo - sobre los antiguos barrios árabes - en una sucesión de parques y vías rápidas sobre la costa mediterránea para eliminar sistemáticamente los "tugurios" emergentes (fig.68, pág.206). Para la planificación de las zonas residenciales más allá de los antiguos límites naturales - al otro lado del río Ha'yarkon y del arroyo Ayalon - Horwitz había planteado un sistema de "unidades de asentamiento" para albergar en cada una de éstas entre 4.000 a 7.000 habitantes. Su propósito era disminuir significativamente las densidades de la ciudad y dispersar la población sobre el nuevo territorio (fig.71-76, pág.208). Sin embargo, esas unidades estaban implantadas acorde con la demanda del vehículo privado y siguiendo con los lineamientos de las nuevas vías rápidas que estaban siendo proyectadas en ese mismo momento[50].

Los planificadores americanos de este tipo de proyectos (Clarence Stein, Henry Wright, Lewis Mumford, entre otros) sostenían que uno de los objetivos principales de esas unidades barriales era separar las vías peatonales de las vehiculares con el propósito de otorgar "mayor seguridad" a los peatones de las comunidades[51]. La idea de Horwitz era

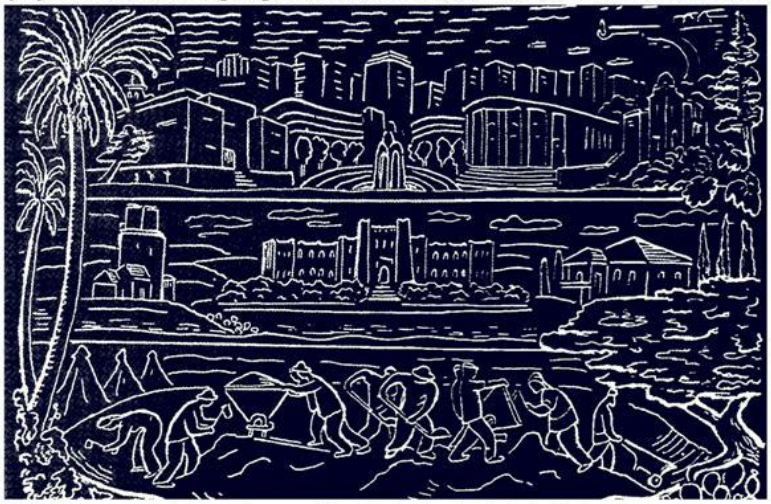
[48] Ibídem. Marom dedica prácticamente todo el tercer capítulo para explicar las idas y vueltas que acontecieron con el plan maestro de Horwitz. El mismo tenía como fin transformar Tel Aviv-Yafo en una metrópolis siguiendo el modelo de dispersión americano. El texto original se encuentra en hebreo.

[49] Ibídem. pág. 197. Aaron Horwitz en (*"¿Cuál será la imagen de Tel Aviv-Yafo en el futuro?"*, reporte municipal abril, 1954). Aclaración: El sistema métrico *dunam* fue impuesto por el Imperio Otomano sobre los diversos territorios que había conquistado. Un *dunam* equivale a 1.000 m^2.

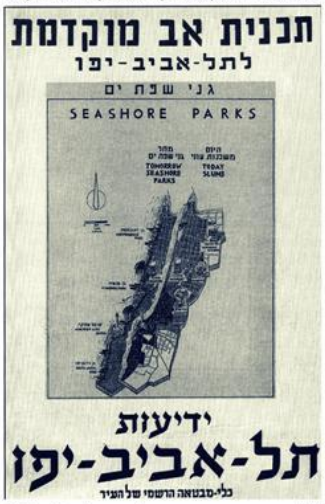
[50] Ibídem. pág. 207. Marom destaca la similitud de estas unidades barriales a lo realizado en el barrio *Radburn* (1928-1929) en New Jersey. Al igual que en los Estados Unidos, en el centro de las unidades se ubicarían las instituciones educativas y los centros comerciales eliminando el comercio típico sobre las calles tradicionales. Por cierto, la particularidad de estas unidades consistía en la eliminación de las calles dentro de sus límites barriales. Por otra parte ya se había comenzado a planificar la autopista principal de la región sobre el arroyo Ayalon, finalmente comenzada a construir en la década de 1980.

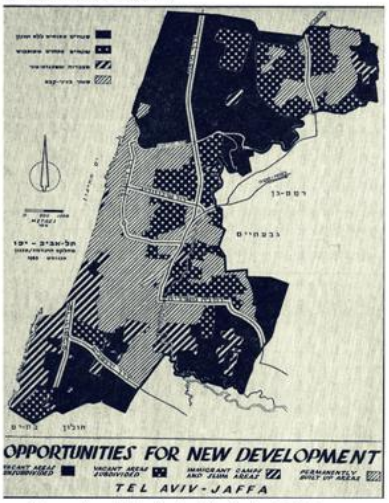
[51] LLOBET I RIBEIRO, Xavier. *"Hilberseimer y Mies, La metrópolis como ciudad jardín"*. Parte I: Superestructura. Cap.2: Teorías sobre el estado de la ciudad. Supermanzanas sin calles, pág. 57.

(64) El nuevo centro geográfico de la ciudad. El cruce *Ha'shalom* sobre la autopista Ayalon (A-20) en Tel Aviv. Imagen de 2008.

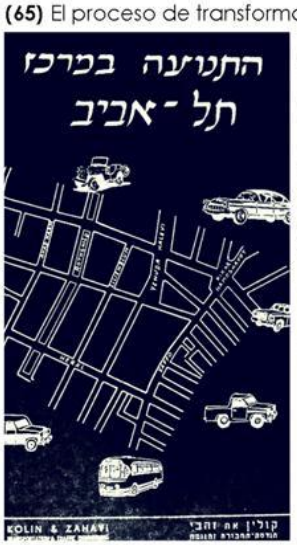


(65) El proceso de transformación de la ciudad de Tel Aviv.



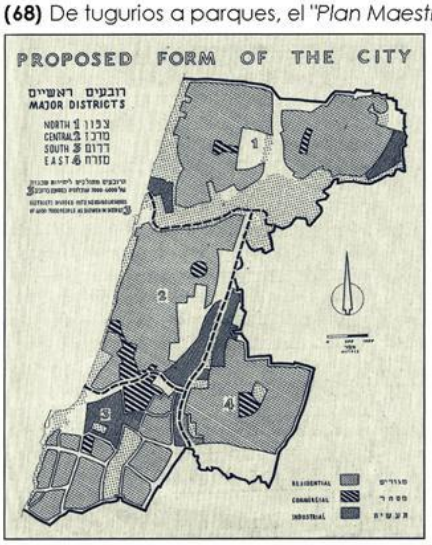


(68) De tugurios a parques, el *"Plan Maestro Tel Aviv-Yafo"*. 1954.



(66) Kolin - Zahavi. 1961.

(67) Propuesta de nuevas vías rápidas. 1954.



(69) Las cuatro zonas del plan de 1954.

(70) La expansión territorial.

continuar con el concepto de ciudad jardín propuesto por Geddes para el centro de la ciudad unas décadas antes, pero sin embargo la nueva escala suburbana proponía un nuevo modelo de espacio público totalmente diferente a lo realizado anteriormente. Al parecer, en este caso la teoría y la práctica no conformaban conjuntamente un proyecto de ciudad escalada peatonalmente como sí lo supo establecer su antecesor. La baja densidad, la falta de espacios culturales, la escasa diversidad social y la inexistencia de los encuentros espontáneos en este tipo de nuevos asentamientos, generaba paradójicamente un uso más intenso del transporte mecánico en busca de esas funciones básicas.

En realidad, ese modelo de ciudad intentaba dispersar el crecimiento poblacional aunque continuaba con la dependencia física del núcleo central, hecho que produjo un aumento significativamente en el uso de los medios mecánicos de transporte. Por otro lado, las áreas ubicadas al sur y sureste de la ciudad (Florentin, Ha-Tikva, Abu Kabir) que habían sido anexionadas después de la creación del Estado de Israel, albergaban a los barrios más indigentes y a los campamentos de inmigrantes (*Maavarot*). Paradójicamente, en dichos lugares las poblaciones se multiplicaban exponencialmente ante la falta de mejoras y de acciones concretas que las autoridades municipales justificaban por la falta de presupuesto. En definitiva, el primer plan maestro para la ciudad unificada de Tel Aviv-Yafo proponía de manera simplista resolver la extensa superficie resultante dividiendo y sectorizando todo el territorio en cuatro grades zonas: norte, centro, sur, este. El resultado de ello fue que cada una de esas áreas rápidamente se diferenció por los niveles socio-económicos y por su mono-funcionalidad (fig.69, pág.206).

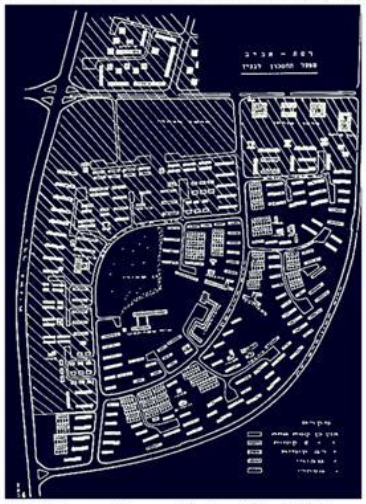
DE CIUDAD MEDITERRÁNEA-JARDÍN A SUBURBIO AMERICANO

Es importante señalar que posterior a la creación del nuevo Estado en 1948, la ciudad de Tel Aviv comenzó a perder no sólo parte de su peso político dentro las prioridades nacionales (la capital se había trasladado a Jerusalén para Diciembre 1949), sino también ciertos rasgos en su imagen simbólica por haber sido la "primera ciudad hebrea

La americanización de Tel Aviv - de ciudad mediterránea-jardín a suburbio americano

(71) Un profundo cambio conceptual en el modo de planificar más allá de los antiguos límites naturales del río Ha'Yarkon en Tel Aviv.

(72) Plano Radburn, N.J, 1928-1929.



(73) Plano Ramat Aviv "A", 1954.

(75) Modelo de polígonos. El barrio Yad Eliyahu en el este de Tel Aviv.

(74) La construcción del barrio Ramat Aviv "A" en el norte de Tel Aviv.

(76) La construcción del barrio Yad Eliyahu. Década de 1950.

moderna" conformada con un increíble éxito durante las primera mitad del siglo XX. Desde un primer momento la política nacional de asentamiento del primer ministro de Israel, David Ben Gurion, fue intentar descentralizar las grandes ciudades que habían sido conformadas bajo el Mandato Británico - Jerusalén, Haifa, Tel Aviv - en pos de repoblar las nuevas áreas del país mediante un sistema de crecimiento mucho más orgánico y equilibrado (*Plan Nacional*, 1948-1953). "(…) con el objetivo de dispersar en todo el país una sucesión de pequeños y medianos asentamientos urbanos-agrícolas, los cuales recibirían el "excedente" poblacional de la ciudad"[52].

Por lo tanto, a partir de ese momento se cambiaría la manera de planificar en las grandes urbanizaciones dando surgimiento a nuevos núcleos urbanos y fortaleciendo las pequeñas urbanizaciones existentes. En la ciudad de Tel Aviv-Yafo esa nueva política descentralizadora y des-urbanizadora sólo terminó produciendo la formación de dos tipos de suburbios bien diferenciados: 1) La periferia marginal e indigente de la parte sur y sur-este (Yafo y los barrios de clases bajas) en donde supuestamente se encontraban los "criminales" y los excluidos sociales. 2) La periferia del norte conformada por una selecta, exclusiva y adinerada población en donde se había urbanizado siguiendo el modelo de suburbio americano. Por cierto, Marom desataca la gran diferencia entre el ensanche-jardín de Geddes (1925-1927) y el plan maestro de Horwitz (1951-1954) de la siguiente manera: "Un cambio conceptual en la planificación del transporte se evidencia en comparación con la plan-maestro de Geddes, que intentó todo lo posible economizar la asignación de parcelas a la vías de tránsito en beneficio de los espacios públicos verdes"[53].

LA CIUDAD DE TEL AVIV COMIENZA A PERDER SU ESCALA URBANA

La morfología y funcionalidad de las calles internas del bloque típico del ensanche de Geddes fueron conformadas en base a la reinterpretación conceptual del *cul-de-sac* que proponía la teoría de la ciudad jardín. La escala barrial que había adquirido gran parte de su espacio público por medio de la típica "manzana Geddes" produjo una

[52] MAROM, Nathan. "*City of Concept: Planning Tel Aviv*". [trad., cast.] Ciudad Conceptual: Planificando Tel-Aviv. Cap.: Destrucción-incitada. El plan-maestro y los "hijos" antinaturales en la ciudad. Ciudad en un Estado, pág. 201. Marom menciona el significativo cambio que se produjo en Tel Aviv tras la creación del Estado de Israel: de una "Ciudad-Estado" a una "Ciudad en un Estado". La traducción fue realizada por el autor.

[53] Ibídem. América en Tel Aviv, pág. 210. La traducción fue realizada por el autor.

independencia de los edificios residenciales respecto a las vías principales y secundarias de circulación. A su vez, tanto la ciudad histórica mediterránea como el ensanche-jardín no habían sido planificadas ni subordinadas por el uso del automóvil, y por consiguiente, las proporciones y percepciones resultantes se diferenciaban sustancialmente de las grandes calles metropolitanas de aquella época.

Tras los progresivos planes generales realizados a partir de finales de la década de 1940: (*Plan "Gran Tel Aviv"*, 1946; *Plan "Anexión de Yafo a Tel Aviv",* 1950; *Plan Maestro "Preliminar Tel Aviv-Yafo",* 1954-1959), la escala peatonal comenzó a perder espacio físico frente al transporte rodado para comienzos de la década de 1960 (véase Anexo 4, fig.7-8, pág.413). Por otra parte, los principales cruces y nodos urbanos que enaltecían a los edificios públicos más emblemáticos de la ciudad histórica de Tel Aviv, comenzaron a sufrir las primeras transformaciones morfológicas, relacionadas con la escala y la tipología arquitectónica, que repercutieron directamente sobre las imágenes e identidades locales. Estos hechos se habían producido fundamentalmente por dos factores: el primero de ellos estaba relacionado a la demanda que imponían los medios de transporte mecánicos en la sociedad de posguerra como emblema de modernización y progreso. Por el otro lado, como se ha señalado recientemente, existía un interés especulativo de ciertos sectores inmobiliarios y de las autoridades municipales por transformar la nueva ciudad unificada de Tel Aviv-Yafo en una metrópolis de estilo americano tras la independencia del Estado de Israel en 1948.

LA DESTRUCCIÓN FÍSICA DE LOS "PRIMEROS ESPACIOS DE IDENTIDAD"

La "primera destrucción" del patrimonio arquitectónico de la ciudad de Tel Aviv había comenzado durante la década de 1930 cuando se insertó y expandió la arquitectura moderna dentro del escenario urbano. Sin embargo, cabe destacar que el proceso destructivo realmente comenzó a ser mucho más agresivo y explícito a partir de la década de 1950, cuando se produjo el gran cambio en el desarrollo de las políticas urbanas. Hay que aclarar que aquí no se hace nuevamente mención a la devastadora destrucción que sufrió la ciudad de Yafo (la Casba en 1936 y el barrio de Al-Manshyya en 1948) ya que fueron detalladas en el segundo capítulo. No obstante, los "primeros signos" de destrucción del "primer patrimonio arquitectónico" (estilo hebreo) sucedió justamente dentro del "primer barrio" de la ciudad - *Achuzat baiyt* -, y en especial, sobre

las "primeras construcciones" que se habían realizado en el barrio. Es preciso volver a recordar que Tel Aviv había nacido en 1909 a partir de la conformación de ese barrio y que recién se terminó de conformar como una ciudad autónoma (bajo Mandato Británico) para 1921[54] (véase el mapa de situación, pág.234).

1 El "primer ayuntamiento", la "primera torre de agua" y la "primera estación de bomberos"

El "primer edificio" que había sido construido en la ciudad se asentó sobre el bulevar Rothschild a pocos metros del encuentro con la calle Nachlat Binyamim (la primera calle comercial). Esta obra se realizó en 1909 bajo la supervisión de Joseph Barsky, el mismo que construyó al poco tiempo el *Gymnasia Herzliya*, con el fin de establecer el "primer edificio público" y poder albergar al "primer ayuntamiento" (*bayit Ha'baad* - casa de la comitiva) y al "primer correo" de la ciudad. Lo más interesante de este histórico edificio, además del proceso evolutivo que tuvo su imagen arquitectónica, es que se había construido con la funcionalidad de mezclar los dos usos más importantes y necesarios que requería el barrio en sus inicios[55].

Por un lado existía la necesidad de un espacio físico para administrar y controlar las construcciones que se estaban por comenzar a efectuar en el barrio. En segundo lugar, se necesitaba de un lugar físico que pueda abastecer una gran cantidad de agua potable por medio de un sistema de reserva. Es por ello que el edificio se implantó sobre la "primer fuente de agua" hallada en el lugar con el propósito de ubicar sobre su techado el "primer reservorio de agua" de la ciudad (*Migdal Ha'maiym*)[56].

---

[54] TEL AVIV VIEWS, Photos by Avraham Soskin and Ran Erde 1909-2009. El 1 de Mayo 1921 (día de los trabajadores) se produjeron los "primeros" disturbios árabes en la ciudad de Yafo que desencadenaron finalmente en el exilio de miles de sus habitantes hacia su vecina Tel Aviv. Como consecuencia de esos graves hechos, el 11 de Mayo de 1921 la ciudad de Tel Aviv ya se había independizado jurisdiccionalmente de Yafo (Archivos de la Municipalidad de Tel Aviv-Yafo). Estos hechos produjeron un inesperado crecimiento demográfico en la ciudad de Tel Aviv transformando a su vez su tejido urbano. La ciudad pasó de tener 3.600 habitantes en 1920 a 40.000 residentes para 1926. Los límites territoriales variaron de 1km^2 a 6km^2 en aquellos años. La información estadística se encuentra en la parte introductoria del libro fotográfico para la conmemoración del centenario de la ciudad de Tel-Aviv.

[55] El edificio pasó de ser prácticamente un depósito de agua apostado sobre un desierto de arena, a un importante edificio municipal de estilo ecléctico sobre el centro de la ciudad de Tel Aviv en apenas 12 años. (1909-1921)

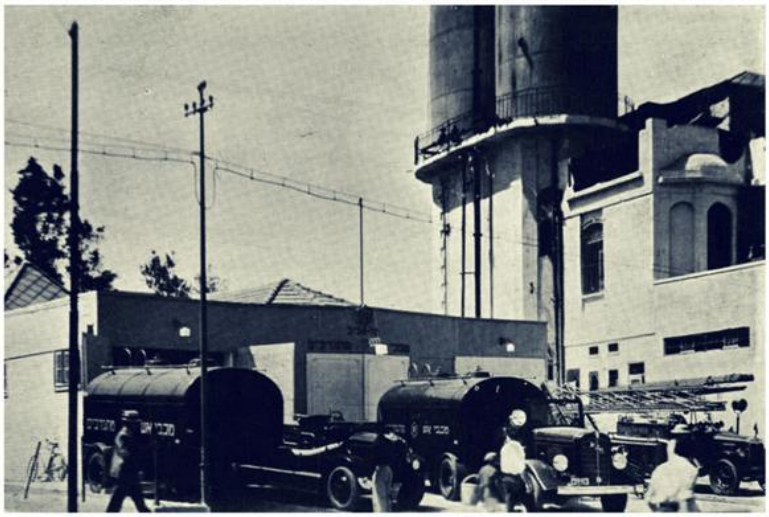
[56] Como en la antigüedad, el recurso del agua fue el punto clave para la fundación de la ciudad de Tel Aviv. Véase The Municipal Historical Archives. Tel Aviv - Yafo. El texto original se encuentra en hebreo. http://tel-aviv.millenium.org.il/The+Municipal+Historical+Archives.htm

El "primer ayuntamiento", la "primera torre de agua" y la "primera estación de bomberos"

(77) El "primer edificio público", "primer ayuntamiento" y el "primer correo" de la ciudad sobre el bulevar Rothschild en Achuzat Baiyt, Tel Aviv. 1910.

(78-79) La transformación de la imagen arquitectónica. Década de 1920.

(81) El edificio administrativo de la empresa ZIM. Arq. Dov Karmi, 1958.



(80) La "primera estación de bomberos" de la ciudad. Década de 1930.

(82-83) La torre de oficinas *"Aviv Rothschild Tower"* en 2013.

En 1925 se trasladó el Ayuntamiento de la ciudad a otro sitio debido al gran crecimiento demográfico de aquellos años. Asimismo, continuaron funcionando en el edificio y en la parcela contigua, la estación policial, el *Magen David Ha-dom* (la cruz roja) y la "primera estación de bomberos" de la ciudad. Lo cierto es que en 1941 el municipio decidió destruir el mítico edificio ya que interrumpía la expansión del bulevar en dirección este. El eje fundacional de Tel Aviv (cardo y decumano) se transformó para dar lugar en la década siguiente al edificio administrativo de la empresa ZIM (compañía israelí de navegación y carga marítima), siendo finalmente inaugurado en 1958. El edificio de cinco plantas había sido proyectado por el arquitecto Dov Karmi (1905-1962) bajo los ideales del periodo tardío del Movimiento Moderno. El mismo estaba compuesto por una planta baja apoyada sobre pilotis orientada hacia el bulevar, y por un sistema independiente de cerramiento y asoleamiento (brise-soleil).

En 1966, casualmente se originó un incendio en el edificio que desmoronó prácticamente toda su estructura. "(…) el edificio ZIM se erigió sobre las ruinas de la primera estación de bomberos de Tel Aviv. Y los extintores de fuego en el país y en Tel Aviv se reacondicionaron gracias a las ruinas del edificio ZIM (…)"[57]. Durante la década de 1980 se destruyó y retiró finalmente la estructura quemada del edificio en ruinas. Sin embargo tuvieron que pasar más de cuarenta años en ese estado de abandono para que recién en el 2006, se ponga a la venta el terreno con la posibilidad de construir otra torre y no precisamente de agua sino de oficinas.

Finalmente en el 2010 se comenzó la construcción del rascacielos "*Aviv Rothschild Center*" que cuenta con 29 niveles y 169 metros de altura. El proyecto concluido a mediados del 2014, fue proyectado por el despacho Moshe Tzur Architects & Town Planners Ltd. que se encargó de diseñar la torre, y por Amnon Bar Or & Co. Architects Ltd. para la restauración de la histórica *Casa Bachar* ubicada sobre la calle Lilienblum St. que forma parte del proyecto. Según los autores del proyecto, el acceso de la torre en planta baja estuvo inspirado "en el atrio del edificio de IBM en Manhattan"[58]. Bienvenidos a la ciudad genérica, exclamaría sin dudas Rem Koolhaas.

[57] Lior Terani es actualmente el oficial a cargo de la estación de bomberos de Tel Aviv. En: Tel Aviv 100, Enciclopedia urbana. El Texto original se encuentra en hebreo.
https://sites.google.com/a/tlv100.net/tlv100/first/zim
[58] Ibídem. La frase pertenece al arquitecto Moshe Tzur. La traducción fue realizada por el autor.

2 La vivienda del "primer alcalde" de la ciudad y la Independencia del Estado de Israel

La residencia de Meir Dizengoff (1861-1936) había sido construida en 1909 sobre el bulevar Rothschild y estaba compuesta por medio de una arquitectura ecléctica que se implantaba sobre el terreno ocupando solamente un 30% de su superficie. Entre 1927-1933 el edificio comenzó a ampliarse por lo que ingresó en un proceso de transformación hacia un eclecticismo orientalizado (estilo "hebreo") típico de las viviendas que se encontraban ubicadas sobre el bulevar Rothschild. Lo cierto es que Dizengoff ya había decidido donar su casa tras el fallecimiento de su mujer en 1930 para que se establezca el "primer museo de arte" de Tel Aviv[59]. Cuando se concluyó el proceso de ampliación sobre el inmueble, se decidió finalmente en 1934 destruir la fachada principal de la antigua vivienda con el fin de recrear una imagen edilicia que denote las características arquitectónicas del Movimiento Moderno[60]. Para destacar la importancia de este edificio, hay que mencionar que el 14 de Mayo de 1948 se declaraba la Independencia del Estado de Israel en el interior de uno de sus salones.

3 La "primera vivienda" y el aparcamiento de automóviles del *Discount Bank*

La "primera vivienda" de Tel Aviv se construyó en 1909 en el barrio de *Achuzat baiyt* sobre la calle Yehuda Halevi, una vía paralela al bulevar Rothschild en sentido sur[61]. Lo más relevante para agregar de esta casa que no se haya dicho en otros ejemplos, no es precisamente su estilo ecléctico, sino la oportunidad de poder ejemplificar el descuido y desprecio por el patrimonio histórico que se produjo en esta ciudad y que se encuentra sumamente ligado con el progresivo congestionamiento de tránsito sobre el centro de la ciudad. La *Casa Segal*, luego de ser vendida y ampliada en 1927, había sido finalmente destruida en 1965 para dar lugar al aparcamiento de automóviles para la sede del *Banco Discount* que se encuentra lindando con ese predio. Al parecer se otorgó cada vez mayor espacio físico al transporte motorizado dentro del núcleo

[59] Véase *The Tel Aviv Museum Of Art*. Prime Minister's Office. Independence Hall. El texto original se encuentra en hebreo e inglés. http://eng.ihi.org.il/history/the-tel-aviv-museum-of-art.aspx

[60] KLEIN, Joseph. *"The Beginning of Tel Aviv's Americanization: The Demolition of the Tel Aviv Hebrew Gymnasium Building and its Replacement by the First Israeli Skyscraper "Shalom Mayer Tower" (1959-1966).* [trad., cast.] El comienzo de la Americanización de Tel Aviv: La demolición del edificio Hebreo Gymnasia y su reemplazo por el primer rascacielos israelí "Shalom Mayer Tower". Parte II: El crecimiento de Tel Aviv desde un barrio-jardín hacia una "metrópolis" y la demanda de destruir el edificio *Gymnasia* (1925-1959). Cap.: La destrucción de las "primeras viviendas" en Tel Aviv, págs. 80-84. El texto original se encuentra en hebreo. Klein menciona que Dizzengoff en aquellos años veía la necesidad de renovar la imagen urbana de la ciudad siguiendo los parámetros que establecía la nueva arquitectura moderna.

[61] Véase The Municipal Historical Archives. Tel Aviv - Yafo. [trad., cast.] Primeros en la ciudad, la primera vivienda en Achuzat baiyt - Casa Reuven Segal. El texto original se encuentra en hebreo. http://tel-aviv.millenium.org.il/The+Municipal+Historical+Archives.htm

urbano produciendo un fuerte deterioro cuantitativo y cualitativo del patrimonio histórico de la ciudad.

4 La "primera biblioteca pública" y "el primer rascacielos"

Sha'ar Zion fue la "primera biblioteca pública" establecida en la ciudad y fue fundada en la ciudad de Yafo en 1886[62]. Posterior al establecimiento del barrio *Achuzat Bayit*, la biblioteca se trasladó a dicho barrio cambiando varias veces su sede. Finalmente en 1936 se instaló en la *Casa Ze'ev Gluskin*, uno de los fundadores del barrio. La casa había recibido varias ampliaciones modificado su estilo arquitectónico al igual que la casa de Dizengoff (de una arquitectura ecléctica a un racionalismo más puro del movimiento moderno). Sin embargo, ese minimalismo morfológico no duró por mucho tiempo ya que justamente se hallaba en la misma manzana que el *Gymnasia Herzliya*, y de ahí la biblioteca ingresó también en la ola destructiva. En 1959 se destruyeron finalmente ambos centros educativos (se trasladaron al norte de la ciudad) para dar lugar al establecimiento del "primer gran rascacielos" de Tel Aviv-Yafo y de Medio Oriente.

5 La "Casa del Pueblo" y la "primera torre de oficinas"

Sin lugar a dudas 1959 no fue un año para recordarlo justamente por sus logros socio-culturales. *Beit Ha'am* - la Casa del Pueblo - fue destruida en aquel fatídico año para dar lugar a la torre administrativa de la aerolínea nacional *El-Al*[63]. En 1925 se inauguró el mítico edificio público con capacidad para más de 1.000 personas en la esquina de las calles Ben Yehuda y Shalom Aleijem, ubicado entre el borde norte de la parte histórica y la parte sur del ensanche de Geddes (barrio Tel Nordau)[64]. El objetivo de sus fundadores era establecer un centro cultural abierto a todo tipo de público donde se desarrollen clases de ciencias, actividades artísticas, conferencias, discursos, conciertos, espectáculos de teatro, proyecciones cinematográficas, etc. Sin embargo, después de la Segunda Guerra Mundial, la situación de la población civil respecto a la política del Mandato Británico empeoró drásticamente y el ejército inglés ocupó el reciento para controlar la parte norte de la ciudad. El patio de la casa de la cultura se convirtió en una cancha de fútbol para que jueguen los militares ingleses. A partir de ahí, la *Casa del*

[62] Ibídem. [trad., cast.] La primera biblioteca - Sha'ar Tzion.
[63] Ibídem. [trad., cast.] Lugares que existieron y que dejaron de existir. Beit Ha-am (La casa del pueblo).
[64] Sobre la historia del barrio véase GOPHNA, Ram. *"From Kerem Matari to Ben Yehuda Strasse. The Story of the Tel-Aviv Suburb of Tel-Nordau 1922-1932"*. [trad., cast.] Cap.décimo: Servicios municipales, edificios industriales e instituciones públicas. Establecimientos culturales, págs. 140-142. El texto original se encuentra en hebreo.

La vivienda del "primer alcalde" de la ciudad y la Independencia del Estado de Israel

(84) El edificio en donde se declaró la independencia del Estado de Israel se encuentra sobre el bulevar Rothschild en Achuzat Baiyt, Tel Aviv.

(85) La residencia del primer alcade Meir Dizengoff en 1909.

(87) De residencia a museo. Dizengoff junto al arquitecto Carl Rubin.

(86) A la izq. la casa Dizengoff sobre el bulevar Rothschild. Imagen 1912.

(88) La declaración de la independencia el 14 de Mayo de 1948.

La "primera biblioteca pública" y "el primer rascacielos"

(89) El primer rascacielos "*Shalom Mayer Tower*" de Tel Aviv-Yafo y de Medio Oriente. AllenbySt. esq. Rothschild St., Achuzat Baiyt. Imagen 2013.

(90-91) La biblioteca *Sha'ar Zion* y el edificio *Gymnasia Herzliya.*

(92) *Gymnasia Herztliya.* Herzl St., Achuzat Baiyt, Tel Aviv. Década 1910.

(93) "*Shalom Mayer Tower*", un nuevo paisaje urbano. Imagen 2013.

La "*Casa del Pueblo*" y la "primera torre de oficinas"

(94) La torre administrativa de la aerolínea nacional *El-Al* sobre la calle Ben Yehuda St. esq. Shalom Aleijem St., Tel Aviv. Arq. Dov Karmi. 1963.

(95) El interior de la *Casa del Pueblo* en 1937.

(97) El exterior de la *Casa del Pueblo*.

(96) El violinista Jascha Heifetz realizando una presentación en 1926.

(98) La torre *El-Al* de estilo brutalista en la década de 1960.

Pueblo comenzaría un lento proceso de abandono que daría lugar al Ayuntamiento a vender el terreno en 1958. En 1963 se inauguró finalmente la torre de 53 metros de altura distribuida en 13 plantas. El proyecto fue realizado bajo una arquitectura moderna de estilo brutalista con el diseño arquitectónico de Dov Karmi, el mismo que había proyectado años atrás el desdichado edificio ZIM.

6 El *Cinema Rina-Park* y el *Isrotel Tower*

En 1929 se inauguró un espacio para la realización de eventos al aire libre llamado "*Gan Rina*" - Jardín Rina - sobre la calle Shalom Aleijem, entre las calles Ben Yehuda y Ha'yarkon, justo en frente de la *Casa del Pueblo*[65]. El proyecto fue diseñado por el arquitecto Yaacob Ornestein que se encargó de mantener la vegetación existente del terreno y acentuar las visuales sobre el Mar Mediterráneo debido a su gran cercanía. El predio funcionó como cine de verano al aire libre, lugar de conciertos, espectáculos teatrales, etc., con una capacidad para 1500 espectadores y cuya pantalla y escenario se ubicaron de espaldas al mar.

En 1959 se vendió el predio al mismo inversor privado que había comprado el terreno de la *Casa del Pueblo*. De igual manera, la intención desde un primer momento fue construir un complejo que albergue una torre de oficinas y un sector comercial sobre un basamento de varios niveles sobre la planta baja. Sin embargo, pasaron más de treinta años para que empiece la construcción del proyecto. Finalmente, en 1997 se inauguró el rascacielos de 28 niveles y 104 metros de altura que fue conformado por un sector de apartamentos privados en los pisos superiores, el Hotel Isrotel, y tiendas comerciales en los primeros niveles. Como se puede percibir, "En Tel Aviv se implementó a finales de la década de 1950 una extensa política de destrucción (*Beit Ha'am, Gan Rina, Gymnasia Herzliya*), que reflejó a su vez un incremento en la influencia de los sectores especulativos sobre la planificación urbana israelí"[66].

[65] Ibídem.

[66] KLEIN, Joseph. *"The Beginning of Tel Aviv's Americanization: The Demolition of the Tel Aviv Hebrew Gymnasium Building and its Replacement by the First Israeli Skyscraper "Shalom Mayer Tower" (1959-1966).* [trad., cast.] El comienzo de la Americanización de Tel Aviv: La demolición del edificio Hebreo Gymnasia y su reemplazo por el primer rascacielos israelí "Shalom Mayer Tower". Parte Final: Modernización y americanización como expresiones israelíes. Cap.: Influencias internacionales: modernización contra conservación, págs. 149. La traducción fue realizada por el autor.

El *Cinema Rina-Park* y el *Isrotel Tower*

(99) La torre Isrotel, a la izquierda de la imagen, se encuentra ubicada a pocos metros de la costa mediterránea de Tel Aviv. Imagen de 2013.

(100) El fin del *Cinema Rina-Park*. 1962.

(101) Cartel publicitario.

(102) El cine de verano al aire libre. Al fondo el mar mediterráneo. 1934.

(103) El *Isrotel Tower*. Ben Yehuda St. y Shalom Aleijem St. Imagen 2012.

7 El "primer parque público" y el edificio de aparcamiento

El Municipio Autónomo de Tel Aviv inauguró en 1922 el "primer parque público" de la ciudad sobre un terreno de 2.000 m^2. Éste se ubicaba sobre las calles Nachlat Binyamim y Gruzenberg, uniendo físicamente dos de las primeras calles al norte de *Achuzat Bayit*[67]. Este espacio ajardinado conectaba los barrios antiguos de *Nachlat Binyamim* (1911) y *Kerem Israel* (1913), siendo el único parque público en toda la zona. En el lugar se habían plantado especialmente dos especies arbóreas (Jacaranda y Grevillea) bordeando los espacios centrales para el disfrute en sombra de diferentes actividades sociales: un anfiteatro, un escenario para conciertos, bancos de reposo. Pero, "(…) en 1953, ante los crecientes problemas en el tránsito y aparcamiento en la zona, comenzaron a considerar en el Ayuntamiento la posibilidad de construir un edificio de aparcamiento sobre el terreno del parque"[68]. Hay que recordar que por aquellos años, Horwitz, el ingeniero americano, estaba terminando de realizar el *Plan Maestro Tel Aviv-Yafo* (1951-1954), un plan que demandaba mucho más espacio físico para el desarrollo y la expansión del transporte motriz dentro del centro de la ciudad. Finalmente, en 1966 se abrió al público el aparcamiento de cuatro pisos conteniendo 250 cocheras. Transcurridos los años y ante el gran incremento por la demanda de más aparcamientos, se terminaron adosando dos niveles más sobre el edificio para la década de 1980. El "primer parque urbano" de la ciudad de Tel Aviv quedó finalmente sepultado por el hormigón armado, y con una cierta ironía, se podría decir que las raíces de sus árboles terminaron muriendo por la inhalación de los gases de combustión.

8 La "Casa Roja" y el Hotel Sheraton

El edificio público fue implantado sobre uno de los acantilados de piedra *"Kurkar"* (un tipo de piedra arenisca) que se hallaban sobre la playa de Tel Aviv, más precisamente sobre la calle Ha'yarkon 127. El mismo fue inaugurado por la asociación de los trabajadores de Yafo y por el centro juvenil de los trabajadores en 1926. "La casa fue llamada "roja" por su color y también a causa del carácter ideológico, socialista, "rojo", de sus habitantes"[69]. El edificio de estilo ecléctico estaba distribuido en dos niveles por encima de un planta baja que se hallaba semi-enterrada sobre el acantilado. Allí mismo

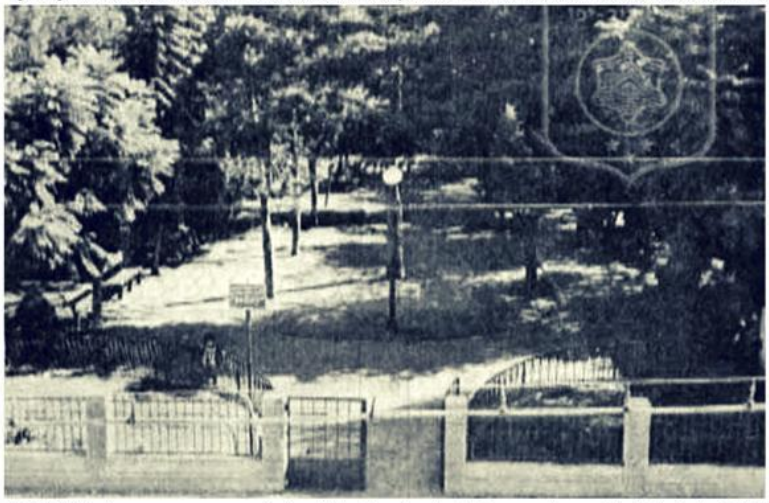
[67] Véase The Municipal Historical Archives. Tel Aviv - Yafo. [trad., cast.] Primeros en la ciudad, el primer parque público. Gan Gruzenberg (El parque Gruzenberg). El texto original se encuentra en hebreo. http://tel-aviv.millenium.org.il/The+Municipal+Historical+Archives.htm

[68] Ibídem. La traducción fue realizada por el autor.

[69] Ibídem. [trad., cast.] Lugares que existieron y que dejaron de existir. Beit Hadom (La casa roja). La traducción fue realizada por el autor.

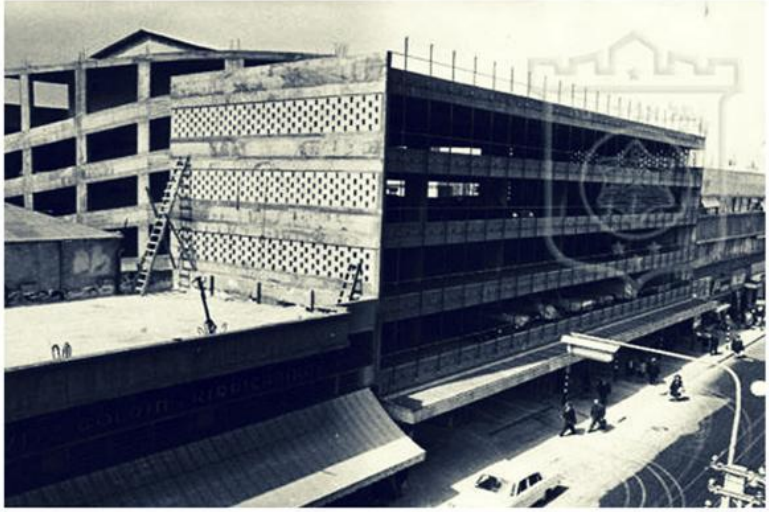
El "primer parque público" y el edificio de aparcamiento - La "*Casa Roja*" y el Hotel Sheraton

(104) El Hotel Sheraton fue uno de los primeros hoteles en construirse sobre la costa mediterránea. Ha'yarkon St., Tel Aviv.



(105) El "primer parque público" de la ciudad. Gruzenberg St., Tel Aviv.1937.

(107) La "*Casa Roja*". Ha'yarkon St., Tel Aviv. 1940.



(106) El edificio de aparcamiento. Nachlat Binyamim St., Tel Aviv. 1966.

(108) La "*Casa Roja*" sobre uno de los acantilados de piedra "Kurkar".

funcionó en un comienzo el centro de reunión y esparcimiento de los trabajadores. Para mediados de la década de 1930 pasó a ser una de las sedes de la organización "*Hagana*" (Defensa) la cual en ese momento centraba sus esfuerzos en poder recibir gran parte de la inmigración ilegal proveniente de Europa. Tanto es así que en 1939 recibió a los integrantes de dos embarcaciones que arribaron a las costas de Tel Aviv tras la huida de Europa al estallar de la Segunda Guerra Mundial (Parita y Tiger Hill)[70]. Luego de la Independencia del Estado de Israel, funcionó en el edificio la oficina de la Federación de los Kibutzim entre otras instituciones gubernamentales. Finalmente, en la década de 1970 se destruyó el emblemático edificio con el fin de construir el Hotel Sheraton, uno de los primeros hoteles sobre la costa mediterránea. El hotel cuenta con 22 pisos y 80 metros de altura.

9 El parque Hadassah, el jardín zoológico y el complejo "*Gan Ha'ir*"

En 1925 el Ayuntamiento de Tel Aviv había comprado unos terrenos alejados de la parte histórica (sobre el límite este del Plan Geddes), en donde se encontraba un huerto de cítricos sobre una superficie de 5 hectáreas. El objetivo principal de dicha compra era poder trabajar la tierra y sacar provecho de la producción de cítricos para luego construir en el lugar el hospital principal de la ciudad. Sin embargo, el hospital nunca se llegó a construir en ese sitio y durante la década de 1930 siguió existiendo el huerto. En 1939 la Municipalidad decidió convertir el huerto en un parque público, que junto al terreno vecino donde se ubicaba el jardín zoológico, conformaron el espacio público al aire libre más extenso de la ciudad durante esos años.

"En lugar del Gan Hadassah se construyó en la década de 1980 el "*Gan Ha'ir*" que había sido proyectado por el estudio de arquitectura Elchanani, Canaan, Elchanini en 1981. El proyecto incluyó un centro comercial, una torre residencial y en la parte oeste, en el lugar donde se hallaba antes el jardín zoológico, se estableció un parque con césped, un sistema de estanques y cascadas. Este sistema confiere el recuerdo de la piscina y la cañería de riego que había en el lugar, en el momento que existía el huerto de cítricos (…)"[71]. ¿Por qué será que se producen proyectos que destruyen lo existente para luego construir algo "nuevo" que está referenciado a lo que justamente se ha eliminado?

[70] Ibídem.
[71] Ibídem. [trad., cast.] Gan Hadassah (El parque Hadassah). La traducción fue realizada por el autor.

El parque Hadassah, el jardín zoológico y el complejo "*Gan Ha'ir*"

(109) El complejo "*Gan Ha'ir*" (jardín de la ciudad) compuesto de una torre residencial y un centro comercial. Bulevar Ben Gurion. Imagen 2009.

(110) El área en 1939.

(111) El logo del zoológico de Tel Aviv.

(112) El jardín zoológico de la ciudad de Tel Aviv.

(113) El parque Hadassah en 1953.

10 El hospital Hadassah y el complejo residencial "Rova Lev Ha'ir"

En 1925 se comenzó a construir el hospital Hadassah dentro del primer núcleo urbano, entre las calles Balfour y Maze, a muy pocos metros de la histórica avenida Allenby. Para 1929 se inauguró finalmente el edificio que supo ser por varias décadas el hospital central de la ciudad. Hasta que "(…) en la década de 1980 el deseo del Ayuntamiento era concentrar el servicio médico para los habitantes de la ciudad en un sólo centro. La mayoría de los departamentos médicos pasaron al hospital Ichilov (…)"[72]. Después de más de sesenta años en servicio, en 1992 se destruyó el mitológico edificio con el propósito de construir un complejo residencial sobre el predio. "Rova Lev Ha'ir" ("distrito corazón de la ciudad") fue proyectado por el despacho Ada Karmi-Melamede Architects, hija del prestigioso arquitecto Dov Karmi (Edificio ZIM, Torre El-Al).

El nuevo proyecto fue finalmente inaugurado en el 2000 con un total de 176 apartamentos de diferentes superficies. Éstos se encuentran distribuidos en dos sectores sobre los 10.000 m^2 de superficie del terreno. Sobre la calle Balfour se asienta un bloque de 6 pisos en forma de "U" con el fin de generar una especie de plaza seca en el interior del complejo. A su vez, una torre de 22 pisos - "Torre Abanico" (Migdal Ha'menifa) -, se asienta sobre el borde de dicha plaza con el propósito de orientar los apartamentos más lujosos con vista al Mar Mediterráneo. En palabras de los autores del proyecto: "Lev Ha'ir es un introvertido proyecto urbano en donde el paisaje y la escala pública-privada trabajan conjuntamente en una secuencia espacial para permitir una alta densidad barrial adecuada con su entorno"[73]. En definitiva, la mayoría de estos ejemplos aquí presentados tienen como característica en común que demuestran cómo la privatización del espacio público puede transformar irremediablemente la morfología del paisaje urbano.

11 El "primer cine" y el complejo residencial-comercial *Eden*

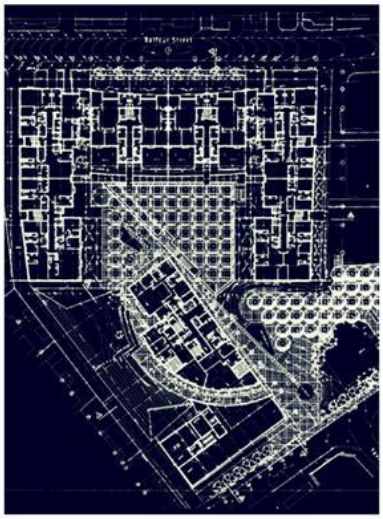
En el barrio antiguo de *Neve Tzedek* (1887) se inauguró el *Cinema Eden*, "el primer cine" que tuvo la ciudad en 1914. El edificio se encontraba distribuido en dos niveles y contenía en su interior una sala para 800 espectadores. Durante sus primeros años "(…) "Eden" era el centro de la cultura de Tel Aviv. Se exhibieron no sólo películas sino

[72] Ibídem. [trad., cast.] El hospital Hadassah. La traducción fue realizada por el autor.
[73] Sobre el proyecto véase KARMI-MELAMEDE, Ada. *"Lev - Ha'ir Quarter"*. Memoria descriptiva del proyecto. La traducción fue realizada por el autor. El texto original se encuentra en inglés. http://adakarmimelamede.com/lev-hair-quarter

El hospital Hadassah y el complejo residencial "Rova Lev Ha'ir"

(114) El hospital Hadassah entre las calles Balfour St. y Maze St. ubicado dentro del primer núcleo urbano de Tel Aviv.

(115-116) La torre "abanico" y el bloque en forma de "U". 2000.



(117) Implantación del conjunto.

(118) Nachalt Benyamin St. en 2013.

(119) La maqueta del conjunto residencial. El acceso sobre Maze St.

también espectáculos teatrales y conciertos de opera (...)"[74]. En 1927 se realizó una ampliación del edificio de estilo Art Nouveau construyendo una sala al aire libre con capacidad para otras 800 personas con el fin de usarse especialmente en la época de verano. Luego de sesenta años de actividad el cine fue cerrado en Julio de 1974, y después de cuarenta años de negligencia y abandono del lugar, se vendió el terreno en 2007 con el propósito de construir un complejo residencial y comercial. La fachada del edificio que aún se mantiene en pie, pretende ser irónicamente, la "cara escenográfica" del nuevo proyecto (fig.120, 228). En palabras de los autores del proyecto: "El concepto proyectual ofrece una conservación de la envolvente de los edificios existentes (la parte cubierta y la abierta) con transformaciones requeridas para optimizar el proyecto. (...) el método proyectual demanda devolverle al lugar el significado y el respeto que merece a escala urbana, y en especial retraer el recuerdo histórico del sitio sobre la conciencia pública"[75].

12 El cine "Migdalor" y la torre "Migdalor"

Sobre la avenida Ben Yehuda y a pocos metros de su encuentro con la avenida Allenby se inauguró en 1934 el cine *Migdalor* (Faro) sobre uno de los nodos urbanos más representativos dentro del núcleo histórico de Tel Aviv. El proyecto fue realizado por el arquitecto Arieh Sharon, el mismo que había estudiado en la Bauhaus de Dessau (1926-1929) y trabajado en el despacho de Hannes Meyer en Berlín (1929-1931). Con una capacidad mayor a los 900 espectadores, el *Migdalor* había sido el cuarto cine que se abría consecutivamente sobre la misma avenida entre 1925-1934 (*Beit Ha'am, Gan Rina, Mugrabi*). El edificio fue conformado siguiendo las premisas más puras de la primera etapa del Movimiento Moderno. La planta de acceso generaba una "plaza dura" que funcionaba a modo de foyer al aire libre, ensanchando el espacio público de la avenida. La horizontalidad del edificio estaba interrumpida en una de sus esquinas por un elemento vertical (Migdalor - Faro) que iluminaba parte de la principal avenida y hacía a su vez de referente publicitario. Sin embargo, veinte años después de su inauguración se destruyó el emblemático edificio. "Sobre el terreno de 4.500 m^2 que incluía, al sensacional edificio en esquina construido en estilo ecléctico (Ben Yehuda 1, esquina Allenby), viviendas sobre la calle Idelson (calle paralela a Allenby) y el predio

[74] Véase The Municipal Historical Archives. Tel Aviv - Yafo. [trad., cast.] Primeros en la ciudad, el primer cine. Cinema Eden. El texto original se encuentra en hebreo.
[75] Sobre el proyecto véase MEIRA, Mor - Architects & Town Planners. Memoria descripta del proyecto. La traducción fue realizada por el autor. http://meiramor.com/eden

El "primer cine" y el complejo residencial-comercial *Eden*

(120) Perspectiva de una de las alternativas del complejo *Eden*. Lilienblum St. esquina Pines St., Neve Tzedek, Tel Aviv. Meira Mor - Architects.

(121-122) El cierre y abandono del cine - poster publicitario del cine *Eden*.

(125) El cine *Eden* en ruinas. A la derecha la torre Neve Tzedek. 2013.

(123-124) El cine en ruinas - poster publicitario del cine *Eden*. 1936.

(126) Perspectiva de otra alternativa volumétrica. Meira Mor Architects.

del cine Migdalor, se proyectó la construcción de un moderno centro empresarial y comercial que se encontraría conectado con las calles adyacentes por túneles subterráneos para la circulación peatonal bajo patrocinio de la Municipalidad"[76].

No obstante, la recesión económica que atravesaba el país a finales de la década de 1960, tras la Guerra de los Seis Días en 1967, produjo cambios en el proyecto que retrasaron la nueva construcción. Finalmente, en 1985 se terminó de construir *Beit Migdalor,* un complejo administrativo y comercial de 75 metros de altura. El proyecto fue diseñado por el estudio de arquitectura Elchanani, Canaan, Elchanini (el mismo que diseño el complejo "Gan Ha'ir"), y terminó contando con una torre de oficinas de 12 pisos insertada sobre un basamento comercial de 4 niveles. Paradójicamente, en la actualidad se ha presentado un proyecto conceptual para la renovación estética de las fachadas del complejo. En palabras de los autores: "Se propone la cobertura exterior de *Beit Migdalor* en Tel Aviv mediante diversos materiales modernos que convierten la torre en un verdadero faro (Migdalor). Haremos uso en particular de la iluminación LED para proyectar sobre el edificio diferentes eventos culturales enriqueciendo la experiencia a nivel urbana"[77] (fig.133-134, pág.231).

En definitiva, a lo largo de estos 12 ejemplos aquí presentados fue posible observar el desapego por los objetos de identidad y la falta de criterio que tuvieron la mayoría de los responsables que dictaminaron las nuevas normativas de la planificación urbana en los años 1950-1960. Al parecer, el deseo de las autoridades municipales por dar un salto de escala, convirtiendo a Tel Aviv en una gran metrópoli financiera, introdujo graves distorsiones funcionales y formales que desintegraron la histórica escala peatonal. El espacio público fue el más damnificado en aquellos años, por cierto, la privatización de lo público ya era un hecho.

[76] Al igual que en otros puntos de la ciudad que serán detallados a continuación, se pretendía en este importante nodo urbano desconectar al peatón de la vía pública. La colección histórica de los diferentes espacios urbanos fue realizada por Dany Recht para conmemorar los 100 años de la ciudad de Tel Aviv (2009). En: [trad., cast.] Tel Aviv 100, Enciclopedia Urbana. *Cine Migdalor / Beit Migdalor.* El texto original se encuentra en hebreo. La traducción fue realizada por el autor.
https://sites.google.com/a/tlv100.net/tlv100/merkazit/migdalor

[77] Sobre el proyecto véase Toledano, Architecture and Design Ltd. La traducción fue realizada por el autor.
http://www.toledano-arch.co.il/projects/conceptcat/migdalor/

El cine *Migdalor* y la torre *Migdalor*

(127) El cine *Migdalor*, en el centro de la imagen, se ubicaba sobre la avenida Ben Yehuda St., Tel Aviv. Arq. Arieh Sharon. 1934.

(128) La avenida Ben Yehuda St. en la década de 1930.

(129) El elemento vertical como referente publicitario (Migdalor - Faro).

(130) La plaza de acceso al cine generaba un foyer al aire libre.

El cine *Migdalor* y la torre *Migdalor*

(131) *Beit Migdalor* es un complejo administrativo y comercial de 75 metros de altura sobre las calles Ben Yehuda St. esquina Allenby St., Tel Aviv.

(132) Vista desde la *Plaza de la Opera,* Allenby St., Tel Aviv. Imagen 2007.

(133-134) El proyecto para la renovación estética de las fachadas.

(135) Ben Yehuda St. esquina Allenby St., Tel Aviv. Imagen de 2013.

4.3 **CIUDAD GENÉRICA, URBANALIZACIÓN, CIUDAD GLOBAL**

Zaida Muxí en "*La arquitectura de la ciudad global*" hace referencia al concepto de los nuevos monumentos dentro de las ciudades. Como ha puesto de relieve Muxí, "Para Aldo Rossi, los monumentos urbanos son las plazas, iglesias, escuelas, teatros, museos, etc., espacios para el intercambio de experiencias y significados, de interacción, de utilización y creación de memoria, espacios en los que cada uno es, simultáneamente, aprendiz y constructor de la memoria urbana. Son espacios que no pueden repetirse, explicarse ni crearse ex profeso; sólo la lenta construcción de la ciudad y la experiencia directa y personal los hará reales y concretos"[78].

Como se ha descrito anteriormente, lo acontecido en Tel Aviv a partir de la segunda mitad del siglo XX (en Yafo durante las décadas de 1930-1940), fue justamente la destrucción de los monumentos urbanos de identidad que Rossi describe. Al parecer, las causas de estos hechos se produjeron en la ciudad de Tel Aviv por querer a toda costa continuar con la rápida y masiva construcción efectuada durante las décadas de las grandes inmigraciones (1921-1948), y por otro lado, por empecinarse en establecer planes generales y planes maestros en lugar de realizar proyectos contextualizados a su escala urbana y más acorde con su rica historia mediterránea. Como bien señala Muxí, "En las actuales condiciones los contenedores se transforman en hitos urbanos, en nuevos monumentos que determinan y configuran la ciudad pero, contrariamente a los monumentos reseñados por Aldo Rossi, se erigen aislados de su entono, sin tiempo y con valores pre-difundidos. (…) A las experiencias concretas se les ha otorgado una forma simbólica simplificada, repetible por doquier, que ofrece estos nuevos espacios como sucedáneos de la auténtica experiencia urbana"[79]. Por cierto, la era de los nuevos "hitos urbanos" (rascacielos) se había puesto en marcha en la ciudad de Tel Aviv eliminando cualquier tipo de identidad pasada.

LA DESTRUCCIÓN FÍSICA COMO VÍA PARA DESCENTRALIZAR EL CENTRO DE TEL AVIV

Entre las décadas de 1960-1990, el número de destrucciones sobre los referentes arquitectónicos que poseía la ciudad, continuó en aumento como parte de un proceso

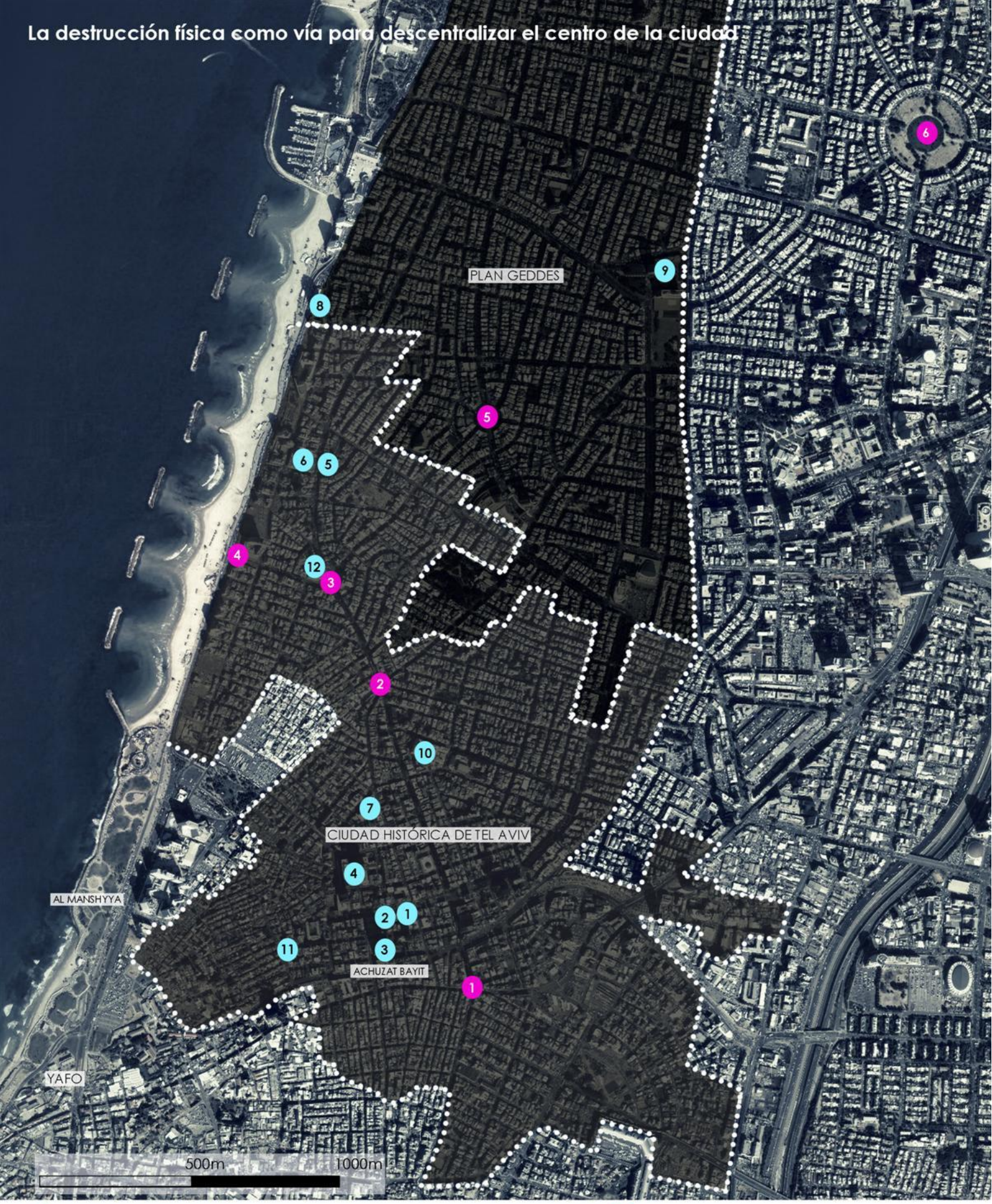
[78] MUXÍ, Zaida. "*La arquitectura de la ciudad global*". Cap. 1: Globalización económica y ciudad. Los nuevos monumentos, pág. 52.
[79] Ibídem.

de abandono y transformación del paisaje urbano. Entre ellos, se encuentran otros importantes edificios que albergaron a cines, teatros, salas de conciertos, cafés (Kesem, Sederot, Ofir, Orion, Mugrabi, Tel Aviv, Allenby, Noga, entre otros) que sufrieron las consecuencias por haber estado implantados sobre grandes superficies y por el deseo neoliberal y globalizador de las empresas transnacionales en querer "centralizar" las funciones básicas de consumo y esparcimiento en complejos edilicios cerrados (complejos funcionales en altura, centros multiplex, shoppings centers, hipermercados). ¿Es posible que estos hechos hayan influenciado en algún aspecto sobre el desarrollo de las transformaciones morfológicas y sobre los grandes cambios demográficos en ese período?[80] Lo interesante de todo ese proceso es observar cómo la mayoría de esos referentes urbanos han quedado abandonados, o en el peor de los casos, simplemente funcionando como aparcamientos a la espera del momento oportuno para erigir una nueva torre en la ciudad (fig.150, pág.242).

Una de las grandes diferencias entre este tipo de descentralización destructiva acontecida en Tel Aviv y la planteada por Hilberseimer y Mies durante las décadas de 1940-1960 para las grandes ciudades americanas, es que justamente éstos adoptaban lo abandonado para transformar conjuntamente la periferia y el centro de la ciudades proponiendo un sistema de crecimiento más sustentable, orgánico y gradual en el tiempo que respetara la relación entre la escala humana y el espacio público: parques, centros educativos y deportivos (Llobet, 2007). Esas ideas proyectuales en realidad estaban pensadas para transformar, des-urbanizar y "horizontalizar" los grandes centros de las ciudades americanas en verdaderas ciudades jardín y en donde su movilidad urbana fuera principalmente caminable. Por el contrario, en el caso de Tel Aviv, la destrucción de los elementos que la identificaban como un tipo de ciudad mediterránea-jardín (playas, parques, centros educativos, espacios culturales) terminó provocando una forzada descentralización demográfica del centro de la ciudad e

[80] MAROM, Nathan. *"City of Concept: Planning Tel Aviv"*. [trad., cast.] Ciudad Conceptual: Planificando Tel-Aviv. Cap.: La planificación en crisis: inequidad social, desalojamiento y construcción, empresarios megalomaníacos. Crisis demográfica y el centro vacío, págs. 259-263. En 1963 la población había llegado a su record máximo: **394.400 habitantes**. Hasta ese año la población en la ciudad había crecido sin cesar, sin embargo a partir de 1964 comenzaría a decrecer progresivamente. Para 1971, Tel Aviv ya contaba con **363.000 habitantes**, un 8% menos. El decrecimiento demográfico de la ciudad continuó por más de dos décadas. En 1988 la población se había reducido a **317.800 habitantes**, es decir, entre 1963-1988 se había producido una pérdida de 76.600 residentes que representaba el 19.42%. A su vez, posteriormente tuvieron que transcurrir dos décadas para igualar la cantidad de habitantes registrados en 1963. (Municipalidad de Tel Aviv-Yafo, anuario estadístico 2007, pág. 70) El texto original se encuentra en hebreo.

La destrucción física como vía para descentralizar el centro de la ciudad



LA DESTRUCCIÓN FÍSICA DE LOS "PRIMEROS ESPACIOS DE IDENTIDAD"

1 El "primer ayuntamiento"
2 La vivienda del "primer alcalde"
3 La "primera vivienda"
4 La "primera biblioteca pública"
5 La *Casa del Pueblo*
6 El *Cinema Rina-Park*
7 El "primer parque público"
8 La *Casa Roja*
9 El parque Hadassah
10 El hospital Hadassah
11 El "primer cine"
12 El cine *Migdalor*

LA BANALIZACIÓN DEL PAISAJE URBANO

1 Kikar Ha'Moshavot - La plaza de los moshavim
2 Kikar Magen David - La plaza estrella de David
3 Kikar Mugrabi - La plaza del cine Mugrabi
4 Kikar HaOpera - La plaza de la Ópera
5 Kikar Dizzengof - La plaza Dizzengof
6 Kikar HaMedina - La "plaza de la Nación"

incrementando exponencialmente la dependencia vehicular y la pérdida de la escala humana. Paralelamente se había devastado el paisaje arquitectónico con el propósito de producir una gran transformación morfológica cumpliendo el deseo corporativista de suplantar la ciudad histórica horizontal en una ciudad genérica vertical. En palabras de Koolhaas: "La Ciudad Genérica es la ciudad liberada de la cautividad del centro, del corsé de la identidad. La Ciudad Genérica rompe con ese ciclo destructivo de la dependencia: no es más que un reflejo de la necesidad actual y la capacidad actual. Es la ciudad sin historia. (…) Es igual de emocionante - o poco emocionante - en todas partes. Es "superficial": al igual que un estudio de Hollywood, puede producir una nueva identidad cada lunes por la mañana"[81].

LA BANALIZACIÓN DEL PAISAJE URBANO EN TEL AVIV

A continuación se presentan algunos de los casos más emblemáticos que ponen de manifiesto cómo la ciudad histórica, y posteriormente parte del centro de la ciudad jardín, comenzaron a transformar su espacio público a favor y beneficio de los intereses individuales (inversiones privadas) y del transporte mecánico sin tener en cuenta la demanda y necesidades de sus ciudadanos a escala peatonal. ¿Existirá relación alguna entre estos hechos y la posterior pérdida del sentimiento y percepción de los ideales socio-filosóficos implementados durante la primera mitad del siglo XX? De cualquier modo, lo interesante de este análisis es observar cómo la mayoría de esas mutaciones espaciales se produjeron justamente en los antiguos nodos urbanos de la parte histórica de Tel Aviv (véase el mapa de situación, pág.234). El resultado fue una visible alteración del clásico binomio espacio-tiempo, producto por el incremento de las velocidades de tránsito y por la destrucción de los espacios más importantes para cualquier tipo de encuentro social en la ciudad, ¿es posible que ese cambio de escala haya sido el factor que causó la decadencia formal y espacial de la arquitectura edilicia en la parte histórica de la ciudad?

1 *Kikar Ha'Moshavot* - La plaza de los *moshavim*

En este lugar se encuentra uno de los centros nodales más antiguos de la ciudad de Tel Aviv. Fue constituido como un cruce de vías principales con una alta actividad

[81] KOOLHAAS, Rem. "*The Generic City*" (La Ciudad Genérica). Cap. 1: Introducción, pág. 12. Publicado por primera vez en la revista Domus, número 791, marzo de 1997.

Kikar Ha'Moshavot - La plaza de los moshavim

(136) *Kikar Ha'Moshavot*, un importante nodo comercial sobre el cruce de las principales avenidas en el núcleo histórico. Década de 1930.

(137) La rotonda sobre el centro del nodo en 1938 (sentido norte).

(139) La plaza y el tótem informativo. Imagen de 2013.

(138) La rotonda sobre el centro del nodo en 1934 (sentido oeste).

(140) Asfalto sobre el centro del nodo en 2013 (sentido este).

comercial. Su nombre proviene justamente de los *moshavim*, colonias o asentamientos conceptualmente similares a los *kibutzim* (granjas agrícolas comunitarias) que se fueron desarrollando en el país desde el comienzo del siglo XX, mucho antes de la independencia del Estado de Israel. Desde ese cruce partían justamente los autobuses hacia los diferentes asentamientos agrícolas antes de que se construya la primera estación central de autobuses en el barrio contiguo de *Neve Sha'anan*. En este importante cruce de forma radial se encuentran actualmente cuatro de las vías más importantes de la ciudad en su parte sur: Allenby St. en sentido norte, Ha'aliya St. al sur, Derech Petach Tikva (Menahem Begin) al este, Derech Yafo al oeste y la pequeña Ha'hashmal St. al noreste. Desde ese punto, tal como lo reflejan sus nombres de calle, se conectaban las vías directamente con las ciudades contiguas (Yafo, Petach Tikva).

Para mediados de la década de 1930 se construyó en el centro del cruce una rotonda de césped con una fuente en su centro para ordenar el sistema de tránsito, disminuir las velocidades, aumentar el tránsito peatonal y acrecentar con ello la actividad comercial. Pero lamentablemente la rotonda duró tan sólo dos décadas y para finales de la década de 1950 finalmente se la destruyó argumentando que el transporte motriz crecía de forma exponencial. Lo paradójico es que en su lugar se construyó un túnel subterráneo para el tránsito peatonal, aumentando aún más el congestionamiento vehicular sobre las arterias principales del cruce. Para finales de Mayo de 1965 se inauguró el polémico túnel peatonal el cual llegó a contar con escaleras mecánicas, algo similar a los accesos de un metro pero en este caso sin dicho transporte público. Prontamente el comercio en la zona comenzó a sufrir las consecuencias de las altas velocidades del tránsito motor a lo largo de las vías principales.

Después de más de 40 años de abandono y descuido de ese espacio público, y gracias a una ardua lucha de los vecinos y dueños de los inmuebles de la zona, el Ayuntamiento de Tel Aviv-Yafo decidió en 2007 cerrar el paso subterráneo por cuestiones de indigencia y limpieza de la vía pública. Los trabajos de reconstrucción de la plaza concluyeron en Febrero de 2008[82], los cuales fueron realizados por la empresa

[82] Véase [trad., cast.] "*Resumen de las actividades del año 2008*" Desarrollo de las infraestructuras y edificios públicos en la ciudad. Administración de construcción e infraestructuras. Kikar Ha-Moshavot, págs. 29-30. Municipalidad de Tel Aviv-Yafo El texto original se encuentra en hebreo.

Ahuzat Hahof Ltd.[83]. El reciclaje consistió principalmente en la adecuación del solado de la plaza, en donde se colocó en su centro un tótem informativo relatando la historia y las transformaciones urbanas que sucedieron en el lugar.

2 *Kikar Magen David* - La plaza estrella de David

Este es otro de los nodos principales de la ciudad histórica de Tel Aviv, siendo a su vez, una plaza urbana ubicada en el corazón comercial de la ciudad, en el encuentro de las calles King George St., Shenkin St., Ha'Carmel St., Nachlat Benyamin St., y Allenby St. Su nombre proviene justamente de la geometría de la estrella de David, la cual está compuesta por dos triángulos equiláteros superpuestos conformando seis puntas o vértices. En dicho encuentro convergen cinco de las calles (Allenby St. posee dos lados que salen del centro nodal) de mayor importancia en la historia de la ciudad. Estas vías de circulación y comunicación netamente comerciales - bares, cafés, tiendas, ferias, mercados - se conectaban en su parte sur-oeste mediante la calle del mercado de forma directa y lineal con la antigua Yafo. Por consiguiente, supo ser la primera plaza cívica anterior al *Plan Geddes* en donde finalmente se delineó y orientó lo que sería posteriormente el centro y el sur de la ciudad de Tel Aviv.

Las edificaciones situadas en las esquinas dieron conjuntamente forma a los seis lados del nodo, dos de ellas fueron construidas en la década de 1930 bajo los principios del *Estilo Internacional*[84] y la influencia arquitectónica del arquitecto alemán Erich Mendelsohn (1887-1953). Las esquinas curvilíneas de los dos edificios que conforman la plaza produjeron una especie de monumentalidad por parte de esos dos hitos modernos sin necesidad de elevar la altura respecto al resto de las construcciones del área (fig.144-145, pág.240). A su vez, el resto de las edificaciones fueron diseñadas siguiendo las formas y proporciones del eclecticismo europeo de principios del siglo XX. En definitiva, es posible ver en este punto neurálgico de la ciudad la variedad de los estilos arquitectónicos implementados en la ciudad en sus primeros 50 años de vida.

---

[83] Ahuzat Hahof Ltd. es una empresa creada en 1960 que fue conformada como una sociedad de responsabilidad limitada para desarrollar el proyecto inmobiliario *"The City"*, justamente sobre los terrenos del barrio Al-Manshiyya (destruido por causas de la Guerra de la Independencia en 1948). Actualmente la empresa pertenece al Municipio de Tel Aviv-Yafo y se encarga, entre otras cosas, de la administración de los aparcamientos vehiculares de prácticamente toda la ciudad. Véase http://www.ahuzot.co.il/

[84] COHEN, Nahoum. *"An urban miracle, the single success of modern planning"*. Part four: The present. Southern boundary. Public squares. Magen David Square, pág. 170.

Para mediados de la década de 1960 extrañamente se construyó sobre la plaza de acceso al mercado un túnel subterráneo para el tránsito peatonal, siendo un caso similar al realizado en la *Plaza Ha'Moshavot*. Por consiguiente, se anularon prácticamente los cruces peatonales a nivel de calle que conducían a los ciudadanos directamente a la plaza de acceso al mercado. Con ello, el predominio del tránsito vehicular fue creciendo sin cesar hasta convertir el área histórica en un caos y desorden nunca antes percibido.

Para finales de 2004 se cerraron dichos pasajes subterráneos para el tránsito peatonal debido al abandono y a la concentración de personas sin hogar que se alojaban en las inmediaciones. Por otra parte, se reciclaron los baños públicos ubicados en la planta del subsuelo y se reabrieron al público. El cruce peatonal a nivel de la calle volvió a permitir el acceso directo a la plaza sobre Allenby St. de forma más amena hacia el peatón. En 2005 se realizaron ciertos trabajos de reciclaje sobre la plaza de acceso al mercado, mejorando parte del solado existente y colocando en el centro de la misma, bancos fijos anti-vandálicos de hierro y madera para generar un espacio de espera y encuentro para las personas que llegan al lugar a hacer sus compras en el mercado Ha'Carmel.

3 *Kikar Mugrabi* - La plaza del cine *Mugrabi*

El origen de esta plaza cultural se remonta a la década de 1920, su conformación se produjo del cambio de dirección que efectuó la calle Allenby St. girando en dirección al Mar Mediterráneo en sentido oeste. Este principal cruce urbano, a tan sólo 300 metros de la línea de la costa, está compuesto por las calles: Allenby St., Pinsker St. y Ben Yehuda St. En dicha esquina se construyó el gran edificio de conciertos y espectáculos de la ciudad, el *Cine Mugrabi,* nombre que proviene justamente del inversionista Yacob Mugrabi de origen sirio que llegó al país en 1925[85].

En Febrero de 1930, luego de haberse resuelto algunas cuestiones presupuestarias, se terminó la construcción del edificio de estilo Art-déco diseñado por el arquitecto Iosef Berlin (1877-1952). La fachada principal estaba compuesta por pequeñas ventanas verticales que acrecentaban la verticalidad, y por muros de ladrillos de silicato de calcio que otorgaba la pesadez y firmeza que imponía ese estilo arquitectónico. A su vez, el interior del edificio estaba organizado en torno a una gran sala con capacidad

[85] Véase The Municipal Historical Archives. Tel Aviv - Yafo. [trad., cast.] Lugares que existieron y que dejaron de existir. Cinema Mugrabi. http://tel-aviv.millenium.org.il/The+Municipal+Historical+Archives.htm

Kikar Magen David - La plaza estrella de David

(141) *Kikar Magen David*, el nodo comercial más importante del centro histórico de Tel Aviv. Década de 1940.

(142) La avenida Allenby St. (en sentido sur). El acceso al mercado. 1923.

(144) El nodal comercial (en sentido sur). Década de 1930.

(143) La avenida Allenby St. (en sentido norte). El mercado Ha'Carmel.

(145) El *Estilo Internacional* predomina la escena del nodo en 2012.

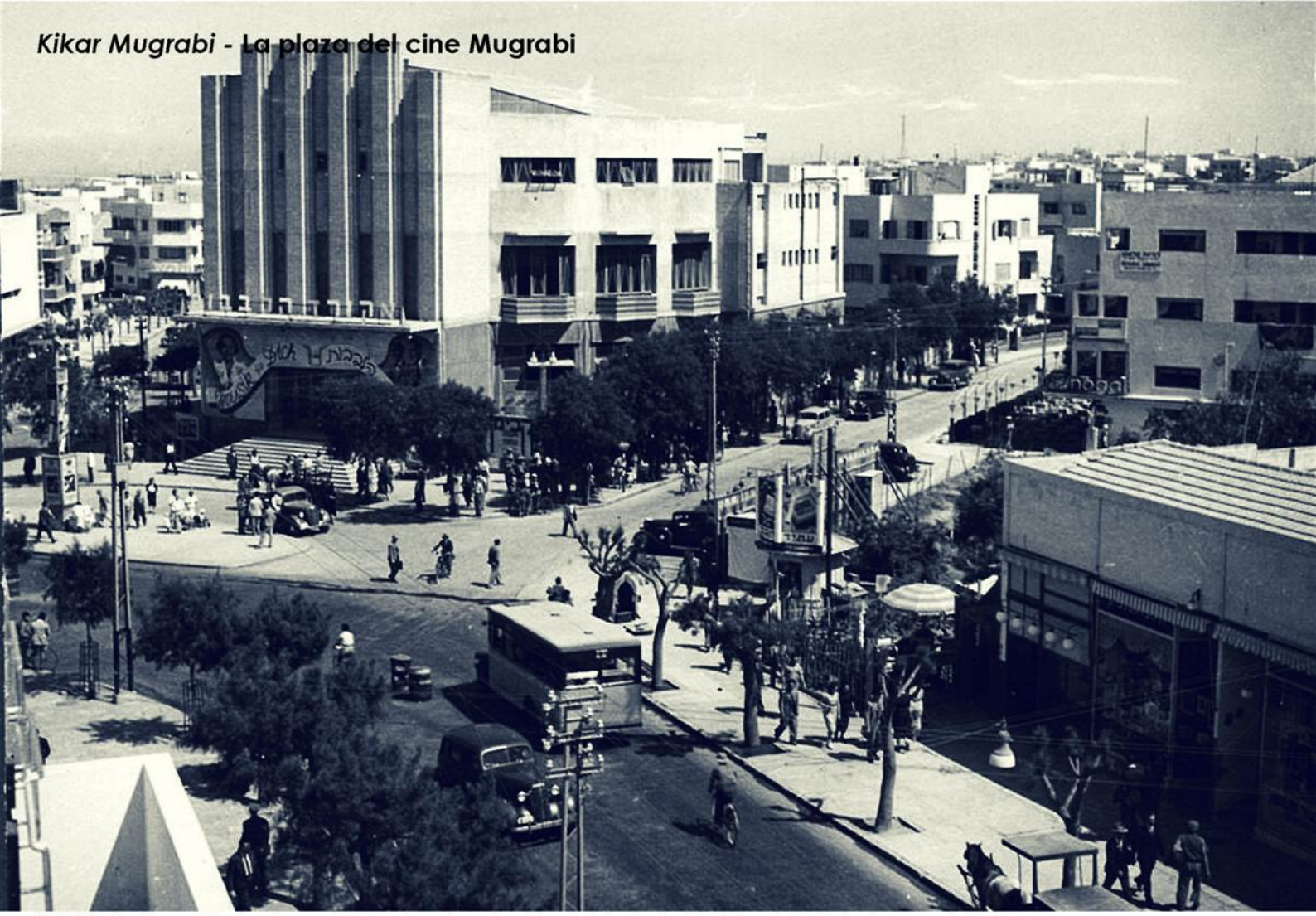
para 1.000 personas y cuya cubierta era desmontable en verano. Una segunda sala con un aforo de 600 butacas se ubicaba en el subsuelo del edificio. En ambas salas se ofrecían además una diversidad de actividades culturales y sociales: funciones de música clásica, espectáculos teatrales locales e internacionales, proyecciones cinematográficas, asambleas y hasta discursos políticos. Con la inauguración del edificio, el espacio que se encontraba justamente frente a la fachada principal se convirtió en el nodo urbano cultural más importante de la ciudad, atrayendo a otros inversionistas para el desarrollo de diferentes complejos recreativos y de ocio en la zona (cines, galerías de arte, cafés, restaurantes, etc.).

Al igual que en otros casos aquí mencionados, lamentablemente esa intensidad cultural, social y recreativa se prolongó solamente hasta mediados de la década de 1950 ya que paulatinamente comenzaron a cerrar, mayoritariamente por cuestiones económicas, varios de los teatros y cines de la zona. En 1964 sucedió un hecho casi premonitorio para el futuro del cine y la *Plaza Mugrabi*; como hemos visto anteriormente, se destruía el emblemático edificio que albergaba al cine *Migdalor* para dar lugar a una torre de oficinas. Casualmente, el edificio diseñado en 1934 por el arquitecto Arieh Sharon se ubicaba en frente del complejo *Mugrabi*.

En 1967 el Ayuntamiento de Tel Aviv-Yafo planificó realizar un túnel peatonal subterráneo, algo similar a lo realizado en las dos plazas anteriormente descriptas. Sin embargo, justamente en este caso no se llegaron a realizar los trabajos de soterramiento. Este hecho histórico fue plasmado en la satírica película del director y escritor israelí Ephraim Kishon (1924-2005) - *Te'alat Blaumilch*, 1969 -. La galardonada comedia describe la ineficacia del sistema burocrático que existía dentro del ayuntamiento en aquellos años. A su vez, refleja de qué manera se puede llegar a trastornar la rutina y la tranquilidad de los habitantes de un barrio y de toda una ciudad con trabajos viales que desconectan y fragmentan el espacio público de la ciudad en beneficio de intereses especulativos. En la parte final del film se puede escuchar: "(…) están destruyendo la ciudad, están destruyendo la ciudad…".

En 1986 se produjo un incendio irreversible en el edificio, hecho que provocó la destrucción y remoción del mismo en 1989. El terreno prontamente se convirtió en un aparcamiento de automóviles que perdura hasta la actualidad. En 2011 se publicó un

Kikar Mugrabi - La plaza del cine Mugrabi



(146) *El Cine Mugrabi* sobre la avenida Allenby, el nodo cultural de la ciudad histórica de Tel Aviv. Imagen de 1938.

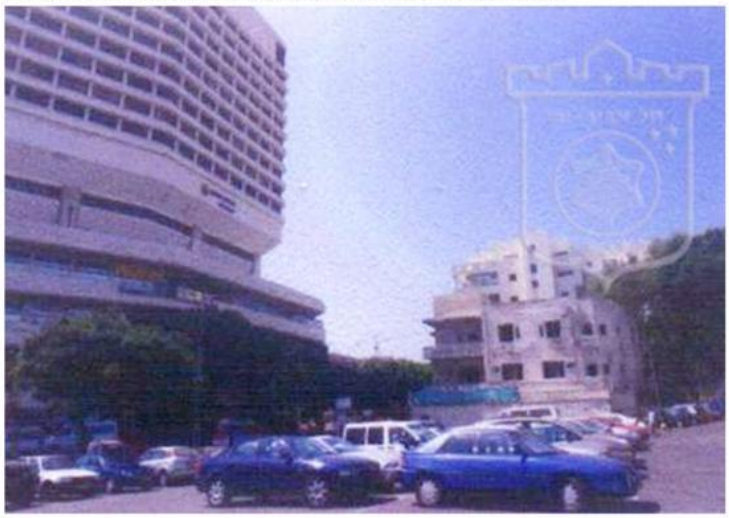
(147) El encuentro de Ben Yehuda St. y Allenby St. en 1944.

נשרף קולנוע מוגרבי בתל־אביב

הבנין – מסמלי תל־אביב הקטנה, שהוקם לפני חמישים שנה – עלה בלהבות
בחצות □ הגג קרס, האולם נשרף כליל □ הסיבה טרם הובררה □ איש לא נפגע

(149) El incendio irreversible del *Cine Mugrabi* en 1986.

(148) La plaza *Mugrabi* (en sentido sureste) sobre Allenby St. en 1967.



(150) El aparcamiento de automóviles sobre el sitio. Imagen de 2005.

artículo en el popular periódico *Haaretz* (El País) informando que los dueños del terreno se encuentran a la espera de las negociaciones por los metros cuadrados construibles con el Ayuntamiento[86]. Por el momento, las autoridades municipales ordenan reconstruir el edificio exactamente tal como era antes de ser destruido, y los propietarios del terreno lo pretenden hacer sólo a cambio de más metros edificables. El nuevo proyecto fue diseñado por el arquitecto internacional Avner Yashar proponiendo en la parte posterior del terreno un hotel "boutique" de cinco pisos y una torre de uso residencial por encima del mismo[87]. Al parecer sobre el frente del lote estaría nuevamente el cine *Mugrabi,* con su recordada fachada de estilo Art-decó. Sin embargo, lo que ocurrirá con la plaza aún nadie lo sabe.

4 *Kikar HaOpera* - La plaza de la Ópera

El edificio de la *Opera Tower* se ubica en la esquina de Allenby St. y Herbert Samuel St. (la Promenade o rambla de la ciudad histórica), a escasos metros del encuentro con el Mar Mediterráneo. En ese mismo lugar se asentó un tiempo atrás justamente la Ópera Nacional y el prestigioso hotel *San Remo*. La torre de estilo posmoderno se terminó de construir en 1992 y su diseño estuvo a cargo del despacho israelí *MYS Architects* (Moore-Yaski-Sivan) manteniendo solamente el nombre y algunos rasgos de la fachada de la primera ópera de la ciudad de Tel Aviv. El edificio de unos 82 metros de altura contiene un sector de oficinas y un centro comercial en sus primeros niveles apostados sobre un gran basamento (fig.155, pág.244).

La historia de este espacio público tan emblemático para la ciudad comenzó en 1921 con los trabajos del arquitecto Richard Kauffmann[88], quien proyectó la plaza central en forma de abanico abriendo el tramo final de la calle Allenby St. hacia el mar. Cabe

[86] El artículo detalla las negociaciones entre los propietarios del terreno y el ayuntamiento. Edi Arditi, uno de los propietarios del terreno declaró: "Nos importa generar un proyecto que tenga conexión con la historia de Tel Aviv." La traducción fue realizada por el autor. Periódico *Haaretz* (29.07.2011) http://www.haaretz.co.il/1.1182062.

[87] El arquitecto Avner Yashar dirige uno de los estudios de arquitectura que más intervienen actualmente en la ciudad de Tel Aviv. Ha diseñado y construido a partir del 2000 una decena de rascacielos residenciales en la ciudad. Véase el trabajo del estudio Yashar Architects. http://www.a-yashar.com/

[88] Richard Kauffmann (1887-1958) fue un arquitecto de origen Alemán. Inició sus estudió de arte en la ciudad de Frankfurt pero luego se trasladó a la ciudad de Amsterdam para comenzar a estudiar arquitectura en donde finalmente concluyó su carrera en la ciudad de Munich. En 1920 inmigró a Palestina como director del departamento de desarrollo y planificación de los kibutzim y moshavim, plasmando las principales ideas de Ebenezer Howard sobre las nuevas comunidades agrícolas. En 1921 esbozó el primer plan urbanístico pensado para la ciudad de Tel Aviv. Posteriormente, el mismo Patrick Geddes lo tomaría como base referencial para planificar su conocido plan maestro.

Kikar Ha'Opera - La plaza de la Ópera

(151) La Plaza de la Ópera en construcción junto al "Casino Galei Aviv" sobre la costa en 1932. Allenby St., la primera avenida que descendía al mar.

תל-אביב - בכנסת

בישיבה הל"א של כנסת המדינה, מיום י"ח אייר תש"ט (17.5.49) יצא ראש העיר תל-אביב, מר ישראל רוקח, כחבר הכנסת, בדרישה לדיון דחוף בשאלת אישפוז העולים בפרט והאישפוז הציבורי בכלל, שהיא לדעתו שאלת-השאלות כיום.

דברי מר רוקח היו כעין אזעקה, והביאו להרצאתו (בישיבה הל"ג של הכנסת

(152) El edificio de la ópera como la sede parlamentaria en 1949.

(154) La fachada principal del edificio de la ópera. Década de 1970.

(153) Protesta multitudinaria sobre el acceso al edificio en 1957.

(155) La torre Ópera sobre la plaza. MYS Architects.

señalar que hasta esa época no existía en la ciudad una vía principal que descendiera directamente hacia el Mar Mediterráneo. En 1922 se construyó sobre la línea de la costa el "*Casino Galei Aviv*" que funcionaba como restaurante y café de la aristocracia de la época, y para 1924 se inauguraba en ese punto la primera playa con acceso al mar[89]. Finalmente en 1939 se destruyó el "casino" con el fin de construir la rambla costera.

No obstante, fue sólo recién en 1945 cuando se terminó de construir el antiguo edificio de la ópera. La planta baja estaba compuesta por una galería de arcos triangulares (arcadas) que se abría espacialmente hacia la plaza con visuales sobre la costa mediterránea. En sus tres primeros años funcionó en el edificio el *Cine Kesem*, aunque luego pasaría a albergar la sede del primer parlamento (Knesset) del nuevo Estado de Israel en 1948. En 1950 la sede gubernamental se trasladó finalmente a la ciudad de Jerusalén, la nueva capital del Estado de Israel. A partir de 1958 el edificio albergó la primera Ópera Israelí que se mantuvo activa hasta mediados de 1982. Sin embargo en aquellos años ya era posible dilucidar el futuro del antiguo edificio ya que en 1972 una familia alemana había comprado el lote con la idea de construir una torre de oficinas. Finalmente, en 1988 se destruyó el histórico edificio en beneficio de mayores réditos inmobiliarios e inversiones privadas sin tener en cuenta la transformación espacial, visual y simbólica que se estaba generando en ese sector de la ciudad mediterránea.

5 *Kikar Dizzengof* - La plaza *Dizzengof*

En 1938 se inauguró la plaza *Zina Dizengoff* en el encuentro de las calles Dizzengof St., Ben Ami St., Pinsker St., Zamenhof St. y Reines St.[90]. La misma se situó en el centro geográfico de la ciudad de Tel Aviv, siendo el centro nodal de mayor importancia en la planificación de Patrick Geddes (1925-1927). Desde el centro de la plaza de forma radial se había planificado que converjan seis vías de tránsito para conformar un gran nodo comercial sobre las plantas bajas de los edificios residenciales en el perímetro exterior de la misma. En el anillo interior se desarrollaría un punto de recreación al aire libre con bancos para sentarse y una plataforma para funciones de orquesta. En su plan, Geddes propuso que la plaza central de la ciudad jardín posea forma hexagonal, como símbolo de unión y respeto colectivo que él veía en los ideales del sionismo y que

[89] Véase The Municipal Historical Archives. Tel Aviv - Yafo. [trad., cast.] Lugares que existieron y que dejaron de existir. Casino Galei Aviv. http://tel-aviv.millenium.org.il/The+Municipal+Historical+Archives.htm

[90] Zina Dizzengof fue la esposa del primer alcalde municipal de la ciudad de Tel Aviv, Meir Dizzengof. La plaza se inauguró ocho años después del fallecimiento de la mujer del alcalde y por eso lleva su nombre.

Kikar Dizzengof - La plaza Dizzengof

(156) La *Plaza Dizengoff*, el principal nodo cívico y el centro geográfico de la planificación de Patrick Geddes. Arq. Genia Averbuch. 1934-1938.

(157) La plaza Dizengoff a mediados de la década de 1940.

(158) La horizontalidad del espacio y las rajas perimetrales de ventilación.

(159) La elevación de la plaza. La desconexión con el entorno.

(160) La torre *Frishman 46* transforma el paisaje. MYS Architects, 2013.

se encontraban perfectamente representados en la forma de la estrella de David (*Magen David*).

En 1934 se había realizado un concurso para diseñar el proyecto arquitectónico de la plaza que debía seguir con los ideales espaciales del ensanche-jardín. La arquitecta Genia Averbuch se adjudicó el primer puesto ya que según las autoridades, plasmaba de manera correcta y de forma conjunta las ideas rectoras del urbanismo de Geddes con la arquitectura del *Estilo Internacional*[91]. La plaza estaba compuesta por un anillo exterior comercial sobre las plantas bajas de los bloques residenciales, un anillo interior verde donde se plantaron flores, arbustos y palmeras para generar un espacio de mayor tranquilidad y desconexión con las calles circundantes, y por un anillo central de punto de encuentro constituido por un plano de agua y una fuente. La correcta escala urbana pensada para relacionar los diferentes espacios y usos (vivienda, comercio, calle, ocio) mediante dos anillos radiales, produjo que ese espacio público goce de un gran éxito y que se inauguren al unísono, cines, teatros, cafés y restaurantes en el perímetro y en sus alrededores.

El Ayuntamiento de la ciudad de Tel Aviv declaraba respecto al proyecto elegido: "La forma radial de la plaza acentúa correctamente las líneas horizontales de las fachadas de los edificios circundantes"[92]. Averbuch determinó con un carácter homogéneo cómo debían diseñarse los frentes de las edificaciones que bordeaban la plaza, sin importarle por cierto, la función de los mismos. De aquí que los edificios de cuatro plantas albergaron tanto a cines, hoteles, como también a viviendas residenciales. Los mismos fueron diseñados por diferentes arquitectos, entre ellos, Yehuda Megidovitch, Arieh Sharon y la misma Genia Averbuch, siguiendo los postulados del Movimiento Moderno. La horizontalidad del espacio estaba pensada hasta el mínimo detalle, tanto es así que se remarcaron sobre los balcones de los edificios, pequeñas rajas perimetrales realizadas en el hormigón para ayudar a ventilar libremente las fachadas del intenso calor de Medio Oriente (fig.158, pág.246).

---

[91] Genia Averbuch (1909-1977) nació en Rusia y a los pocos años arribó a Palestina junto a su familia para residir en Tel Aviv. Estudió arquitectura en Roma y luego en Gante, Bélgica; en donde adquirió los conocimientos fundamentales del *Estilo Internacional* los cuales aplicó a su regreso al país a mediados de 1930.

[92] Véase The Municipal Historical Archives. Tel Aviv - Yafo. [trad., cast.] Desde entonces a la actualidad. Plaza Dizengoff. La traducción fue realizada por el autor.
http://tel-aviv.millenium.org.il/The+Municipal+Historical+Archives.htm

Para comienzos de la década de 1970 la plaza comenzó a sufrir el abandono y el deterioro de su espacio público. Esto sucedió principalmente como consecuencia por la congestión del tránsito vehicular originado alrededor de la misma. En 1976 se decidió separar las vías vehiculares de las peatonales elevando el anillo central de la plaza sobre la calle Dizzengof St. Finalmente, en 1978 se terminaron los trabajos de renovación y elevación de la plaza e inmediatamente aumentó aún más el tráfico motriz sobre el área, provocando una desconexión de la plaza con su entorno[93]. No obstante, hay que señalar que la plaza elevada de hormigón había multiplicado el espacio público a favor del peatón, aunque disminuyendo sus áreas verdes y especies arbóreas. Esto produjo una disminución de los espacios en sombra ya que permanecieron en pie solamente los arboles del anillo exterior y la parte elevada quedó prácticamente al descubierto. Ese hecho produjo la disminución de la afluencia del público durante el día y especialmente en verano. A partir de la década de 1990 comenzaron las propuestas para restituir la plaza a su estado original y restablecer el nivel de la calle, pero aún no se han efectuado ninguno de esos proyectos.

6 *Kikar HaMedina* - ¿La "plaza de la Nación"?

Este espacio "semi-urbano" ubicado al este del enchanche-jardín, cuenta con una superficie de aproximadamente 27 hectáreas y es la "plaza" más grande de la ciudad de Tel Aviv, y por cierto, una de las más grandes del país. Previo a la construcción de los edificios perimetrales que finalmente la delimitaron, se desarrollaban sobre el lugar espectáculos de circo y exposiciones de equipamiento militar. Para 1951 el nuevo Ayuntamiento de Tel Aviv-Yafo estableció el primer concurso de arquitectura para la planificación de la plaza sin dar mucho resultado. A finales de la década de 1950 el despacho del arquitecto estadounidense I.M. Pei había propuesto un proyecto por encargo de un inversor privado, Moshe Mayer, el mismo que había construido el *Migdal Shalom* (la torre Shalom)[94]. En 1969 se efectuó otro plan-maestro, en este caso realizado

[93] COHEN, Nahoum. "*An urban miracle, the single success of modern planning*". Part three: The plan. Tel Aviv created. Squares and Monuments. Dizengoff Circus, págs. 104-107.

[94] El arquitecto Pei realizó dos grandes proyectos urbanos en Tel Aviv. El primero había sido la reconfiguración del barrio *Nordia*, un antiguo barrio de chabolas asentado a un costado de la plaza Dizzengoff, en el borde con el ensanche jardín de Geddes. El segundo proyecto había sido justamente la urbanización de esta plaza. En: SHALOM TOWER GALLERIES, Permanent Exhibitions, Architect I.M Pei in Tel Aviv and Jerusalem.

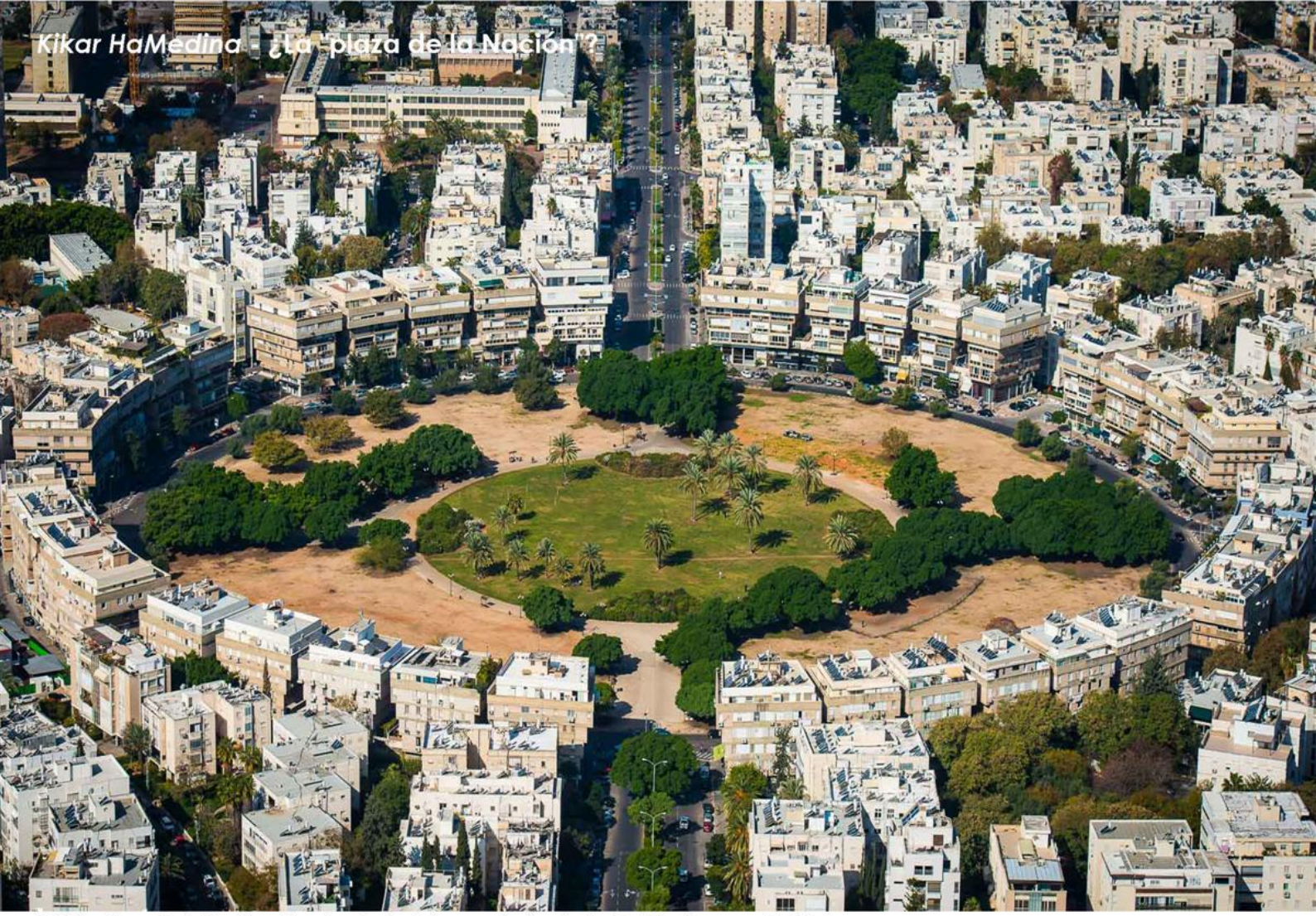
por Oscar Niemeyer en conjunto con dos despachos de arquitectura locales que se encargaron en diseñar los edificios perimetrales[95].

La plaza fue proyectada en forma circular dando lugar a que se origine en su anillo exterior la calle residencial y comercial He Be'Iyar St. Por otra parte, a este centro nodal lo cruzan dos calles principales de la ciudad en su parte norte, Weizman St. en sentido norte-sur, y Jabotinsky St. en dirección este-oeste que desciende en sentido al mar. Hacia el centro de la plaza convergen a su vez otras cuatro pequeñas calles que la conectan con otros barrios anexos.

A comienzos de 1970 bajo el llamado *"Plan de Zonificación 600"*, se comenzó a edificar y consolidar el anillo exterior de la plaza mediante edificios residenciales de cinco niveles de altura caracterizados por un diseño homogéneo. Las plantas bajas se destinaron al uso comercial (tiendas de ropa de alta costura, cafeterías, pequeños almacenes, etc.) que rápidamente convirtieron a la zona en una de las más caras de todo Tel Aviv. Lo más paradójico y llamativo de este representativo "espacio urbano", es que nunca perteneció al Ayuntamiento de la ciudad, por el contrario, posee una centena de dueños sobre los 54 lotes que dividen este territorio. Por consiguiente, la plaza nunca terminó de desarrollarse como tal, y de aquí que sigue siendo un espacio a la espera de decisiones gubernamentales (jueces, corte suprema, políticos) e intereses inmobiliarios. Lo cierto es que en el último medio siglo se efectuaron diversos proyectos para dar una solución arquitectónica al área. Entre ellas se han presentado varias versiones de rascacielos residenciales y comerciales de diferentes alturas; hasta se planteó la idea de establecer un centro comercial en el centro mismo de la plaza.

En definitiva, el *"Plan Zonificación 600"* proponía la construcción del área en tres etapas: 1) Sobre el anillo exterior se construirían las viviendas de cinco niveles y sobre sus plantas bajas las tiendas comerciales (esta etapa fue la única que se llegó a construir). 2) En el anillo interior se planificaron edificios de viviendas de hasta 11 niveles de altura sobre pilotis, los cuales permitirían la apertura y permeabilidad de los ciudadanos sobre el centro mismo de la plaza. 3) En el centro de la plaza se planificaron los edificios públicos: biblioteca, galería de arte, museo, teatro, y de dos a tres torres de viviendas dependiendo de cada propuesta.

[95] Oscar Niemeyer (1907-2012) durante su etapa de exiliado (en Brasil los militares ya habían tomado el poder) permaneció alrededor de seis meses en Israel en donde diseñó diferentes proyectos para la ciudad de Haifa, Carmel y Tel-Aviv.



(161) La Plaza de la Nación ubicada al este del ensanche-jardin de Geddes. Imagen de 2014.

(162) Exposiciones de equipamiento militar. Década de 1960.

(164) La propuesta de Oscar Niemeyer en 1969.

(163) La propuesta de I.M. Pei. Década de1950.

(165) El proyecto ganador del concurso internacional de ideas. 2001.

Para mediados de 1974 se presentó al Ayuntamiento, el detallado *"Plan Zonificación 600-A"* que resolvía la segunda etapa del anillo interior siguiendo el plan anterior. El alcalde de la ciudad, Shlomo Lahat, que comenzaba a gobernar la ciudad en ese momento (1974-1993), rechazó dicho plan ya que sostenía que la plaza debía permanecer de dominio público para beneficio de la totalidad de sus ciudadanos. Tanto es así que se procedió a realizar el nuevo *"Plan Zonificación 1980"* que pretendía expropiar los terrenos a cambio de una remuneración económica o simplemente otorgarles a los dueños otras parcelas en diferentes lugares de la ciudad. Sin demasiada suerte para este espacio urbano, dicho plan nunca terminó por aprobarse debido a las objeciones judiciales de los dueños de los terrenos sobre la Corte Suprema de Justicia de la Nación. A su vez, dicho plan no prosperó debido a la imposibilidad que tuvo el municipio en pagar esa alta suma de dinero a los damnificados de los terrenos. Para 1984 la Comisión Regional de Planeamiento ordenó a la Comisión Local de la ciudad de Tel Aviv-Yafo realizar un plan alternativo para resolver el problema del espacio público en esos terrenos privados.

Después de más de una década de idas y vueltas, en el año 2000 se cristalizó el nuevo *"Plan de Zonificación 2500"* con la aprobación de la Comisión Regional de Planeamiento. En este plan se proponía la construcción de tres rascacielos residenciales de 25 niveles cada uno con un total de 387 unidades habitacionales. Además, se proponían 10.800 m^2 de áreas comerciales elevadas a 9 metros de la cota de la calle y 6.000 m^2 de espacio público. Prontamente los dueños de los terrenos se organizaron para adelantar el proceso de construcción. En el año 2001 convocaron a un segundo concurso internacional de ideas para la planificación de la plaza junto al diseño de las torres de viviendas. Fueron 21 los despachos de arquitectura que expusieron sus ideas para resolver ese nodo urbano. Finalmente el despacho israelí *MYS Architects Moore-Yasky-Sivan* fue el ganador de dicho concurso[96].

Paralelamente, se produjeron decenas de denuncias por parte de los dueños de las viviendas del anillo exterior que habían sido construidas en la década de 1970, sosteniendo que se verían perjudicados por los intensos trabajos que se producirían en la plaza misma. Éstos argumentaban que el área sufriría de trastornos sonoros y de transporte por el intenso tráfico que se generaría con la adhesión de mayores espacios

[96] La información cronológica sobre los diferentes proyectos realizados en la plaza se encuentra en el sitio http://www.project-tlv.com/buildings/kikar-hamedina/kikar-hamedina-project. El texto se encuentra en hebreo. Sobre el proyecto ganador véase. http://www.m-y-s.com

de comercio sobre la plaza. A su vez afirmaban que sus viviendas se verían damnificadas en lo concerniente a las visuales y a la apertura espacial, lo que provocaría una disminución en la calidad de vida del lugar, y por ende, en el precio de sus apartamentos.

Luego de varios contactos entre todas las partes, el Ayuntamiento, los propietarios de los terrenos de la plaza, los propietarios de los departamentos del anillo exterior y los propietarios de los locales comerciales de las plantas bajas de los edificios existentes, se llegó al acuerdo de realizar cambios y reformular el último plan. El nuevo "*Plan Zonificación 2500-A*" eliminaba el área comercial que proponía el antiguo plan y suprimía la diferencia de niveles respecto a la calle. En compensación por la pérdida de los más de 10.000 m^2 de áreas comerciales, se estableció que los tres rascacielos acrecentarían su altura máxima a 153 metros en 40 niveles, otorgando una mayor cantidad de apartamentos para la venta con respecto al plan anterior (452 unidades habitacionales)[97]. En Julio de 2008 se aprobó dicho plan de zonificación por parte de la Comisión de Planificación Local de la ciudad y finalmente en 2013 se lo ratificó. No obstante el área aún se encuentra en el mismo estado de abandono de los últimos sesenta años y continúa el mismo litigio de siempre entre las partes[98].

ESPACIOS GENÉRICOS MEDITERRÁNEOS

En contraposición a los espacios de identidad, tan característicos a lo largo de la historia de las ciudades mediterráneas (puertos, mercados, plazas, espacios culturales, monumentos religiosos, callejuelas comerciales, etc.) existen actualmente cada vez más espacios genéricos que influyen directamente en la transformación de las imágenes e identidades de estas ciudades (Koolhaas, 1997; Muñoz, 2008; Muxí, 2009). Esto sería una de las visibles consecuencias que estaría produciendo la globalización como medio de expansión y conquista de los espacios que han quedado degradados o des-urbanizados dentro de las ciudades y sus periferias. A su vez, es posible identificar estos

[97] CALCALIST es la sección económica del periódico *Yedioth Ahronoth*, uno de los tres periódicos más importantes del país. [trad., cast.] "*Tres torres sobre la Plaza de la Nación (Kikar Ha-Medina) ostentaran 40 niveles de altura*". (23.07.2008). El texto original se encuentra en hebreo.
http://www.calcalist.co.il/real_estate/articles/0,7340,L-3094624,00.html.

[98] GLOBES - Israel's business arena, es otro de los periódicos financieros más influyentes en el país. [trad., cast.] "*Los propietarios de la Plaza de la Nación (Kikar Ha-Medina) se oponen a la construcción de las torres*". (03.03.2014). El texto original se encuentra en hebreo.
http://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1000921440

tipos de espacios cada vez con mayor frecuencia en diferentes ciudades mediterráneas: el área del Fórum de las Culturas de Barcelona; los distritos financieros (CBD) de Levent y Maslak en Estambul; el distrito financiero sobre el centro histórico de Achuzat Bayit (fig.45, pág.346); el centro de negocios y servicios sobre la autopista Ayalon (fig.11, pág.272); el complejo de corporaciones y organizaciones administrativas apostado frente a la costa (fig.34, pág.84), estos tres últimos asentados en Tel Aviv-Yafo.

No obstante, estos espacios también fueron identificados en otras ciudades alrededor del mundo: la renovación de los Docklands y el Canary Wharf en Londres, Postdamer Platz en Berlín, la renovación de Puerto Madero y los barrios cerrados en Buenos Aires (Muñoz, 2008). Según Muñoz, en Barcelona "La nueva construcción correspondiente a los trabajos de urbanización del Fórum de las Culturas 2004 no ha hecho más que repetir de manera lineal este esquema de reparto de usos y actividades. Un programa urbanístico que se sitúa en las antípodas del proyecto de reconstrucción de los primeros años de la década de 1980. Si, como se ha dicho, aquel partía de la morfología de la ciudad histórica europea para proponer su actualización, el urbanismo vinculado a la urbanización del área Fórum 2004 representa todo lo contrario: el abandono definitivo del modelo historicista para abrazar las arquitecturas-logo típicas de los *resorts* turísticos triunfantes globalmente, visibles y clonables de la costa de Florida a Moscú"[99].

Por cierto, en la actualidad, ¿cómo es posible "hacer ciudad" en este tipo de entornos sin caer en un simple "*copiar-pegar*" ante la prisa por desarrollar y vender este tipo de proyectos? En palabras de Muñoz: "Si los acontecimientos desertan de su tiempo, los paisajes dimiten de su lugar. Al igual que el tiempo se transforma en actualidad, el espacio se reduce a su imagen"[100]. En definitiva, la imagen de estos lugares, al igual a lo acontecido en Tel Aviv durante el proceso destructivo de sus referentes urbanos, está representada por una nueva imagen sumamente superficial basada en la dependencia de las modas de turno que reflejaría concretamente el estado actual de nuestras sociedades.

[99] MUÑOZ, Francesc. "*Urbanalización. Paisajes comunes, lugares globales*". Cap. IV: Cuatro itinerarios *urbanales*. La ciudad marca: Barcelona, pág. 162. El libro propone una explicación sobre los procesos de transformación del paisaje urbano relacionando los profundos cambios socioculturales con la política y gestión urbana. En el cuarto capítulo Muñoz analiza en particular esos procesos en cuatro ciudades: Londres, Berlín, Buenos Aires y Barcelona.

[100] Ibídem. Cap. II: La ciudad multiplicada, la ciudad de los territoriantes. Los paisajes aterritoriales, pág. 51.

LA MUNDIALIZACIÓN DE TEL AVIV

Tras el inicio del proceso destructivo a través de la "americanización" de Tel Aviv, la ciudad quedó prácticamente sin referentes históricos, dando lugar al inicio de un proceso de destrucción mucho más sutil, el de la banalización del paisaje arquitectónico. A partir de ahí, la ciudad comenzó a experimentar indiscriminadamente un urbanismo "verticalizador" de forma aleatoria sobre el centro y la parte antigua del núcleo urbano (Margalit, 2007, 2009). No obstante, con el decrecimiento poblacional transcurrido entre 1963-1988, Tel Aviv sufrió un proceso contraproducente de disolución, fragmentación y privatización de su tejido urbano. La disolución de su paisaje arquitectónico fue producto de la emigración hacia la periferia aledaña (Bat-Yam, Holon, Ramat Gan, Givatayim), lo que generó que estas pequeñas ciudades-jardín se transformen progresivamente en "ciudades dormitorio"[101].

Por otra parte, la fragmentación de la textura urbana fue fruto de un crecimiento disperso de baja densidad sobre los nuevos territorios que había anexado la ciudad más allá de sus límites naturales, del otro lado del río Ha'yarkon y del arroyo Ayalon. La privatización del espacio público surgió justamente a causa de la destrucción física de sus referentes históricos, dando lugar a los sucesivos procesos de construcción en altura que se habían implantado en su mayoría sobre terrenos privatizados. En palabras de Margalit: "(…) la construcción en altura fue un producto empresarial que mayormente fue cedido por el régimen territorial local, en donde el 70% de los terrenos municipales eran propiedad pública y se encontraban controlados por el Estado y las autoridades locales"[102].

---

[101] MAROM, Nathan. *"City of Concept: Planning Tel Aviv"*. [trad., cast.] Ciudad Conceptual: Planificando Tel-Aviv. Cap.: La planificación en crisis: inequidad social, desalojamiento y construcción, empresarios megalomaníacos. Crisis demográfica y el centro vacío, pág. 260. Por ejemplo, la ciudad de Bat-Yam, al sur de Yafo, triplicó su población de 31.000 en 1961 a 100.000 habitantes para 1972. La ciudad de Holon en el mismo período duplicó su población de 49.000 a 98.000 personas. Paralelamente, en ese mismo período, la ciudad de Tel Aviv duplicó la cantidad de empleados que ingresaban y salían después de su jornada laboral (migración pendular - commuting), de 57.800 a 109.300 personas (Municipalidad de Tel Aviv-Yafo, libro del año 1972). El texto original se encuentra en hebreo.

[102] MARGALIT, Talia. *"Public Assets vs. Public Interest: Fifty Years of High-rise Building in Tel Aviv-Jaffa"* Ben Gurion University of the Negev (2009). Geography Research Forum, Vol. 29, pág. 49. Véase también *"High Rise Building in Tel Aviv 1953-2001: A Politics of "Random" Order"*. Tesis doctoral por el departamento de filosofía de la Universidad de Tel Aviv (2007). Margalit describe cuatro ciclos de una progresiva y cada vez más intensa construcción en altura que se efectuó mayoritariamente en el centro y norte de la ciudad. 1) **1953-1967**, desde el *Plan Maestro Tel Aviv-Yafo* de Horwitz hasta la Guerra de los Seis Días. 2) **1968-1977**, desde la recesión económica causada por la guerra hasta el traspaso de gobierno (del gobierno laborista al primer gobierno liberal). 3)**1978-1988**, desde el cambio gubernamental hasta el fin de la primera Intifada.

DE CIUDAD GENÉRICA A CIUDAD GLOBAL

La ciudad de Tel Aviv-Yafo fue referida por primera vez como una "ciudad global" en 1993 por Kellerman (Kipnis, 2004,2010), resaltando el liderazgo económico que comenzaba a tener la ciudad para finales del siglo XX. No obstante, como ya se ha mencionado anteriormente, desde sus comienzos Tel Aviv fue un centro comercial, económico, social y cultural para los habitantes que habitaban el país antes de la creación del Estado de Israel (Gonen, 2009). Sin embargo, después de dos décadas y medias de decrecimiento poblacional, fue recién a comienzos de la década de 1990 cuando el rápido crecimiento de la economía israelí, basada en las industrias de alta tecnología, convirtió al "Gran Tel Aviv" en un destino para el negocio de inversiones internacionales. A partir de ese momento Tel Aviv ingresó en un proceso de transformación que derivó en la conformación de una moderna ciudad post-industrial (Kipnis, 2004, 2010). "Ese proceso refleja cambios en la propagación y organización de los usos del territorio, en el fortalecimiento del skyline, y en la creciente dominación de Tel Aviv-Yafo y la Gran Tel Aviv sobre la economía, sociedad y cultura israelí"[103].

Dentro de ese proceso globalizador, la ciudad comenzó a ser parte del ranking de la *GaWc* (Globalization and World Cities Research Network), organización que divide los grupos de ciudades en tres categorías siguiendo diferentes criterios: Alpha, Beta y Gamma. Tanto es así que en el 2010 Tel Aviv fue clasificada dentro de la categoría Beta+, compartiendo el grupo con ciudades como Dusseldorf, Estocolmo, Berlín, Copenhague y Roma[104]. Esta categoría define a las ciudades que ejercen de medio para la conexión del estado o región dentro de la economía global. A su vez, a partir del 2012 Tel Aviv encabeza el segundo lugar, detrás del Silicon Valley, del Global Start-up Ecosystem Index, ranking basado en analizar la producción, financiación, performance, talento local, etc., para el desarrollo de los diferentes ecosistemas de

4) **1989-2001**, desde la primera hasta el comienzo de la segunda Intifada. El texto original se encuentra en hebreo e inglés. La traducción fue realizada por el autor.

[103] KIPNIS, Baruch. "*Greater Tel Aviv as a Global City – A Vehicle for Reviving the National Periphery*". Haifa University and the Carmel Academic Center (2010); "*Tel Aviv, Israel - A World City in evolution: Urban development at a deadend of the global economy*". The University of Haifa (2004). Dela 21, p. 183-193.

[104] Véase el documento *Tel Aviv Nonstop City*, Tel Aviv Global & Tourism - Work Process 2013-2014. Tel Aviv Yafo Municipality. Appendices. Tel Aviv in International Rankings. The GaWC World City Ranking, 2010, pág. 25.

innovación apoyados en las tecnologías de comunicación de Internet y sus diversas plataformas (Start-up - compañía de arranque)[105].

TEL AVIV CREATIVE CITY - LA IMAGEN DE LA CIUDAD COMO VALOR DE CAMBIO

La ciudad de Tel Aviv fue declarada por la UNESCO como una "ciudad creativa" en el ámbito de Medios y Cultura Digital (Media Arts) el 1 de Diciembre del 2014[106]. Ello demuestra en parte lo que ha tenido que esforzarse la ciudad para reinventar su imagen después de la gran crisis demográfica que padeció entre las décadas de 1960-1980. Como se ha analizado, dentro de ese período se vio sumamente dañado su espacio público, y gran parte de su patrimonio arquitectónico fue eliminado de la escena urbana como consecuencia de los ineficientes planes generales.

Por lo tanto, y para reivindicar su pasado glorioso (1909-1948), la ciudad adoptó la idea de auto-regenerarse como una ciudad global, adoptando ciertos modelos y poder constituirse finalmente en una ciudad-marca (por ejemplo, Barcelona)[107]. En palabras de Muñoz: "(…) el paso siguiente en el proceso global de *brandificación* puede no ser otro que la conversión de la propia ciudad en una marca (…) la imagen urbana es, en realidad, una imagen-marca. Se hable de turismo o de centros logísticos, se piense en la organización de eventos o en industrias culturales, lo cierto es que el mercado internacional de imágenes urbanas se ha desarrollado tanto que prácticamente todo puede ser utilizado para crear una marca atractiva: desde la comida local hasta la arquitectura; desde los atributos del entorno hasta las características de los propios habitantes"[108]. Si analizamos lo que ocurre en este caso de estudio, observamos que en la última década en Tel Aviv se crearon más de una decena de "marcas" para atraer los ojos del mundo: *White City, Young City, Beach City, Culture City, Start-up City, Nightlife City, Green City, Old And New City, Multicultural City, Gay-Friendly City, Global City, Creative City, Nonstop City*…

---

[105] Véase el documento "*Startup Ecosystem Report 2012*" - Part One. Startup Genome. Tel Aviv, págs. 18-25.

[106] UNESCO. Creative Cities Network. Tel Aviv-Yafo - Media Arts. http://en.unesco.org/creative-cities//node/53

[107] Sobre la adopción de modelos urbanos véase NOVICK, Alicia. "*La ciudad, el urbanismo y los intercambios internacionales. Notas para la discusión*". En: Iberoamérica, espacios de oportunidades, págs. 4-13. Revista Iberoamericana de Urbanismo (RIURB), núm. 1, 2009.

[108] MUÑOZ, Francesc. "*Urbanalización. Paisajes comunes, lugares globales*". Cap. IV: Cuatro itinerarios *urbanales*. La ciudad marca: Barcelona, pág. 164.