

# irreflexiva destrucción de las obras

de un sistema de transportes con  
características urbanas grandiosas.

**Roland L. SCHACHEL**

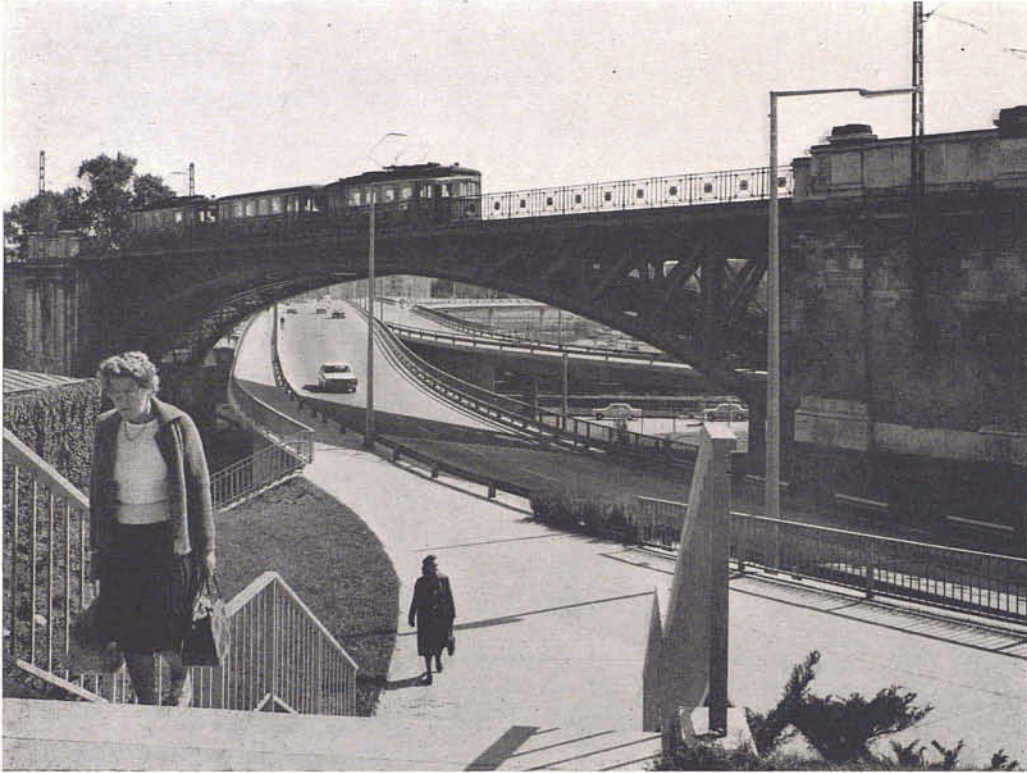
Ingeniero diplomado  
Viena, Octubre 1969

## EL METRO DE VIENA

*Al ser construido el Ferrocarril Metropolitano de Viena la capital era el centro dinámico y residencial de una unidad política de 54 millones de habitantes y la tercera ciudad de Europa después de Londres y París. Una vez realizada la gran ampliación del territorio municipal, en 1857, la población de Viena había aumentado de 600.000 a 1,6 millones de habitantes. En aquella época se prepararon cerca de sesenta proyectos para la construcción del ferrocarril metropolitano, que fueron rechazados después de su examen crítico. En 1873 fueron establecidos los fundamentos legales para la existencia de los mismos, pero el fracaso rotundo de la exposición mundial de Viena del mismo año obligó a aplazar todos los planes en torno de este proyecto hasta el año 1880.*

*Un plan de reurbanización, a gran escala, abarcaba también una serie de otras tareas de gran alcance, como la canalización de los ríos dentro del territorio municipal, la construcción de una red principal de alcantarillado y la creación de un puerto comercial protegido, apto para servicio durante todo el año. En 1892, el Gobierno tomó la decisión de nombrar un comité especial, encargado de la construcción de todas estas obras, que formaban un conjunto inseparable, conocido por «Obras de transportes públicos de Viena» y que se realizarían con subvención por parte de la Baja Austria y de la capital. Dentro de estos planes, la construcción del ferrocarril metropolitano fue transferida a los Ferrocarriles Estatales Imperiales, instituyéndose una dirección especial de las obras.*

*La red del ferrocarril metropolitano, una vez realizada, representaba 90 km de líneas, que comunicaban por primera vez todas las líneas de ferrocarriles estatales y de cercanías por mediación de sus estaciones terminales en Viena. La llamada red interior, situada ya en el territorio urbano, abarcaba cinco líneas, con una longitud total de 40 km, compuesta por tramos subterráneos de galerías y a nivel superior al de la calzada, con estructuras y edificios que no solamente correspondían a los requisitos de aquella época, sumamente racionalista, sino que también eran una manifestación de los deseos indefinibles de representación de una gran urbe.*



Hace 75 años, alguien tenía una visión clara del tránsito rápido de hoy con cruces a tres niveles: un puente del F.M. para las rampas que conducen al nuevo puente de circunvalación (Foto Grünzweig).



Las estaciones del F.M. de Wagner de Braunschweig-gasse y Unter-St. Veit ya no permiten reconocer el estilo de su autor: desde su renovación en 1950 ostentan una fealdad progresiva.

*De la creación artística de la red interior se encargaba Otto Wagner, quien no se limitó al diseño arquitectónico de las tres estaciones principales y de las treinta y tres paradas, sino que imprimió en toda la obra el cuño inconfundible de su genio artístico.*

*Utilizó, por ejemplo, el recurso de reducir todas las rampas inevitables de los diferentes tramos mediante escalonamiento de las decoraciones exteriores, creando así una armonía con las fachadas de los edificios adyacentes. Las cubiertas de las tres estaciones principales no eran del tipo normal de la época*

— cubierta de una nave —, sino que incluían, por primera vez, cubiertas de los andenes.

Las obras del nuevo puerto, navegable durante todo el año, y la canalización del río Danubio, íntimamente relacionada con el ferrocarril metropolitano, se realizaron bajo la dirección artística de Wagner. Las paradas a lo largo del paseo del muelle, y a lo largo del afluente canalizado de comunicación entre la ciudad y el palacio imperial de Schönbrunn, fueron concebidos con un esmero refinadísimo. Sin embargo, solamente se llegaron a realizar fragmentos de este proyecto fascinante, creado para una metrópoli moderna.



El monumento autocrático de una cubierta (1964) deja expuestos a la lluvia a quienes esperan el tren: De la estación del F.M. de Hietzing no queda otro recuerdo que el Pabellón de la Corte al fondo a la derecha, en proceso de lenta decadencia.



Si estas banalidades de USTRABA se hubieran trazado sin intervención alguna de un arquitecto no hubieran podido resultar peores; un barroco provincial de aluminio, un motivo de discordia en el marco urbano de Viena.

En los años 1898, 1899 y 1901 se inauguraron para el servicio público las líneas del ferrocarril metropolitano; en aquel entonces, las cifras de su capacidad anual de transporte eran de 400.000 toneladas de carga y 33 millones de pasajeros. Pero esta cantidad representaba tan solo un 15% de los transportes públicos de pasajeros, pues en el Interim la capital había construido una red de 200 km de tranvías eléctricos, no como un complemento lógico de la red del ferrocarril metropolitano, sino como competidora de aquélla por un trazado paralelo al de las líneas férreas.

En 1914, la capital se vio obligada a suspender el transporte de pasajeros con el ferrocarril metropolitano, por falta de carbón. En 1918, Austria había perdido la guerra, y Europa había perdido a Austria. En cumplimiento de las condiciones de paz de Saint-Germain, fue preciso desmontar los carriles del ferrocarril metropolitano a causa de las posibilidades estratégicas de comunicación que ofrecían.

Y no se reanudó el tráfico hasta el año 1924, y aún limitado a una parte de la red interior. Pero dada la separación política de Viena, se cortó la comunicación con los ferrocarriles estatales, con lo cual la red perdía la afluencia directa del tráfico de pasajeros de una región con una periferia de unos 30 km. Se electrificaron las líneas todavía en servicio de 26 km de largo, se instalaron los carriles y el parque móvil de los tranvías de la capital y, desde entonces, el municipio las explota sin más modificaciones.

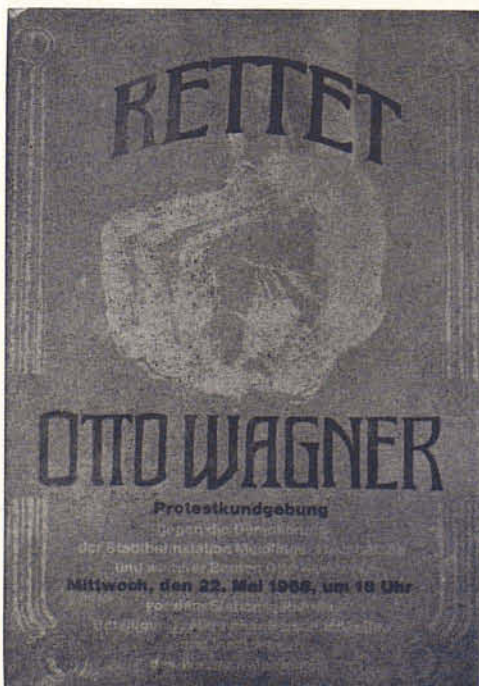
A pesar de un aumento de la capacidad anual hasta 90 millones de pasajeros, gracias a la electrificación, el Ferrocarril Metropolitano ha perdido su destacada significación para el tráfico, por haber sido despojado de las características de ferrocarril auténtico.

Suponiendo que se pueda hablar de un plan de tráfico público del Ayuntamiento de Viena, éste ha sido siempre sumamente ingenuo y desamparado. Todavía en 1965, aún teniendo en cuenta reiteradas dificultades experimentadas por los sistemas de tráfico público a nivel de la calzada, debido al gran aumento del tráfico individual motorizado, el Metro era para Viena un tabú.

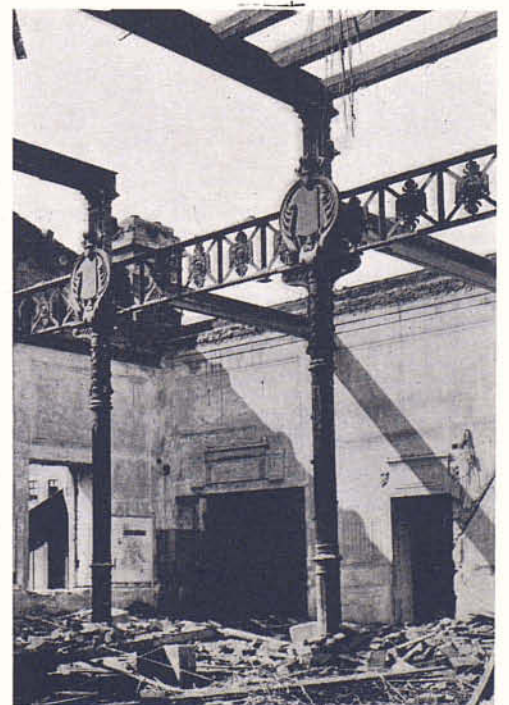
Cuando Munich se decidió por fin a la construcción de un metro, los ediles de Viena aceptaron como una realidad imprescindible la construcción de un metro para Viena. En el interin se sostuvo el propósito de efectuar arreglos del tránsito rápido público a nivel de la calzada, mediante uso de unas líneas de tranvías, situadas en conductos subterráneos y totalmente carentes de comunicaciones entre unas y otras — combinación para la cual emplea su autor el sobrenombre de USTRABA (tranvía subterráneo) —. Se tenía constancia de que las instalaciones de estas líneas no estaban en condiciones para ser incluidas en el proyecto tan discutido del futuro Metro; en primer lugar, por su emplazamiento y, luego, por su equipo técnico. Los Ferrocarriles Estatales instalaron, haciendo igualmente caso omiso del nuevo proyecto, un ramal de tránsito rápido hasta el centro de la ciudad.

Las compañías de transportes urbanos y la Delegación de Urbanismo no parecen poseer un plan para incluir, de un modo racional, el antiguo Ferrocarril Metropolitano dentro del proyecto y completarlo, e igualmente parecen ignorar las posibilidades de aumentar su capacidad. Al contrario, todos los nuevos planes y proyectos consideran las instalaciones y los edificios del antiguo Ferrocarril Metropolitano como inexistentes o, por lo menos, como algo que puede perfectamente omitirse. Sin embargo, originalmente este Ferrocarril había sido ideado teniendo en cuenta el aumento de la población de entonces, para una ciudad de 5 millones de habitantes, y estaba preparado para toda clase de posibilidades de enlaces y ampliaciones. Ni siquiera se han realizado estudios satisfactorios de la capacidad para transportes públicos del Ferrocarril de aquellos tiempos.

Los arquitectos y estudiantes, el primero de todos el que antes era arquitecto municipal de Viena, Roland Rainer, presentaron enérgicas protestas contra la demolición de la estación de F.M. Meidling-Hauptstrasse, declarada como obstáculo para el trazado de tranvías. Entre las obras que se levantan en lugar de la estación, cabe citarse el edificio de unos grandes almacenes.



En el curso de un fin de semana quedó demolida, en agosto 1968, la estación de F.M. Meidling-Hauptstrasse, sin que se hubiera estudiado de antemano las posibilidades de incluirla en el nuevo proyecto ideado (Foto Swoboda).





Manifestación enérgica del Comité de Acción de los arquitectos y estudiantes para salvar las obras del F.M. en abril 1969: La «prueba de restauración», de las estaciones de Karlsplatz realizada de un modo pusilánime, hasta el punto de no poder describirse con palabras, se parece tanto a una demolición disfrazada como a una hermana gemela (Foto Schuster).

Puesto que la Viena de hoy siente todavía cierto desvelo por el aspecto representativo de las obras de los transportes públicos, ajeno a la función real de las mismas, parece cuestión de prestigio el deseo de reemplazar todas las obras del Ferrocarril Metropolitano, representantes de la fama y del nivel de un régimen caduco, pues estas obras también influyen sobre el aspecto general de la ciudad. Ya en el año 1934 fue anulada expresamente la Ley de Conservación de Monumentos que protege todos los edificios públicos, a efectos de las obras del Ferrocarril Metropolitano. Los daños causados por la guerra no eran muy serios, pero se repararon con un sentido

extremadamente mezquino, de modo que un abandono deliberado ha convertido las obras del Ferrocarril Metropolitano, tan admirables en otros tiempos, en un pobre de solemnidad en medio de un ambiente próspero.

Apelando a nuevas necesidades de los transportes y haciendo una referencia al indigno estado del F.M., es fácil convencer a un usuario normal con escaso criterio de la conveniencia de la «impotencia antiséptica» de unas obras modernas para reemplazar aquéllas. De este modo se han llegado a destruir, de algunos años a esta parte, nada menos que dos estaciones y once paradas, reemplazando parte de ellas por edificios que

no están en armonía con su propósito y que parecen más bien, reivindicaciones de los derechos eternos del tranvía.

Viena aspira nuevamente a la categoría de una cosmópolis, pero avanza por este camino pisando cadáveres; los cadáveres de una gran arquitectura: Viena es demolida para convertirla en una gran metrópoli.

Para arrasar monumentos arquitectónicos artísticos se prestan especialmente los meses estivales, ya que permiten obtener como pago el elogio de los turistas ignorantes, liberándose de los reproches de los vieneses que se encuentran veraneando fuera de la ciudad. Sin embargo, desde hace algún

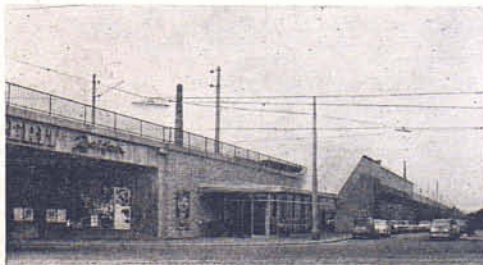
tiempo, incluso aquellos vieneses que más aman la comodidad (no sólo los estudiantes de arquitectura) salen a la calle para manifestarse en contra de la demolición de las iglesias barrocas y las estaciones del F.M., fríamente ordenada y llevada a cabo con diligencia y sin escrúpulos por las cuadrillas correspondientes.

Pero los ediles del Ayuntamiento se han vuelto sordos a las manifestaciones de la opinión pública, e interpretan los desvelos del público como manifestaciones egoístas. Con su eslogan de campaña electoral: «¡Debemos crear para Viena una fisonomía moderna y conservarla digna de caríño!», el alcalde — burgomaestre — expresó su paternal solicitud por la ciudad, para ocultar con engaño los muchos pecados al respecto. Con referencia al peligro inminente que amenaza las estaciones del F.M. de Karlsplatz, donde actualmente se realizan obras de restauración simuladas, el comentarista de la radio dijo: «Debemos crear para Viena una fisonomía moderna ..... ¡y mucha suerte!».

La arquitectura de Otto Wagner no es un obstáculo para los transportes, sino para la arquitectura «moderna». Ya que la monumentalidad notoria de los edificios habituales de los sistemas de transportes de Viena no está en correlación esencial con nosotros y con nuestro tráfico, y una comparación de la misma con la noble arquitectura del F.M. de Wagner la haría sucumbir por ridícula, se suele esquivar con un largo rodeo la exigencia de una integración racional. Es absolutamente insuficiente que los municipales declaren que «no tienen nada que objetar contra las obras del F.M.». La Delegación Municipal de Edificación — o Urbanismo — debe adoptar de una vez para siempre una actitud positiva, pues con su demostrado gusto por la fealdad no hacen otra cosa que dañar el prestigio de Viena como ciudad de tradiciones culturales. Y no se debería abusar de los técnicos de la misma Delegación — sin duda extremadamente ocupados con la resolución de problemas difíciles — obligándoles a realizar tareas que rebasan su competencia, menos aún cuando estos técnicos no aspiran en absoluto a poder vanagloriarse de creadores de arquitectura.

El destruir unas obras de arquitectura tradicionales, creadas para «la eternidad», antes de que las mismas estén agotadas material o estéticamente, es un derroche del patrimonio nacional y de la mano de obra tan irresponsable como el caos que existe en la planificación del nuevo Metro de Viena, reprochado incluso por la Tesorería Federal. Tal destrucción es una infracción contra las leyes de la arquitectura moderna y, lo que es peor, contra todas las leyes del sentido común.

Es tarea de cualquier política cultural, consciente de su responsabilidad, tener a raya el espíritu profano de la actualidad, orientado exclusivamente hacia el consumo y desgaste, y que es, incluso, obstáculo para toda innovación positiva.



Las estaciones del Ferrocarril Exprés sugieren los más serios temores respecto a la arquitectura del futuro Metro (Estación Brünnerstrasse, construida en 1969); no es de extrañar que en una ciudad así ya no se estime la obra de Otto Wagner.

Foto Servicio de Prensa del municipio de Viena.